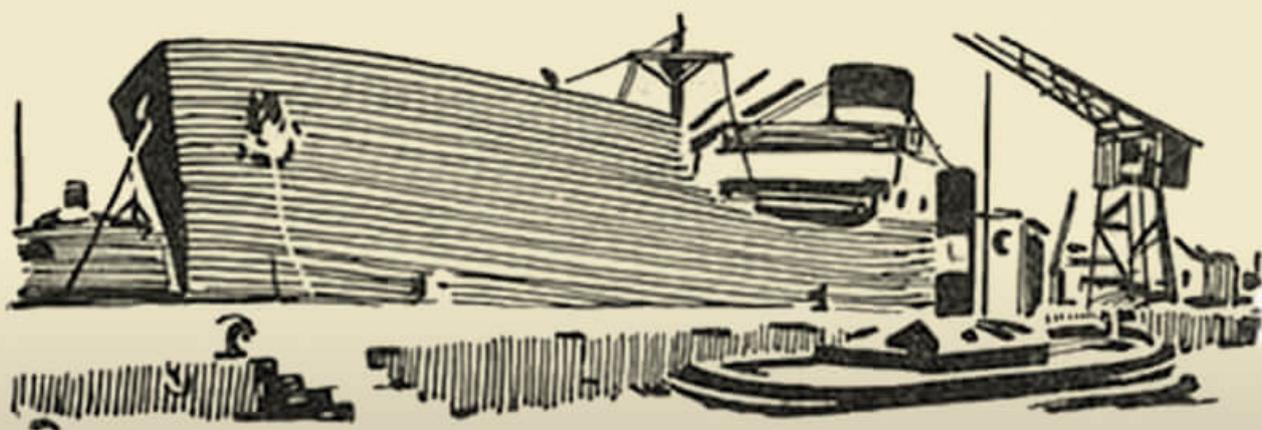


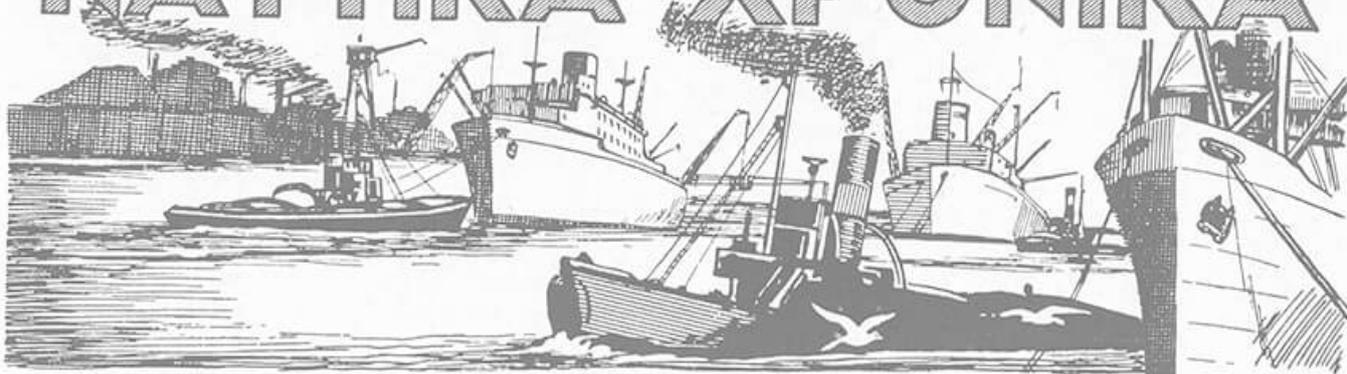
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαΐου 1982

Αρ. Φύλλου 1127/886

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1127/886

15 ΜΑΪΟΥ

ΕΚΔΟΤΗΣ — ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Ποῦ θά σταματήσουμε;

Ἡ μείωση στά μεγέθη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἶναι πλέον μιά πραγματικότητα καί τό ἀγωνιώδες ἐρώτημα, τό ὁποῖο ἀπασχολεῖ ὅλους εἶναι τώρα ποῦ θά σταματήσει. Ἡδῆ ἡ χωρητικότητα τοῦ ἑλληνοκτῆτου στόλου ἐπεσε κάτω ἀπό τά 50 ἑκατομ. τόνους γκρός ὅπου εἶχε διατηρηθεῖ γιά σημαντικό χρονικό διάστημα καί ἐκτός ἀπό τήν χωρητικότητα μείωση ἐμφανίζεται ἀπό τά στατιστικά στοιχεία τοῦ ΥΕΝ καί στόν ἀριθμό τῶν πλοίων.

Σύμφωνα μέ τά στοιχεία αὐτά, ἡ δύναμη τοῦ ὑπό ἑλληνική σημαία στόλου ἀριθμοῦσε στίς 31 Μαρτίου 3.801 πλοία συνολικῆς χωρητικότητας 41.454.674 τόν. γκρός ἐναντί 3.935 πλοίων συνολικῆς χωρητικότητας 41.611.865 τόν. γκρός τοῦ ἀντιστοίχου μηνός τοῦ 1981. Ἡ διαφοροποίηση αὐτή προήλθε ἀπό τήν ἐγγραφή στά ἑλληνικά νηολόγια ἀπό 1.4.81 — 31.3.82 254 πλοίων χωρητικότητας 4.085.960 τόν. γκρός καί τῆ διαγραφή 388 πλοίων συνολικῆς χωρητικότητας 4.243.151 τόν. γκρός. Οὕτω, σέ διάστημα ἑνός ἔτους ἡ δύναμη τοῦ στόλου ἐμειώθη κατά 134 πλοία καί κατά 157.191 τόν. γκρός, δηλαδή ἐσημειώθη ἐτήσια μείωση 3,40% ὡς πρός τόν ἀριθμό τῶν πλοίων καί 0,37% ὡς πρός τή χωρητικότητα. Λαμβανομένων ὑπ' ὄψει καί τῶν ἑλληνοκτῆτων πλοίων ὑπό ξένες σημαίες, τά ὁποῖα εἶναι ἀσφαλιστικῶς συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ (456, χωρητικότητας 8.209.657 τόν. γκρός στίς 31 Μαρτίου 1982) προκύπτει ὅτι τό σύνολο τοῦ ἑλληνοκτῆτου στόλου (ὑπό Ἑλληνική καί ξένες σημαίες μέ ἀσφαλιστική σύνδεση μέ τό ΝΑΤ) ἀνήρχετο στίς 31 Μαρτίου σέ 4.257 πλοία συνολικῆς χωρητικότητας 49.664.331 τόν. γκρός.

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι πτωτικές ἦταν οἱ τάσεις καί τόν περασμένο Ἀπρίλιο, ὅτε οἱ ἐγγραφές στά ἑλληνικά νηολόγια ἐφθασαν τά 6 πλοία χωρητικότητας 63.306 τόνων γκρός καί οἱ διαγραφές σέ 8 πλοία χωρητικότητας 170.141 τόν. γκρός, δηλαδή ἐσημειώθη περαιτέρω μείωση κατά δύο πλοία καί κατά 106.835 τόν. γκρός σέ χωρητικότη-
τα.

Πρέπει ἐπίσης νά σημειωθεῖ ὅτι στίς τρεῖς διαστάσεις τοῦ προβλήματος ποῦ ἔχει δημιουργηθεῖ, ὅπως εἶναι δηλαδή ἡ μείωση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καί τῆς χωρητικότητας τοῦ ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλου, ἡ προτίμηση ξένων νηολογίων γιά τά νεοαγοραζόμενα πλοία καί ἡ τάση μερίδας, πρός τό παρόν, ἐφοπλιστῶν νά δημιουργήσουν προσβάσεις στήν Ἄπω Ἀνατολή γιά τήν διαχείριση πλοίων ἀπό ἐκεῖ, προστίθεται ἡδη καί ἀκόμη μιά: Ἡ ἀντικατάσταση τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων μέ ξένους, κυρίως Κορεάτες καί Φιλιππινέζους, σέ ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας πλοία μέ ξένες σημαίες μὴ συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ.

Ἐπαναλαμβάνεται ὅτι ἡ διαμορφωμένη κατάσταση δέν σχετίζεται καθόλου μέ τήν

μεταβολή ποῦ ἐπῆλθε ἀπό τίς ἐκλογές τῆς 18ης Ὀκτωβρίου 1981 καί ὀφείλεται ἀποκλειστικῶς στή συγκυρία καί στήν ἀναζήτη-
ση ἀπό τό ἑλληνικό πλοίο τῶν λύσεων ἐκείνων ποῦ θά τοῦ ἐπιτρέψουν νά ἐπιζήσει. Γιά τόν λόγο αὐτό ἔχει τεράστια σημασία ἡ ταχύτερη ἐξαγγελία τῶν μέτρων ποῦ σχεδιάζει ἡ κυβέρνηση γιά τήν ἐπανάκτηση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἡ ὅποιαδήποτε βραδύτητα γιά ὁποιοσδήποτε λόγους μπορεῖ νά ἀποδειχθεῖ μοιραία γιά τό ναυτιλιακό μας οἰκοδόμημα καί θέλομε νά ἐλπίζουμε ὅτι ἡ κυβέρνηση ἔχει σαφῆ-
στατη ἀντίληψη τοῦ κινδύνου αὐτοῦ ἀλλά καί τόν συνειπῶν ποῦ θά ἐπακολουθήσουν καί θά ἔχουν τήν μορφή χιονοστιβάδος.

Τό δεκαπενθήμερον

ΟΥΤΕ ΜΙΑ ΑΙΤΗΣΗ

Κατά τή διάρκεια τοῦ 15ημέρου ποῦ πέρασε οὐδέμια αἴτηση ὑπεβλήθη στό ὑπουργεῖο γιά τή νηολόγηση πλοίων βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13. Εἶναι καί αὐτό χαρακτηριστικό τῶν στιγμῶν ποῦ διερχόμεθα, τήν σημασία τοῦ ὁποῖο εὐχόμεθα νά ἀντιληφθοῦν οἱ πάντες καί κυρίως ἡ κυβέρνηση.

ΜΗΝΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Ὅποσδήποτε καί δέν πηγαίνει καλά στόν τόπο αὐτόν. Ἄλλοιῶς δέν μπορεῖ νά ἐξηγηθεῖ ἡ μήνις ἐναντίον τοῦ ἐφοπλισμοῦ μας. Ληστές χαρακτηρίζονται ἀπό τόν πολὺ κ. Κολλάτο, ἀπό κρατικό ραδιοτηλεοπτικό σταθμό, ὁ ὁποῖος ζητεῖ νά πάρουν τά πλοία τους καί νά «ἐξκουμπισθοῦν». Μία φιλοκυβερνητική ἐφημερίδα χαρακτηρίζει μῦθο τήν ἀπώλεια τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καί ἀναφέρει ὅτι οἱ ναυτικοί δέν θά συγχωρήσουν τήν κυβέρνηση ἂν προχωρήσει σέ ρυθμίσεις ποῦ θά ἀποβλέπουν στήν ἐπανάκτηση τῆς ἀνταγωνιστικότητας. Καί μιά ἄλλη ἐπίσης φιλοκυβερνητική ἐφημερίδα, ἡ ὁποία μάλιστα διεκδικεῖ γιά τόν ἑαυτό τῆς τόν τίτλο ὅτι αὐτή «ἔφερε τήν ἀλλαγῆ» προσπαθεῖ νά παρασύρει τόν ὑπουργό Οἰκονομικῶν κ. Δρεττάκη σέ ὀλίγη ἀνάλογο μέ ἐκεῖνο ποῦ προκάλεσαν οἱ δηλώσεις του γιά τό θέμα Ὁνάση, αὐτή τή φορά μέ τό Εὐγενίδιο Ἴδρυμα.

Θεωροῦμε ὅτι ὅλα αὐτά ὀφείλονται σέ σύγχυση ἀλλά καί στό γεγονός ὅτι ἡ Πολιτεία δέν ἀντελήφθη ποτέ τήν σημασία τῆς Ναυτιλίας γιά τόν τόπο καί γιά τόν λόγο αὐτόν δέν ἔδωσε τήν πρέπουσα ἀξία στοῦς ἀνθρώπους τῆς, καί στοῦς ναυτικούς μας καί στόν ἐφοπλισμό μας. Ἐάν εἶχε ἀντιληφθεῖ τήν σημασία τῆς Ναυτιλίας ἡ Πολιτεία χωρίς ὑπερβολή θά εἶχε ἐπιλύσει καί τό μόνιμο πρόβλημα τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν τῆς χώρας. Ἀλλά δυστυχῶς γιά τόν τόπο αὐτόν τῆς σημασίας δέν ἀντελήφθη ποτέ καί φοβούμεθα ὅτι δέν πρόκειται νά τήν ἀντιληφθεῖ, καί στό μέλλον.

ΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Ἡ γενική συνέλευση τῶν πλοιαρχῶν ἀπέφασε τή μὴ ἀποδοχή τῶν προτάσεων τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν γιά τήν ὑπογραφή τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τοῦ Α' πλοιαρχοῦ καί ἐξουσιοδότησε τήν διοίκηση τῆς Ἑνώσεως Πλοιαρχῶν νά διεκδικήσει μέ ἀγώνες τά αἰτήματα ποῦ ἔχει προβάλλει, μὴ ἀποκλειομένης καί τῆς ἀπεργίας.

Ἡ γενική συνέλευση εἶναι ἕνα κυρίαρχο σῶμα καί οἱ ἀποφάσεις τῆς εἶναι σεβαστές, γιά τίς συνδικαλιστικῆς ὀργανώσεις ὅμως ἐκείνες τῶν ὁποίων ὅλα τά μέλη ἡ τουλάχιστον τά περισσότερα, ἡ πλειοψηφία δηλαδή, παρευρίσκει στίς συνέλεύσεις. Στήν περίπτωση τῶν ναυτεργατικῶν ἐνώσεων τοῦτο

δέν είναι έφικτό. Παραδείγματος χάρη, σέ πρόσφατη γενική συνέλευση τής Ένώσεως Ναυτών παρέστησαν 55 περίπου μέλη και έλαβαν απόφασεις πού δεσμεύουν όλόκληρο τόν κλάδο. Στή γενική συνέλευση τής Ένώσεως Πλοίαρχων τήν περασμένη Δευτέρα μετέσχον 1.046 μέλη και στίς ψηφοφορίες πού έπακολούθησαν πήραν μέρος τήν πρώτη ήμέρα περί τά 750 και τήν δευτέρα, τήν Τρίτη, δηλαδή όταν εκρίθη τό θέμα τής συλλογικής συμβάσεως, περί τά 900. Μπορούν τά μέλη αυτά επί συνόλου 8.000-9.000 ταμιακώς έν τάξει νά καθορίσουν τήν πορεία όλων των πλοίαρχων; Έμεις άπαντούμε εύθαρσώς όχι. Καί φρονούμε ότι γιά θέματα ιδιαιτέρου ένδιαφέροντος πρέπει νά αποφαινόνται όλα τά μέλη πού έχουν δικαίωμα ψήφου. Βεβαίως μία παρομοία διαδικασία είναι χρονόβηρος έπειδή οι περισσότεροι πλοίαρχοι ταξιδεύουν. Είναι όμως προτιμότερη από μία απόφαση πού έξ άρχής πάσχει γιαντί άκριβώς δέν είναι εκπροσωπευτική τής βουλήσεως του συνόλου.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΕΡΓΙΑ

Άναμένεται ότι με τήν έγγραφή τών άνέργων στους καταλόγους του ΓΕΝΕ βάσει των διατάξεων του Π.Δ. γιά τήν επιδότηση όλων από αυτούς συμπληρώνουν τίς προβλεπόμενες προϋποθέσεις, θά υπάρξουν πλέον και άκριβή στοιχεία γιά τήν έκταση τής ανεργίας ώστε νά σταματήσει και ή συνθηματολογική έκμετάλλευση και του θέματος αυτού.

Όπωςδήποτε, όπως προκύπτει από τίς διαπιστώσεις των τμημάτων πληρωμάτων

των ναυτιλιακών εταιριών, υπάρχει προσφορά εργασίας από πρώτους και δεύτερους πλοίαρχους και μηχανικούς. Οι διπλωματούχοι τρίτοι είναι δυσεύρετοι, τό 70% περίπου εκείνων πού ζητούν εργασία τρίτου είναι άνευ διπλώματος. Δυσεύρετοι επίσης και οι ναύτες και οι προσφερόμενοι είναι οι περισσότεροι λευκοφυλλαδίτες ή εύκαιριακοί ναυτικοί.

Και μία παρατήρηση: Ό ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γιώτας έν άναγνωρίζει ότι ή επιδότηση των άνέργων ναυτικών θά γίνει από κεφάλαια πού ανήκουν στους ίδιους τούς ναυτικούς, περιορίζεται άπλώς νά σηκώνει τούς ώμους του όταν ερωτάται άν στίς δαπάνες γιά τήν επιδότηση των άνέργων ναυτικών πρόκειται νά συμμετάσχει τό κράτος. Κατά τήν αντίληψη μας ό κ. Γιώτας όφείλει νά θέσει στήν κυβέρνηση τό όλο πρόβλημα ώστε οι άνεργοι ναυτικοί νά επιδοτηθούν — όπως άλλωστε όλοι οι άλλοι εργαζόμενοι — από τόν κρατικό κορβανά, από τό σύνολο δηλαδή, και όχι από δικούς τους πόρους. Έξ άλλου ή Πολιτεία τούς όφείλει τόσα πολλά ώστε ή επιδότηση των άνέργων ναυτικών από αυτήν νά άποτελεί έλαχίστη ανταπόδοση τής γενικότερης προσφοράς τους προς τόν τόπο.

ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΕΣ

Ένα καιριο θέμα, σημαντικής σπουδαιότητας κατά τήν αντίληψη μας, δέν έτέθη στον κ. Γιώτα κατά τή συνάντησή του με τούς λιμενικούς αξιωματικούς, στή διάρκεια τής οποίας αναπτύχθηκαν τά προβλήματα πού άπασχολούν τούς τελευταίους. Τό θέμα

αυτό είναι ή επάνδρωση του Λιμενικού Σώματος με τά κατώτερα όργανα. Οι περισσότεροι λιμενικοί αξιωματικοί συμφωνούν με τήν άποψη ότι ό θεσμός των λιμενοφυλάκων είναι μάλλον άποτυχημένος και θεωρούν ότι ή καλύτερη λύση είναι νά καθιερωθεί ή κατάταξη ένός περιορισμένου αριθμού, 400-500, ως λιμενοφυλάκων οι όποιοι θά εξελίσσονται σε ύπαξιωματικούς και αξιωματικούς έν συνεχεία, και ή συμπλήρωση του ύπολοίπου αριθμού με κληρωτούς οι όποιοι θά ύπηρετούν ως ναύτες, όπως ένιγγο παλαιότερα. Με τήν λύση αυτή ή ώφέλεια θά είναι διπλή: Πρώτο, τά διατιθέμενα ποσά γιά τούς λιμενοφυλάκες θά μπορούσαν νά διατεθούν γιά τήν αύξηση των οργανικών θέσεων αξιωματικών, και, δεύτερο, με τήν κατάταξη ναυτών θά διεκπεραιώνεται άσυγκρίτως καλύτερα ή εργασία δεδομένου ότι πολλοί από αυτούς θά είναι πτυχιούχοι ανωτάτων σχολών, κάτοχοι ξένων γλωσσών κλπ.

Θέλομε νά έλπίζουμε ότι έστω και καθυστερημένα τό θέμα αυτό θά τεθεί στον κ. Γιώτα αυτή τή φορά από τήν ήγεσία του Λιμενικού Σώματος.

ΟΙ ΛΑΝΤΖΕΣ

Καλούμε τόν κ. Γιώτα νά στείλει έναν δικό του άνθρωπο νά «έξυπηρετηθεί» από τίς λάντζες γιά νά αντιληφθεί κατά πόσο έβελτιώθη ή κατάσταση στον τομέα αυτόν μετά τά μέτρα πού έμελέτησε και έξηγγειλε. Σύμφωνα με πληροφορίες των ένδιαφερομένων ή κατάσταση δέν μετεβλήθη καθόλου με τά μέτρα του και ή λύση είναι μία: Νά δοθούν άδειες γιά λάντζες σε όσους ζητούν ώστε με

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

τόν ανταγωνισμό να υπάρξει ή επιβαλλομένη έξυπνη λύση. Άλλωθις τίποτε δέν πρόκειται να μεταβληθεί προς δόξαν τής αλλαγής πού δεχί υποσχεθεί ή κυβέρνηση.

ΥΠΑΡΧΕΙ ΛΥΣΗ;

Παρά τήν κρίση, τόν παροπλισμό 350 ελληνικών πλοίων και τήν χρησιμοποίηση όμοιότων άλλοδαπών πληρωμάτων σέ σημαντικό αριθμό ελληνοκτητών πλοίων, οι ναύτες παραμένουν δυσεύρετοι. Καί οι προσερχόμενοι γιά ανάληψη εργασίας είτε είναι λευκοφυλλαδίτες μέ ελάχιστη ή καθόλου προϋπηρεσία, είτε εύκαιριακοί «ναυτικοί» σάν έναν πού σέ διάστημα δύο ετών είχε ναυτολογηθεί σέ ένδεκα συνολικώς πλοία. Βεβαιώς υπάρχει προσφορά αξιωματικών πρώτων και δεύτερων, αλλά επειδή τά πλοία δέν επανδρώνονται μόνον μέ αξιωματικούς, ή κατάσταση αυτή γεννά ένα έρωτηματικό στό όποιο πρέπει να δοθεί άμεση απάντηση: Έχουν σκεφθεί οι άρμόδιοι τί θα γίνει εάν από μη άναμενόμeha γεγονότα ή εξελίξεις βελτιωθεί αίφνιδίως ή ναυλαγορά και χρειασθεί να κινηθούν τά παροπλισμένα πλοία; Πώς θα επανδρωθούν, ή μάλλον πού θα εύρεθεί ό άπαιτούμενος αριθμός κατωτέρων πληρωμάτων γιά τήν επάνδρωσή τους; Σημειώνουμε ότι πρέπει να άποφευχθεί ή απάντηση — συνθησιμένη στόν μακάριο αυτό τόπο — ότι όταν έλθει αυτή ή εύλογημένη ώρα θα βρεθούν λύσεις. Καμία λύση δέν βρίσκεται εάν δέν μελετηθεί και προετοιμασθεί.

Η ΣΤΡΟΦΗ

Η μία ύστερα από τήν άλλη, οι ναυτικές χώρες τής Εύρώπης προσχωρούν στήν πρότιμηση τών ξένων σημαίων, κάτω από τίς όποιες είναι δυνατή ή επιβίωση του στόλου τους, πού γίνονται καθημερινά λιγότερο ανταγωνιστικοί στά πλαίσια τής εθνικής τους σημαίας.

Χαρακτηριστικό βέβαια είναι τό παράδειγμα τής Δυτ. Γερμανίας. Άλλά ήδη και ή Νορβηγία διά του στόματος του Άντιπροέδρου τής Ένώσεως Έφοπλιστών, δηλώνει ότι ό ύ-

πό ξένες σημαίες νορβηγικός στόλος πού φτάνει σήμερα μόνο τό 5% του εθνικού τοννάζ, θα πενταπλασιασθεί έντός πενταετίας.

Η στροφή θα γίνει κυρίως προς τίς σημαίες άσυδοσίας γιατί λόγω του αύξανόμενου ναυτικού προστατευτισμού, οι νορβηγόι πλοιοκτήτες χρειάζεται να διατηρήσουν δεσμούς μέ τίς χώρες πού τους εξασφαλίζουν τίς θαλάσσιες μεταφορές και ιδιαίτερα μέ τή Γαλλία, τίς Η.Π.Α., τόν Καναδά και τίς υπό ανάπτυξη χώρες. Δέν πρόκειται δηλαδή μόνο γιά τήν άποφυγή του ύψηλου κόστους τής νορβηγικής σημαίας αλλά συγχρόνως και γιά τήν εξασφάλιση του μέλλοντος του νορβηγικού έφοπλισμού, ό όποιος είναι ιδιαίτερα εύπαθής στά προστατευτικά μέτρα, όπως ό Κώδικας συμπεριφοράς τών Κόνφερανς, δεδομένου ότι τό 90% του στόλου άπασχολείται σέ μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών.

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Έπί τέλους, τό κείμενο του δικαίου τής θαλάσσης περιεβλήθη τό νομικό τύπο μιάς Διεθνούς Συμβάσεως, ύστερα από μαραθώνιο τριών Διασκέψεων και ένδεκα Συνόδων (και ένα πλήθος ύποσυνόδων, επιτροπών, ύποεπιτροπών, ομάδων εργασίας κ.λ.π. κ.λ.π.) πού κράτησαν δέκα σχεδόν δόλοκληρα χρόνια.

Η νέα αυτή Σύμβασις προσπάθησε, όπως είναι γνωστό, να θέσει κανόνες διεθνούς έφαρμογής σέ όλα τά επίμαχα θέματα πού άναφέρονται στή θάλασσα και τή χρησιμοποίησή της. Έτσι τά χωρικά ύδατα, ή ύφαλοκρηπίδα, τά θαλάσσια στενά, ή οίκονομική ζώνη, ή έκμετάλλευση τών ωκεανίων βυθών και ένα πλήθος άλλων συναφών ζητημάτων, βρίσκουν τή ρύθμιση του νομικού τους καθεστώς μέσα στά άρθρα τής Συμβάσεως.

Άπό τά 151 κράτη τών Ηνωμένων Έθνών, τή νέα Διεθνή Σύμβαση ψήφισαν 130 κράτη, ένώ άπέσχον 17 κράτη, μεταξύ τών όποιών 5 χώρες τής ΕΟΚ, και 4 κράτη τήν κατεψήφισαν (ΗΠΑ, Ίσραήλ, Βενεζουέλα, Τουρκία).

Είναι πολύ νωρίς άκόμα γιά να άρχίσει ή έρμηνεία και ή κριτική τών διατάξεων τής

— ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Παρά τήν παγκόσμια κρίση, ή εταιρία του Σουέζ, επιθυμούσα να διευκολύνη τήν ναυσιπλοία και τήν διέλευση μεγάλων σκαφών, έκβαθύνει πολλά σημεία τής διώρυγος.

— Κατά πληροφορίας εκ Λονδίνου, έξεδόθη έπιμελεία του Board of Trade ό νέος διεθνής κώδις σημάτων, όστις πρόκειται να έφαρμοσθή διεθνώς από τής 1ης Ιανουαρίου του μεθεπομένου έτους 1934.

— Ύπέρ τών άνέργων ναυτιλλομένων μας, είλικρινή και άμέριστον έκδηλούν τά «Ναυτικά Χρονικά» τήν συμπάθειά των. Άποτελεί καθήκον διά τήν Κυβέρνηση να έξετάση εύμενώς τά αίτήματά των και να δώση τό ταχύτερον λύσεις εξασφαλίζούσας εις τούς άνέργους και τάς πολυμελείς οικογενείας των τόν έπιούσιον.

— Ό όμογενής κ. Άριστοτέλης Κνάσης κλείσας συμφωνία διά τήν αγοράν δύο Καναδικών φορτηγών, έφθασε μεθ' ένός μηχανικού έξ Άγγλίας εις τό Χάλιφαξ, όπου και έπεθεώρησε διάφορα κυβερνητικά φορτηγά, αποφασίσας τελικώς τήν αγοράν έντε έξ αυτών, χωρητικότητος γύρω τών 8.400 τόννων φορτίου έκαστον και ναυπηγήσεως 1920 και 1921.

— Δύο σημαντικά άπώλειαι πλοίων — εύτυχώς και αι δύο χωρίς θύματα — έσημειώθησαν κατά τό διαρρεύσαν 15θήμερον, στερήσασαι τήν ναυτιλία μας από ίσαρίθμους καλώς μονάδας της, από τά φορτηγά «Κ. Χατζηπατέρας» τ. γκρός 4.344 και ναυπηγήσεως 1909 και «Δημ. Παντελής» τ. γκρός 4.291 και ναυπηγήσεως 1920.

— Αί εκ Λονδίνου μεταβίβασθεισαι τελευταία τηλεγραφικαι πληροφορια περί τής θέσεως τής διεθνούς ναυλαγοράς έμφανίζουν μίαν χαρακτηριστικήν άπραξία διά τό Πλέιτ, τήν κυριώτεραν δηλαδή αγοράν, τήν αποτελούσαν τήν βάση εργασίας ένός όγκου φορτηγών σκαφών.

(Άπό τά «Ναυτικά Χρονικά», τ. 34/15 Μαΐου 1932)

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

Συμβάσεως, αφού ακόμα δεν έχουν δημοσιευθεί τα επίσημα κείμενά της. Το έργο θ' απαιτήσει και χρόνο και προσοχή. Ύπενθυμίζεται πάντως ότι για να τεθεί η Σύμβαση σε ισχύ θα πρέπει 60 τουλάχιστον χώρες να ψηφίσουν το όριστικό κείμενό της τόν προσεχώς Δεκέμβριο στο Καράκας.

Η ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΕΟΚ

Μία και μόνη θα είναι η φωνή της ΕΟΚ στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών όπως είναι ο IMCO; Και εάν ναι, η ένοπιμημένη αυτή φωνή θ' αποκλείει την έκφραση διαφορετικών απόψεων επάνω σε καθαρώς τεχνικά ζητήματα, όπως είναι αυτά που διαπραγματεύεται ο IMCO;

Τά ερωτήματα αυτά άπρησχόλησαν ήδη την Έπιτροπή της ΕΟΚ, η οποία διατύπωσε την άποψη ότι ο IMCO, ενδιαφερόμενος κυρίως για την ασφάλεια της ναυσιπλοίας σε παγκόσμιο επίπεδο, έχει βασικά τεχνικό χαρακτήρα, ο οποίος προϋποθέτει ελεύθερη ανταλλαγή γνώμων και αποκλείει την ψηφισή κατά ομάδες. Σε περίπτωση που τά κράτη-μέλη αποβλέπουν σε κοινό προσανατολισμό επί ορισμένων θεμάτων, θα πρέπει να προηγηθεί σχετική συζήτηση μεταξύ τους στα πλαίσια της Έπιτροπής. Η υιοθέτηση κοινής ενιαίας θέσεως απαιτεί βέβαια κάποια πειθάρχηση των κρατών αλλά δεν φθάνει μέχρι να τά εμποδίσει να θέσουν τις γνώσεις τους στη διάθεση του IMCO για να έμφανισθούν πολλές ένδεχομένως λύσεις σε κάποιο συγκεκριμένο πρόβλημα. Συμπερασματικά η Έπιτροπή της ΕΟΚ φρονεί ότι η ανάγκη μίας κοινής ενέργειας σε ιδιαίτερες περιπτώσεις, δεν συνεπάγεται περιορισμό

ούτε στην ποικιλία των έκφραζομένων απόψεων ούτε στην εκπροσώπηση των κρατών-μελών στο Συμβούλιο του IMCO.

Παρατηρείται πάντως ότι παρά τόν κοινώς λεγόμενο «τεχνικό» χαρακτήρα του IMCO, παρά πολλά ζητήματα που ρυθμίζει σήμερα, όπως οι φορτωτικές, η ρύπανση, η μεταφορά επικινδύνων ουσιών κλπ έχουν συγχρόνως και έντονο οικονομικό και πολιτικό χαρακτήρα. Άλλωστε και δόλοκληρη η υπόθεση της ασφαλείας της ναυσιπλοίας και του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι φανερό ότι έχει καταστεί κυρίως πολιτική υπόθεση.

ΠΕΡΙΗΛΘΑΝ ΣΤΟΝ ΠΑΝΑΜΑ

Όπως προέβλεπε η συνθήκη του 1977 για την διώρυγα του Παναμά, μετεβιβάσθησαν από τις Η.Π.Α. προς την Κυβέρνηση του Παναμά από 1 'Απριλίου 1982 οι αρμοδιότητες της λιμενικής αστυνομίας και των ναυτικών δικαστηρίων. Πράγματι τό πρώτο Παναμαϊκό ναυτικό δικαστήριο εγκαινιάσθηκε τήν 1 'Απριλίου με έδρα τήν 'Ανκόν επί της ακτής του Ειρηνικού, ενώ η έθνοσυνέλευση ψηφισε ήδη τή σχετική νομοθεσία.

Τά νέα δικαστήρια θα έχουν αρμοδιότητα σε υποθέσεις φορτίων, ναυτικών άτυχημάτων, ναυτικής υποθήκης κ.λ.π., όχι όμως σε υποθέσεις αφορώσες τόν κανονισμό εργασίας επί των Παναμαϊκών πλοίων, δεδομένου ότι οι σχέσεις αυτές θα ρυθμίζονται από ειδικό συμβούλιο οριζόμενο από τριμερή έπιτροπή μετά τή γνώμη του Διεθνούς 'Οργανισμού 'Εργασίας. Θεωείται βέβαιο ότι ο νέος αυτός νόμος θα βελτιώσει σημαντικά τις ισχύουσες διατάξεις του 'Εμπορικού Κώδικα και του Κώδικα της Πολιτιστικής Δικονομίας

της χώρας.

Τά σημειώνουμε αυτά γιατί ενδιαφέρουν σημαντικό τμήμα της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Άς μή ξεχνούμε ότι ο υπό τήν παναμαϊκή σημαία στόλος μας υπερβαίνει τά 200 σκάφη και τό 1,5 έκατομ. τόννων.

ΒΟΡΡΑΣ - ΝΟΤΟΣ

Η άνοικτή σύγκρουση μεταξύ Μεγάλης Βρεταννίας και Άργεντινής αντιπροσωπεύει τήν πρώτη συμπλοκή μεταξύ του βιομηχανοποιημένου Βορρά και του υπό ανάπτυξη Νότου.

Όπως υποστηρίζει η γαλλική LE MATIN τό άντικείμενο της διαμάχης έμφανίζεται άντισοικιοκρατικού χαρακτήρα, γεγονός που δεν εύσταθει καθόσον οι κάτοικοι των Φάλκλαντ δεν εύχρήθηκαν ποτέ κάποια «άπελευθέρωση».

Τό έρώτημα που τίθεται τώρα ξεπερνάει τά όρια του άργεντινο-βρεταννικού πολέμου και είναι τό κατά πόσο η κρίση θα οδηγήσει σε μιά όξυνση της έντασης μεταξύ 'Ηνωμένων Πολιτειών και Σοβιετικής Ένώσεως. Θα επέμβουν οι δύο μεγάλοι ή όχι σάν διαιτητές για να παγώσουν τήν κατάσταση, σενάριο που θυμίζει τήν κρίση του Σουέζ του 1956;

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Η ύπερπροσφορά χωρητικότητας, που μετά τά δεξαμενόπλοια παρουσιάζεται πλέον άπειλητική και στά σκάφη ξηρού φορτίου και στά κοντέινερόπλοια, συγκράτησε τούς άνά τόν κόσμον έφοπλιστάς μακριά από τά ναυπηγεία κατά τό πρώτο τρίμηνο του έτους.

Έξάιρεση αποτέλεσαν όρισμένες κρατικές έταιρίες των αναπτυσσομένων χωρών οι όποιες στην προσπάθειά τους να δημιουργήσουν έθνικό στόλο παρήγγειλαν σειρές πλοίων, ξηρού φορτίου, μικρού και μεσαίου μεγέθους.

Αίσθητά μειωμένες οι παγκόσμιες παραγγελίες του τριμήνου Ιανουαρίου - Μαρτίου εκφράζονται σε 246 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 4.673.441 τόν. d.w. Έξ αυτών 51 τά μπάλκ κάρριερς καλύπτουν τό μισό της παραγγελθείσης χωρητικότητας ενώ ακολουθούν τά κοντέινερόπλοια με 54 σκάφη, 1.093.870 τόν. d.w. και τά συμβατικά φορτηγά με 86 σκάφη, 514.076 τόν. d.w. Οι παραγγελίες για δεξαμενόπλοια, πολύ περιορισμένες, καλύπτουν μόλις 40 σκάφη, μικρής χωρητικότητας και συνολικού τουνάζ 536.015 τόν. d.w.

Ένδεικτικό της επικρατούσης ύφέσεως είναι τό γεγονός ότι κράτη με παραδοσιακή και άνεπτυγμένη ναυπηγική τεχνολογία όπως η Γαλλία, η Νορβηγία και η Φινλανδία έξασφάλισαν παραγγελίες για τήν ναυπήγηση μόνον 3 πλοίων η πρώτη και από 2 οι τελευταίες.

Η Ιαπωνία διατηρεί τά πρωτεία με 83 σκάφη και τό 32% της παραγγελθείσης χωρητικότητας, ακολουθούμενη από τήν Νότιο Κορέα με 27 σκάφη, 781.500 τόν. d.w. και τριτη Ισπανία με 26, 638.314 τόν. d.w. Οι Ιάπωνες έφοπλιστές παρήγγειλαν τά περισσότερα πλοία κατά τό πρώτο τρίμηνο του 1982 ενώ ακολουθούν οι Άμερικανοί, οι Ισπανοί και οι Ρώσοι.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σύμφωνα με τις έγκυρότερες στατιστικές, ο παγκόσμιος στόλος των έν ενεργεία δεξα-



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:
TONIO COLON
TELEX
From U.S.A.: 368-8572
From Others: 379-8572
TELEPHONE:
Colon 45-0127
45-0137, 45-0128
MAILING ADDRESS:
P.O.Box 443
Colon, R. Panama
PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY - FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:
TONIO PANAMA
TELEX:
From U.S.A.: 368-2633
From Others: 379-2633
TELEPHONE:
Panama 23-9920
MAILING ADDRESS:
P.O.Box 6-4000
El Dorado
Panama, R. Panama
CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY - FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

μενοπλοίων έφθασε στο τέλος του 1981 τούς 303.973.619 τόννους d.w. Στο δεύτερο εξάμηνο του έτους υπέστη μείωση της τάξεως των 3 εκατομ. τον. d.w. μολοντί αυξηθηκε κατά 8 πλοία. Τά παραδοθέντα νέα σκάφη ανήλθαν εις 85 συνολικού τοννάξ 4,7 εκατομ. d.w. τά δε πωληθέντα γιά διάλυση ανήλθαν επίσης εις 85 σκάφη μέ συνολικό όμως τοννάξ 7,2 εκατομ. τον. d.w.

Τό καρνέ των παραγγελιών υπέστη αίσθητή μείωση, δεδομένου ότι στις 31 Δεκεμβρίου περιελάμβανε μόνο 30 δεξαμενόπλοια 13.576.900 τον. d.w. Οί κατά τό δεύτερο εξάμηνο του έτους παραγγελίες αναφέρονται σέ 38 σκάφη έξ ών 8 πετρελαιοφόρα, 22 μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και 8 μεταφοράς χημικών προϊόντων.

Από άποψη πλοιοκτησίας, οί ανεξάρτητοι έφοπλιστές κατέχουν 1.816 πλοία 180 εκατομ. τον. d.w., ή δέ ελληνική σημαία καλύπτει τό 8,42% του παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων και τό 33,5% του πετρελαιοφόρου στόλου της ΕΟΚ.

Στόν τομέα των μικτών πλοίων, τό σύνολο του παγκοσμίου στόλου έφθασε στις 31 Δεκεμβρίου 1981 τά 390 σκάφη 45 εκατομ. τον. d.w., οί δέ παραγγελίες του εξάμηνου έφθασαν τά 5 σκάφη ΟΒΟ 370.000 τον. d.w., μέ συνολικό καρνέ παραγγελιών 34 πλοίων 2.879 τον. d.w.

Τέλος ό παγκόσμιος στόλος ύγραεριοφόρων ανήλθε σέ 200 πλοία 12 εκατομ. κυβ. μέτρων, έξ ών 62 σκάφη GNL και 137 GPL.

Η ΦΟΙΤΗΣΗ ΣΤΟ ΚΕΣΕΝ

Ανεκοινώθη από τό ΥΕΝ ότι από την 1η Ιανουαρίου 1983 θά επεκταθεί και στους ύποψηφίους πλοίαρχους και μηχανικούς Β' και Γ' καθώς και στους ύποψηφίους άσυρματιστάς Α' ή φοίτηση στό ΚΕΣΕΝ γιά την άπόκτηση των οικείων διπλωμάτων. Έκείνο πού προέχει είναι νά γίνει ή σχετική προεργασία ώστε νά επιτευχθεί ό στόχος της φοιτήσεως στό ΚΕΣΕΝ και των κατηγοριών αυτών από την προσδιορισθείσα ήμερομηνία.

Ο κ. Γιώτας έδήλωσε ότι μέχρι της στιγμής δέν έχει άποφασισθεί εάν θά επιδοτούνται εκείνοι οί όποιοί θά φοιτούν στό ΚΕΣΕΝ, είπε πάντως ότι τό θέμα αυτό θά μελετηθεί. Καί όπωσδήποτε πρέπει νά μελετηθεί γιατί οί ενδιαφερόμενοι πρέπει και νά επιζηήσουν κατά την διάρκεια της φοιτήσεώς τους ή όποία διαρκεί περί τοίς πέντε μήνες.

ΟΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ

Μέ την δημοσιευθείσα ύπ' αριθ. 358/1982 άπόφαση του Άρειού Πάγου λύεται όριστικώς τό άμφισβητούμενο μέχρι τώρα θέμα της ύποχρεώσεως καταβολής εισφορών ύπέρ του ΝΑΤ από τούς άλλοδαπούς ναυτικούς πού ύπηρετούν επί ελληνικών πλοίων. Η άπόφαση αυτή δέχεται ότι οί άλλοδαποί πού κατέχουν όργανική θέση ύποχρεούνται στην καταβολή εισφορών ύπέρ του ΝΑΤ και επομένως ό πλοιοκτήτης νομίμως τίς παρακρατεί και τίς άποδίδει. Λόγω της σπουδαιότητας της έν λόγω άποφάσεως την δημοσιεύουμε όλόκληρη στή στήλη των νομικών θεμάτων του τεύχους αυτού.

ΑΝΑΞΙΟΠΛΟΑ

Ανεκοινώθη από τό ύπουργείο ότι πέντε από τά 35 πλοία τά όποία έπιθεώρησε τό κλιμάκιο έπιθεωρητών του Λιμενικού Σώματος στό Καρατσι, Βομβάη, Καλκούτα, Μπανγκόκ και Σιγκαπούρη εύρέθησαν άναξιόπλοα χωρίς όμως και νά διευκρινίζεται επί τη βάσει ποιων κριτηρίων έγινε ό χαρακτηρισμός αυτός. Έπίσης δέν διευκρινίζεται εάν αυτή ή άναξιοπλοία όφείλετο σέ έσκεμμένη ένέργεια — τουτέστιν σέ έγκατάλειψη των πλοίων αυτών από τούς πλοιοκτήτες τους — όπότε ή μόνη λύση καθ' ήμάς θά ήτο ή διαγραφή τους από τά ελληνικά νηολόγια και όχι ή άπαγόρευση του άπόπλου μέχρις ότου άποκατασταθούν οί έλλείψεις πού διαπισώθηκαν.

Πάντως γιά νά μη δημιουργούνται έσφαλμένες έντυπώσεις σέ βάρος του συνόλου της Ναυτιλίας φρονούμε ότι τό ύπουργείο πρέπει νά είναι προσεκτικότερο στις άνακοινώσεις του και νά δίνει πλήρη στοιχεία πού νά δικαιολογούν τούς χαρακτηρισμούς ένών ταυτοχρόνων νά λαμβάνει γενναίες άποφάσεις και όχι ήμίμετρα, ιδίως όταν ταυτοχρόνως νά λαμβάνει γενναίες άποφάσεις και όχι ήμίμετρα, ιδίως όταν διαπιστώνεται πρόθεση και όχι άμέλεια.

ΟΧΙ ΠΡΟΧΕΙΡΟΤΗΤΕΣ

Πλοία χωρητικότητας μεγαλύτερας των 500 κόρων κατέβαλαν μέχρι πρό τινος εισφορές πρός τό ΝΑΤ σέ δραχμές έφ' όσον έκτελούσαν πλόες μεταξύ ελληνικών λιμένων. Αυτό είχε άποφασισθεί από τό Δ.Σ. άφ' ότου έπετράπη και σέ πλοία μεγαλύτερης

χωρητικότητας των 500 τόννων νά εκτελούν και μεταφορές έσωτερικού και ήταν ένα όρθό μέτρο. Τώρα, ό νέος διευθυντής εισφορών και πόρων του ΝΑΤ φρονεί ότι έφ' όσον είναι πλοία συναλλάγματος πρέπει νά καταβάλουν και τίς εισφορές τους σέ συνάλλαγμα άσχετα εάν εκτελούν πλόες έσωτερικού και ήδη αξιώνεται ή καταβολή των έν λόγω εισφορών σέ συνάλλαγμα.

Φυσικά, ό διευθυντής εισφορών και πόρων του ΝΑΤ βασίζεται στην κειμένη νομοθεσία γιά την όποία δέν έλήφθη πρόνοια νά τροποποιηθεί όταν παρεσχέθη ή ευχέρεια στά πλοία αυτά νά εκτελούν και πλόες έσωτερικού. Η άντικειμενική όμως πραγματικότητα έπιβάλλει την εξυπηρέτηση του πλοίου σέ κάθε περίπτωση και όχι μόνον στή σημερινή και γι' αυτό φρονούμε ότι δέν έπρεπε νά άμφισβητηθεί ή άπόφαση του Δ.Σ. του ΝΑΤ, τό όποίο άλλωστε έχει και την ευθύνη γιά τη χάραξη της πολιτικής του ίδρύματος και όχι ό έκάστοτε διευθυντής. Συνεπώς τά πλοία της κατηγορίας αυτής πρέπει νά εξακολουθήσουν νά καταβάλουν τίς εισφορές τους σέ δραχμές έφ' όσον σέ δραχμές συνολογούνται και τά σχετικά ναυλοσύμφωνα. Αντίθετη αξίωση μπορεί νά εμφανίζεται σύνομη, ταυτοχρόνως όμως δημιουργεί και εύθύνες γιά εκείνους πού δέν έφρόντισαν και γιά την παράλληλη τροποποίηση της νομοθεσίας. Νομίζουμε ότι είμεθα σαφείς.

ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

Έχομε ύπ' όψη μιά πολύ ένδιαφέρουσα δέσμη καταποριστικών έγκυκλίων μέ τίς όποιες ή Διοίκηση του Οίκου Ναύτου προσπαθεί νά άπλουστεύσει και νά έπεξηγήσει στους ένδιαφερομένους τόν μηχανισμό και τη διαδικασία των διαφόρων παροχών του, ιδίως μετά την έφαρμογή του Π.Δ. 894/1981 «περί της παρεχομένης εις τούς άσφαλισμένους του Ο.Ν. προστασίας».

Αν ύπολογίζει κανείς την έλλειψη ένημέρωσεως του μέσου Έλληνας σέ συνδυασμό μέ τίς κατά κανόνα δαιδαλώδεις γραφειοκρατικές διαδικασίες, πρέπει νά δεχθούμε πώς ή προσπάθεια αυτή του Ο.Ν. δείχνει τουλάχιστον κατανόηση των άναγκών και διάθεση εξυπηρέτησεως, στην όποία δέν μάς έχουν συνηθίσει οί δημόσιες ύπηρεσίες.

Από τίς έγκυκλίουσ αυτές, άλλες άπευθύνονται στό ύγειονομικό προσωπικό (γιατρούς, φαρμακοποιούς, κλινικές), και άλλες

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.

στους δικαιούχους ναυτικούς. Οι δεύτερες μάς ενδιαφέρουν ιδιαίτερα. Η έκδοση και ανανέωση των βιβλιαρίων άσθενείας, ή θεώρηση των συνταγών, ή επίσκεψη των ιατρών, ή νοσοκομειακή περίθαλψη, οι παροχές σε χρήμα, ή νοσηλεία στο εξωτερικό και πολλά άλλα παρόμοια θέματα μεγάλης σημασίας και ύψιστου ενδιαφέροντος για τη ναυτική οικογένεια, αναλύονται και επεξηγούνται μεθοδικά στις εγκυκλίους αυτές.

Το πρόβλημα όμως είναι αν οι οδηγίες αυτές φθάνουν μέχρι τους ενδιαφερόμενους, επιτυγχάνοντας έτσι το στόχο τους ή αν κυκλοφορούν μόνο στους υπηρεσιακούς κύκλους. Γιατί αν συμβαίνει το δεύτερο, χάνουν τα έννεα δέκατα της αξίας τους. Όποτε η Διοίκηση του Ο.Ν. με την ίδια συστηματικότητα, θα πρέπει — σε συνεργασία με το Υπουργείο, τις ναυτικές οργανώσεις, τον ναυτιλιακό τύπο και κάθε άλλον αρμόδιο — να βρει τον τρόπο να τις φθάσει ως τον ούσιαστικό προορισμό τους.

ΚΑΙ Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ;

Ο πολύς κ. Κολλάτος σε τηλεοπτική συνέντευξη του άστραψε πάλι και έβρόντησε έναντι του ελληνικού έφοπλισμού, και ούτε λίγο, ούτε πολύ, κατηγορήσε τους Έλληνες έφοπιστές ότι ληστεύουν τον τόπο και έζητησε να πάρουν τα πλοία τους και να «ξεκουμισθούν», όπως είπε, επί λέξει, από την Ελλάδα.

Βεβαίως δεν θα μάς ενδιέφερε τί λέγει και τί κάνει ο κ. Κολλάτος. Ούτε και άμφισβητούμε το δικαίωμα του οίσιδήποτε να εκφράζει τις απόψεις του. Από το σημείο όμως αυτό μέχρι να εκφράζει ο κ. Κολλάτος τις οποιεσδήποτε απόψεις του από ένα κρατικό ραδιοτηλεοπτικό δίκτυο χωρίς την παραμικρή κρατική αντίδραση υπάρχει τεράστια απόσταση. Διότι δίνει την εντύπωση στην ευρύτερη κοινή γνώμη, άφου όλα αυτά λέγονται από κρατικό ραδιοτηλεοπτικό σταθμό, ότι και η κυβέρνηση δεν έχει αντίθετη γνώμη από την άποψη αυτή του κ. Κολλάτου.

Όφείλει συνεπώς η κυβέρνηση και ιδίως το υπουργείο Ναυτιλίας όχι άπλως να δηλώσει ότι δεν συμμερίζεται τις αντίληψεις του κ. Κολλάτου αλλά και να τις καταδικάσει γιατί στρέφονται έναντι του κυριότερου πλουτοπαραγωγικού κλάδου της χώρας.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Οι κυβερνήσεις των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας φαίνονται άποφασισμένες να σταματήσουν τις άθρόες έπιχορηγήσεις προς τις ναυπηγικές μονάδες, που ύποπασχολούν.

Κατά την τελευταία σύνοδο των Πρωθυπουργών της Κοινής Άγοράς ή βρεταννίδα Πρωθυπουργός εξέφρασε την άποψη, ότι είναι προτιμότερο να δανειοδοτηθούν οι μικρομεσαίες βιομηχανικές έπιχειρήσεις οι όποιες σήμερα άπασχολούν τον μισό ένεργό πληθυσμό της Κοινότητας, παρά να συνεχισθεί ή άθρόα διάθεση κεφαλαίων προς τις ναυπηγο-βιομηχανικές μονάδες μόνο και μόνο για την συντήρηση του προσωπικού.

Η πρόσφατη κατάρρευση του μεγαλύτερου ναυπηγικού συγκροτήματος του Βελγίου «Κόκεριλλ» και ή άπόφαση της Σουηδικής Κυβερνήσεως να μην έπιχορηγήσει τον όμιλον «Γιόχανσον», με άποτέλεσμα να χαθεί ή κρατική παραγγελία της Τυνησίας, έπιβεβαιώνουν ότι οι κυβερνήσεις των κρατών της ΕΟΚ προσανατολίζονται στην διατήρηση των ναυπηγικών των μονάδων με καθαρώς έμπορικά κριτήρια βιωσιμότητας.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Διαπιστώνομε με έκπληξη ότι γίνεται εύρεια χρήση των δημοσιευμάτων και των στοιχείων των «Ναυτικών Χρονικών» χωρίς όμως παράλληλα να γίνεται και άναφορά της πηγής, ή όποια προσδιορίζεται σαν «ναυτιλιακό περιοδικό». Έξαιρεση του κανόνος άποτελεί ή έφημερίδα «Έστία» των Άθηνών ή όποια πάντοτε προσδιορίζει έπακριβώς την πηγή όταν χρησιμοποιεί στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών». Φυσικά δεν ύπάρχει αντίρρηση από την πλευρά των «Ναυτικών Χρονικών» να γίνεται χρήση των δημοσιευμάτων και των στοιχείων των με την άπαραίτητη προϋπόθεση ότι θα γίνεται και άναφορά στην πηγή, θα προσδιορίζονται έπακριβώς τα «Ναυτικά Χρονικά» και δεν θα άναφέρεται άορίστως «ναυτιλιακό περιοδικό». Προειδοποιούμε, λοιπόν, όλους εκείνους που κατά καιρούς κάμνουν χρήση των στοιχείων και των δημοσιευμάτων των «Ναυτικών Χρονικών» ότι είναι ύποχρεωμένοι να άναφέρουν και την πηγή.

Τό Σχόλιον του 150ημέρου

Διάφορα δραματικά, λίγο ή πολύ, γεγονότα μάς δίνουν κάθε τόσο την εύκαιρία να πλουτίζομε τις γεωγραφικές μας γνώσεις για τις διάφορες περιοχές του κόσμου. Έτσι μάθαμε για τις Σεϋχέλες και την Άντίγκουα, για τα ύψώματα του Γκολάν και τις νησίδες Κεϋμάν. Έτσι και τώρα, ύστερα από 70 περίπου χρόνια ξανάρθαν στο ιστορικό προσκήνιο τα νησιά Φάκλαντ, όπου τον Δεκέμβριο του 1914, διαρκούντος του πρώτου παγκοσμίου πολέμου ο στόλος του Άγγλου άντιναύαρχου Στάρντυ κατεναυμάχησε τον γερμανικό στόλο του φόν Σπέ, στέλνοντας στον ύγρο τάφο 6 καταδρομικά, τον ίδιο τον φόν Σπέ, τους δύο γιούς του και 2.000 γερμανούς άνδρες.

Τα νησιά λοιπόν αυτά τα άνεκάλυψε το 1593 ο Άγγλος Τζών Ντέιβις, αλλά το όνομά τους τό πήραν τό 1690 από τον πλοίαρχο Στρώγγκ προς τιμή του λόρδου Falkland, γενικού ταμιά του στόλου. Τό 1793 οι Γάλλοι άποίκισαν με ίθαγενείς Μαλουίνους, από τους όποιους πήραν και τό δεύτερο όνομα του ως «Μαλουίνα νήσοι». Άφου πέρασαν Άγγλοι, Ίσπανοί και Πορτογάλοι, τό 1826 έγκαταστάθηκαν σ' αυτά οι Άργεντινοί που έξελατίνισαν τον όνομα σε Μαλβίνας. Τό 1831 τους έδωξαν οι Άμερικανοί και τό 1833 τά κατέλαβαν όριστικά οι Βρεταννοί που τά κατέχουν έκτοτε.

Αυτά λοιπόν είναι μερικά γεωγραφικά και ιστορικά στοιχεία για τα νησιά Φάκλαντ. Τό σπουδαιότερο όμως δεν είναι αυτό. Είναι ότι με τα σημερινά μέσα έχουμε τό θλιβερό προνόμιο να παρακολουθούμε, την ίδια σχεδόν ώρα, σκηνές και δράματα που έκτυλίσσονται σε κάποιες γωνίες στην άκρη της γης και να συμμερίζοματε τον πόνο και τους καύμούς των ανθρώπων τους σαν να ήταν μέσα στην ίδια μας την πατρίδα. «Ψυχής γάρ άγαθής, πατρίς ό σύμπας κόσμος», έλεγε ό μεγάλος Δημόκριτος.

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

Ἡ ναυλαγορά

Τὴν ἀνάγκη διατηρήσεως τῆς οὐδετερότητος τῆς διεθνούς ναυτιλίας ἐτόνισε σὲ ὁμιλία του στὴν Σιγκαπούρη γνωστός τραπεζίτης.

«Εἶναι ἀναγκαῖο νὰ κρατήσουμε τὴν ναυτιλία στὴν θάλασσα, μακριὰ ἀπὸ τὶς πολιτικὲς ἐπιδιώξεις τῆς ξηρᾶς», δήλωσε, «γιά νὰ ἐξασφαλίσουμε τὴν μελλοντικὴ ἀνάπτυξή της».

...

Ἡ ὑπερ-προσφορὰ χωρητικότητας παραμένει τὸ σοβαρότατο πρόβλημα τῆς διεθνούς ναυτιλίας. Στὴν ἐτήσια ἐκθεση τοῦ «Λούδς Ρέτζιστερ» ὑπογραμμίζεται ὁ κίνδυνος ὅτι οἱ νέες ναυπηγικὲς μονάδες, οἱ ὁποῖες ἀναπτύσσονται δυναμικὰ στὴν Νότιο Κορέα, μὲ δυνατότητα παραδόσεως 2 ἑκατομ. τον. γκρός κατ' ἔτος, θὰ ἐπιδράσουν ὑποχρεωτικὰ δυσμενῶς στὴν ἐξέλιξη τοῦ ἰσοζυγίου μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζήτησεως τὸννάξ.

...

Δήλωση τοῦ προέδρου μιᾶς τῶν μεγαλυτέρων ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν μὲ σκάφη κοντεϊνερ ἀναφέρει ὅτι ὑφίσταται σήμερα ὑπερπροσφορὰ χωρητικότητος τῆς τάξεως τοῦ 20% στὰ κοντεϊνερόπλοια, ἢ ὅποια δὲν προβλέπεται νὰ ἀπορροφηθῆι στὸ ἄμεσο μέλλον.

...

Συγκλίνουν οἱ γνώμες τῶν ἐιδικῶν περὶ τὴν ναυτιλία, ὅτι τὸ πρῶτο ἐξάμηνο τοῦ 1982 εἶναι ἢ κατάλληλη περίοδος γιά τὴν ἀγορὰ μεταχειρισμένων σκαφῶν, περιορισμένης ἡλικίας.

Οἱ ὑποψήφιοι ἀγορασταὶ ὁμῶς πρέπει νὰ προβλέψουν ὅτι ἐάν ἡ ἀναμενόμενη οἰκονομικὴ ἀνάκαμψη δὲν συντελεσθεῖ ἐντὸς τῶν ἐπομένων 10 μηνῶν θὰ πρέπει νὰ ἔχουν τὰ ἀπαραίτητα ταμειακὰ ἀποθέματα γιά τὴν ἀντιμετώπιση τῶν δανειακῶν ὑποχρεώσεων τῶν νεοαγοραζομένων πλοίων γιά τοὺς ἐπόμενους 18 μῆνες.

...

Διπλωματικοὶ κύκλοι στὴ Μόσχα ἀνέφεραν ὅτι σύμφωνα μὲ πληροφορίες Σοβιετικῶν πού διέρρησαν ἢ συνολικὴ παραγωγὴ δημοτηριακῶν τῆς Ρωσίας δὲν θὰ ὑπερβεῖ τὰ 158 ἑκατομμύρια τόννους, ἤτοι θὰ εἶναι κατὰ 32% μικρότερη τῆς προβλεφθείσης ἀρχικῆς ποσότητος τῶν 236 ἑκατομ. τόννων, ἔλλειμμα τὸ ὅποιο θὰ συμπληρωθῆι ἀπὸ εἰσαγωγές.

...

Οἱ πολεμικὲς ἐπιχειρήσεις στὶς νήσους Φάκλαντ συμπίπτουν μὲ τὴν περίοδο τῶν φορτώσεων δημοτηριακῶν ἀπὸ τὴν Ἀργεντινὴ γιά τὴν Σοβιετικὴ Ἔνωση. Περί τοὺς ἐπτὰ ἑκατομ. τον. ἀνέρχεται ἢ ποσότης πού ἀναμένετο νὰ φορτωθῆι, τὴν ὅποια οἱ Σοβιετικοὶ καλοῦνται τώρα νὰ ἀντικαταστήσουν ἀπὸ ἄλλους προμηθευτὰς.

...

Ἡ πώληση γαλλικοῦ φορτηγοῦ σὲ ἐφοπλιστὰς τῆς Ἀργεντινῆς ἀκυρώθηκε ἐξ αἰτίας τῆς ἀδυναμίας προσκομίσεως ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν τῆς ἀναγκαίας ἀδείας εἰσαγωγῆς.

Στὸ ποσὸ τῶν 20 ἑκατομμυρίων στερλινῶν ὑπολογίζεται τὸ μέχρι σήμερα κόστος τῶν 46 ἐμπορικῶν σκαφῶν τὰ ὅποια ἔχουν ἐπιταχθεῖ ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖο Ἀμύνης τῆς Μεγάλης Βρετανίας γιά τὴν ὑποστήριξη τῶν πολεμικῶν σκαφῶν στὶς νήσου Φάκλαντ.

...

Ἐπεγράφη ἢ τριετής συμφωνία προμήθειας δημοτηριακῶν ἀπὸ τὸν Καναδὰ γιά τὴν Κίνα ἢ ὅποια προβλέπει συνολικὴ ποσότητα μεταξὺ 10,5 καὶ 12,6 ἑκατομμυρίων τόννων.

Ἦδη ἀνεκοινώθη ὅτι ποσότης 1,7 ἑκατομ. τόννων θὰ φορτωθῆι διαδοχικὰ ἀπὸ τὸν ἐρχόμενο Αὐγούστο καὶ ἐντὸς ἐνός ἐξαμήνου ἀπὸ λιμένες τοῦ Εἰρηνικοῦ γιά τὴν Κίνα.

...

Πληροφορίες ἀπὸ τὸν Καναδὰ ἀναφέρουν ὅτι οἱ Σοβιετικοὶ ἀγόρασαν 1 ἑκατομ. τόννους σιτηρῶν πλὴν τῆς ποσότητος, τῶν 5 ἑκατομ. τόννων πού προβλέπει ἢ Ρωσο-Καναδικὴ 5ετής συμφωνία τοῦ περασμένου Μαΐου.

...

Πρόσφατα στοιχεῖα τοῦ Διεθνούς Ἰνστιτούτου Σιδήρου καὶ Χάλυβος ἀναφέρει ὅτι ἢ παραγωγὴ τῆς Ἰαπωνίας ἀνήλθε σὲ 8,8 ἑκατομ. τον. τὸν Μάρτιο κατὰ 5,3 μεγαλυτέρα τοῦ ἀντιστοίχου μηνός τοῦ 1981.

...

Οἱ εἰσαγωγῆς ἀνθρακος τῆς Ἰαπωνίας ὑπολογίζονται νὰ αὐξηθοῦν κατὰ 3,9% κατὰ τὸ τρίμηνο Ἀπριλίου — Ἰουνίου, ἀνερχόμενες σὲ 16,41 ἑκατομ. τον. ἐναντι 15,80 ἑκατομ. τον. τοῦ προηγούμενου τριμήνου.

...

Ἡ διευθυντὴς τοῦ τμήματος ἀνθρακος τῆς «Σέλλ» ἐδήλωσε ὅτι μέχρι τὰ τέλη τῆς δεκαετίας πού διανύμε οἱ διά θαλάσσης μεταφερόμενες, ποσότητες γαιανθράκων θὰ τριπλασιασθοῦν φθάνοντας στὰ 250 ἑκατομμύρια τόννους θὰ ἐμφανιστοῦν δὲ στὴν ἀγορὰ ὡς πλὴν οἰκονομικὰ τὰ σκάφη μάλᾶκρος τῶν 160 - 175.000 τον. d.w.

...

Ἡ κ. Τούνγκ, ὁ νεώτερος, σὲ δηλώσεις του στὸ Χόγκ Κόγκ, διατείνεται ὅτι οἱ σημερινὲς τιμές τῶν VLCC ἐπιτρέπουν στοὺς

πλοιοκτῆτες μὲ πλεόνασμα μετρητῶν νὰ ἐπενδύσουν σὲ σκάφη ναυπηγηθέντα μεταξὺ 1973 καὶ 1975.

Ἐσ σημειωθεῖ ὅτι στὶς ἀρχές τοῦ 1982 ὁ παγκόσμιος στόλος VLCC ἀριθμοῦσε 577 σκάφη 142,8 ἑκατομ. τον. d.w., ἐκ τῶν ὁποίων 189 κατασκευῆς μεταξὺ 1968 — 1972 καὶ 276 σκάφη ναυπηγηθέντα τὴν περίοδο 1973-75.

...

Κατὰ τοὺς ναυλομεσίτες Γκάλβραιθ - Ράητσον, τὰ ἀργούντα δεξαμενόπλοια ἐφθασαν περὶ τὰ μῆσα Ἀπριλίου τὰ 207 σκάφη, 35 ἑκατομ. τον. d.w.

Ἐπιπροσθέτως 52 τάνκερς, 12,5 ἑκατομ. τον. d.w., ἐχρησιμοποιοῦντο κατὰ τὴν ἡμερομηνία αὐτὴ ὡς πλωτὲς ἀποθήκες πετρελαίου.

...

Βάσει στοιχείων τῆς Ἰντερτάνκο 22 VLCC καὶ 75 μικρότερα δεξαμενόπλοια διαλύθησαν κατὰ τοὺς πρώτους 4 μῆνες τοῦ 1982, ἀντιπροσωπεύοντα χωρητικότητα 10 ἑκατομ. τον. d.w., κατὰ πολὺ μεγαλυτέρη τῆς διαλυθείσης χωρητικότητος κατὰ τὸ 1979 ἢ τὸ 1980.

...

Ἐν τῷ μεταξὺ ἢ ναυλαγορὰ τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὶς τελευταῖες ἡμέρες ἐμφανίζει ἐνθαρρυντικὰ σημεῖα γιά τὰ σκάφη μεσαίου μεγέθους.

...

Δύο VLCC 338.041 τον. d.w. καὶ 240.269 τον. d.w. ἀντίστοιχα ἐπώληθησαν πρὸς ἐκμετάλλευση, ἐνδεικτικὸ σημεῖο ὅτι ὀρισμένοι πλοιοκτῆτες πιστεύουν ἀκόμη στὴν δυνατότητα ἐπικερδούς ἐκμεταλλεύσεως τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

...

Μετὰ ἀπὸ μακρὲς διαπραγματεύσεις μὲ τὴν ὀλλανδικὴ κυβέρνησις καὶ τοὺς προστάτες τοῦ φυσικοῦ περιβάλλοντος ἀρχισε ἢ λειτουργία τοῦ σταθμοῦ μεταφορτώσεως φορτίων ὑδροποιημένων ἀερίων στὸν λιμένα τοῦ Ρότερνταμ.

...

Ἐληξε τὴν 3ῃ Μαΐου ἢ δεκαπενθήμερη ἀπεργία τῶν πληρωμάτων τῶν ριμουλκῶν στὴν Αὐστραλία μετὰ τὴν ἀναπροσαρμογὴ τῶν μισθῶν των. Ὑπολογίζεται ὅτι 130 σκάφη καθυστέρησαν στὴν φορτοεκφόρτωση, ἐνῶ ἢ ζημία τοῦ κράτους ἀνήλθε σὲ 15 ἑκατομ. δολλάρια Αὐστραλίας.

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

ADDRESS:
153 - 157 GALE STREET
OR P. O. BOX 475
DURBAN - R.S.A.



CABLE ADDRESS: "HERMES" DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD. DURBAN & RICHARDS BAY

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPAS
P. ROUSSOS - G. KATSAROS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO
THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



ATHENS OFFICE: TELEPHONE 4112252 TELEX 21 1136 KATS
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920
ADDRESS: IONIAS 211 / 213 AGIOS ELEFTHERIOS T.T. 917 ATHENS

**LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE
IN SOUTH AFRICAN PORTS**

OFFICE HRS TEL. { 67577 / 8 / 9
65181

AFTER HRS TEL. { 523064 - 846474
843647
370491 - 523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

‘Η αλληλογραφία μας

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Καταχρώμενος του πολυτίμου χώρου σας θα ήθελον να προβώ εις ώριμμένες διευκρινίσεις αναφορικής με άρθρον του συναδέλφου Έφοπλιστού κ. Ίω. Θεοδωρακοπούλου σχετικό με τό κόστος του Έλληνικού πλοίου εις τό όποιον μεταξύ των άλλων αναφέρεται ότι:

«Τούτο εξαρτάται από σύνθεσιν πληρώματος, υπερωρίας, ώρας έργασίας και επιβαρύνσεις υπερτρίτων, ως π.χ. του προσφάτως ιδρυθέντος Ναυτικού Έπιμελητηρίου τό όποιον, ενώ ούδέν προσφέρει, έφ' όσον υπάρχει ή Ένωσις Έφοπλιστών, επιβαρύνει τό πλοίο με έξοφράς».

Προφανώς ό άρθρογράφος έκ παραδρομής ανέγραψε μίαν ανακρίβειαν διότι δεν είναι δυνατόν να άγνοή ότι τό Ναυτικόν Έπιμελητήριον τής Έλλάδος συνεστήθη τό έτος 1936 διά του Α.Ν. 190 και ή λειτουργία του συνεχίζεται έκτοτε άδιαλείπτως μέχρι σήμερα. Προς πληροφόρησιν των άναγνωστών σας σημειώνω και τά έξής:

Έντός των πλαισίων των άρμοδιοτήτων του τό Ν.Ε.Ε. άποτελεί τόν συνδετικόν κρίκον μεταξύ του Κράτους και των μελών του των όποιών τās άπόψεις επί θεμάτων γενικώτερας ναυτιλιακής πολιτικής προσπαθεί πάντοτε να έναρμονίξη διά να επιτυχήνη άγαστήν μεταξύ τούτων συνεργασίαν προς τό κοινόν των συμφέρον. Τούτο διοικείται υπό 32μελούς Διοικητικού Συμβουλίου, έκπροσωπούντος όλας τās επαγγελματικές Ένώσεις πλοιοκτητών - μελών του, εις τās όποιάς ανήκουν τά πάσης κατηγορίας πλοία. Εις τό έργον του τό Δ.Σ. του Ν.Ε.Ε. υποβοηθείται ένεργώς και άποτελεσματικώς υπό πλειάδας διακεκριμένων νομομαθών, τεχνικών και άλλων συνεργατών, ειδικών περί τά ναυτιλιακά, νομικά και τεχνικά θέματα, οίτινες και προσφέρουν τās υπηρεσίας των άνευ ούδεμιάς άμοιβής. Τά έσοδα τής λειτουργίας του Ν.Ε.Ε. προέρχονται άποκλειστικώς και μόνον από τās συνδρομάς των μελών του και καθορίζονται δι' άποφάσεως του Έπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας, είναι δέ αύται τόσον χαμηλαί, ώστε να άποτελούν άναξίαν λόγω επιβαρύνσιν διά τό πλοίο μη επηρεάζουσαι τό κόστος λειτουργίας του.

Μετά τιμής
Ο Πρόεδρος Ν.Ε.Ε.
ΝΙΚΟΣ Λ. ΝΟΜΙΚΟΣ

Η ΔΙΑΡΡΟΗ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΩΝ ΑΣΔΕΝ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος του Άπριλίου είδα τήν έπιστολή των κυρίων Πετροπούλεα και Καμπούρη καθηγητών των ΑΔΣΕΝ, σχετικά με τή διαρροή των άποφοίτων των ΑΔΣΕΝ.

Έκει διάβασα ότι με τήν στατιστική μπορείτε να άποδείξετε ό,τιδήποτε άν είσαι προκατειλημμένος ή άγράμματος.

Δέν κατορθώνουν όμως να άποδείξουν ούτε ότι ή διαρροή είναι μικρή, ούτε ότι μπορείτε να άποδείξετε ό,τιδήποτε με τήν στατιστική.

Πρέπει άκόμη να προσθέσω ότι, ή κατηγορία «προκατειλημμένος ή άγράμματος» είναι βαρύς και άδικος χαρακτηρισμός για τό Ναυτιλιακό Τύπο πού έχει ύψηλή στάθμη και καλό είναι να του τό άναγνωρίζουμε.

Άς δούμε γιατί:

Θά χρησιμοποιήσω τόν ίδιο πίνακα 17 τής εκδόσεως ΥΕΝ, Άπογραφής 31-5-80, πού οι έπιστολογράφοι σας επικαλούνται.

α) Έκει στην πρώτη στήλη διαβάζουμε ότι τήν πιό πάνω ήμερομηνία άπογραφής υπηρετούσαν στα πλοία μας 101 Δόκιμοι Μηχανικοί και 219 Μηχανικοί Γ', προελεύσεως ΑΔΣΕΝ. Σύνολο 320.

β) Όπως ξέρουμε οι άποφοίτοι των Σχολών κάνουν τή θαλάσσια υπηρεσία τους για τό πρώτο τους δίπλωμα Γ' και μετά υπηρετούν. Έχουν άλλωστε άναβολή στρατεύσεως για τό σκοπό αυτό πού τή χρησιμοποιούν σχεδόν χωρίς έξαιρεση.

Στό στάδιο αυτό όμως οι άποφοίτοι είναι στην ουσία άκόμη μαθητευόμενοι και δεν άποδίδουν εξειδικευμένο έργο, πού να άποβένει τή δαπάνη τής εκπαίδευσέως τους.

Μετά τό στάδιο αυτό θά εξετάσουμε τό θέμα διαρροή. Άπό τότε δηλαδή πού θά είναι έτοιμοι να παρουσιάσουν τούς καρπούς τής εκπαίδευσέως και μετά.

γ) Για τήν έποχή τής άπογραφής (31-5-80) οι σειρές πού έκαναν τήν πρώτη τους αυτή υπηρεσία, κάνοντας χρήση τής άναβολής τους ήταν οι σειρές -78 και -79. Οι σειρές αυτές απέδωσαν 474 άποφοίτους. Άπ' αυτούς τούς 474 μόνο τά 2/3 πρέπει να ταξιδεύουν και τό 1/3 να άργεί. Δεχόμαστε δηλαδή τήν άναλογία των έπιστολογράφων σας. Όστε τήν ήμερομηνία τής στατιστικής θά έπρεπε να βρίσκονταν στα πλοία 474Χ2/3 = 316 άποφοίτοι -78 και -79.

Συνεπώς:

2/3 άποφοίτων -78 και -79	316
Ναυτολογημένοι Πίνακα 17	
(άνωτέρω στοιχ. α)	320

δ) Η διαφορά 4, πρέπει να προέρχεται από τις προηγούμενες σειρές πού μάς ενδιαφέρουν γιατί οι άποφοίτοι των σειρών αυτών άποδίδουν άποσβεστικό έργο.

Άπό τις προηγούμενες επίσης σειρές

προέρχονται και οι 87 Μηχανικοί Β' του πίνακα 17.

Σύνολο δηλαδή προηγούμενων σειρών:
87 + 4 = 91 ναυτολογημένοι άποφοίτοι ΑΔΣΕΝ Μηχανικών.

ε) Αυτοί οι 91 είναι άποφοίτοι έτών -70 μέχρι και -74. Οι πρό του -70 άποφοίτοι δεχόμαστε ότι είναι όλοι Α' Μηχανικοί.

στ) Τό σύνολο των άποφοίτων -70 μέχρι και -74 και οι μισοί άποφοίτοι του -75 είναι 985. Δεχόμαστε ότι όλοι οι άποφοίτοι των έτών -76 και -77 υπηρετούσαν τή θητεία τους τήν έποχή τής άπογραφής. Τό ίδιο και οι μισοί άποφοίτοι του -75 και συνεπώς δέν βρίσκονταν στα πλοία.

Άν συνεπώς κανείς από τις σειρές -70 έως και -74 και τούς μισούς άποφοίτους του -75, δέν είχε διαρεύσει έπρεπε να έχουμε «έν ένεργεία» 985 Μηχανικούς προελεύσεως ΑΔΣΕΝ τήν έποχή τής άπογραφής.

ζ) Άπό τούς 985 άνωτέρω (στ) τό 1/3 βρίσκεται σε άδεια και τά 2/3, δηλαδή 657, στα πλοία.

Δέν βρέθηκαν όμως κατά τήν άπογραφή παρά 91 άνωτέρω (δ). Τούτο σημαίνει διαρροή 86%.

Αυτά για να έχουμε μία γεύση τής διαρροής.

Όσο για τό 8%, πού είναι τό ποσοστό των ναυτολογημένων Άξιωματικών προελεύσεως ΑΔΣΕΝ άν ό πίνακας πού δημοσιεύτηκε στό τεύχος του περασμένου Δεκεμβρίου είναι σωστός τότε τό γεγονός αυτό είναι πράγματι έντυπωσιακό.

Ένα δισεκατομμύριο τό χρόνο στοιχίζει σήμερα ή Δημόσια Ναυτική Έκπαίδευση. Στα θρανία των ΑΔΣΕΝ κάθονται κοντά 3.000 σπουδαστές. Η παλιότερη σχολή λειτουργεί πάνω από 50 χρόνια και τό Μάη του '80 βρέθηκαν κατά τήν άπογραφή στα βαπόρια 1.606 όλοι κι όλοι Άξιωματικοί προελεύσεως ΑΔΣΕΝ, έναντι συνόλου 21.664...

Και Λουθηρανός πάστωρ να είσαι θά έντυπωσιασθείς, όχι ρωμιός φορολογούμενος.

Ποιόν να θυμηθώ τώρα τό Λόρδο Βύρωνα πού έγραψε:

"IT IS STRANGE BUT TRUE; FOR TRUTH IS ALWAYS STRANGE; STRANGER THAN FICTION"

Η τόν Ντισραέλι πού είπε:

"THERE ARE THREE KIND OF LIES: LIES DAMNED LIES AND... STATISTICS".

Θά προτιμήσω τόν πρώτο πού ήταν φιλέλληλν ενώ ό Ντισραέλι ήταν φιλότουρκος. Άν φυσικά υποθέσουμε πως ήταν και οι δύο ότι δήποτε άλλο παρά Άγγλόφιλοι.

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

"Αλλωστε την εποχή του Ντισαρέλι ή στατιστική ήταν γεμάτη βρεφικά νοσήματα.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία
Σ. ΠΑΝΗΣ

Πειραιεύς, 30 'Απριλίου 1982

Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Πρός την εφημερίδα «Έθνος» άπεστάλη από τον κ. Γιώργο Μ. Φουστάνο ή κατωτέρω έπιστολή σέ άπάντηση άρθρου της γιά τό θέμα της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας μας:

Κύριοι,

"Έχω παρατηρήσει, ότι από την επανέκδοσή σας τον περασμένο χρόνο, καλύπτετε τό θέμα «Ναυτιλία» μέ συχνότητα άσυνήθη γιά τά δεδομένα του Έλληνικού ήμερησίου τύπου. Αυτό κατ' άρχάς είναι εύχάριστο.

Αυτό πού άπωσδήποτε δέν μπορεί νά χαρακτηρισθή ίκανοποιητικό είναι τό γεγονός ότι ή άρθρογραφία πού έχει μέχρι σήμερα νά επιδειξη ή εφημερίδα σας ως προς τό θέμα «Ναυτιλία» άποτελείται κυρίως από μία έντονα έχθρική καί μονόπλευρη κριτική των Έλλήνων έφοπλιστών καί του Έλληνικού έμπορικού πλοίου.

Καί διερωτάται κανείς, γιαντί αυτή ή στάση άπέναντι σέ ένα φορέα πού άποτελεί, γιά όλους τούς όρθά σκεπτόμενους Έλληνες, σοβαρό κεφάλαιο γιά την Έθνική Οικονομία αλλά καί πηγή συντηρήσεως ενός μεγάλου ποσοστού του Έλληνικού Λαού, καί σέ τί άποσκοπεί στην πραγματικότητα αυτή ή αντιμετώπιση της Ναυτιλίας μας μέσα από τίς στήλες της εφημερίδας σας πού όπως όλες οι άλλες έχουν ύποχρέωση άπέναντι στους άναγνώστες νά ενημερώνουν άντικειμενικά.

"Όταν την 29/9/81 έγκαινιάσατε την ναυτιλιακή σας άρθρογραφία μέ εκείνο τό περίφημο «ΣΑΠΙΟΚΑΡΑΒΑ — ΣΚΑΦΗ 90 ΕΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΤΗΝ ΒΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ», σας άπέστειλα έπιστολή, νομίζω καθ' όλα καλοπροαίρετη (δέν έτυχε νά δώ ότι την δημοσιεύσατε), έλπίζοντας ότι έχετε την πρόθεση νά ασχοληθείτε άντικειμενικά καί έποικοδομητικά μέ την Ναυτιλία μας.

Δυστυχώς, στην συνέχεια παρατήρησα τον άρμόδιο συντάκτη σας νά εκφράζει άκόμη καί την άπογοήτευσή του εάν δέν του δοθής ή εύκαιρία νά γράψης κάτι ένάντια στον έφοπλισμό μας. "Τόσο κατηγορηματικές δια-

βεβαιώσεις γιά ένα τόσο γέρικο πλοίο» κατ'αλήγει άπογοητευμένος στό άρθρο του γιά την τραγωδία του πλοίου VICTORY έπειδή ό Πλοίαρχος καί ό 'Υποπλοίαρχος άπήλλαξαν την πλοιοκτήτρια έταιρία από κάθε εύθύνη γιά τό άτύχημα.

"Επιδιώκοντας ίσως ένα πιό «δυναμικό» χτύπημα γιά την Ναυτιλία καί τούς έφοπλιστές μέσα από τίς στήλες σας, συνεργάτης σας δίνει «ΜΙΑ ΓΡΟΘΙΑ ΚΑΘΕ ΔΕΥΤΕΡΑ» την 12/4/82 στους έφοπλιστές πού είχαν την έπιθυμία νά ασχοληθούν μέ τον άθλητισμό της χώρας καί τούς άποκαλεί ΣΑΠΙΟΥΣ...

Την 5/4/82 δημοσιεύετε, χωρίς σχόλιο, την είδηση «ΑΙΣΙΟΔΟΞΟΙ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ» άναφερόμενοι σέ έγγραφο πού κυκλοφόρησε ή Έλληνική Έπιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου τό όποίο άναφέρεται σέ έπαφές του Πρωθυπουργού της χώρας μέ τούς έφοπλιστές (τό κείμενο του έγγράφου έχει ήδη δημοσιευθή την προηγούμενη εις τον «Ριζοσπάστη»).

Μετά από 23 ήμέρες, συγκεκριμένα την 28/4/82 τό άνωτέρω έγγραφο άποτελεί τό άντικείμενο του άρθρου του άρμόδιου συντάκτη σας μέ τίτλο «ΓΙΑΤΙ ΚΡΥΒΟΥΝ ΤΗΝ ΑΛΗΘΕΙΑ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ».

Αυτή τή φορά ό στόχος δέν είναι μόνο οι έφοπλιστές. Ο Πρωθυπουργός καί ή Κυβέρνηση του τόπου προειδοποιούνται ότι δέν θά συγχωρηθούν από τούς Έλληνες ναυτεργάτες!

Στό άρθρο του άφού ό συντάκτης σας άποκαλεί την Έλληνική Έπιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας «ύποκατάστατο» εκφραζόμενος κατ' αυτόν τον τρόπο γιά συμπατριώτες μας έφοπλιστές του Λονδίνου πού έπάξια έχουν κερδίσει την εκτίμηση καί τον σεβασμό σέ μία μεγάλη χώρα καί πού έχουν νά επιδείξουν σημαντικό έργο στη δημιουργία καί ύπαρξη κοινωνικής, πολιτιστικής καί θρησκευτικής παρουσίας του Έλληνισμού σ' αυτήν αλλά καί ιδιαίτερη προσφορά στον τόπο καταγωγής των, προχωρεί καί έξηγει κατά τον δικό του αυθαίρετο τρόπο τό θέμα της ανταγωνιστικότητας του Έλληνικού πλοίου.

Ιία νά τεκμηριώση δέ την σοβαρότητα των άπόψεών του επικαλείται μελέτες της Ένώσεως των Σουηδών Έφοπλιστών του 1978 καί πορίσματα Βρεταννού είδημονος του 1974 γιά νά άποδείξη ότι τό κόστος της Έλληνικής σημαίας τό 1982 είναι τό αυτό μέ τίς σημαίες εύκαιρίας!!!

Δυστυχώς, εκεί είναι τό πρόβλημα. Φτάσαμε από τό 1978 πού ή Έλληνική Ναυτιλία έκινείτο σέ ανταγωνιστικό επίπεδο δαπα-

νών, καί ζηλευτή άπόδοση πού έκανε τό Στόλο μας πρώτο στον κόσμο, στό 1982 νά αντιμετώπιζουμε σοβαρώτατα προβλήματα μέ κύριο αίτιο την άπώλεια της ανταγωνιστικότητας αυτής.

Μέσα στην τετραετία αυτή πού τά έξοδα του Έλληνικού πλοίου αύξηθηκαν σημαντικά, άνεπτυχθη καί έξακολουθεί νά άναπτύσσεται άλματωδώς ό μεγάλος ανταγωνιστής μας. Η Ναυτιλία της Άπω Άνατολής.

Θά συνιστούσα εις τον συντάκτη σας, έπειδή ή εξέλιξη της Ναυτιλίας δέν επιτρέπεται στατιστικές πού βασίζονται σέ δεδομένα ήλικίας 4 ή 8 ετών, νά παρακολουθεί καθημερινά τίς εξελίξεις του επαγγέλματος από τό LLOYDS LIST, εφημερίδα διεθνούς παραδοχής — καί πού δέν έπηρεάζεται από τούς Έλληνες έφοπλιστές — γιά νά είναι σέ θέση νά άρθρογραφήσει άντικειμενικά γιά την Ναυτιλία.

Έκει θά δής καθαρά τί σημαίνει ή άνάπτυξη της Ναυτιλίας της Άπω Άνατολής γιά τούς Ευρωπαϊκούς στόλους — καί μέσα σ' αυτούς τον Έλληνικό.

Θά δής τίς προσπάθειες των Γερμανών καί των Άγγλων έφοπλιστών γιά επιβίωση. Γιά επανάκτηση της ανταγωνιστικότητας πού έχασαν. Γιά τίς ναυτιλίες χιλιάδων πλοίων πού σήμερα έχουν μόνο μερικές έκατοντάδες, θά δής προσπάθειες γιά μείωση του άριθμού των μελών του πληρώματος των πλοίων γιά νά συγκρατηθούν τά έξοδα σέ ανταγωνιστικά επίπεδα αλλά καί άποφάσεις οργανωμένων ναυτεργατικών συνδικάτων όπως των Άγγλικών νά επανδρώσουν ξένα από τή σημαία τους πλοία.

Καί άς λάβη ύπ' όψιν του ότι όλες οι Ευρωπαϊκές Ναυτιλίες επιβάρυναν καί επιβαρύνουν τον Κρατικό τους Προϋπολογισμό σέ τρανταχτή αντίθεση μέ την Έλληνική Ναυτιλία πού ύπήρξε, είναι καί θά είναι αιμοδότης της οικονομίας του τόπου χωρίς την παραμικρή επιβάρυνση στό Κράτος μας.

Ο Πρωθυπουργός καί ή Κυβέρνηση της χώρας, έχουν κατάλληλα ενημερωθή γιά τά προβλήματα της Ναυτιλίας μας, καί είναι σέ θέση νά κρίνουν αλλά καί νά πράξουν αυτά πού χρειάζονται μέ γνώμονα τό γενικό συμφέρον καί τό καλό του τόπου μας.

Μή προεξοφλείτε λοιπόν, τί δέν θά συγχωρήσουν οι ναυτεργάτες, γιαντί ή ώμη πραγματικότητα, μάς λέει, ότι αυτό πού σίγουρα δέν θά συγχωρήσουν ποτέ αυτοί, αλλά καί ολόκληρος ό Έλληνικό λαός θά είναι ή άπώλεια του μεγάλου Έμπορικού μας στόλου καί τίποτε άλλο.

Μετα τιμής
ΓΙΩΡΓΟΣ Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLESO STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

D. J. KARRAS CO.

WE ALSO SPECIALIZE IN
INSTALLATIONS OF LOW VOLTAGE
INCBT GAS SYSTEMS

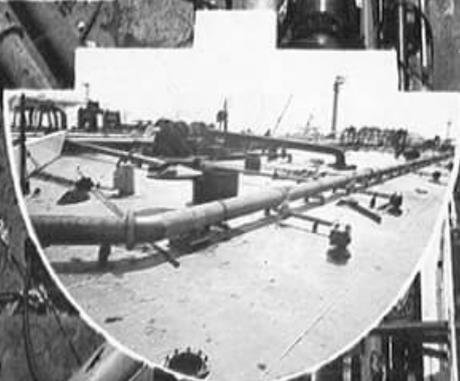
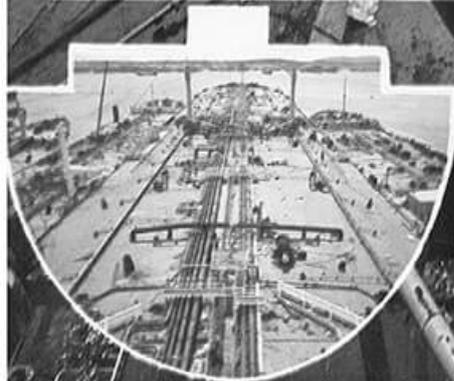
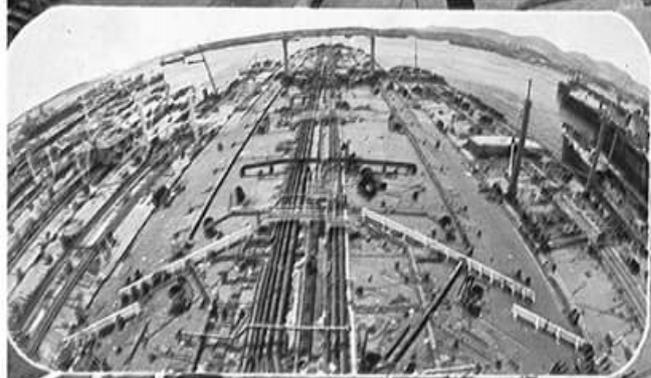
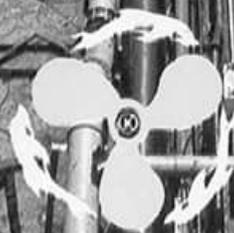
ships that have been thus
equipped by us up to now
are the following:

- IRENE LEMOS 250000 DWT
- MICHAEL LEMOS 250000 DWT
- ALPHEUS 33700 DWT
- HARMONIC 85000 DWT
- IONIC 85000 DWT
- LACONIC 65000 DWT

General Ship Repairs

REPAIRS IN THE ZONE OF PIRAEUS

TEL: 110017



Ο λιμάνι του Πειραιώς

Τό κοντέινερ Τέρμιναλ

Η διοίκηση του Ο.Λ.Π. προσανατολίζεται προς την ανάληψη της χρηματοδοτήσεως των έργων του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, που δημιουργείται στο Ίκονιο, από την ΕΤΒΑ. Καί τούτο, γιατί τό έργο απαιτεί δυσανάλογα προς τις οικονομικές δυνατότητες του Όργανισμού οικονομικά μέσα, ενώ ή λειτουργία του έξυπρητεϊ έθνικούς οικονομικούς στόχους.

Μέχρι τώρα διατέθηκαν από οικονομικά μέσα του Ο.Λ.Π. για έργα στο μεγάλο σταθμό των κοντέινερς, κονδύλια συνολικού ύψους ενός δισεκατομμυρίου δραχμών, ενώ για να ολοκληρωθή τό έργο θα απαιτηθούν περισσότερα από έξι δισεκατομμύρια δραχμές, με σημερινές τιμές.

Μέ αυτό τό αντικείμενο ασχολήθηκαν

τήν περασμένη εβδομάδα ό πρόεδρος και ό γενικός διευθυντής του Ο.Λ.Π. κ.κ. Άλ. Ζαρκάδης και Γ. Πρασιανάκης και εκπρόσωποι της ΕΤΒΑ.

Οί τραπεζιτικοί παράγοντες, προκειμένου να εισηγηθούν την ανάληψη της χρηματοδοτήσεως του έργου από την Τράπεζα ζήτησαν να υποβληθούν από την πλευρά του Ο.Λ.Π. αναλυτικές τεχνικοοικονομικές μελέτες.

Πάντως ή άποψη των κυριότερων εκ των συναλλασσομένων με τό λιμάνι παραγωγικών τάξεων είναι ότι δέν θα πρέπει τέτοια έργα μακράς προοπτικής, να αναλαμβάνονται, έξ ολοκλήρου, από την παρούσα γενιά των έπιχειρηματιών αλλά θα πρέπει οί επενδύσεις να πέφτουν κλιμακωτά, και στους όμους των έπερχομένων, αφού τά έργα θα είναι τό ίδιο άποδοτικά και γι' αυτούς.

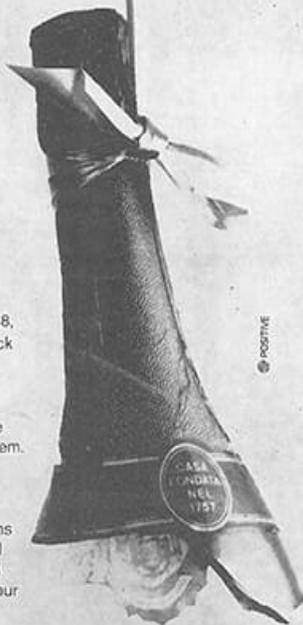
1.3 million tons ago...

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.



Ξέφραγο Άμπέλι

Η στήλη ασχολήθηκε κατ' επανάληψη με τό θέμα της αστυνομεύσεως των άποθηκευτικών χώρων του λιμένος και των έγκαταστάσεών του και θα ασχοληθή και για άλλη μία φορά άκόμη. Τήν άφορμή τή δίδει ένα πρόσφατο περιστατικό, όπου τρία μικρά παιδιά, ηλικίας 10-12 ετών, μπήκαν στο LOKER του ντόκ 12, στην Άκτή Ξαβερίου και άφηρεσαν «άνετα» παιδικά παιχνίδια, άλυσιδες ποδηλάτων και ό,τι άλλο τραβούσε τό παιδικό μάτι, ενώ δίπλα τους ύπήρχαν και αντικείμενα μεγάλης αξίας τά όποια όμως, δέν πείραζαν. Έκει χρειαζόταν έπαγγελματίες διαρρηκτες για να φυγαδευθούν όλα τά αντικείμενα αυτά, άφου τόσο εύκολα μπορεί να γίνει αυτό, χωρίς κανείς να τους συλλάβει!!

Θά θέλαμε να ρωτήσουμε! Καλά τά όργανα τριών ύπηρεσιών, που είναι έπιφορτισμένες με τήν αστυνόμηση και φύλαξη των έμπορευμάτων, τί κάνουν; Είναι ξεφραγο άμπέλι ή λιμενική περιοχή, όπου είναι άποθηκευμένα έμπορεύματα έκατοντάδων έκατομμυρίων;

Τό θέμα, νομίζουμε, θα πρέπει σοβαρά να άπασχολήσει και τό κεντρικό Λιμεναρχείο, που έχει τήν αστυνόμηση των χώρων, και τό Τελωνείο, που είναι ό προστάτης του δημοσίου συμφέροντος και ό Ο.Λ.Π. που έχει τήν εϋθύνη φυλάξεως των έμπορευμάτων και του όποιου τό γόητρο τραυματίζεται θανάσιμα, όταν σημειώνονται κλοπές μέσα στους χώρους του.

Άς προχωρήσει ή σύσταση της ειδικής λιμενικής αστυνομίας, όπως τήν προτείνουν οί Άγγλοι μελετητές της PLACON, για να σταματήσει αυτό τό κακό που τό πληρώνει με πολύτιμο συνάλλαγμα όλος, σχεδόν, ό έλληνικός λαός.

Έκθέσεις στον Πειραιά

Η διοίκηση του Ο.Λ.Π. παραχώρησε τή χρήση του στεγασμένου χώρου του έπιβατικού σταθμού του λιμένος στην έταιρία «Ίνστιτούτο Βιομηχανικών Έκθέσεων» για τή διοργάνωση τριών εκθέσεων μέσα στην τριετία 1982-84.

α. DEFENDORY EXPO '82 της πολεμικής βιομηχανίας.

β. INTERCONSTRUCT EXPO '82 δημοσίων έργων και

γ. DEFENDORY EXPO '82 της πολεμικής βιομηχανίας.

Η πρώτη έκθεση έχει προγραμματισθεί για τις 27 Σεπτεμβρίου έως 21 Οκτωβρίου.

Η δεύτερη θα γίνει από 28 Μαρτίου 1983 μέχρι 16 Άπριλιου του ίδιου χρόνου.

Η τρίτη θα γίνει από 2-26 Οκτωβρίου του 1984.

Η διάρκεια της χρήσεως μπορεί να έπιμηκυνθεί με ανάλογη αύξηση του μισθώματος για όλο ή μέρος του χώρου.

Σέ περίπτωση που δέν θα πραγματοποιηθεί ή προγραμματισμένη έκθεση με ύπαιτιότητα της έταιρίας τότε ή έγγυητική έπιτολή θα καταπίπτει υπέρ του Ο.Λ.Π.

Η ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΧΙΑΚΗΣ ΝΑΥΤΟΣΥΝΗΣ

΄Αφιερωμένο στην έκδήλωση του του BUREAU VERITAS

Του κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

΄Επιτίμου Προέδρου της ΄Ενώσεως ΄Ελλήνων ΄Εφοπλιστών

Χαιρετίζω την πρωτοβουλία του BUREAU VERITAS να τιμήσει εδώ στη Χίο, που είναι ο κορυφαίος ναυτότοπος της Νέας ΄Ελλάδος, την παράδοση, τις μορφές, τα έργα και τις προσφορές της Χιακής ναυτοσύνης, που κατέχει, αιώνες τώρα τό προβάδισμα και την πρωτοπορία στον πανελλήνιο και στον οίκουμηνικό στίβο των θαλασσινών αγώνων.

΄Η έκδήλωση που οργανώνει σήμερα τό BUREAU VERITAS τιμά τους αιώνες και τήν άδιάσπαστη διάρκεια της Χιακής ναυτοσύνης, που ή παρουσία της άρχίζει από τους μακρινούς χρόνους της άρχαιότητας, όταν οι τριήρεις της Χίου αντιμετώπισαν μόνες τόν περσικό στόλο στη ναυμαχία της Λάδης στά 494 π.Χ. και πού ή ναυτιλιακή επίδοση του νησιού μας συνεχίζεται ως τις ήμέρες μας μέ τά μεγάλα καράβια του σύγχρονου Χιακού έφοπλισμού, που πρωταγωνιστεί στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές κι έχει θριαμβευτικά επιβληθεί στά ναυτικά κέντρα της οίκουμένης.

΄Η Χίος ξεκίνησε μέ τις άρχαίες τριήρεις της ΄Ιωνικής συμμαχίας και μέ τις ολόκαδες, τις φορηγίδες, τους γλαύκους και τους κύκνους που ήταν τά φορηγά πλοία της ίδιας έποχής.

Στά Βυζαντινά χρόνια, καθώς αναφέρει ή ΄Αννα Κομνηνή και τό έπιβεβαιώνει μέ νεότερες έρευνές του ο ιστορικός Γεώργιος Ζολώτας, οι Χιώτες θαλασσαθλητές συνεχίζουν τή ναυτική τους παράδοση μέ τους έμπορικούς δρόμους και μέ τά έμπορικά χελανδία.

Στήν περίοδο της Φραγκοκρατίας ή ναυτιλιακή δραστηριότητα της Χίου αναπτύσσεται κι όταν φεύγουν οι Φράγκοι από τό Αίγαίο οι Χιώτες παίρνουν τή θέση των Γενοβέζων στό έμπόριο και στη ναυτιλία της ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου μέ τή δημιουργία έμπορικού στόλου που καλύπτει τό έμπόριο και τή ναυτιλία ξένων αγορών, άφου είναι βεβαιωμένο από τόν ΄Αγγλο ιστορικό Μύλλερ ότι οι Χιώτες έμποροναυτίλοι στην περίοδο αυτή συναγωνίζονται τους ξένους έμπορους και τά πλοία άλλων σημάτων, που είχαν τήν προστασία πρεσβευτών μεγάλων Ευρωπαϊκών κρατών στην Κωνσταντινούπολη.

Στά χρόνια της τουρκοκρατίας ο θαλασσινός αγώνας της Χίου, που έκδηλώνεται μέ ναυπηγική, ναυτιλιακή και έμποροτραπεζική δραστηριότητα, γνωρίζει νέα άκμή. Οι Χιώτες θαλασσαθλητές ναυπηγούν, δουλεύουν ή χρηματοδοτούν τά καράβια της έποχής: **τρεχαντήρια, λατίνια, βρικογολέττες, βομβάρδες και μπρατσέρες.**

Μετά τή ρωσοτουρκική συνθήκη του Κιουτσούκ - Καϊναρτζή (1774) είναι γνωστό ότι μέ τή ρωσική προστασία οι ΄Ελληνες ναυτικοί κυριαρχούν στό Αίγαίο και στον Εύξεινο, βγαίνουν στον ΄Ατλαντικό, μονοπωλούν τή μεταφορά και τό έμπόριο των ρωσικών σιτηρών και καθώς έγραφε Ευρωπαίος ιστορικός, που αναφέρεται στό έμπόριο και τή ναυ-

σιπλοία της έποχής αυτής: **«Κατέστησαν δε οι ΄Ελληνες επικίνδunami ανταγωνιστάι και αυτών των ΄Αγγλων. Ναυτιλία δραστηριότερα και φιλοπνεοστέρα της έλληνικής δέν ύπήρχεν»** (Μέντελσον) Βαρθόλδου «΄Ιστορία της ΄Ελλάδος από 1454-1874» τόμ. Α΄, σελ. 92-95).

Γύρω στά 1780 ή Χίος έχει 250 πλοία, τό πνεύμα της Χιώτικης ναυτοσυντροφουσύνης θαυματουργεί, οι Χιώτες έμποροκαρναβοκρήδες φέρνουν πλούτη και ανυψώνουν έργα και ιδρύματα κοινωνικής εύποιίας, στό νησί κι εδώ λειτουργεί τό πρώτο έλληνικό θαλασσινό δικαστήριο, που είναι τριμελές κι εκδικάζει άδάπανα και άκριβοδικα και χωρίς καθυστερήσεις όλες τις θαλασσινές ύποθέσεις και διαφορές.

Μέ πρωτοβουλία της ΄Ελληνικής ΄Επιτροπής του «Μπυρ Βεριτάς» και σέ ένδειξη τιμής προς τους Χίους ΄Εφοπλιστάς ή έτήσια συγκέντρωση της ΄Ελληνικής ΄Επιτροπής του Γαλλικού Νηογνώμονα έπραγματοποιήθη γιά πρώτη φορά στην αίθουσα συνδριάσεων του ΄Ομηριου σήν Χίο, στις 7 Μαΐου.

Παρέστησαν ο Πρόεδρος της ΄Ελληνικής ΄Επιτροπής του Νηογνώμονα κ. ΄Αντ. ΄Αγγελικούσης και οι κ.κ. Α. Λαιμός, Γ. ΄Ανδρεάδης, Ν. Μουνδρέας, Π. Τσάκος, Γ. Δαλακούρας, Α. Γιαννουλάτος, ΄Αντ. ΄Αντωνίου, Χρ. Καλδής, Φ. ΄Αντερσον και από τό «Μπυρ Βεριτάς» οι κ.κ. Kermaidic, Jegou, Hindal and Guyader.

Στήν ίδια αυτή χρονική περίοδο οι θαλασσινοί πρόγονοί μας δέν περιορίζονται στό γενέθλιο νησί τους. Διασκορπίστηκαν στά μεγαλύτερα έμποροναυτικά κέντρα της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου, αναπτύσσουν έμποροτραπεζιτική δραστηριότητα, και δημιουργούν Χιακές παροικίες, που είναι γνωστές όχι μόνο γιά τήν οικονομική τους άνθηση, αλλά και γιά τις πλούσιες προσφορές τους στη Χίο, στην ΄Ελλάδα, στην έλληνική παιδεία και στά έλληνικά γράμματα.

Μετά τήν έρημωτική καταστροφή του 1822, τότε που ή Χίος έγινε νέα ΄Ιφιγένεια της ΄Εθνικής θυσίας, οι Χιώτες πρόσφυγες έγκαταστάθηκαν στη Σύρο, όπου συνεχίζοντας τό θαλασσινό άγώνα τους ίδρυσαν μέ τό Λουκά Ράλλη τήν ΄Ερμούπολη και στά 1828 τήν πρώτη ΄Ελληνική Ναυτική Σχολή. ΄Εφτασαν στη Σύρο γυμνοί πρόσφυγες και τήν άνύψωσαν πρώτη ναυτική πόλη και κέντρο έμπορίου και ναυτιλίας γιά τήν ΄Ελλάδα εκείνων των χρόνων.

Οι κατατρεγμένοι Χιώτες δέν προήθησαν από τά πληγήματα της καταστροφής και της προσφυγιάς. Οι Χιακές παροικίες από τις διάφορες πόλεις της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου βοηθούν τους Χιώτες που ξαναγαυρίζουν στό νησί κι άνασυχρότους στά παλιά και νέα ναυπηγεία του τόπου μας τή

φλόγα του έμπορικού ναυτικού της Χίου — **μπάρκα, βρίκια, γολέττες, βομβάρδες, τσερνίκια και περάματα.**

΄Από τά 1838, που άρχισαν νά επιστρέφουν στό νησί τους, μέχρι τά 1850 οι Χιώτες δημιούργησαν άξιόλογο έμπορικό ναυτικό από μεγαλοπρεπή ιστιοφόρα, που είχαν καθεκλυστεί από τά τοπικά ναυπηγεία, τους Ταρσανάδες, που εκάλυπταν όλη τήν έκταση της παραλίας του Βροντάδου — από τή Βρύση Πασά μέχρι σχεδόν τό λιμάνι της Χίου. Και τά καράβια, που έβγαζαν οι Χιώτικοι ταρσανάδες συγκέντρωναν τό θαυμασμό των Ευρωπαίων, ένώ στά 1875 σ΄ ένα άγγλικό λιμάνι ΄Αμερικανός πλοίαρχος μεγάλου ιστιοφόρου (νάβας) άντίκρυζε μέ έκπληξη τό μυοδρόμωνα «Κοραής», που είχε ναυπηγηθεί άπό τους άπλους αγράμματους άρχιναυπηγούς της Λάντζας του Βροντάδου.

Στά χρόνια αυτά οι Βρονταδούσιοι είναι οι πρωτοπόροι γιά τήν αναγέννηση του έμπορικού Ναυτικού της Χίου. Και σύμφωνα μέ ιστορικές μαρτυρίες από τό 1838 μέχρι τά 1878 ο Βροντάδος διέθετε γύρω στά 400 μικρά και μεγάλα ιστιοφόρα, μέ χωρητικότητα από 25 μέχρι 1.000 τόννους, που κινούν τό διαμετακομιστικό έμπόριο σ΄ όλα τά λιμάνια της Μεσογείου, του Εύξεινου και του ΄Ατλαντικού ΄Ωκεανού.

Στά μέσα του περασμένου αιώνα τό ναυτικό του Βροντάδου μεσουρανάει. Γιά τή θριαμβική ναυτική επίδοση των Βρονταδουσιών ο ιστορικός Κων. Σγουρός έχει καταθέσει τή δίκαιη κρίση του: **«... ΄Η δε ναυτιλία των Βρονταδίων θαλασσινών άνδειχθή ή μεγίστη και τιμιώτερα της ΄Ανατολής...».**

΄Από τά πρώτα εκείνα βρονταδούσια καράβια, τά βρίκια (μέ δυό κατέρτια και σταύρωση), οι άειναυτες του Βροντάδου έγιναν οι πρωταθλητές της Χιακής ναυτοσύνης. ΄Από τότε, μέ τά κατέρτια και μέ τά πανιά, — και βέβαια μέ τό σκληρό μόχθο και μέ τόν τίμιο ιδρώτα τους — αναδείχθηκαν οι μεγάλες ναυτικές οικογένειες του Βροντάδου: **οι Μαργαρώνηδες, οι Φαφαλιό, οι Λώδες, οι Τασσαρώνηδες, οι Καρούσηδες, οι ΄Ανδρεάδης, οι Πιττήδες, οι Μιχαληνοί, οι Περηδες, οι ΄Ξενοί και τόσοι άλλοι.**

Μετά τό Βροντάδο άκολουθούν και άλλες ναυτικές έστίες του νησιού: ή πόλη της Χίου, τά Καρδάμυλα, ή Αϊγνούσα και ή Λαγκαδά.

Στό θαλασσινό άγώνα της ιστιοφόρας ναυτιλίας μας συμπλέουν Βρονταδούσιοι, Χιώτες, Αϊγνουσιώτες, Καρδαμυλίτες και Λαγκαδοῦσοι, γιά νά δικαιώσουν τόν ΄Αριστοτέλη, που αναγνώριζε ότι οι Χίοι κρατούν τά σκήπτρα του ΄Εμπορίου και γιά νά έπιβεβαιώσουν τόν πανηγυρικό λόγο του ΄Ισοκράτους: **«... ως όποτέροις οι Χίοι προσέσθαι βουλευθειεν οὔτοι κατά θάλασσαν κρείττονες ήσαν...».**

Οι Καρδαμυλίτες πρωτοπόροι μετά τήν παλιννόστηση στά 1827 ξεκινούν μέ μικρές σκούνες ή περάματα, που άφου τά ξεχρεώνουν αγοράζουν γολέττες και βομβάρδες.

Ὁ Κωνσταντίνος Διαμαντῆ Λαιμός, ἕνας ἀπὸ τοὺς θεμελιωτὲς τοῦ Ναυτικοῦ τῶν Καρδαμύλων καὶ τῶν Οἰνουσσῶν, μὲ δίπλωμα πλοίαρχου ἀπὸ τὴ Ναυτικὴ Σχολὴ Σύρου (1837) φτάνει ὡς τὴ Μαύρη Θάλασσα. Ἀκολουθεῖ ὁ ἄλλος κορυφαῖος Καρδαμυλίτης θαλασσαθλητῆς Κωνσταντίνος Βασιλάκης πρωτοπόρος στὴν ἱστιοπλοία καὶ στὴν ἀτμοπλοία, πού μεταπήδησε στὰ 1878, κὶ ἀπὸ κοντὰ ὁ Θόδωρος Γαλάκης κὶ ὁ Παναγιώτης Ξυλάς, ὁ δάσκαλος, πού ἐγκαταλείπει τὴ διδασκαλικὴ ἐδρα γιὰ νὰ ριχτεῖ στὸ θαλασσινὸ ἀγῶνα ἰδιοκτητῆς καὶ καπετάνιος νάβας.

Στὴν καρδαμυλίτικη πρωτοπορία συμπλέουν οἱ Ἀγγελοκρήτες μὲ τὸ μικρὸ καρβουνιάρικο «Ταξιάρχης», ὁ Κωνσταντῆς καὶ Μιχαήλ Γέμελος μὲ γολέττες καὶ περάματα, οἱ Γεωργιλιῆδες, οἱ Ξυλάδες, οἱ Παπαλιοί, πού ξεκίνησαν μὲ μιὰ σκούνα καρβουνιάρικη, οἱ Περαιτικοί, οἱ Φράγγοι, πού ἀρχίζουν τὸ θαλασσινὸ ἀγῶνα τους μὲ τὸ μάρκο «Τίμιος Σταυρός», μὲ τὸ βρίκι «Ἀρχάγγελος» καὶ μὲ τὸ τρεχαντήρι «Βυζάντιο» καὶ πού βέβαια τὴ ναυτικὴ ἐπίδοσή τους οὐκ ἀποκρίνεται τῶν Φράγγων τὴ συνεχίζει στὶς μέρες μας ὁ ἀγαπητὸς μου Νίκος Φράγγος, πού διακρίνεται γιὰ τὸ βαθύ χριστιανικὸ του βίωμα καὶ γιὰ τοὺς δεσμούς του μὲ τὴν ἐκκλησία ἀκολουθώντας ἴσως τοὺς προγόνους του, οἱ ὅποιοι ὀνομάτιζαν τὰ μικρὰ καράβια τους μὲ σύμβολα καὶ μορφές τῆς βυζαντινῆς Ὀρθοδοξίας μας.

Θὰ μνημονεύσω δυὸ ἄλλα, προσφιλῆ καὶ σεβαστὰ γιὰ μένα ὀνόματα, ἀπὸ τοὺς πρωτοπόρους τοῦ καρδαμυλίτικου ναυτικοῦ, γιὰ νὰ ἐπισημάνω ὅτι ἀπὸ τὸ ταπεινὸ τους ξεκίνημα καὶ μὲ τοὺς σκληροὺς ἀγῶνες τους στὸν ὑγρὸ στίβο δημιουργήσαν δυὸ ἐφοπλιστικὸς οἴκους πού διαθέτουν σήμερα παγκόσμια ἀκτινοβολία: Ὁ Ἰωάννης Καρρᾶς, πού τὸ πρῶτο του πλοῖο ἦταν ἕνα μικρὸ τρεχαντήρι, 20 περίπου τόννων, πού τὸ ἀγόρασε στὰ 1877. Καὶ ὁ Γεώργιος Μ. Λιβανός, πού ἀρχισε ὡς ναυτόπουλο στὰ 1878 στὸ τσαρνίκι τοῦ Κωνσταντίνου καὶ πού μετὰ τὸ γάμο του μὲ τὴν κόρη τοῦ Χατζητσάκου καὶ πωλώντας ἕνα μικρὸ περιβόλι ἀγόρασε τὸ πρῶτο πλοῖο — μιὰ μικρὴ γολέττα, πού ἔγινε ζύμη κὶ ἀρχάγγελος γιὰ τὸ σύγχρονο στόλο τοῦ Οἴκου Λιβανού.

Οἱ πρωτοπόροι κὶ οἱ θεμελιωτὲς τοῦ καρδαμυλίτικου ναυτικοῦ ξεκίνησαν ἀπὸ τοὺς πράσινους ἐλαιῶνες τοῦ τόπου τους κὶ ὅλοι μαζί, — караβοκῆρες, πληρώματα καὶ ναυτόπουλα δεμένοι στὸν ὄρκο καὶ στὴν

πράξη τῆς συντροφοναυτοσύνης —, ἀναμετρήθηκαν μὲ τὴ θάλασσα καὶ πολέμησαν μὲ ἀναιμικά καὶ μπόρες γιὰ νὰ στεριώσουν πάνω ἀπὸ τὰ κύματα τὴν καρδαμυλίτικη δόξα τῆς σύγχρονης ναυτιλίας.

Οἱ σύγχρονοι Καρδαμυλίτες ἐφοπλιστές, πού τὰ πολυάριθμα ποντοπόρα σκάφη τους διασχίζουν τὶς μεγάλες θάλασσες, ὀφείλουν τὴν εὐδόκιμη σταδιοδρόμήσή τους στοὺς πρωτοπόρους πατέρες καὶ προπάτορες τῆς Καρδαμυλίτικης ναυτοσύνης. Στὸ ἀντίδωρο τῆς εὐγνωμοσύνης, πού χρωστᾶμε ὅλοι νὰ ἀπευθύνουμε σήμερα στοὺς θεμελιωτὲς τοῦ καρδαμυλίτικου ναυτικοῦ, θέλω νὰ προσθέσω καὶ τὴ δική μου ἐξχωριστὴ συμμετοχὴ, ἀφοῦ σ' ἕναν Καρδαμυλίτη ναυτίλο πρωτοπόρο καὶ στὴν Ἀννίτσα Γέμελου-Καρρᾶ ὀφείλω τὴν ἀλησμόνητη σύντροφο τῆς ζωῆς καὶ τοῦ πνεύματός μου.

Αὐτοὶ οἱ δημιουργοὶ πρωτοπόροι ἀπὸ τὰ Καρδάμυλα τῶν Οὐρανῶν σήμερα κατευθύνουν καὶ κυβερνοῦν τὰ μεγάλα ἐπιβλητικὰ πλοῖα τῶν τέκνων τους. Καὶ στέλνουν τὴν εὐχὴ καὶ τὴν εὐλογία τους μὲ τοὺς στίχους τοῦ δημοτικοῦ τραγουδιοῦ:

«Σὲ παρακαλῶ, βοριά μου,
φύσα ταπεινὰ
ν' ἀρμενίζου τὰ καράβια
τὰ Καρδαμυλίτικα,
πόχουν ναυτὲς παλικάρια
μὲ καλὴ καρδιά
καὶ δοξάζου τὴν πατρίδα
σ' ὅλο τὸ ντουινά».

Στὴν εὐρύτερη ἐνότητα τῆς Χίου περιλαμβάνεται τὸ σύμπλεγμα τῶν νησιῶν πού ὀνομάζονται Οἰνούσσαι καὶ προβάλλουν στὴ θάλασσα σὰν παραφυάδες τῆς βορειοανατολικῆς Χίου. Ἡ Αἰγνούσα, τὸ πιὸ μεγάλο ἀπὸ τὸ σύμπλεγμα τῶν νησιῶν, εἶναι θυγατέρα τῶν Καρδαμύλων, ἀφοῦ ἦταν ἐρημόνησο, καὶ μετὰ τὰ 1713 ἀρχίζουν νὰ τὴν κατοικοῦν Καρδαμυλίτες γεωργοκτηνοτρόφοι.

Οἱ Αἰγνουσιῶτες στρέφονται στὸ θαλασσινὸ ἀγῶνα μετὰ τὸ 1840, ἀλλὰ ἡ ἐπίδοσή τους στὰ ναυτικὰ ἔργα εἶναι ἐντυπωσιακὴ. Οἱ βοσκοὶ πού ἄφησαν τὶς στάνες τους καὶ οἱ ἀγρότες πού δούλευαν τὰ φτωχὰ χῶματα τοῦ νησιοῦ μπαίνουν στὰ καΐκια καὶ κάνουν μεταφορὲς καὶ μικροεμπόριο στὰ κοντινὰ νησιά καὶ στὴ Σμύρνη.

Ἐπειτα πῆραν λατίνια γιὰ νὰ πραγματοποιοῦν μεταφορὲς σὲ πιὸ μακρινές ἀποστάσεις («Ἅγιον Ὄρος, Κωνσταντινούπολη κλπ.»). Ὑστερα ναυπήγησαν στὴ Σύρο γολέτ-

τες γιὰ νὰ μεταφέρουν σταφίδα καὶ σῦκα ἀπὸ τὴ Σμύρνη καὶ τὴ Σάμο στὰ λιμάνια τῆς Ἀδριατικῆς. Γύρω στὰ 1878 ἀγόρασαν ἀπὸ τοὺς Ἰταλοὺς σκούνες καὶ μάρκα καὶ ταξίδευσαν στὴ Μαύρη Θάλασσα, στὴν Προποντίδα, στὴ Γαλλία καὶ στὴν Ἰσπανία.

Μετὰ τὰ 1890, ὅταν οἱ Αἰγνουσιῶτες κρατοῦν στὰ χέρια τους πάνω ἀπὸ ἑκατὸ καράβια, τὸ νησι παίρνει πιὰ καθολικὸ ναυτικὸ χαρακτήρα. Οἱ πρῶτοι οἰκιστὲς τοῦ νησιοῦ — οἱ ἀπλοὶ ἀγρότες καὶ ποιμένες ἔγιναν μακρινὴ ἀνάμνηση — κὶ ἀπὸ τὰ χρόνια αὐτὰ Αἰγνουσιῶτες πιά σήμαινε θαλασσινός.

Οἱ ἀπόγονοι τῶν πρώτων οἰκιστῶν τῆς Αἰγνούσας πέταξαν τὸν τσομπάνικο τορβὰ τῶν προγόνων τους κὶ ἐπίασαν τὰ κουπιά τῆς βάρκας γιὰ νὰ γίνουν θαλασσομάχοι καὶ ἐξήδες, πού καθὼς ἀτρόμητοι ἀνέβαιναν στὰ ξάρτια καὶ στὰ πανιά τῶν μικρῶν καρβασιῶν τους ξάνοιγαν καὶ φωτίζουν τοὺς ὀρίζοντες πού πορεύεται ἡ σημερινὴ ναυτοσύνη τῆς Αἰγνούσας, πού τὰ σύνορα τοῦ μικροῦ νησιοῦ μας τὰ ὀριοθετοῦν στοὺς ὤκεανους τῆς οἰκουμένης καὶ στὰ μεγάλα κέντρα τῆς εἰρηνικῆς ναυτιλιακῆς ἀμιλλας τῶν σύγχρονων καιρῶν.

Οἱ πρωτοπόροι τῆς Αἰγνούσας — ἐκεῖνοι οἱ ταπεινοὶ καὶ ἐξήδες — ὅταν ἀρχίζουν τὸ θαλασσινὸ τους ἀγῶνα τραγουδοῦσαν μὲ λεβεντιά καὶ μὲ καμὸ τὸν ἀποχαιρετισμὸ τους, πού ταίριαζε καὶ γιὰ τὸ ἀγαπημένο νησι καὶ γιὰ τὴν ἀπόφασή τους νὰ θαλασσομαχήσουν γιὰ τὴ ζωὴ τους, γιὰ τὴν προκοπὴ τοῦ νησιοῦ καὶ τῶν σπιτιῶν τους καὶ γιὰ τὸ μεγαλοῦργημα τῆς αἰγνουσιῶτικῆς ναυτιλίας τῶν γενιῶν πού ἐρχονται στὸ γύρισμα τῶν καιρῶν.

Πιστεύω ὅτι καὶ σήμερα στὶς καρδιές καὶ στὰ πνεύματα τῶν θαλασσαθλητῶν μας ἀντηχοῦν οἱ στίχοι, πού τραγουδοῦσαν οἱ Αἰγνουσιῶτες πρωτοπόροι στὸ ἐπικό ξεκίνημά τους:

«Αἰγνούσα μου, τὰ βράχια σου
ἀφῆνω καὶ μισεῶ,
στὸ κύμα καὶ στὴ θάλασσα
γιὰ σέβανε παλεύω...»

Ἀπὸ τὴν περίοδο τῆς ἱστιοπλοίας μέχρι σήμερα — ἀπὸ τὰ ἱστία ὡς τὸν ἀτμὸ καὶ μέχρι τὴν τεχνολογικὴ ἐξέλιξη τῶν σύγχρονων καρβασιῶν μας — ἡ πορεία τῆς αἰγνουσιῶτικῆς ναυτιλίας συντελέσθηκε μὲ σκληρὸ μόχθο, μὲ τὸ βίωμα τοῦ συντροφοναυτικοῦ πνεύματος, μὲ ἀτελεύτητο μαρτυρολόγιο θυσιῶν: **σκαριὰ καὶ κορμιά πού τὰ κατόπι ἡ λεβεντοπνίχτρα θάλασσα.** Καὶ προσλαμβάνει συμβολικὲς προεκτάσεις ἕνα γεγονός, πού συνδέεται μὲ τὴ μοῖρα τῆς Αἰγνούσας καὶ μὲ τὴν οἰκογενειακὴ ἱστορία μου: «Ἐνας ἀπὸ τοὺς πρωτοπόρους στὸ θαλασσινὸ ἀγῶνα καὶ Δημογέροντας στὴν Αἰγνούσα ὁ Μιχαήλ Λαιμός πνίγηκε στὴ θάλασσα τοῦ νησιοῦ μας. Ἐγινε πρωτομάστορας τῆς θυσίας γιὰ νὰ τὸν ἀκολουθήσουν — πικρὸ τσοῦρμο τοῦ Χάρου — καπεταναῖοι, ναῦτες, μηχανικοὶ, λοστρόμοι καὶ ναυτόπουλα πού στοιχειώθηκαν στοὺς ὑγροὺς τάφους τους γιὰ νὰ στεργιώσει τὸ θαλασσινὸ οἰκοδόμημα τῆς Αἰγνούσας.

Γιὰ τὸ στέργισμα τοῦ Γεφυριοῦ τῆς Ἄρτας ὑπάρχει ὁ θρύλος τοῦ δημοτικοῦ τραγουδιοῦ. Καὶ ἡ Αἰγνούσα — **ἀθλοφόρος πρωτομάστες τῆς θαλασσινῆς ἱστορίας μας** — γιὰ νὰ στεριώσει τὸ ναυτιλιακὸ μεγαλοῦργμα τῆς ἀφῆσε λαμπρὰ παλικάρια τῆς στὰ ὑγρά κοιμητήρια τῶν θαλασσῶν. Χρειάστηκαν θυσιῆς γενιῶν, πού οὔτε ὁ Αἰσχύλος θὰ μπορούσε νὰ ἀνιστορήσει τὸ σπαραγμὸ μας: Ταϊριάζουν στὶς θυσιῆς, τὶς αἱματηρὲς καὶ τὶς



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

Telefone: PABX (027) 227.5499 (4 lines) — A.O.H. 227.4596

Telex: 272313 PMLV BR. — Telegrams POSEIDON — VITORIA ES



ανάμακτες της Αίγνουσας, οι στίχοι του Παλαμά:

**« Ὁ δραμάτων δράματα
μὲ σφραγισμένα χεῖλη,
ἀφαστα, ἀνιστόρητα
σὰς παρατοῦν οἱ Αἰχίοιοι ».**

Τὰ μεγάλα ἔργα στὴ ζωὴ τῶν λαῶν καὶ τῶν ἀνθρώπων ζητοῦν, ὅσο πικρὸ κι ἂν εἶναι τὸ τίμημα, θυσιές, μόχθο καὶ δάκρυ. Καὶ ἡ Αἰγνούσα στὴν ἀγωνιστικὴ πορεία τῆς ἀνασταίνει τοὺς νεκρούς καὶ τοὺς ζωντανούς τῆς στὴν αἰωνιότητα τῆς δημιουργίας τῆς.

Ἔτσι καθὼς αὐτὲς τὶς ὥρες ζοῦμε, μὲ χαρμόσυνη κατάνυξη, τὶς λαμπροφωρεμένες μέρες τοῦ Χριστιανικοῦ Πάσχα στοχάζομαι ὅτι τὸ μέγιστο μάθημα, πού μᾶς προσφέρει ἡ θαλασσινὴ ἱστορία καὶ ζωὴ τῆς Αἰγνούσας σημαίνει **Ἀνάσταση καὶ δημιουργία**.

Στὰ βράχια καὶ στὰ καράβια τῆς Αἰγνούσας δὲν ὑπάρχουν ταξικές διακρίσεις καὶ ὑπεροχές, τὸ βίωμα τῆς συντροφοναυτοσύνης μᾶς συναδελφώνει καὶ ζώντας εἰλικρινὰ καὶ τίμια τὸ δημοκρατικὸ πνεῦμα, πού εἶναι τὸ ἀπόσταγμα τοῦ θαλασσινοῦ ἀγῶνα, κρατοῦμε ἀνοιχτές τὶς πύλες τῆς καθολικῆς προόδου, τῆς προκοπῆς, τῆς δικαιοσύνης καὶ τῆς ἀνόδου. **« Δεῦτε ἐντροφήσωμεν πάντες ἐν ἀδελφότητι ἀγάπης καὶ δικαιοσύνης ».**

Αὐτὸ εἶναι τὸ μήνυμα, πού μᾶς στέλνει ἡ Αἰγνούσα. Εἶναι τὸ κοινωνικὸ χρέος τοῦ ζωντανοῦ Χριστιανισμοῦ. Εἶναι τὸ δημιουργικὸ δίδαγμα τῆς κοινωνικῆς δικαιοσύνης, πού τὸ ζοῦν μὲ αὐθεντικὸ δημοκρατικὸ φρόνημα ὅλοι οἱ Αἰγνουσιῶτες. Αὐτὸ τὸ αἰγνουσιώτικο δίδαγμα τὸ διατύπωσε μὲ ἀπλά λόγια, ἀλλὰ καὶ τὸ ἐπιβεβαίωσε μὲ τὶς πλούσιες προσφορές του ὁ ἰσάδελφος φίλος μου ὁ **Καπετάν Γιάννης Διαμαντῆ Πατέρας** ὅταν ἔλεγε: **« Τὰ λεφτά, πού ἀποχτήσαμε εἶναι δανεικά καὶ πρέπει νὰ βρισκοῦμε τρόπο νὰ τὰ ἐπιστρέψουμε στὸν τόπο μας καὶ στοὺς συνανθρώπους μας ».**

Θὰ ἀναφερθῶ ἀκόμα σ' ἕναν ἐκλεκτὸ Αἰγνουσιώτῃ ἀθλητῇ θαλασσινῶν καὶ πνευματικῶν ἀγῶνων, τὸν ἀλησμόνητο **Γιώργη Χρήστου Λαιμό** γιὰ νὰ ἐπισημάνω ὅτι τὸ ἦθος τῆς αἰγνουσιώτικης καὶ τῆς χιακῆς παράδοσης εἶναι βαθύτατα ἀνθρωπιστικὸ καὶ εὐρύτατα οἰκουμενικὸ.

Ἔμεῖς οἱ θαλασσινοὶ στοχαζόμεστε πάντα τὴ βελτίωση ὅλων τῶν ἀνθρώπων, τὴν ἀνοδο τῆς ποιότητος τῆς ζωῆς τους καὶ τὴ συμπόρευση ὅλων τῶν ἀνθρώπων σὲ σήματα καὶ σὲ σκοποὺς οἰκουμενικῆς ἐνότητας καὶ συνεργασίας.

Ὅσοι ἐπιβιβάζονται καὶ τὰ παντὶ ὡς τὸν ἀτμὸ καὶ τὰ σύγχρονα τάνκερς ἡ Αἰγνουσιώτικη ναυτιλία προχωρεῖ, ἀναπτύσσεται καὶ ἑσπλώνει τὴν εὐδόκιμη δραστηριότητά τῆς.

Οἱ Αἰγνουσιώτικες οἰκογενειακὲς κοινοπραξίες δίνουν τὸ θαλασσινὸ ἀγῶνα τους μὲ πνεῦμα ἀνοιχτὸ κι ἐλεύθερο — ἐτοιμες στὴν κάθε στιγμὴ νὰ συμπράξουν σὲ νέες μορφές καὶ μὲ νέους ἀνθρώπους πού ἐνισχύουν τὴ δυναμικὴ πορεία τους στὶς ἐναλλασσόμενες καὶ ἀνανεούμενες συνθήκες τῆς διεθνούς ναυτεμπορικῆς ἀγορᾶς.

Οἱ **Λαιμοὶ, οἱ Πατέρες, οἱ Χατζηπατέρες, οἱ Λύρηδες, οἱ Λιγνοὶ, οἱ Γιωργιλιῆδες, οἱ Ποντικοὶ, οἱ Σαμωνάδες, οἱ Χαλκιάδες** καὶ ἄλλοι πολλοί, γενιές θαλασσοαθλητῶν, ἕνα ὁλόκληρο νησί δοσμένο στὸ θαλασσινὸ ἀγῶνα, στὴν προσοφρὰ κοινωνικοῦ ἔργου καὶ στὸ ὄραμα γιὰ τὴν ἀνοδο καὶ τὴ βελτίωση τῆς ζωῆς.

Ἡ ναυτοσύνη τῆς Αἰγνούσας καὶ χθὲς καὶ σήμερα εἶναι ἔργο καθολικῆς συμμετοχῆς.

Μοῦ τὸ ἔγραφε σὲ πρόσφατο γράμμα του ὁ ἀγαπητὸς μου **Κώστας Μ. Λαιμός**, ὁ σύγχρονος Αἰγνουσιώτης πού κατέχει μιὰν ἀπὸ τὶς κορυφαίες θέσεις στὸν παγκόσμιο στίβο τῆς ναυτιλίας. Ὅλοι μαζί ὑψώνουμε τὰ ἐπιτεύγματα τῆς ναυτιλιακῆς δόξας τῆς Αἰγνούσας. Ὅλοι μαζί ὑπηρετοῦμε τὴν προκοπὴ καὶ τὴν ἀνάπτυξή τῆς.

Ἡ πόλη τῆς Χίου ἦταν ἀπὸ τὰ χρόνια τῆς ἰστιοπλοίας, ὅπως εἶναι καὶ μέχρι σήμερα, ἡ καθέδρα καὶ ἡ πρωτεύουσα ὅλων τῶν ναυτικῶν ἐστιῶν τοῦ νησιοῦ.

Βρονταδοῦσιοι, Καρδαμουλίτες καὶ Αἰγνουσιῶτες θεωροῦσαν τὴ Χίο ὡς γενέτειρά τους καὶ δὲ τὴν ξεχωρίζαν ἀπὸ τὸν τόπο τῆς προέλευσῆς τους. Ἔτσι δεμένοι μὲ τὴν πρωτεύουσα τοῦ νησιοῦ ἐνίωθαν καὶ νιώθουν ὅτι: **« Χίο ἐσμὲν »** καὶ συγκροτοῦσαν ἀπὸ τὰ παλιὰ χρόνια καὶ συγκροτοῦν ὡς τὶς μέρες μας τὴν ἐνότητα τῆς παγνιακῆς ναυτοσύνης.

Στὴν ἀρχαιότητα ἡ ναυτεμπορικὴ ἐπίδοση τῆς Χίου εἶναι βεβαιωμένη ἀπὸ πολλοὺς καὶ σημαντικοὺς ἱστοριογράφους. Πιὸ ἔπειτα στὴ Ρωμαϊκὴ καὶ Βυζαντινὴ ἐποχὴ τὸ Χιώτικο ἐμπορικὸ ναυτικὸ γνωρίζεται νέαν ἀκμὴ καὶ ἔχει καταστήσει τὴ Χίο **κέντρο τῆς παγκόσμιας ἐμπορίας, ἀλλὰ καὶ διδασκαλεῖον τῆς ναυτικῆς τέχνης γιὰ τοὺς θαλασσοπόρους τοῦ Γένους τῶν Ἑλλήνων**.

Στὴν περίοδο αὐτῇ οἱ Χιώτες ἀναπτύσσουν τὴ ναυτικὴ πίστη καὶ μὲ τὴ χορήγηση δανείων σὲ ἄλλους νησιώτες (**Ἰδραῖους καὶ Ψαριανοὺς**) συντελοῦν ἄμεσα στὴν ἀνάπτυξη τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας.

Ἐπίσης οἱ Χιώτες πλοιοκτῆτες χορηγοῦν στοὺς συγγενεῖς τους καὶ στὸ πλήρωμα τῶν καραβιῶν τους ἑταιρικὴ μερίδα ἀπὸ τὰ πλοία καὶ τὸ φορτίο καὶ μὲ τὸν τρόπο αὐτὸ οἱ ναυτεμπορικὲς τους ἐπιχειρήσεις ἐφέρναν μεγαπύρα κέρδη καὶ μὲ τὸ συνεταιρισμὸ τῆς συντροφοναυτοσύνης δημιουργοῦνταν νέοι πλοιοκτῆτες.

Στὸ Χιακὸ ναυτικὸ ἡ χρεωκοπία καὶ ἡ ναυταπάτη ἦταν πράξεις ἀγνωστες καὶ οἱ δοσο-

ληψίες τῶν συνεταιρῶν ἦταν καθαρὲς καὶ τίμιες. Οἱ σχέσεις καὶ ἡ συνεργασία τῶν συνεταιρῶν στηρίζονταν « ἐπὶ τῆς ἀδόλου ἀθωότητος », ὅπως ἀναφέρει ἕνα παλιὸ Χιώτικο ἔγγραφο.

Οἱ Χιώτες πρωτοποροῦν στὴν πρωτοβουλία καὶ στὴν ἴδρυση ὀργανισμῶν, πού ἐξυπηρετοῦν, πού κατασφαλίζουν καὶ πού προωθοῦν τὴν ἐξέλιξη τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ τους.

Ἔτσι στὰ 1845 ἱδρύουν στὴ Χίο τὴν πρώτη ἀσφαλιστικὴ Ἑταιρία μὲ τὸ ὄνομα **« Χιακὴ Θαλασσοπλοία »**, πού τὴν Ἐφορία τῆς τῆν ἀποτελοῦν δυὸ ἐμποροὶ καὶ δυὸ καπετάνιοι καὶ μὲ Διευθυντὴ τὸν **Δημήτριον Κοκκάλη**.

Ἀκολουθεῖ ἡ ἴδρυση κι ἄλλων ἀσφαλιστικῶν ἑταιριῶν καθὼς ἐπίσης καὶ ἡ **Ναυτικὴ Τράπεζα « Ἀρχάγγελος »**.

Ὁ κυριώτερος συντελεστής γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τῆς Χιακῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀτάθηκε ὁ **Μικὲς Ζυγομαλᾶς (1809-1885)**, πού βρέθηκε φτωχὸ προσφυγόπουλο στὴ Βιέννη, μικρὸς ὑπάλληλος στὴν Τερζέστη καὶ γυρίζοντας στὴ Χίο ἐγίνε μεγαλοεπιχειρηματίας πού τὰ ἱστιοφόρα καράβια του ἔνωσαν τὰ ρωσικὰ καὶ τὰ ρουμανικὰ λιμάνια μὲ τὴ Μασσαλία καὶ μὲ τὸ Μάντσεστερ — τὴ Μαύρη Θάλασσα μὲ τὴ Μεσόγειο καὶ τὸν Ἀτλαντικὸ.

Αὐτὸς ὁ Χιώτης Ἐμπορος ἐγίνε ὁ ἀνάδοχος καὶ χορηγὸς τῆς ναυτιλίας τῆς Χίου. Ἐστησε караβοκύρηδες, ἀγόραζε καὶ μοίραζε καράβια καὶ τὰ γέμιζε μὲ φορτία, πού ἐφέρονταν πλοῦτη στό νησί.

Ἀπὸ τὰ ἱστία καὶ τὰ παντὶ ὡς τὸν ἀτμὸ καὶ τὰ σύγχρονα τάνκερς ἡ Αἰγνουσιώτικη ναυτιλία προχωρεῖ, ἀναπτύσσεται καὶ ἑσπλώνει τὴν εὐδόκιμη δραστηριότητά τῆς.

Οἱ Αἰγνουσιώτικες οἰκογενειακὲς κοινοπραξίες δίνουν τὸ θαλασσινὸ ἀγῶνα τους μὲ πνεῦμα ἀνοιχτὸ κι ἐλεύθερο — ἐτοιμες στὴν κάθε στιγμὴ νὰ συμπράξουν σὲ νέες μορφές καὶ μὲ νέους ἀνθρώπους πού ἐνισχύουν τὴ δυναμικὴ πορεία τους στὶς ἐναλλασσόμενες

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

και ανανεούμενες συνθήκες της διεθνούς ναυτεμπορικής αγοράς.

Οι Λαίμοι, οι Πατέρες, οι Χατζηπατέρες, οι Λύρηδες, οι Λιγνοί, οι Γιωργιλήδες, οι Ποντικοί, οι Σαμωνάδες, οι Χαλκιάδες και άλλοι πολλοί, γενιές θαλασσοαθλητών, ένα ολόκληρο νησί δοσμένο στο θαλασσινό αγώνα, στην προσοφρά κοινωνικού έργου και στο όραμα για την άνοδο και τη βελτίωση της ζωής.

Η ναυτοσύνη της Αιγνούσας και χθές και σήμερα είναι έργο καθολικής συμμετοχής. Μου τό έγραφε σε πρόσφατο γράμμα του ο αγαπητός μου **Κώστας Μ. Λαίμος**, ο σύγχρονος Αιγνουσιώτης που κατέχει μίαν από τις κορυφαίες θέσεις στον παγκόσμιο στίβο της ναυτιλίας. "Όλοι μαζί υψώνουμε τα έπιτεύγματα της ναυτιλιακής δόξας της Αιγνούσας. "Όλοι μαζί υψοποιούμε την προκοπή και την ανάπτυξη της.

Η πόλη της Χίου ήταν από τα χρόνια της ιστιοπλοΐας, όπως είναι και μέχρι σήμερα, η καθέδρα και η πρωτεύουσα όλων των ναυτικών έστιών του νησιού.

Βρονταδούσιοι, Καρδαμυλίτες και Αιγνουσιώτες θεωρούσαν τη Χίο ως γενέτειρά τους και δε την ξεχώριζαν από τον τόπο της προέλευσής τους. "Ετσι δεμένοι με την πρωτεύουσα του νησιού ένιωθαν και νιώθουν ότι: «Χίο έσμέν» και συγκροτούσαν από τα παλιά χρόνια και συγκροτούν ως τις μέρες μας την ένότητα της παγκοσμίας ναυτοσύνης.

Στην αρχαιότητα η ναυτεμπορική επίδοση της Χίου είναι βεβαιωμένη από πολλούς και σημαντικούς ιστοριογράφους. Πιο έπειτα στη Ρωμαϊκή και Βυζαντινή εποχή το Χιώτικο έμπορικό ναυτικό γνωρίζει νέαν άκμή και έχει καταστήσει τη Χίο **κέντρο της παγκόσμιας έμπορίας**, αλλά και **διδασκαλείον της ναυτικής τέχνης για τους θαλασσοπόρους του Γένους των Έλλήνων**.

Στην περίοδο αυτή οι Χιώτες αναπτύσσουν τη ναυτική πίστη και με τη χορήγηση δανείων σε άλλους νησιώτες (Υδραϊούς και Ψαριανούς) συντελούν άμεσα στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Επίσης οι Χιώτες πλοιοκτήτες χορηγούν στους συγγενείς τους και στο πλήρωμα των καραβιών τους εταιρική μερίδα από τα πλοία και το φορτίο και με τον τρόπο αυτό οι ναυτεμπορικές τους επιχειρήσεις έφε-

ναν μεγαλύτερα κέρδη και με τό συνεταιρισμό της συντροφοναυτοσύνης δημιουργούνταν νέοι πλοιοκτήτες.

Στό Χιακό ναυτικό η χρεωκοπία και η ναυταπάτη ήταν πράξεις άγνωστες και οι δοσοληψίες των συνεταιριών ήταν καθαρές και τίμιες. Οι σχέσεις και η συνεργασία των συνεταιριών στηρίζονταν **«επί της άδολου αθωότητος»**, όπως αναφέρει ένα παλιό Χιώτικο έγγραφο.

Οι Χιώτες πρωτοπορούν στην πρωτοβουλία και στην ίδρυση οργανισμών, που εξυπηρετούν, που κατασφαλίζουν και που προωθούν την εξέλιξη του έμπορικού ναυτικού τους.

"Ετσι στα 1845 ίδρύουν στη Χίο την πρώτη ασφαλιστική Έταιρία με τό όνομα **«Χιακή Θαλασσοπλοία»**, που την Έφορία της την άποτελούν δυο έμποροι και δυο καπετάνιοι και με Διευθυντή τό **Δημήτριο Κοκκόλη**.

Ακολουθεί η ίδρυση κι άλλων ασφαλιστικών εταιριών καθώς επίσης και η **Ναυτική Τράπεζα «Αρχάγγελος»**.

Ο κυριώτερος συντελεστής για την ανάπτυξη της Χιακής έμπορικής ναυτιλίας στάθηκε ο **Μικές Ζυγομαλάς** (1809-1885), που βρέθηκε φτωχό προσφυγόπουλο στη Βιέννη, μικρός υπάλληλος στην Τεργέστη και γυρίζοντας στη Χίο έγινε μεγαλοεπιχειρηματίας που τό ιστιοφόρο καράβια του ένωναν τά ρωσικά και τά ρουμανικά λιμάνια με τη Μασσαλία και με τό Μάντσεστερ — τη Μαύρη Θάλασσα με τη Μεσόγειο και τον Άτλαντικό.

Αυτός ο Χιώτης Έμπορος έγινε ο ανάδοχος και χορηγός της ναυτιλίας της Χίου. Έστησε караβοκύρηδες, αγοράζει και μοιράζει καράβια και τά γέμιζε με φορτία, που έφεραν πλούτη στό νησί.

Από τά κατάρτια και τά πανιά των καραβιών της πόλης της Χίου προβαίνουν οι ναυτίλοι τους, που στόλισαν τη Χίο με έργα και ιδρύματα κοινωνικής προσφοράς, πνευματικής λειτουργίας και έκπολιτιστικής ανάπτυξης: **Μίχαλοι, Χανδρήδες, Χαλκούσηδες, Δημάδηδες, Παλαιοί, Μαρτάκηδες**.

Με τον άγώνα τους στη θάλασσα καθιέρωσαν τη Χίο **«πρώτη στ' άρμενα»** και με τις προσφορές τους κατέστησαν τό νησί μας πρωτοκαθέδρα κοινωνικής εύποιίας και πνευματικής άκτινοβολίας.

Συναξιαστής της ελληνικής ναυτοσύνης και ιστορικός του Ναυτικού του Γένους των Έλλήνων έχω γράψει σ' ένα από τά βιβλία μου:

«Είς όλους τους μετασχηματισμούς του πλωτού μέσου οι Χιώτες ύπήρξαν πάντοτε πρωτοπόροι, που συνελάμβαναν τά μηνύματα της εποχής». («Η Έμπορική Ναυτιλία της Χίου», σελ. 199).

Στό 19ο αιώνα οι Χιώτες στάθηκαν πρώτοι στην άκμή της ιστιοφόρας ναυτιλίας. "Ετσι και στις αρχές του αιώνα μας όταν τό πανί άρχισε νά μαϊνάρει και ο άτμός νά αναφαίνεται σά νέα δύναμη στη ναυτιλία οι ναυτικοί του νησιού μας — Χιώτες, Βρονταδούσιοι, Καρδαμυλίτες και Αιγνουσιώτες — έκαναν τό ρεσάλτο προς τό νέο πλωτό μέσο.

Με την έγκαιρη προσαρμογή τους κατόρθωσαν νά έπιβιώσουν σά ναυτική δύναμη. Νά τό μυστικό της έπιβίωσης και της άνοδικής πορείας του Χιώτικου ναυτικού.

Από τά τρεχαντήρια, τίς γολέττες και τά μπαρκομπέστια περάσαμε στό άτμόπλοια και στό λιμάνια μας φουντάρουν τά πρώτα βαπόρια.

Στη Χίο τό **«Δέσποια»** του Μιχαλιού, τό **«Άριστέα»** του Σαλιάρη, — στό Βροντάδα η **«Δέσποια»** των Μαργαρωνήδων, — στό Καρδάμυλα **«ό Γεώργιος»** των Βασιλάκηδων, η **«Θεφανώ»** του Λιβανού και η **«Άλεξάνδρα»** του Γιάννη Καρρά. Και στό 1905 άγκυροβολεί στον Πάγκο της Αιγνούσας η **«Μαριέττα Ράλλη»** για νά ακολουθήσουν **«ό Λεανδρος»** του Χατζηπατέρα, η **«Θεοδώρα»** του Πατέρα και η δική μας **«Άλκηστις»**.

Με τό πέρασμα των καιρών η Χίος άνοιγεται με μέγала καράβια σε βαθιά πέλαγα. Άνανεώνει τό ναυτικό της δυναμικό, προβαίνουν νέοι θαλασσοαθλητές και κατακτούν νέες έπιτεύξεις ανεβάζοντας νέες μορφές δημιουργίας.

Από την πόλη της Χίου ο **Στάμος Χούλης**, από τη Λαγκάδα οι **Καλλίκηδες** κι από τά Καρδάμυλα ο αγαπητός μου **Παναγιώτης Τσιάκος**, που ξεκίνησε δόκιμος πλοίαρχος, αρχιπλοίαρχος στους Παπαλιούς και που τό 1971 αγοράζοντας τό πρώτο του πλοίο **Α-Ϊ'ΡΗΝΣ ΛΑΚ** δημιούργησε στόλο καραβιών και έμποροροφυτικών οργανισμών, που τά όνόματά τους ταξιδεύουν με Καρδαμυλίτικα τοπωνύμια **Η Ράχη, τό Άνήλιο, Ό Γιόσσνας, η Χωράφα**.

Μετά τό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο τό νησί γεμίζει ναυτοσύνη. Δέν είναι πιά μόνο οι παλιοί γνωστοί ναυτότοποι. Η Χίος άπ' άκρη σε άκρη — χωριά, βουνά και κάμποι — μπαίνει στό θαλασσινό άγώνα.

Η πόλη, οι παλιές ναυτικές έστιές και τά χωριά μας πλημμυρίζουν από ήλιοκαμένους θαλασσινούς που τους τραγουδάει ο θαυμασμός όλων μας.

«Όμορφος πούναι ο γεμιτζής, όταν βραχεί κι αλλάξει και βάλει τ' άσπρα ρούχα του και στό τιμόνι κάσει.»

Σ' αυτούς τους θαλασσοαθλητές της καθολικής πιά ναυτοσύνης της Χίου στέλνουμε τό χαιρετισμό και την εύχή μας με τό αρχαίο έπίγραμμα

«Πλωτήρες σώζεσθαι και έν άλί και έν γαή»

Δηλαδή «ώ Θαλασσινοί ο Θεός νά σας φυλάει και στη θάλασσα και στη στεριά».

Τό BUREAU VERITAS τιμά σήμερα τη Χιακή ναυτιλία όλων των καιρών. Και οι ναυτίλοι της Χίου άντιχαιρετούν την έκδήλωση του BUREAU VERITAS με τό άντίδωρο της άγάπης τους.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

Cables: "NAFTIKA"
Telex: 6-2421 SA

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

Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

for all ship requirements

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ

Τό Διεθνές Ναυτικό 'Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping) αποτελεί έθελοντικό ιδιωτικό οργανισμό, ό οποίος εκπροσωπεί τούς πλοιοκτήτες διαφόρων χωρών, τών οποίων όί έμπορικοί στόλοι κινούνται μέ βάση τήν ελεύθερη έπιχειρήση.

Σκοπός του είναι ή δημιουργία ενός οργανου τό όποιο, εκπροσωπώντας τόν παγκόσμιο έφοπλισμό, θά είναι τό τεχνικά άρμόδιο και κατάλληλο νά έκφράσει τίς άπόψεις τής βιομηχανίας τών θαλασσίων μεταφορών, τόσο στό πεδίο του διεθνούς ναυτικού δικαίου και τής έφαρμογής του όσο και στά άάπολλα τεχνικά προβλήματα πού άφορούν τό πλοίο και τήν ασφάλειά του.

'Ιδρύθηκε τό 1921 μέ τό όνομα «Διεθνής Ναυτιλιακή Διάσκεψη» (International Shipping Conference), μέσα στό κλίμα τής διεθνούς συνεργασίας πού είχε δημιουργήσει ή λήξη του πρώτου παγκόσμιου πολέμου. Στην πρώτη συνέλευση πού έγινε τόν Νοέμβριο του 1921 στό Λονδίνο πήραν μέρος 100 αντιπρόσωποι από 14 χώρες. Τέθηκαν όί πρώτες βάσεις τής επαφής τών έφοπλιστικών ενώσεων τών διαφόρων χωρών και όί πρώτες άρχές σέ ζητήματα άμέσου ενδιαφέροντος όπως ήταν τά σωστικά μέσα, ή τηλεπικοινωνία τών πλοίων, ή φόρτωση επί του καταστρώματος κλπ. Έκτοτε ή Δ.Ν.Δ. πήρε μέρος σέ όλες σχεδόν τίς διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις και μετέσχε σάν χωριστός οργανισμός στην Κοινωνία τών Έθνών. 'Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος άνέκοψε, όπως ήταν φυσικό τίς δραστηριότητές της. Τό 1947 συνήλθε και πάλι και έθεσε τούς όριστικούς κανόνες είσοχής τών μελών, εξαίρώντας τίς κρατικές ναυτιλίες. Τό 1948 μετονομάσθηκε σέ Διεθνές Ναυτικό 'Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping) για νά άποφύγει τή σύγχυση μέ τίς Κόνφερανς τών τακτικών γραμμών και για νά καταστήσει φανερό ότι σκοπός του ήταν ή καθιέρωση άρχών και πολιτικής πού άφορούσε γενικά τήν παγκόσμια ναυτιλία και όχι ή άνάμιξη του στην έμπορική έκμετάλλευση τών πλοίων. 'Από τό 1950 άναθεώρησε τό Καταστατικό του και καθιέρωσε τίς έτήσιες γενικές συνε-

λεύσεις.

Τό μόνο προσόν πού χρειάζεται μία έθνική έφοπλιστική ένωση για νά γίνει μέλος του Δ.Ν.Ε. είναι νά πρόκειται για νομικό πρόσωπο τό όποιο έχει νομίμως συσταθεί για νά εκπροσωπεί τούς πλοιοκτήτες τής χώρας του. Έτσι συμβαίνει σήμερα για τά 33 μέλη του Δ.Ν.Ε. μέ τήν εξαίρεση τής Κολομβίας και του Μεξικού, πού έλλείπει έφοπλιστικών ενώσεων έγιναν δεκτές επί έθνικής βάσεως. Όί χώρες μέλη του Δ.Ν.Ε. στό τέλος του 1981 ήταν όί άκόλουθες 33: 'Αγγλία, Αύστραλία, Βέλγιο, Βραζιλία, Βενεζουέλα, Γερμανία, Γαλλία, Γιουγκοσλαβία, Δανία, 'Ελλάς, 'Ελβετία, Η.Π.Α., 'Ιαπωνία, 'Ισπανία, 'Ιρλανδία, 'Ιταλία, 'Ινδία, Καναδάς, Κολομβία, Κορέα, Κουβέιτ, Λιβερία, Μεξικό, Ν. Ζηλανδία, Νορβηγία, 'Ολλανδία, Πορτογαλία, Σουηδία και Φινλανδία.

'Η γενική συνέλευση τών μελών του Δ.Ν.Ε. συνέρχεται μία φορά τό χρόνο. Έχει όμως έξουσιοδοτήσει μία Έκτελεστική 'Επιτροπή, ή όποία αποτελείται από τόν Πρόεδρο, τούς 2 'Αντιπρόεδρους και 8 άλλα μέλη και ή όποία έπωμίζεται τίς εύθύνες τής διοικήσεως. Σήμερα Πρόεδρος είναι ό 'Αγγλος λόρδος 'Ινβερφορθ, 'Αντιπρόεδροι όί Β. Μπρούβερ ('Ολλανδία) και Κ. Γκούτ (Λιβερία) και Μέλη όί: Κ. Λύρας ('Ελλάς), Τ. Σμίθ (Δανία), Ν. Βέρινγκ (Νορβηγία), Β. Μπένκερτ (Η.Π.Α.), Χ. Κρούζε (Γερμανία), Τ. Κογκουλτάς ('Ινδία), Α. Σβάιρ ('Αγγλία) και Κ. Μόριγια ('Ιαπωνία).

Παράλληλα όμως μέ τήν πάροδο τών έτών δημιουργήθηκε ένα σύστημα ειδικών επιτροπών πού επιτρέπουν στό Δ.Ν.Ε. νά διεξάγει άποτελεσματικότερα τό έργο του. Τέτοιες επιτροπές είναι όί άκόλουθες: 'Επιτροπή δεξαμενοπλοίων μέ ύποομάδες για τά υγρά-ερια και τά χημικά προϊόντα. Ναυτική 'Επιτροπή άσχολούμενη μέ τή ναυσιπλοία, επικοινωνίες και ναυπηγήσεις. 'Επιτροπή Ναυτικού Δικαίου. 'Επιτροπή θαλασσίας ρυπάνσεως. 'Επιτροπή 'Ασφαλίσεως. 'Υπάρχει άκόμη ή 'Επιτροπή Διευκολύνσεων, πού άγωνίζεται νά περιορίσει τίς διατυπώσεις τής θαλασσίας μεταφοράς και ή 'Επιτροπή Κοντέινερς

πού περιλαμβάνει όλες τίς μορφές τής σύνθετης μεταφοράς. Μέ τίς 'Επιτροπές του αυτές τό 'Επιμελητήριο συνδέεται μέ τούς διάφορους 'Οργανισμούς, όπως είναι ό IMCO, UNCTAD, EOK κλπ.

'Η φήμη και τό κύρος του Δ.Ν.Ε. είναι παγκοσμίως κατωχυρωμένο, καθώς όί άπόψεις του ύπολογίζονται ως άπόψεις τής ναυτιλίας τών 30 ναυτικών χωρών πού εκπροσωπούν τά δύο τρίτα του παγκοσμίου έμπορικού στόλου. 'Από είκοσαετίας ήδη έχει άναγνωρισθεί ως συμβουλευτικό όργανο του IMCO. 'Η δράση του στα θέματα τής ασφαλείας ναυσιπλοίας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι ιδιαίτερα έπικοδομητική. 'Από τό 1924 εργάζεται συνεχώς πάνω σ' αυτά τά θέματα. Πήρε μέρος στη διπλωματική διάσκεψη του 1929 για τήν ασφάλεια τής ναυσιπλοίας και συνέβαλε ούσιαστικά στην κατάρτιση τής σχετικής συμβάσεως. Τό ίδιο και στη διεθνή σύμβαση του 1948 πού άναθεώρησε τήν προηγούμενη. Και τέλος συνεργάστηκε στενά μέ τόν IMCO στη νέα σύμβαση του 1960 και τελευταία στη SOLAS του 1974 και τό πρωτόκολλο του 1978. 'Ομοια περίπου δραστηριότητα έχει έπειδείξει και σέ όλη τή διεθνή διαδικασία για τήν πρόληψη τής ρυπάνσεως τής θάλασσας. Συναφής έπιδιωξη του σέ όλη αυτή τή διεθνή δραστηριότητα είναι ή εξισορρόπηση άποδοτικότητας και κόστους και ή ύπόδειξη υγιών και πρακτικών λύσεων.

Όί άρχές τής ελεύθερας αναπτύξεως του παγκοσμίου θαλασσίου έμπορίου άποτελούν τόν σταθερό γνώμονα τών πράξεων και έπιδιώξεων του Διεθνούς Ναυτικού 'Επιμελητηρίου. Όί άρχές αυτές του προσέδωσαν τήν γενική έκτίμηση, ή όποία στάθηκε ή κύρια δύναμη πού τό διετήρησε ζωντανό επί 60 ολόκληρα χρόνια. Γιατί πιστεύει ότι ή ναυτιλία είναι μία διεθνής ύπόθεση και ή άποδοτική δράση της άπαιτεί και προϋποθέτει τήν ελευθερία από άσκοπους περιορισμούς και τήν ύπαγωγή της — μέ διεθνή πάντοτε συμφωνία — μόνο σέ άυστηρά άναγκαίους κανονισμούς.

PHONES: 675.4321, 323.0064
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

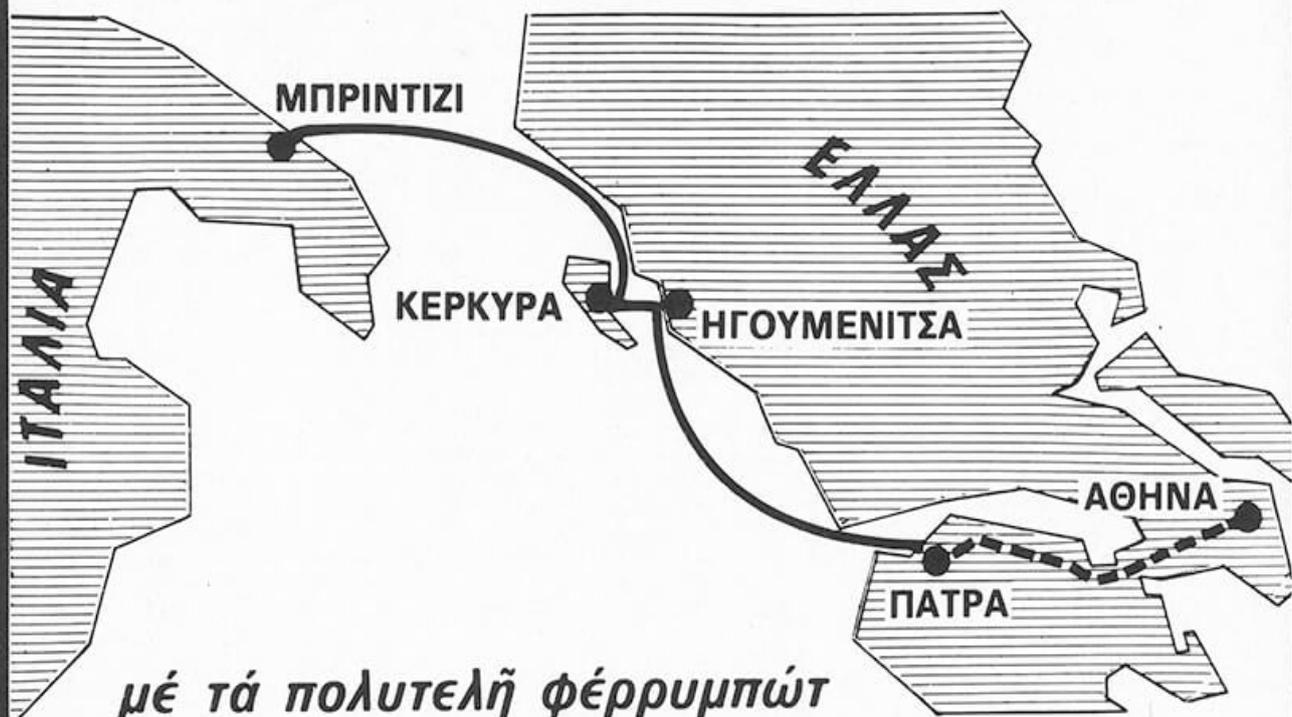
OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές άναχωρήσεις
άπό ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεΐα καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

‘Η απόφαση του ‘Αρείου Πάγου για τις εισφορές τῶν ἀλλοδαπῶν

‘Αριθ. 358/1982

Καταβολή εισφορῶν ὑπὲρ NAT ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν κατεχόντων ὀργανική θέση ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων.

I. Ἐπειδὴ ἡ ὑπὸ κρίσιν αἰτία, περὶ ἀναιρέσεως τῆς ὑπ’ ἀριθμ. 1827/1980 ἀποφάσεως τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς, κατατεθεῖσα, ὡς δεῖκνυται ἐκ τῆς παρά πόδας τοῦ δικογράφου ταύτης, ἀπὸ 29-11-80 πράξεως τοῦ ἀρμοδίου γραμματέως, τὴν 29-11-80, ἦτοι μετὰ τὴν ἀπὸ 14-11-80 δῆλωσιν τῶν ἀναιρεσειουσῶν πρὸς τὸν ἀναιρεσίβλητον, περὶ παραιτήσεως τῶν ἐκ τοῦ δικαιώματος ἀσκήσεως τοῦ ἐνδίκου μέσου τῆς ἐφέσεως, κατὰ τῆς αὐτῆς ἀποφάσεως, κοινοποιηθεῖσαν εἰς τὸν τελευταῖον τὴν 22-11-80, ὡς δεῖκνυται ἐκ τῆς παρά πόδας τοῦ δικογράφου τῆς παραιτήσεως ταύτης ὑπ’ ἀριθ. 6298γ/22-11-80 ἐκθέσεως ἐπιδόσεως τοῦ δικαστικοῦ ἐπιμελητοῦ Πειραιῶς Γεωργίου Χρονοπούλου, εἶναι παραδεκτὴ (πρβλ. ἀρθρ. 297, 299, 495 παρ. 1, 564 καὶ 577 παρ. 1 τοῦ Δ.Πολ.Δικ.) καὶ δέον νὰ ἐρευνηθῆ περαιτέρω.

II. Ἐπειδὴ κατὰ τὸ ἀρθρον 9 τοῦ Ν.Δ. 87/1969 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν διατάξεων τῶν Νόμων 3170/1955 καὶ 4502/1966», «ἀλλοδαποὶ ἐργαζόμενοι ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων ἐχόντων συγκεροτημένον πλήρωμα, ὡς καὶ ἡμεδαποὶ, μὴ ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί, δέν ὑπόκεινται εἰς καταβολὴν εισφορῶν, ἐφ’ ὅσον δέν καταλαμβάνουν ὀργανικὴν θέσιν ἢ δέν ἀνήκουν εἰς ναυτικὴν εἰδικότητα. Οὗτοι καταχωροῦνται εἰς εἰδικὰς σελίδας προσηρημέναις ἐν τῷ ναυτολογίῳ, περὶ ὧν λεπτομερὴς κανονισμὸς θὰ ὀρίσῃ καὶ δέν θεωροῦνται εὐρισκόμενοι εἰς ἀσφαλιστικὴν σχέσιν μετὰ τοῦ NAT». Ἐκ τῶν διατάξεων τούτων, αἰτινες, μὴ καταργηθεῖσαι διὰ τοῦ ἀρθρου 1 τοῦ Ν. 374/1976, δι’ οὗ ἀντικατεστάθη ἡ παράγρ. 7 τοῦ ἀρθρου 18 τοῦ ν. 3170/55, ἄτε τούτου ἀναφερομένου μόνον εἰς τοὺς Ἕλληνας μὴ ἀπογεγραμμένους ναυτικούς, οὐχὶ δὲ καὶ εἰς τοὺς ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων ἐργαζόμενους ἀλλοδαπούς, περιελήφθησαν εἰς τὴν παράγρ. 13 τοῦ ἀρθρου 84 τοῦ Π.Δ./τος 913 τῆς 18/11-14/12/1978 «περὶ κωδικοποιήσεως εἰς ἐνιαῖον κείμενον νόμου τῶν περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου κειμένων διατάξεων... κλπ.», προκύπτει, ὅτι οἱ ἀλλοδαποὶ, οἵτινες ἐργάζονται ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων, ἐχόντων συγκεροτημένον πλήρωμα, δέν ὑπόκεινται εἰς καταβολὴν εισφορῶν ὑπὲρ τοῦ NAT μόνον ἐάν δέν καταλαμβάνουν ὀργανικὴν θέσιν ἢ δέν ἀνήκουν εἰς ναυτι-

κὴν εἰδικότητα. Εἰς τὰς ναυτικὰς εἰδικότητας ὁμως περιλαμβάνονται, πλὴν ἄλλων, οἱ καθαρισταὶ καὶ οἱ λιπανταὶ κατ’ ἀρθρ. 16 (ΠΙΝΑΞ III) τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω Π.Δ./τος καὶ ἀρθρ. 1 τοῦ Π.Δ. 417/1978. Ἐπομένως οἱ ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων, ἐχόντων συγκεροτημένον πλήρωμα ὡς καθαρισταὶ καὶ λιπανταὶ ἐργαζόμενοι ἀλλοδαποὶ ὑπόκεινται εἰς καταβολὴν εισφορῶν ὑπὲρ τοῦ NAT. Ἐν προκειμένῳ τὸ ἐκδόσαν τὴν προσβαλλομένην ἀπόφασιν Μονομελὲς Πρωτοδικεῖον Πειραιῶς, ἐδέξατο, ὡς ἀποδειχθέντα, τὰ ἐξῆς πραγματικὰ περιστατικά: Ὁ ἐνάγων καὶ ἤδη ἀναιρεσίβλητος, διὰ συμβάσεώς του μετὰ τῆς δευτέρας τῶν ἀναιρεσειουσῶν, ἐνεργούσης ὡς ἀντιπροσώπου τῆς ἐν Παναμᾷ ἐδρευούσης πρώτης τούτων, πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, προσελήφθη δι’ ἀόριστον χρόνον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν αὐτῆς, ἀρχικῶς, καὶ δι’ ἀπὸ 8-6-1979, ὡς καθαριστὴς τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ συγκεροτημένον πλήρωμα ἔχοντος Δ/ξ πλοίου τῆς OSENIK, ὀλικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w., ἀπὸ δὲ τῆς 28-9-1979 προήχθη εἰς λιπαντὴν τοῦ πλοίου τούτου. Περαιτέρω ἐδέξατο, ὅτι κατὰ τὴν καταβολὴν τῶν δεδουλευμένων ἀποδοχῶν τοῦ ἐνάγοντος παρεκρατήθη ὑπὸ τοῦ πλοιαρχοῦ ποσόν δραχμῶν 12090, δι’ εισφοράς αὐτοῦ ὑπὲρ τοῦ NAT. Ἀκολουθῶς τούτοις, ἀπεφάνητο, ὅτι οὗτος, ὡς ἀλλοδαπός, δέν ὑπέκειτο εἰς εισφοράς ὑπὲρ τοῦ NAT καὶ ὑπεχρέωσε τὰς ἐναγομένας εἰς ἐπιστροφὴν τοῦ ὡς ἄνω ποσοῦ, ὡς παρανόμως παρακρατηθέντος. Οὕτως ἀποφηνάμενον ὁμως, ἐφ’ ὅσον ἐδέξατο, ὅτι ὁ ἐνάγων εἰργάζετο ὡς καθαριστὴς καὶ εἶτα ὡς λιπαντὴς ἐπὶ ἐλληνικοῦ πλοίου ἔχοντος συγκεροτημένον πλήρω-

μα, ἦτοι ὅτι ἀνήκεν εἰς ναυτικὴν εἰδικότητα, καθ’ ὅλον τὸν χρόνον ἀπασχολήσεώς του, παρεβίασε τὰς προπαρατεθείσας διατάξεις καὶ δέον ν’ ἀναιρεθῆ ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις, ἀλλὰ μόνον καθ’ ὃ μέρος διέταξε τὴν ἐπιστροφὴν τῶν ἀνωτέρω εισφορῶν ποσοῦ δρχ. 12090, (κατὰ συνέπειαν παραμένει ἰσχυρὰ αὐτὴ ὡς πρὸς τὰς λοιπὰς διατάξεις τῆς, πλὴν τῆς περὶ δικαστικῆς δαπάνης), κατ’ ἀρθρ. 559 ἀριθ. 1 τοῦ Κ.Πολ.Δικ. καὶ τὸν σχετικὸν βᾶσιμον περὶ τούτου πρῶτον λόγον τῆς ὑπὸ κρίσιν αἰτήσεως, μετὰ τὴν παραδοχὴν τοῦ ὁποίου παρέλκει ἡ ἐρευνα τῶν λοιπῶν. Τῆς ὑποθέσεως δὲ μὴ χρηζούσης περαιτέρω διευκρινίσεως δέον νὰ κρατηθῆ αὐτὴ ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου τούτου πρὸς περαιτέρω ἐκδίκασιν, κατ’ ἀρθρ. 580 παραγρ. 3 τοῦ Κ.Πολ.Δικ.

III. Ἐπειδὴ ἡ ἐφ’ ἧς ἐξεδόθη ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις ἀγωγή, δι’ ἧς ἐκτίθεται, κατ’ ἐκτίμησιν τοῦ δικογράφου τῆς, ὅτι ὁ ἐνάγων, ὢν ἀλλοδαπός, διὰ συμβάσεως του μετὰ τῆς δευτέρας τῶν ἐναγομένων, ἐνεργούσης ὡς ἀντιπροσώπου τῆς πρώτης τούτων, καταρτισθείσης δ’ ἐν Ἀλεξανδρείᾳ Αἰγύπτου, ἐναυτολογήθη τὴν 8-6-1979 ὡς καθαριστὴς καὶ ἀπὸ 28-9-1979 ὡς λιπαντὴς τοῦ ἔχοντος συγκεροτημένον πλήρωμα ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν δεξαμενοπλοίου SCENIC τῆς πρώτης τῶν ἐναγομένων, χωρητικότητος ἄνω τῶν 4.500 τόνων, εἰς ὃ ἀπασχολήθη ὑπὸ τὴν αὐτὴν ὡς ἄνω εἰδικότητα καὶ ἐπὶ συμβάσει μισθώσεως ναυτικῆς ἐργασίας, μέχρι τῆς 11-1-80, ὅτε, τοῦ πλοίου εὐρισκομένου ἐν Ἀγγλίᾳ, ὁ πλοίαρχος τούτου κατήγγειλε τὴν μετ’ αὐτοῦ σύμβασιν, παρακρατήσας ἐκ τῶν ἀποδοχῶν του ὑπὲρ τοῦ NAT δι’ εισφοράς αὐτοῦ ἀπὸ 8-6-1979 ἕως 11-1-1980 ποσόν δρχ. 12091 ἐν συνόλῳ. Διώκεται δὲ νὰ ὑποχρεωθῶν αἱ ἐναγομένοι εἰς ἐπιστροφὴν τοῦ ποσοῦ τούτου, ὡς μὴ ὀφειλομένου παρ’ αὐτοῦ, λόγῳ μὴ ὑπαγωγῆς του εἰς τὴν ἀ-

SANTOS – RECIFE – BRASIL

OLYMPIC FORNECEDORES DE NAVIOS LTDA

SHIPCHANDLERS

DIRECTORS: Capt. G. Perivolaris (Santos) - C. Hamopoulos (Recife)

MAIN OFFICE:
Jose Ricardo 35-37
P.O.B. 264, SANTOS BRASIL
TFN: 326643, 346041, AOH: 682453
TELEX: 13.1224 APMA BR
CABLES: OLYMPIC SANTOS

BRANCH OFFICE:
Rua Bom Jesus 172
Recife, Pernambuco, BRASIL
TFN: 2247956

OUR OWN OFFICE IN GREECE:
"OLYMPIC MARITIME" T. MELIS
Kolokotroni 92, PIRAEUS
TFN: 4129314 - AOH: 4136730
TELEX: 21 2420 OLYM GR

REPRESENTATIVES IN LONDON: Marine General Agencies TLX 8951430 C PENNY
ALSO ATTENDING AT THE PORTS:

S. Sebastiao, Angra dos Reis, Itajai, S. Francisco do Sul, Maceio, Vitoria, Tubarao etc.

σφάλισιν του ΝΑΤ. Ὑπό τοιαύτην ἱστορικὴν βᾶσιν ὁμῶς τὸ αἷτημα τοῦτο εἶναι ἀπορριπτέον ὡς μὴ νόμιμον, διότι ὁ ἐνάγων, κατὰ τὰς προδιαληφθεῖσας διατάξεις, καίτοι ἄλλοδαπός, ὡς ἐργασθεὶς ἐπὶ ἐλληνικοῦ πλοίου ὑπὸ τὰς ναυτικὰς εἰδικότητάς του καθαριστοῦ καὶ τοῦ λιπαντοῦ ὑπέκειτο εἰς εἰσφοράς ὑπὲρ τοῦ ΝΑΤ, ἄς ὁ πλοίαρχος ὑπεχρεούτο νὰ παρακρατήσῃ, κατ' ἄρθρ. 84 παρ. 1 ἐδάφ. γ τοῦ ὑπ' ἀριθμ. 913/78 Π.Δ/τοσ. Κατ' ἀκολουθίαν τούτου, δέον ν' ἀπορριφθῇ ἡ ἀγωγή του κατὰ τὸ ἄνω κεφάλαιον ὅπερ μόνον ἐρευνᾶται ἐν προκειμένῳ, ὡς νόμῳ ἀβάσιμος. Μετὰ ταῦτα δέον νὰ συμψηφισθῇ ἡ δικαστικὴ δαπάνη τῶν διαδίκων καθ' ὅλα τὰ βήματα λόγῳ εὐλόγου, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου τούτου, ἀμφιβολίας τῶν διαδίκων, ὡς πρὸς τὴν ἐκβασιν τῆς προκειμένης δι-

κης, ὅσον ἀφορᾷ τὸ ἄν κεφάλαιον τῆς ἀγωγῆς του (ἄρθρ. 176, 178 παρ. 1, 179 καὶ 183 τοῦ Κ. Πολ.Δ.).

Διὰ ταῦτα

Ἄναιρεῖ ἐν μέρει τὴν ὑπ' ἀριθμ. 1827/1980 ἀπόφασιν τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς, μόνον ὅσον ἀφορᾷ τὸ κεφάλαιον τῆς ἐφ' ἧς ἐξεδόθη ἀγωγή, περὶ ἐπιστροφῆς τῶν ὑπὲρ τοῦ ΝΑΙ παρακρατηθεισῶν εἰσφορῶν δρχ. 12090 ἐκ τῶν ἀποδοχῶν τοῦ ἐνάγοντος καὶ τὴν δικαστικὴν δαπάνην.

Κρατεῖ παρ' αὐτῶ τὴν ὑπόθεσιν καὶ δικάζει κατ' οὐσίαν τὸ κεφάλαιον τοῦτο.

Ἀπορρίπτει τὴν ἀγωγήν μόνον ὡς πρὸς αὐτό. Καί

Συμψηφίζει τὴν δικαστικὴν δαπάνην τῶν διαδίκων καθ' ὅλα τὰ βήματα.

Πειραιϊκὴ Νομολογία

Ἐφετείου Πειραιῶς

Ἄριθ. 1401/1981

Πρόεδρος: Κ. Γιαννίκος

Εἰσηγητής: Γ. Βελλῆς

Δικηγόροι: Νικηφ. Κανιούρας (δικ. ἀντ.),

Χαρ. Παπᾶς

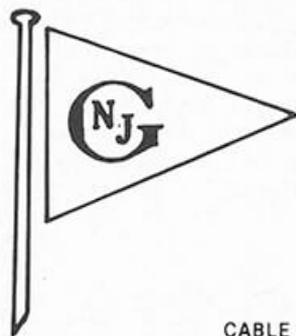
Θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων — Ρήτρα τῆς φορτωτικῆς πού παραπέμπει στὴ διατητικὴ ρήτρα τοῦ ναυλοσυμφώνου — Νόμιμη — Μὴ ἐφαρμογὴ ἄρθ. 43 Εἰς Ν.Κ.Πολ.Δ ὅταν ὁ μεταφορέας εἶναι ἄλλοδαπός — Ἀγωγή παραλήπτη γιὰ ἀποζημίωση στηριζόμενη στὴ σύμβαση θαλάσσιας μεταφορᾶς καὶ σὲ ἀδικοπραξία — Παραπομπὴ τῆς ὑποθέσεως στὴ διατησία.

Ἡ ρήτρα πού ὑπάγει σὲ διατησία τίς διαφορῆς πού ἔχουν ἱστορικὸ ὑπόβαθρο τῆ σύμβαση θαλάσσιας μεταφορᾶς καλύπτει καὶ τίς διαφορῆς πού ἀνακύπτουν ἀπὸ ἀδικοπραξία τοῦ μεταφορέα ἢ τῶν προσώπων γιὰ τὰ ὅποια αὐτὸς εὐθύνεται.

Ἐπειδὴ, καθὼς ἀποδεικνύεται ἐκ τῆς ἐν νομίμῳ μεταφράσει μετ' ἐπικλήσεως προσκομιζομένης ἀπὸ 18.5.1974 φορτωτικῆς τύπου BALTIMORE C. εἰς ταύτην, ἐκδοθεῖσαν νομίμως ἐν Αἰμα Λουϊζιάνας τῶν Η.Π.Α. εἰς διαταγὴν τοῦ φορτωτοῦ καὶ μεταβιβασθεῖσαν δι' ὀπισθογραφῆσεως εἰς τὸ ἑκκαλοῦν Δημόσιον ὡς παραλήπτην τῆς εἰς αὐτὴν νημιονομημένης ποσότητος ἀρα-

βοσίτου, προοριζομένης νὰ μεταφερθῇ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς διὰ τοῦ φορτηγοῦ πλοίου «Α.Σ.» τοῦ ὁποίου, κατὰ τὴν ἀγωγήν, πλοιοκτήτρια, ἄλλως ἐφοπλίστρια καὶ ἐκναυλωτρία, εἶναι ἡ ἐναγομένη καὶ ἡδη ἐφεσιβλήτος ἄλλοδαπὴ ἐταιρία, περιελήφθησαν, μεταξύ ἄλλων, καὶ δύο ὄροι μετὰ τὸ ἀκόλουθον, κατὰ τὴν προσαγομένην μετάφρασιν, περιεχόμενον: α) «Ἄπαντες οἱ ὄροι, προϋποθέσεις καὶ ἐξαιρέσεις ὡς τὸ ναυλοσύμφωνον χρονολογηθέν ἐν Νέα Ὑόρκη 22 Αὐγούστου 1973... νὰ θεωρῶνται ὡς ἐνσωματωθέντες ὡδε ὡς ἐάν ἦσαν πληρῶς γεγραμμένοι, παντὸς ἀντιθέτου περιεχομένου εἰς τὴν παρούσαν φορτωτικὴν μὴ ἰσχύοντος» καὶ β) «Ἄπαντες οἱ ὄροι, προϋποθέσεις καὶ διατάξεις τῆς ρήτηρας περὶ ἀπεργίας... καὶ τῆς ρήτηρας περὶ διαιτησίας τοῦ ναυλοσυμφώνου «CENTROCON» νὰ ἐφαρμόζονται. Ὡς δὲ προκύπτει ἐκ τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὴν πρόσθεν φορτωτικὴν ἀπὸ 22.8.1973 ναυλοσυμφώνου μεταξύ τῆς ἐφεσιβλήτου μεταφορέως (ἐκναυλωτρίας) καὶ τῆς φορτωτρίας τοῦ ἀραβοσίτου ἐν Κάνσας τῶν Η.Π.Α. ἐδρευούσης ἐταιρίας «F.E.» (ναυλωτρίας), ὁμοίως προσκομιζομένου καὶ ἐπικαλουμένου, περιελήφθη εἰς αὐτὸ ὑπὸ τὸν ἀριθμὸν 10 «διατητικὴ ρήτρα CENTROCON», περιέχουσα κατὰ τὴν σχετικὴν μετάφρασιν, τὰ ἐξῆς: «Ἄπασαι αἱ διαφοραὶ, αἱ ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν ἀπορρέουσαι ἐκ τοῦ παρόντος συμβολαίου, θὰ παραπέμπονται, ἐκτὸς ἐάν τὰ μέρη ἤθελον ἀμέσως συμφωνῆσαι δι' ἓνα μόνον διατητήν, εἰς ὀριστικὴν διατησίαν δύο διατητῶν, διεξαγόντων ἐργασίας ἐν Λονδίῳ καὶ οἵτινες δέον νὰ εἶναι μέλη τοῦ Μπόλτικ (σημ. μετ: χρηματιστηρίου ναύ-

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

λων εν Λονδίνο) και ασχολούμενοι εις την θαλασσίαν εμπορίαν και η την εμπορίαν γεννημάτων, ενός διοριζόμενου ύφ' εκάστου των μερών, με έξουσίαν προς τους τοιούτους διαιτητάς να διορίσουν ένα επιδιαιτητήν. Οιαδήποτε απαίτησις δέον να γίνη έγγραφως κλπ». Έκ των ανωτέρω αποβάνει αναμφίβολον ότι διά της προμνησθείσης φορτωτικής, της οποίας, ως εξ αυτής προκύπτει, κομιστής εξ όπισθογραφήσεως κατέστη τό εκκαλούν Δημόσιον, συνωμολογήθη διαιτητική ρήτρα, η οποία, διαλαμβανόμενη εν σπέρματι εις αυτό τουτο τό έγγραφον της φορτωτικής και συμπληρουμένη νομίμως διά ρητής και εύκρινους παραπομπής ούχι μόνον εις τους όρους του προμνησθέντος ναυλοσυμφώνου γενικώς, αλλά και εις την εν αυτό διαιτητικήν ρήτραν τύπου CENTROCON, προσήκουσαν ως εκ τούτου και εις τάς σχέσεις μεταξύ των ήδη διαδίκων, πληροί πάντας τους όρους των άρθρων 868 και 869 παρ. 1 του Κώδικος Πολιτικής Δικονομίας — χωρίς να απαιτούνται εν προκειμένω αι διατυπώσεις του άρθρου 43 παρ. 1 του εισαγωγικού αυτού νόμου, άφου ή εν λόγω ρήτρα περιέχεται εις σύμβασιν μεταφοράς συναφθείσαν μετ' άλλοδαπου νομικού προσώπου (άρθρ. 8 παρ. 1 ν.δ. 736/1970) εντεύθεν δέ, μη άποτελοῦσαν εν αναφορά προς τό εκκαλούν Δημόσιον inter alios acta, νομίμως αντίτάσσεται κατ' αυτού, συμφώνως προς τάς διατάξεις των άρθρων 170 έδ. α' και γ' του Κώδικος Ίδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, 892 του Άστικού Κώδικος και 78 παρ. 2 του ν. δ/τος της 17.7/13.8.1923 «περι ειδικών διατάξεων περι άνωνύμων εταιριών», διατηρηθέντος εν ισχύι διά του άρθρου 41 Εισ. Ν.Α.Κ. ('Ολ. Α.Π. 236/1966 Έ. Έμπ. Δ. ΙΖ' 290, Α.Π. 1127/1980 ΝοΒ 29.519, Α.Π. 238/1968 Έ. Έμπ. Δ. ΙΘ' 430, Α.Π. 553/1979 ΝοΒ 27. 1595, βλ. και Γ. Ο ί κ ο ν ο μ ό π ο υ λ ο ν υπό την Έφ. Πειρ. 604/1979 Δί-

κη ΙΙ σ. 783 έπο., Δ ε λ ο υ κ α, Ναυτικών Δικ., έκδ Β' παρ. 255, 257 εν τέλει και 258 σελ. 436 έπ.). Έξ άλλου, ως εκ της ευρείας και άδιαστίκτου διατυπώσεως της διαιτητικής ταύτης ρήτρας, σκοπούμενης εν τώ συνόλω της και έρμηνευόμενης κατά τάς υπαγορεύσεις της καλής πίστωσης και των συναλλακτικών ήθων (άρθρ. 173 και 200 Α.Κ.), εις την δι' αυτής προβλεπομένην διαιτησίαν υπάγονται πάσαι αι διαφοραι αι όποιαι έχουν ως ιστορικόν υπόβαθρον την άνωτέρω σύμβασιν θαλασσίας μεταφοράς, άρα και αι ανακύπτουσαι εξ άδικοπραξίας του μεταφορέως (η των προσώπων διά τά όποια ούτος ευθύνεται), συνισταμένης εις θετικήν παράβασιν της συμβάσεως δι' υπαιτίου πράξεως ή παραλείψεως του όφειλέτου, ή όποια, και αν δέν υπήρχεν ή συμβατική σχέση, θά ήτο παράνομος ως αντικειμενική εις τό υπό του δικαίου επιβαλλόμενον γενικόν καθήκον του μη βλάπτειν άλλον υπαιτίως ('Ολ. Α.Π. 967/1973 ΝοΒ 22.505, βλ. και 'Α π. Γ ε ω ρ γ ι ά δ η εις Δίκην 6 σελ. 43 έπ., Φ ί λ ι ο υ, Ένοχικόν Δικ., ειδικόν μέρος, παρ. 41 Β σελ. 558 έπ.). Υπό έναντιαν έκδοχήν, εν όψει του ότι πλείστοι παραβάσεις των συμβατικών υποχρεώσεων του θαλασσίου μεταφορέως και ειδικότερον αι άπολήγουσαι εις βλάβην ή έλλειμματικού φορτίου τίκτουں παραλλήλως και ένοχην εξ άδικήματος (Μ π α λ η, Γεν. Άρχαι έκδ. 7η παρ. 139 άριθ. 1 και 170), τό πεδίοں εφαρμογής της εν λόγω διαιτητικής ρήτρας, παρά την γενικότητα αυτής, θά περιορίζετο μέχρις εκμηδενισμού διά της άσκήσεως από μερους του ζημιωθέντος μόνον της εκ της άδικοπραξίας άγωγής, πράγμα τό όποιοں προδήλως δέν ήθελήθη υπό των συμβληθέντων, άφου ούτως ή λειτουργίας της διαιτητικής ρήτρας θά κατελείπετο πράγματι εις την προαίρεσιν του ενός εξ αυτών (βλ. Γ. Ο ί κ ο ν ο μ ό π ο υ λ ο ν, ένθ, άνωτ. σελ. 792 - 793, τόν αυτόν εις Δίκην 5 σελ.

691 έπ., ιδίως σελ. 697 και 705, Έφ. Πειρ. 604/1979 Δίκη 11.780, Έφ. 'Αθ. 4410/1978 Ε.Ν.Δ. 7.15). "Οθεν τό πρωτοβάθμιον δικαστήριον, παραπέμπαν εις την ως άνω διαιτησίαν, συμφώνως προς τό άρθρον 264 Κ.Πολ.Δ., την άγωγήν του εκκαλούντος, διά της όποίας αξιούται άποζημίωσις εκ δρχ. 314.049 λόγω μερικής άπωλείας του προσημειωθέντος φορτίου άραβοσίτου, άποδεχομένης, επί τη βάσει των αυτών πραγματικών περιστατικών, εις συμβατικόν, άμα δέ και έξωσυμβατικόν πταίσμα της έναγομένης μεταφορέως, έγκείμενον εις τό ότι αυτή παρέλειπεν υπαιτίως να λάβη τά απαιτούμενα διά την ασφαλή μεταφοράν του φορτίου προστατευτικά μέτρα, όρθώς έκρινεν, οι δέ περί του έναντιου πρώτος έως τέταρτος και έκτος λόγω της έφέσεως είναι άπορριπτέοι ως άβάσιμοι. Τέλος, ό πέμπτος της έφέσεως λόγος, κατά τόν όποιοں ή ένστασις της έναγομένης και ήδη έφεσβλήτου περι υπαγωγής της ένδίκου διαφοράς εις την πρόσθεν διαιτησίαν προεβλήθη κατά κατάχρησιν δικαιοματος, άνεξαρτήτως της μη νομιμότητος αυτού εκ του ότι ή άπαγόρευσις του άρθρου 281 Α.Κ. δέν άφορα εις δικαιώματα άπορρέοντα εκ κανόνων του δικονομικού δικαίου, οι οι και οι ρυθμιζοντες την δικαιοδοσίαν των πολιτικών δικαστηρίων (Α.Π. 13/1981 Δίκη 12. 289), πρέπει να άπορριφθί πρό παντός ως άπαράδεκτος τουτο δέ και αυτεπαγγέλτως, κατ' άρθρ. 527 Κ.Πολ. Δ., διότι ό ισχυρισμός έφ' ου ό λόγος ούτος στηρίζεται, προτείνεται τό πρώτον ένώπιον του Έφετείου, δέν προβάλλεται δέ υπό του εκκαλούντος, άλλ' ουτε και προκύπτει ή συνδρομή τινός των υπό των άρθρων 527 και 269 παρ. 2 Κ.Πολ. Δ. (ως τό τελευταίον άντικατεστάθη δι' άρθρου 9 ν.δ. 490/1974) προβλεπομένων έξαιρετικών περιπτώσεων (Α.Π. 1331/1976 ΝοΒ. 25.931).

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)

el Greco
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

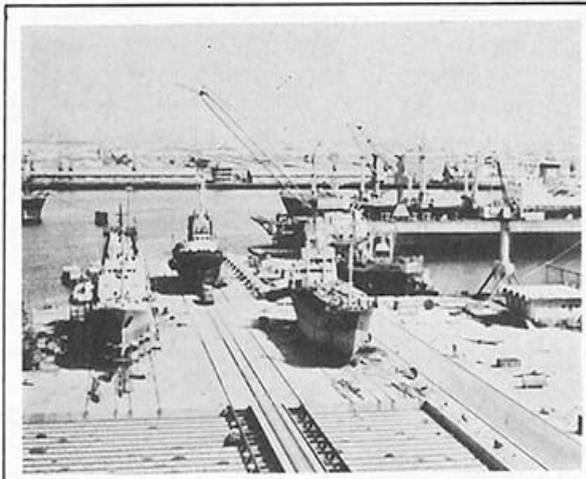
PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

KSRC



POSIDONIA 82 STAND A 605b

KUWAIT SHIPBUILDING & REPAIRYARD CO. (SAK)



If the Gulf is your destination give your ship in the hands of KSRC

OUR MAIN FACILITIES

- **Floating Dock:** 190 x 32 m for vessels up to 35,000 dwt, lifting capacity 14,000 tons. 2 cranes for max. 10 tons.
- **Shiplift:** 2000 tons rated lifting capacity platform dimensions 90.6x23.0m.
- **Computer-controlled store**
- **Transfer Yard:** added to the shiplift consisting of 7 repair or newbuilding bays.
- **Most modern equipped workshops** providing effective maintenance and repair facilities.



← KSRC expert engineering

→ KUWAIT is known as the heart of the Gulf.



KSRC

*The right repairyard in the right place
to keep your ship in action*

Representatives

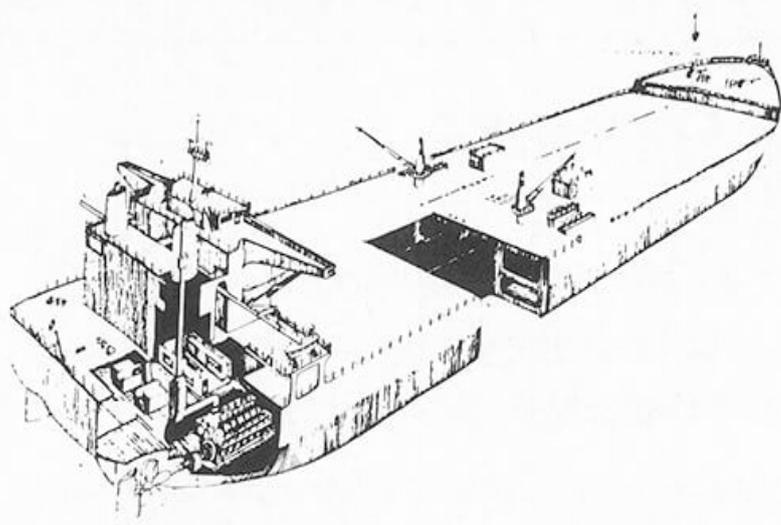


irmania trading and shipping inc.

1, CHAR. TRIKOUPI STR. - PIRAEUS (40) - GREECE.
TEL: 45.25.289 - TELEX: 213698 ARMA GR.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Νέο δεξαμενόπλοιο μικρού βυθίσματος



Η Ιαπωνική Μισοουμπόι έτελειοποίησε τα σχέδια και τις τεχνικές προδιαγραφές για την κατασκευή νέου δεξαμενοπλοίου με πολύ μικρό βύθισμα τό όποιον έλαβε τό χαρακτηριστικό όνομα USDV (Ultra Shallow Draft Vessel) και είναι μεταφορικής ικανότητας 105.200 τον. d.w. με βύθισμα μόνο 10 μέτρων.

Οι Ιάπωνες κατασκευαστές υποστηρίζουν ότι τό πλοίο αυτό μπορεί νά μεταφέρει κατά 2,5 φορές περισσότερο φορτίο του αντίστοιχου συμβατικού τάνκερ, προσφέροντας οικονομία μεταφοράς τής τάξεως του 30%, ενώ ταυτοχρόνως τό πολύ περιορισμένο βύθισμα επιτρέπει τήν πλεύση του σκάφους σέ λιμένες και θαλάσσιες περιοχές μικρού βυθίσματος.

Σημειώνεται γιά τήν εύχερη σύγκριση ότι τό μεγαλύτερο συμβατικό τάνκερ με βύθι-

σμα 10 μέτρων έχει τήν δυνατότητα μεταφοράς 42.000 τόννων.

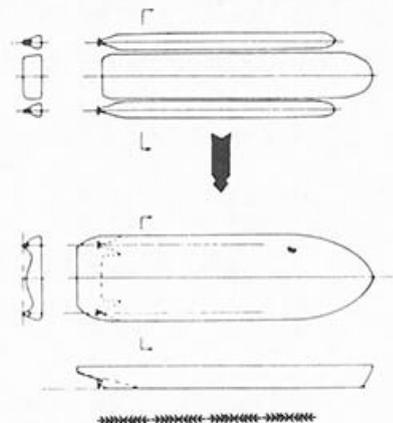
Τό νέο δεξαμενόπλοιο που απεικονίζεται στό σχεδιάγραμμα Νο. 1 προβλέπεται νά εφοδιασθεί με διπλό σύστημα προώσεως, με δύο άξονες και προπέλλες τοποθετούμενους πολύ κοντά στις έξωτερικές πλευρές τής πρύμης, ενώ γιά εύχερέστερους χειρισμούς του σκάφους τοποθετείται πωραία έλικα έλεγχομένου βήματος.

Παρά τό μεγάλο πλάτος του σκάφους, 64 μέτρα έναντι 36 μέτρων του αντίστοιχου δεξαμενοπλοίου με τό ίδιο βύθισμα, ή Μισοουμπόι επινόησε τήν τεχνική λύση κατασκευής δύο παραλλήλων στενού πλάτους σκαφών προσκολλημένων διαμήκως στό κέλυφος του κυρίως σκάφους, σχεδιάγραμμα Νο. 2, των οποίων τό σχήμα και ή τοποθέτηση κατά μήκος τής γάστρας έλαχιστοποιούν

τήν αντίσταση του ύδατος κατά τήν πλεύση.

Τά κύρια χαρακτηριστικά του νέου δεξαμενοπλοίου είναι τά ακόλουθα (παραπλευρώς αναφέρονται πρós σύγκριση τά κύρια χαρακτηριστικά ενός αντίστοιχου συμβατικού τάνκερ με τό αυτό βύθισμα):

	Τύπος USDV	Συμβατικό σκάφος
Μήκος όλικό	236,20 μ.	190,00 μ.
Μήκος μεταξύ καθέτων	230,00 μ.	180,00 μ.
Πλάτος	64,00 μ.	36,00 μ.
Ύψος		
Βύθισμα	10,00 μ.	10,00 μ.
Τόννοι Γκρός	54.000 τον.	24.600 τον.
Χωρητικότης	105.200 τ.δω	42.300 τ.δω
Υπηρεσιακή ταχ. έμφορτο	15 κόμβοι	14,6 κόμβοι
Υπηρεσιακή ταχ. υπό έρμα	15,4 κόμβοι	15,4 κόμβοι
Κατανάλωσις	70,5 τον/ήμ.	44,9 τον/ήμ.
Πλήρωμα	35 άτομα	35 άτομα
Κυρία Μηχανή	Μισοουμπόι Σουίτζερ	Μισοουμπόι MAN



NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ Ιαπωνίας και τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως
με προσεγγίσεις και εις έτέρους λιμένες Άπω Ανατολής.

Γενικοί Πράκτορες δι' όλην τήν Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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 ασφαλιστικήν κάλυψιν
τῶν ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τήν ασφαλιστικήν 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 ασφαλιστικῆς 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



ΒΕΛΓΙΟ

Ό στόλος του

Τήν 1 'Ιανουαρίου 1982 ό Βελγικός έμπορικός στόλος περιελάμβανε 106 πλοία συνολικού τοννάξ 1.980.086 τον. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 3.162.530 τον. d.w., παρουσιάζων έντός τής τελευταίας δεκαετίας αύξηση κατά 81,8%.

Ός πρός τήν συγκρότηση του στόλου σημειούται ότι σέ αριθμό πλοίων πρώτη έρχεται ή κατηγορία των φορτηγών με 35 μονάδες πάσης φύσεως (συμβατικά φορτηγά, ψυγεία, κοντέινερς, όχηματαγωγά κ.λπ.) συνολικού τοννάξ 384.256 τον. γκρός (474.920 τον. d.w.). Σέ χωρητικότητα όμως προηγείται ή κατηγορία των μπάλκ-κάρριερς με 25 μονάδες 835.572 τον. γκρός (1.676.756 τον. d.w.). Η κατηγορία των δεξαμενοπλοίων και ύγραεροφοριών περιλαμβάνει 14 μονάδες 420.671 τον. γκρός (670.403 τον. d.w.), ενώ ή κατηγορία των μικτών (πολυδύναμα) περιλαμβάνει 10 μονάδες 204.286 τον. γκρός (328.082 τον. d.w.).

Ός πρός τίς παραγγελίες ναυπηγήσεως νέων πλοίων έκ μέρους του βελγικού έφοπλισμού, αναφέρονται 21 σκάφη συνολικού τοννάξ 1.103.570 τ. γκρός. Τά κυριότερα έξ αυτών είναι 3 μικτά μπάλκερς των 134.000 τον. d.w. σέ 'Αγγλικά ναυπηγεία, 2 όμοια των 138.700 τον. d.w. στό ναυπηγείο Κόκεριλ και 1 όμοιο των 140.784 τον. d.w. στό ναυπηγείο Ούλσάν. Αναφέρεται επίσης 1 Παναμάξ των 75.000 τον. d.w. σέ βρετανικό ναυπηγείο και 2 κοντέινερς των 41.300 τον. d.w. στό ναυπηγεία Κόκεριλ.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Ό άγωγός τής 'Αλάσκας

Μετά από πενταετείς διαβουλεύσεις με τήν κυβέρνηση τής Ούάσιγκτον, τό σχέδιο κατασκευής του μεγαλύτερου ιδιωτικού άγωγού μήκους 4.800 μιλίων, πού θά ένώσει τίς πηγές φυσικού άερίου τής 'Αλάσκας, μέσω του Καναδά, με τίς ανατολικές και δυτικές άκτές των 'Ηνωμένων Πολιτειών, εισέρχεται στό στάδιο τής χρηματοδότησεως.

Τό συνολικό κόστος κατασκευής του άγωγού άνέρχεται σέ 25-27 δισεκατομμύρια δολάρια και συμμετέχουν οι τρεις μεγάλες πετρελαιοπαραγωγοί «'Εξxon», «'Αρκο» και «'Σόχιο» καθώς και 10 μικρότερες εταιρίες, ειδικευμένες στην μεταφορά φυσικών άερίων. 'Ηδη βολιδοσκοπήθηκαν τραπεζικοί κύκλοι στό Λονδίνο για τήν χρηματοδότηση του έργου με πιστώσεις ύψους 18 δισεκατομ. δολλαρίων έναντι των άποδεδειγμένων κοιτασμάτων άερίου 26 τρισεκατομμυρίων κυβικών ποδών.

Η.Π.Α.

'Εξαιρέσεις στό άκτοπλοϊκό πρόνόμιο

Παρτορικανός βουλευτής κατέθεσε σχέδιο νόμου με τό όποίο επιτρέπεται σέ Ξένα πλοία νά μεταφέρουν έπιβάτες μεταξύ Πόρτο-Ρίκο και άμερικανικής ήπειρου κατά παρέκκλιση του Jones Act ό όποιος έπιφυλάσσει τίς μεταξύ άμερικανικών λιμένων μεταφορές στό υπό άμερικανική σημαία πλοία.

Όμοιες έξαιρέσεις υπάρχουν σήμερα μόνο για τά Καναδέζικα πλοία, στό όποία έχει έπιτραπεί ή μεταφορά έπιβατών μεταξύ 'Αλάσκας και ΗΠΑ καθώς και ή διενέργεια μεταφορών μεταξύ Ρότσεστερ και 'Αλεξάντρια-μπέυ. Καί οι δύο αυτές παρεκκλίσεις ισχύουν μέχρις ότου άμερικανικά πλοία θά είναι σέ θέση νά εξασφαλίσουν τίς μεταφορές στις δύο άνωτέρω περιοχές.

ΙΑΠΩΝΙΑ

'Η ναυπηγική δραστηριότητα

Κατά τή διάρκεια των οικονομικών ετών 1981-1982 τά ιαπωνικά ναυπηγεία έναυπήγησαν ή θά ναυπηγήσουν συνολικώς 5 έκατομ. τόννων γκρός και κατά τή διάρκεια των δύο επομένων ετών 1983 και 1984 άλλα 4,5 έκατομ. τόννων γκρός.

Γιά πρώτη φορά έγινε σύσταση του ύπουργείου Μεταφορών για μία μετριοπαθή έμπορική πολιτική των ιαπωνικών ναυπηγείων με σκοπό τόν περιορισμό τής συμμετοχής τους στην παγκόσμια άγορά.

Κατά τά προσεχή έτη, οι σημαντικότερες παραγγελίες θά αναφέρονται στην άντικα-

τάσταση τάνκερς και μπάλκερς με μονάδες μικράς καταναλώσεως. Στά δεξαμενόπλοια δέν αναμένεται κύμα παραγγελιών για πολλά χρόνια και θά πρόκειται για έκσυγχρονισμό του σημερινού στόλου. Στόν τομέα των μπάλκερς τό ύφιστάμενο πλεόνασμα χωρητικότητας θά δημιουργήσει πτώση των παραγγελιών μέχρι τό 1984, ενώ μακροπρόθεσμα προβλέπεται κανονική αύξηση στό μέτρο πού ό άτμός — γαιάνθραξ θά αντικαθιστά τό πετρέλαιο στό ενεργειακό ίσοζύγιο των βιομηχανικών χωρών. 'Ιδιαίτερη άνάπτυξη γνώριζε ή ναυπήγηση έξειδικευμένων πλοίων, όπως των πλοίων μεταφοράς αυτοκινήτων και προϊόντων πετρελαίου. Τό γεγονός όμως τής μειώσεως εξαγωγών αυτοκινήτων και τής παγκοσμίου οικονομικής κρίσεως, προκάλεσε πτώση τής ζήτησεως τέτοιων τύπων ή όποία δέν προβλέπεται νά σταματήσει πρό του 1985.

Τό μεγαλύτερο μεταλλοφόρο

Παρεδόθη από τά ναυπηγεία τής Χιτάτι τό μεγαλύτερο μεταλλοφόρο σκάφος «Χιτάτσι Βέντιουρ», 267.889 τον. d.w., άνήκον στην εταιρία «Γουά Κουόνγκ» του Χόγκ Κόγκ.

Τό σκάφος τό όποίο είναι χρονοναυλωμένο για τήν έπόμενη δεκαετία για τήν μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος από τήν Βραζιλία πρός τήν Εύρώπη, είναι έφοδιασμένο με μηχανή Μπουρμιάστερ ισχύος 31.500 ίππων ή όποία προσδίδει στό πλοίο άνωτάτη ταχύτητα 16,6 κόμβων. 'Επίσης στό πλοίο έτοποθετήσαν τά μεγαλύτερα μέχρι σήμερα καλύμματα κυτών, έκαστον 30 μέτρων μήκους και 16 πλάτους, βάρους 156 τόννων, ενώ οι δύο άντλίες έρματος είναι οι με τήν μεγαλύτερα χωρητικότητα άντλήσεως 4.500 κυβ. μέτρων τήν ώρα, ώστε τό σκάφος νά δύναται νά προβαίνει σέ φόρτωση ή εκφόρτωση καθ' όλο τό 24ωρο, χωρίς κίνδυνο άπότομης κλίσεως.

ΙΤΑΛΙΑ

Προβληματικές έπιχειρήσεις

Μετά τόν όμιλο «'Λάουρο», όπου τά άμεσα χρέη άνέρχονται σέ 35 έκατομ. δολάρια παρουσιάσθηκαν σοβαρά προβλήματα και στην «'Ιτάλια Κροζιέρε 'Ιντερνασιονάλ» (ICI) τά 30% των μετοχών τής όποιας άνήκουν στό ιταλικό κράτος.

Μ Α Κ Η Σ Ζ Ε Ρ Β Ο Σ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

Εισαγωγαί — 'Εξαγωγαί

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

Ναυτιλιακαί 'Εργασίαι — Πρακτορεύσεις

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 97, ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφωνα: 4518.564, 4512.147 — Τέλεξ: 21 1679

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

Πληροφορίες από την Γένοβα αναφέρουν ότι μετά την Γενική Συνέλευση του 'Απριλίου εδόθη έντολη τοποθέτησης ειδικού κρατικού επιτρόπου για την εξέταση των βιβλίων και των προοπτικών λειτουργίας της επιχειρήσεως.

ΚΑΝΑΔΑΣ

Πετρέλαιο από την 'Αρκτική

Η «Ντόμ Πετρόλεουμ», η μεγαλύτερη ιδιωτική εταιρία έρευνών για την άντληση πετρελαίου στον Καναδά, ανακοίνωσε ότι σχεδιάζει την δημιουργία μιάς ναυπηγικής μονάδος στον Καναδά για την αποκλειστική κατασκευή δεξαμενοπλοίων προς μεταφορά πετρελαίου από τις πετρελαιοπηγές της στο Μπώφορτ της 'Αρκτικής.

Τά σκάφη θα έχουν χωρητικότητα περί τους 200.000 τον. d.w. και θα ναυπηγηθούν με προδιαγραφές ICE 10 για να είναι σε θέση να διαπλέουν καθόλο τό έτος την θαλάσσια περιοχή της 'Αρκτικής, όπου η πυκνότητα του πάγου φθάνει τά 10 πόδια.

Χωρίς ακόμη να έχει επιλεγεί η περιοχή όπου θα κατασκευασθεί ή νέα αυτή ναυπηγική μονάδα, κόστους κατασκευής περί τά 300 εκατομ. δολάρια Καναδά, ή εταιρία «Ντόμ Πετρόλεουμ» προγραμματίζει την ναυπήγηση μεταξύ 25 και 29 σκαφών εντός της επομένης εικοσαετίας που αποτελούν επένδυση της τάξεως των 9 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Χρηματοδοτικές πηγές του Καναδά εξέφρασαν τόν σκεπτικισμό τους σχετικά με την δυνατότητα χρηματοδότησεως του τεραστίου αυτού προγράμματος εν όψει της

πτώσεως της ζήτησεως πετρελαίου σε διεθνή κλίμακα.

ΚΙΝΑ

Αύξηση των ναυπηγήσεων

Σημαντική ή αύξηση στις ναυπηγήσεις πλοίων τά οποία προορίζονται για εξαγωγή σημειώνεται στην Κίνα όπου βάσει ύφιστάμενων συμβολαίων ναυπηγήσεως πλοίων κατασκευάζονται μπάκ κάρριερς 36.000 τον. d.w. φορητά μέχρι 17.600 τον. d.w. και κοντεϊνερόπλοια 12.300 τον. d.w.

'Αξιοσημείωτο είναι τό γεγονός, ότι ενώ μέχρι τό 1979 στην Κίνα είχε ναυπηγηθεί για εξαγωγή μόνον ένα φορητό πλοίο 10.000 τον. d.w., κατά την τελευταία τριετία παραδόθησαν 34 πλοία χωρητικότητας άνω των 10.000 τον. d.w. και συνολικού τοννάζ 900.000 τον. d.w.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

'Επιστροφή στον άνθρακα

Η χαμηλή τιμή του κάρβουνου στρέφει και τούς Βρετανούς ναυπηγούς και μηχανολόγους στην επινόηση τεχνικών μεθόδων χρησιμοποίησεως φθηνής ενέργειας για την πρόωση πλοίων.

Η Βρετανική «Μακώμπερ 'Εντζινιήρικ» ανακοίνωσε την τελειοποίηση ενός πλήρως αυτόματου συστήματος μεταφοράς του κάρβουνου με πεπιεσμένο άερα από την δεξαμενή μέχρι τις μηχανές μέσα από σωληνώσεις παρόμοιες με αυτές που χρησιμο-

ποιούνται σήμερα για τά υγρά καύσιμα.

Τό σύστημα που κατασκευάζει ή «Μακώμπερ» πήρε τό όνομα «Ντενσέβεγορ» και προσφέρει απλότητα στην χρήση και πλήρη αυτόματισμό. Κατά την χρήση, έκτονόυμενος άερας σπρώχνει μάζα κάρβουνου μέσα από τις σωληνώσεις προς τις μηχανές. Τό κάρβουνο προχωρεί με ταχύτητα περί τά πέντε μέτρα τό δευτερόλεπτο και ή μικρή αυτή ταχύτης επιτρέπει να χρησιμοποιηθούν άνθρακες με μεγάλο βαθμό ύγρασίας και σε μεγέθη μέχρι 30 χιλιοστά. 'Επίσης ή μικρή ταχύτης μεταφοράς μειώνει στο ελάχιστο τόν κίνδυνο έκρήξεων και τό γεγονός ότι τό σύστημα είναι τελείως κλειστό εξασφαλίζει καθαριότητα και εξουδετερώνει τούς κινδύνους πυρκαϊάς και ρυπάνσεως.

Οί λιμένες

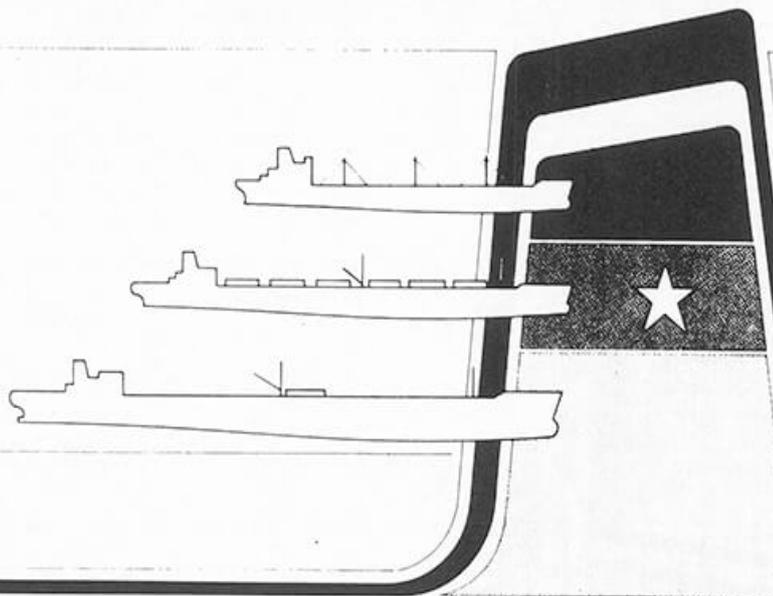
'Εκυκλοφόρησε πρόσφατα νέος κατάλογος με τίτλο «BTDB PORTS '82», στον οποίο περιγράφονται οι διευκολύνσεις και οι ύπηρεσίες, που προσφέρονται σε 19 βρεταννικούς λιμένες, κατά μήκος των ανατολικών, νοτίων και δυτικών άκτών από τόν κόλπο Χάμπερ μέχρι την Δυτική Σκωτία.

Οι παρεχόμενες ούσιώδεις πληροφορίες στις 112 σελίδες της έκδόσεως καλύπτουν θέματα ναυσιπλοίας, πλευρίσεως, ύφιστάμενου τεχνολογικού εξοπλισμού, οι δε περιγραφόμενοι 19 λιμένες διακινούν τό 30% του διά θαλάσσης έμπορίου της Βρεταννίας, ήτοι συνολικά φορτία 75 εκατομ. τόννων κατά τό 1981.

Αύξηση της παραγωγής πετρελαίου

Πρόσφατες εκτιμήσεις σχετικώς με την

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

παραγωγή πετρελαίου του Ήνωμένου Βασιλείου αναφέρουν ότι περί τα μέσα της δεκαετίας του '80 οι πετρελαιοπηγές της Βορείου Θαλάσσης θα παράγουν περί τα 2.600.000 βαρέλια την ημέρα έναντι της σημερινής ημερησίας παραγωγής των 1.900.000 βαρελίων.

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της πετρελαιοβιομηχανίας, στα μέσα της διανυόμενης δεκαετίας η παραγωγή πετρελαίου θα είναι κατά 50% μεγαλύτερη από τις συνολικές ανάγκες καταναλώσεως της χώρας.

Για το 1982 προβλέπεται μία συνολική παραγωγή 90-100 εκατομ. βαρελίων εκ των 20 εν ενεργεία πηγών άντλησεως στον Βρετανικό τομέα της Βορείου Θαλάσσης.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Έπιχορηγήσεις

Του λοιπού οι Νορβηγοί έφοπλιστάι οι όποιοι παραγγέλλουν πλοία σέ έθνικά ναυπηγεία θά λαμβάνουν την ίδια οικονομική βοήθεια πού παρέχεται μέχρι σήμερα στους Ξένους παραγγελείς. Μέχρι σήμερα οι Νορβηγοί έπαιρναν μόνο 10,6% επί της τιμής του πλοίου, ενώ οι Ξένοι έπαιρναν σχεδόν τά διπλάσια. Έξ άλλου οι Νορβηγοί έφοπλιστάι πού παραγγέλλουν τά πλοία τους στά ναυπηγεία της χώρας θά τυγχάνουν έπτώσεως του έπιτοκίου, κατά τι μικρότερης έκείνης πού χορηγείται στους Ξένους.

Άπεφασίσθη παράλληλως για πρώτη φορά η παροχή μειωμένου έπιτοκίου και στίς νορβηγικές εταιρίες πού θά παραγγείλουν πλωτά γεωτρύπανα.

Η συνολική δαπάνη της κρατικής βοήθειας θά φθάσει με τά άνωτέρω μέτρα τά 167 εκατομ. δολλαρίων τό χρόνο, σημειώουσα αύξηση κατά 50 εκατομ. δολλάρια.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Η πολιτική της «Νεντλούδ»

Παρά την ύφεση και τίς δυσμενείς προβλέψεις για τό 1982, η μεγαλύτερη ναυτιλια-

κή εταιρία της Όλλανδίας έχει προγραμματίσει την αύξηση κατά 60% του στόλου της σκαφών κοντείντερς μέσα στα έπόμενα δύο χρόνια, παραλαμβάνοντας τά Ξε κοντείνερόπλοια πού ναυπηγούνται ήδη.

Ταυτόχρονα η προσοχή της εταιρίας στρέφεται στην μείωση των πληρωμάτων από 22 σέ 18 άτομα με την εισαγωγή μεγαλύτερου βαθμού αυτόματισμού και την ανάλογη εκπαίδευση των Όλλανδών ναυτικών πού άπασχολεί άποκλειστικά η εταιρία.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Παραγωγή φυσικού άεριου

Στήν ιαπωνική εταιρία «Νίππον Κόκαν» άνετέθη από την «Άράμκο» η κατασκευή του νέου εργοστασίου παραγωγής φυσικού άεριου της Σαουδικής Άραβίας, προϋπολογισμού 242 εκατομ. δολλαρίων.

Η νέα μονάδα παραγωγής θά κατασκευασθεί άνατολικώς της πόλεως Άλ Τσουμπαϊλ και θά τροφοδοτείται με πετρέλαιο από την θαλάσσια πετρελαιοπηγή Μαρτζάν του Άραβικού Κόλπου, θά παραδοθεί δέ έτοιμη πρός λειτουργία τόν Ίανουάριο του 1985.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Η δύναμη του στόλου

Στό τέλος του πρώτου τριμήνου του έτους η σουηδική ναυτιλία άριθμούσε συνολικά 479 πλοία, 3.642.000 τον. γκρός. Κατά την περίοδο αυτή η δύναμη του στόλου μειώθηκε κατά πέντε σκάφη αλλά αύξήθηκε κατά 13.000 τον. γκρός με την έγγραφη στό σουηδικό νηολόγιο νέων πλοίων.

Οι εισαγωγές πετρελαίου

Κατά 20% μειωμένες οι εισαγωγές πετρελαίου στην χώρα κατά τό δίμηνο Ίανουαρίου-Φεβρουαρίου 1982 έναντι του διμήνου του 1981, ενώ αύξήθηκαν σημαντικά οι εισαγόμενες ποσότητες των παραγώ-

γων πετρελαίου. Κατά την ίδια περίοδο οι εισαγωγές πετρελαίου εκ της Βορείου Θαλάσσης αύξήθηκαν από 29 εις 45% και έκάλυψαν σχεδόν τό ήμισυ των αναγκών της χώρας σέ πετρέλαιο.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Οι παραγγελίες πλοίων

Στίς άρχές του χρόνου οι Φινλανδοί έφοπλιστάι είχαν υπό κατασκευή η υπό παραγγελία 10 πλοία 292.500 τον. d.w. Έξ αυτών 2 ρο-ρό των 12.000 τον. d.w. υπό ναυπήγηση στα ναυπηγεία Ράουμα — Ρεπόλα με παράδοση μέχρι τέλους του έτους, προοριζόμενα για τίς γραμμές της Μ. Βρετανίας. Στα ναυπηγεία Ρέντσμπουργκ ένα πλοίο ρο-ρό των 7.000 τον. d.w. για τή γραμμή Κόντινεντ. Έξ άλλου 3 πολλαπλής χρήσεως σκάφη των 37.000 τον. d.w. είναι παραγγελεμένα στην Ίαπωνία καθώς και ένα μπόλκερ των 48.000 τον. d.w. με παράδοση εντός του 1983. Τέλος στην Πολωνία έχουν παραγγείλει δύο μπόλκερς των 33.000 τον. d.w. και δύο μεταφοράς δασικών προϊόντων των 31.000 τον. d.w. με χρονολογία παραδόσεως εντός του 1983 και 1984 αντίστοιχως.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Ο μεγαλύτερος σταθμός κοντείνερ

Νέος σταθμός άποθηκέυσεως και διακινήσεως κοντείνερς θά κατασκευασθεί στό Χόγκ Κόγκ, προϋπολογισμού δαπάνης 270 εκατομ. δολλαρίων, από κονσόρτιουμ εταιριών της Άπω Άνατολής και της εταιρίας «Ση-Λάντ Όριεντ».

Η σχετική μελέτη προβλέπει την κατασκευή έπίπεδου σταθμού για 1.800 κοντείντερς με παράλληλη οικοδομή έξ όρόφων για την στέγαση γραφείων για την εύρυθμη λειτουργία του σταθμού, πού θά τεθεί σέ λειτουργία στίς άρχές του 1986.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12 Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, 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

Σέ τακτές προθεσμίες ή απόδοση του φόρου και χαρτοσήμου ναυτικών

Διευκρινίσεις για την παρακράτηση και απόδοση φόρου εισοδήματος και τελών χαρτοσήμου από άμοιβές που καταβάλλονται σε ναυτιλλομένου, όπως έχει καθοριστεί με τον τελευταίο φορολογικό νόμο 1249/82, έδωσε το υπουργείο Οικονομικών με την εγκύκλιο Ε. 5348/ πολ. 67/13.4.82:

Συγκεκριμένα στην εν λόγω εγκύκλιο αναφέρονται τα εξής:

«1. Με τις διατάξεις του Ν. 1249/1982 «Διαρρυθμίσεις στην άμεση και έμμεση φορολογία, μισθολογικά θέματα και άλλες διατάξεις» επέρχονται μεταβολές στον υπολογισμό και στον τρόπο απόδοσης του φόρου εισοδήματος που παρακρατείται κατά την καταβολή άμοιβών σε άξιωματικούς του εμπορικού ναυτικού, για τις υπηρεσίες που αυτοί παρέχουν σε πλοία.

2. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις διατάξεις της νέας περίπτωσης ε της παρ. 3 του άρθρου 43 του Ν.Δ. 3323/1955 ή όποια προστέθηκε με την παράγρ. 1 του άρθρου 56 του παραπάνω νόμου, ορίζεται ότι ο παρακρατούμενος φόρος υπολογίζεται, προκειμένου για τις άμοιβές των αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού, τις οποίες αυτοί δικαιούνται για τις υπηρεσίες που παρέχουν σε πλοία, με βάση τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 9 του παρόντος.

Σε περίπτωση που οι άμοιβές αυτών των δικαιούχων καταβάλλονται κατά ένα μέρος σε συνάλλαγμα και κατά τό υπόλοιπο σε δραχμές ή αφαίρεση είτε των σαράντα (40) λιρών Άγγλιας, ή του ισότιμου αυτών, αν η καταβολή των άμοιβών γίνεται σε διαφορετικό ξένο νόμισμα, είτε των χιλίων πεντακοσίων (1.500) δραχμών, για κάθε μήνα εργασίας, γίνεται κατ' έκλογή του δικαιούχου από τό συνολικό ποσό των μη-

νιαίων αποδοχών αυτού.

Υστερα από τό ανωτέρω ό φόρος και ή εισφορά ΟΓΑ στό φόρο, που αναλογούν στις άμοιβές των αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού που υπηρετούν σε πλοία, θά παρακρατούνται μειωμένα κατά 10% σύμφωνα με την παράγρ. 1 του άρθρου 14 του Ν. 12/1975, γιατί ή παρακράτηση αυτών των ποσών γίνεται με βάση τις διατάξεις του άρθρου 43 του Ν.Δ. 3323/1955.

3. Επίσης, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγρ. 3 του άρθρου 44 του Ν.Δ. 3323/1955, όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή της με την παράγρ. 3 του άρθρου 56 του Ν. 1249/1982, οι υπόχρεοι που παρακρατούν φόρο κατά την καταβολή άμοιβών σε άξιωματικούς του Έμπορικού Ναυτικού, οι όποιοι παρέχουν υπηρεσίες σε πλοία, θά αποδίνουν τό ποσά που παρακράτησαν με εξαμηνιαίες δηλώσεις, τις όποιες θά υποβάλλουν στό αρμόδιο Δημόσιο Ταμείο μέσα στό πρώτο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου, για τό ποσά φόρου που παρακράτησαν κατά τη διάρκεια του πρώτου ήμερολογιακού εξαμήνου κάθε χρόνου και μέσα στό πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου, για τό ποσά φόρου που παρακράτησαν κατά τη διάρκεια του δεύτερου ήμερολογιακού εξαμήνου κάθε χρόνου.

Γιά την καταβολή του φόρου που πρέπει νά παρακρατείται από τις κάθε είδους άμοιβές των αξιωματικών των εμπορικών πλοίων ευθύνονται αλληλέγγυα και άδιαίρετα βάσει του τίτλου που έχει αποκτηθεί έστω για έναν από τους υποχρέους, ό όποιος ισχύει και ως προς τους άλλους υποχρέους για τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την είσπραξη του φόρου:

α) όλοι οι κατά καιρούς πλοιοκτήτες,

για τό φόρο που όφείλεται πριν από την χρονολογία μεταβίβασης από αυτούς της κυριότητας του πλοίου, ως και οι διάδοχοί τους.

β) οι έφοπλιστές, για τό χρονικό διάστημα κατά τό όποιο είχαν την έκμετάλλευση του πλοίου.

γ) σε περίπτωση συμπλοιοκτησίας, κάθε συμπλοιοκτήτης ανάλογα με τό ποσοστό της εξ' άδαιρέτου συγκυριότητας του επί του πλοίου και οι διαχειριστές, για τό χρονικό διάστημα που είχαν τη διαχείριση του πλοίου, για όλόκληρο τό ποσό του φόρου.

δ) οι διευθυντές, διαχειριστές και γενικά οι εκπρόσωποι των κάθε είδους εταιριών ή επιχειρήσεων οι όποιες έκμεταλλεύονται πλοία, ό καθένας χωριστά για όλόκληρο τό ποσό του φόρου.

Γιά τον Οικονομικό Έφορο ως εκπρόσωποι των πλοιοκτητών θεωρούνται και οι πράκτορες ή πληρεξούσιοί τους στην Έλλάδα, οι όποιοι έχουν ευθύνη για τις υποχρεώσεις που άφορούν τό φόρο μισθωτών υπηρεσιών τις όποιες εκπροσωπούν, μόνον έφόσον έχουν αναλάβει την προσωπική ευθύνη για τις υποχρεώσεις αυτές και τότο αποδεικνύεται από σχετικό έγγραφο.

Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 19 του Ν. 27/75, εφαρμόζονται ανάλογα και για την καταβολή του φόρου αυτής της παραγράφου.

4. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου της παρούσας εφαρμόζονται για την απόδοση του φόρου που παρακρατείται από 1 Ιανουαρίου 1982 και μετά, κατά την καταβολή άμοιβών σε άξιωματικούς του εμπορικού ναυτικού που υπηρετούν σε πλοία. Συνεπώς, ό φόρος εισοδήματος οι τά τέλη χαρτοσήμου που αναλογούν στις κάθε είδους άμοιβές που καταβάλλονται στους ναυτιλλομένους από 1 Ιανουαρίου 1982 και μετά δε θ' αποδίδονται στό Δημόσιο Ταμείο μετά την έξόφληση του ναυτολογίου αλλά στις συγκεκριμένες ήμερομηνίες».

SERVAUX

Established in 1912 in Marseilles

Marine Assistance and Sales: Mr. E. A. CATSICALIS

DECK, ENGINE and CABIN STORES

SERVICING FOR RESCUE AND FIREFIGHTING EQUIPT

Subsidiary Companies in Nantes, Le Havre and Cannes

HEAD OFFICE: 173, Ch. Madrague - Ville
13002 MARSEILLE

Telex: 420385. Phone: (91) 58.70.16

Agents in Greece: UNITED MARITIME, A.N. BOURNAKIS Telex: 21 3359, Phone: 4514767 - 4137888

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

“Ολα τά θέματα της Ναυτιλίας στις συνομιλίες του Λονδίνου

Σύμφωνα με πληροφορίες από το Λονδίνο, κατά τις εκεί συνομιλίες του υπουργού Ναυτιλίας κ. Στ. Γιώτα, την Τετάρτη και την Πέμπτη, με την Έλληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας ετέθησαν όλα τα έκκρεμα προβλήματα της Ναυτιλίας και κυρίως της επανακτίσεως της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου.

Κατά τις ίδιες πληροφορίες — μέχρι το πρωί της Πέμπτης δεν είχε υπάρξει καμία σχετική ανακοίνωση — το θέμα της ανταγωνιστικότητας συνεδύασθη με την δυνατότητα προσλήψεως όμοιων άλλοδαπων ξένων πληρωμάτων ενώ παράλληλα παρεσχέθη εκ νέου στον κ. Γιώτα η διαβεβαίωση ότι ουδείς Έλληνας ναυτικός πρόκειται να

παραμείνει άνεργος.

Επίσης, ετέθη το θέμα των άπεργιών ώστε να εξευρεθεί ή πρέπουσα λύση και σύμφωνα με τα κρατούντα σε άλλες εκ παραδόσεως ναυτιλιακές χώρες.

Οι συνομιλίες διεξήχθησαν μέσα σε πνεύμα αλληλοκατανοήσεως και από αυτό συμπεραίνεται ότι μετά την επιστροφή του κ. Γιώτα στην Ελλάδα από το Άμστερνταμ όπου επρόκειτο να μεταβεί μετά το Λονδίνο θα επιταχυνθούν οι διαδικασίες για την υλοποίηση και την εξαγγελία των κυβερνητικών μέτρων γύρω από το θέμα της επανακτίσεως της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου.

‘Η Κίνα επιβάλλει φόρους στα ξένα πλοία

Το επίσημο Κινεζικό Πρακτορείο Ειδήσεων ανακοίνωσε στις 10 Μαΐου ότι το Υπουργείο Οικονομικών της Κίνας απέφασε την επιβολή φόρου εκ 5% επί των συνολικών εσόδων που πραγματοποιούν τα ξένα πλοία τα οποία μεταφέρουν επιβάτες και εμπορεύματα μεταξύ λιμένων της χώρας. Σε περίπτωση δέ που τα πραγματοποιούμενα έσοδα του πλοίου είναι λιγότερα των 2.780.000 δολαρίων για κάθε ταξίδι του πλοίου, τότε ο επιβαλλόμενος φόρος θα μειώνεται σε 4,02% επί του συνολικού ναύλου. Τέλος, άπεφασίσθη ότι σε περίπτωση καθυστέρησης πληρωμής της φορολογικής αυτής επιβαρύνσεως θα επιβάλλεται ρήτρα υπερημερίας εκ 0,5%.

Τά νέα φορολογικά μέτρα κατά της διεθνούς ναυτιλίας αποτελούν μέρος της νέας εισοδηματικής πολιτικής της Κινεζικής κυβέρνησεως άπέναντι στις ξένες επιχειρήσεις οι οποίες άρχίζουν να δραστηριοποιούνται στην Κίνα.

Τά έφετεινά «Ποσειδώνια»

Έρχεται στην Αθήνα για να παραστεί στις εκδηλώσεις της διεθνούς ναυτιλιακής εκθέσεως «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '82», ο Γάλλος ύπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας κ. LOUIS LE PENSEC. Ο Γάλλος ύπουργός είναι ένας άπό τους εκπροσώπους των ευρωπαϊκών κυβερνήσεων που θα παραστούν στα «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '82» και θα φθάσει στη χώρα μας στις 10 Ιουνίου. Πρός τιμή του Γάλλου ύπουργού

ζικού συστήματος και οικονομικών παραγόντων, τά τρέχοντα προβλήματα και οι προοπτικές της διεθνούς βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών.

Η Έκθεση «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '82» θα έγκαινισθεί στις 7 Ιουνίου και θα διαρκέσει μέχρι τις 12 του ίδιου μηνός. Ήδη άπό τις 10 Μαΐου άρχισαν στον μεγάλο έπιβατηγό Σταθμό του Άγίου Νικολάου, στον Πειραιά, όπου θα στεγασθούν τά «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» οι εργασίες διαμορφώσεως του κτιρίου αυτού του ΟΛΠ, σε έκθεσιακό χώρο για τις αύξημένες ανάγκες της μεγάλης ναυτιλιακής εκδηλώσεως. Οι εργασίες αυτές είναι άπαραίτητες γιατί τό έντυπωσιακό κατά τά άλλα, κτίριο του ΟΛΠ, στερείται της αναγκαίας ύποδομής, για τή στέγαση μίας τόσο μεγάλης Έκθέσεως.

‘Η Σύνοδος της ΟΥΝΚΤΑΝΤ

Έληξε στο τέλος Άπριλίου ή σύνοδος για τις σημαίες εύκολίας με πλήρη άποτυχία στο επίμαχο θέμα της συμμετοχής των άναπτυσσομένων χωρών στην διοίκηση, έπάνδρωση και ιδιοκτησία των πλοίων τά όποια νηολογούνται στα κράτη αυτά.

Ο Όμιλος Β των άνεπτυγμένων χωρών άρνήθηκε να δεχθεί ότι ύφίσταται γνήσιος δεσμός μεταξύ του πλοίου και του κράτους νηολογήσεως ενώ ο Όμιλος των 77 άναπτυσσομένων, τά κράτη της Άνατολικής Ευρώπης, ο Όμιλος Δ και ή Κίνα πιέζουν για την άποδοχή της λύσεως ύποχρεωτικής συμμετοχής σε σημαντικό ποσοστό στη σύμβαση του πληρώματος, διοίκηση ή συνδιοκτησία του πλοίου.

Άναμένονται ποικίλες παρασηνιακές πιέσεις και ένδεχομένως μπουκοτάζ κατά όρισμένων οκαφών τά όποια φέρουν σημαίες εύκολίας για να εύθυγραμμισθούν οι διαστάμενες άπόψεις κατά την έπομένη σύνοδο του Νοεμβρίου ενώ ή άπουσία των ‘Ηνωμένων Πολιτειών, της Λιβερίας και του Παναμά καθιστούν σαφές ότι οι μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις δεν είναι διατεθειμένες να παραχωρήσουν προνόμια ύποχρεωτικής διαρθρώσεως της συνθέσεως και του έπιτελείου διοικήσεως για την νηολόγηση των πλοίων τους στις ύπό άνάπτυξη χώρες.

Έπιγραμματική ήταν άλλωστε ή δήλωση του Διεθνούς Έμπορικού Έπιμελητηρίου ότι όποιαδήποτε παρέμβαση στο σημερινό καθεστώς έλευθερου συναγωνισμού της ναυτιλίας ύπό τάς σημαίες εύκολίας θα ήταν ένα κάρριο πλήγμα κατά του έλευθερου διεθνούς έμπορίου.

Καθελκύσεις

Καθελκύσθηκε εκ των ιαπωνικών ναυπηγείων «Ναϊκάι» τό μπάλκ κάρριερ «Άλικράτωρ» 16.300 τον. γκρός, τύπου «friendship» άνήκον στην εταιρία «Δαίδαλος Σίππινγκ» του κ. Γ. Δρακοπούλου.

ή γαλλική πρεσβεία θα δώσει δεξίωση στο Έθνικό περίπτερο της Γαλλίας που θα λειτουργεί εντός της Έκθέσεως.

Η παρουσία του κ. LOUIS LE PENSEC ύπογραμμίζει ιδιαίτερα τή σημασία που άποδίδει, μιά χώρα-μέλος της ΕΟΚ, με πρωταγωνιστικό ρόλο στις ευρωπαϊκές ύποθέσεις, στη ναυτιλιακή βαρύτητα της Ελλάδας στα πλαίσια της Κοινότητας.

Έφέτος στα «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» θα λάβουν μέρος πάνω άπό 600 εκθέτες άπό 46 χώρες, άναμένεται δέ να τά έπισκεφθούν 3.000 περίπου άνώτατα στελέχη (πρόεδροι, διευθυντές και σύμβουλοι) των μεγαλύτερων ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε όλο τον κόσμο.

Σημειώνεται άκόμη ότι στα πλαίσια των «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ» θα πραγματοποιηθεί και τό καθιερωμένο FORUM, κατά τή διάρκεια του όποιου έξετάζονται και συζητούνται μεταξύ των έπιφανέστερων εκπροσώπων της παγκοσμίου ναυτιλίας, του διεθνούς τραπε-

«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

Από τὰ ισπανικά ναυπηγεία «'Ασάνο» τού 'Ελ Φερρόλ κατελκύστηκε τὸ δεξαμενόπλοιο «'Όσσαν Κάπταν» 49.100 τόν. γκρός, τὸ ὁποῖο ἀνήκει στὴν λιβερικὴ ἐταιρία ἐλληνικῶν συμφερόντων «Πανατλάντικ Κάρυο Κάρριερς» τού κ. Τόμ Πάππας.

Μετονομασίες

Τὸ μπάκ κάρριερ «'Ιωάννης Μαρτίνος» 14.274 τόν. γκρός, τού 1977 μετονομάσθη «'Αἰγαῖον».

— Μετονομάσθη «'Αἰγίς» καὶ ὕψωσε τὴν παναμαϊκὴ σημαία τὸ φορτηγὸ «'Βέρνα» 4.364 τόν. γκρός, τού 1961.

— Τὰ φορτηγὰ «Κεφαλλόνια Γκλόρυ» 5.690 τόν. γκρός τού 1955, «Κεφαλλόνια Γκρέις» 3.825 τόν. γκρός, τού 1958, «Κεφαλλόνια Ντέστιν» 3.804 τόν. γκρός, τού 1959, «Κεφαλλόνια Σπίριτ» 3.993 τόν. γκρός τού 1958 καὶ «Κεφαλλόνια Στάρ» 4.039 τόν. γκρός, τού 1952 μετονομάσθησαν «'Ιόνιον Γκλόρυ, Γκρέις, Ντέστιν, Σπίριτ καὶ Στάρ» ἀντιστοίχως καὶ ὕψωσαν σημαία Μάλτας.

Τὰ συμβεβλημένα

Τὸν Μάρτιο υπεγράφησαν στὸ ΝΑΤ συμφωνίες ἀσφάλειας τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων μέ ξένες σημαίες:

— «Μαριάννα», παναμαϊκὸ, 19.393 τόν. γκρός, ἀπὸ 24.10.81, ἐκπρόσωπος κ. 'Ιωάν. Λάτσης.

— «'Οκτόνια Σάν», λιβερικὸ, 26.175 τόν. γκρός, ἀπὸ 10.12.81, ἐκπρόσωπος κ. Ραφ. Κουλούρης.

— «Μάουντ Πήλιον», λιβερικόν, 6.224 τόν. γκρός, ἀπὸ 30.11.81, ἐκπρόσωπος κ. 'Αριστ. Τζάνες.

— «Μαρμαρὰς», κυπριακὸ, 8.831 τόν. γκρός, ἀπὸ 30.12.81, ἐκπρόσωπος κ. 'Αριστ. Τζάνες.

— «Γκάλλαντ», λιβερικόν, 54.926 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.12.81, ἐκπρόσωπος κ. Βασ. Γλύκας.

— «Καλλίστρατος», κυπριακὸ, 4.226 τόν. γκρός, ἀπὸ 4.11.81, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Γκιόκας.

— «Σάννυ», κυπριακὸ, 12.001 τόν. γκρός, ἀπὸ 8.12.81, ἐκπρόσωπος κ. 'Αβρ. Σκαλόπουλος.

— «'Ακίνδυνος Κ.», παναμαϊκὸ, 9.565 τόν. γκρός, ἀπὸ 21.9.81, ἐκπρόσωπος κ. 'Αντ. Κανιαμῶς.

Παραλαβές καὶ παραδόσεις

Παρελήφθη, μετονομάσθη «'Ποσειδών» καὶ ὕψωσε τὴν κυανόλευκο τὸ ἀγορασθέν σουηδικὸ δεξαμενόπλοιο «Okturus» 17.941 τόν. γκρός, τού 1973.

— Σέ «'Ντανιέλ» μετονομάσθη τὸ ἀγορασθέν ἀργεντινὸ μπάκ κάρριερ «Gaucho Maieira» 27.074 τόν. γκρός τού 1966 καὶ ὕψωσε τὴν κυανόλευκο.

— Μετονομάσθη «'Μάννα» καὶ ὕψωσε τὴν ἐλληνικὴ σημαία τὸ ἀγορασθέν λιβερικόν δεξαμενόπλοιο «Sea Antwerp» 65.223 τόν. γκρός, τού 1970.

— Παρεδόθη τὸ πωληθέν μεταξὺ 'Ελλήνων δεξαμενόπλοιο «'Δέσποινα Μιχαλινού» 25.717 τόν. γκρός, τού 1962. Μετονομάσθη «'Θεοσκέπαστη».

— Παρελήφθη τὸ ἀγορασθέν ἀγγλικὸ ἐπιβατηγὸ ρό-ρό «Ulster Queen» 4.370 τόν. γκρός, τού 1967 καὶ μετονομάσθη «'Μέντ Ση». Ὑψωσε τὴν κυπριακὴ σημαία.

Οἱ διαλύσεις

Τὸ μικτὸ σκάφος «'Ανεμος» 23.325 τόν. γκρός, τού 1963 ἐπώληθη σέ διαλυτὸς τού Ταϊβάν.

— 'Ισπανοὶ διαλυτὸς ἠγόρασαν γύρω τῶν δολ. 74 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος τὸ δεξαμενόπλοιο «'Ζάκυνθος» 25.211 τόν. γκρός τού 1962.

— 'Επώληθη σέ διαλυτὸς τού Ταϊβάν τὸ δεξαμενόπλοιο «'Γεράνεια» 30.410 τόν. γκρός, τού 1963. Τιμὴ γύρω τῶν 114-155 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

— 'Επώληθησαν γύρω τῶν δολ. 100 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος σέ γερμανικὰ συμφέροντα τὰ φορτηγὰ «'Γκούντ Μάρινερ» καὶ «'Γκούντ Ναβιγκέιτορ» 8.805 τόν. γκρός, τού 1956.

— Τὸ φορτηγὸ «'Άγιος Γεράσιμος» 6.156 τόν. γκρός τού 1956 ἐπώληθη πρὸς διάλυση.

— Πρὸς διάλυση ἐπώληθη ἐπίσης τὸ φορτηγὸ «'Ντόλλυ» 4.887 τόν. γκρός, τού 1955.

— Τὸ φορτηγὸ «'Μάκης Κ.» 8.388 τόν. γκρός, τού 1958 ἐπώληθη πρὸς διάλυση.

— 'Επώληθη σέ ἰνδοῦς διαλυτὸς τὸ φορτηγὸ «'Ρουμπίνι» 2.606 τόν. γκρός, τού 1952.

'Αγοραπωλησίες

Τὸ ἀτμοκίνητο λιβερικόν δεξαμενόπλοιο «'Egmond» 109.693 τόν. γκρός, 240.270 τόν. d.w. τού 1974 ἀγοράστηκε γύρω τῶν 3,5 ἑκατομ. δολ. ἀριῶν.

'Επώληθη σέ χιλιανὰ συμφέροντα τὸ μπάκ κάρριερ «'Αϊλαντ 'Αρχων» 15.665 τόν. γκρός 25.175 τόν. d.w. τού 1971. Τιμὴ γύρω τῶν 5,5 ἑκατομ. δολ. ἀριῶν.

— 'Αντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 1,25 ἑκατομ. δολ. ἀριῶν ἀγοράστηκε τὸ δηζελοκίνητο ἰαπωνικὸ μπάκ κάρριερ «'Κογο Μαρυ» 10.099 τόν. γκρός, 16.538 τόν. d.w. τού 1968.

— Τὸ δηζελοκίνητο νοτιοκορεατικὸ μπάκ κάρριερ «'Gayong» 9.808 τόν. γκρός, 16.504 τόν. d.w. τού 1969 ἀγοράστηκε γύρω τῶν 3,1

ἑκατομ. δολ. ἀριῶν.

— 'Επώληθη σέ γερμανικὰ συμφέροντα καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγὸ «'Ασπύρ» 9.580 τόν. γκρός, τού 1960. Μετονομάσθη «'Ceylan Sailor».

— Τὸ φορτηγὸ «'Σιγκρί» 5.239 τόν. γκρός τού 1961 ἐπώληθη σέ παναμαϊκὰ συμφέροντα καὶ παρεδόθη. Μετονομάσθη «'Nobel».

— Τὸ νεότευκτο μπάκ κάρριερ «'Στέφανος Δ. Πατέρας» 30.650 τόν. γκρός, ἐπώληθη σέ ρουμανικὰ συμφέροντα καὶ παρεδόθη. Μετονομάσθη «'Buhusi».

— 'Επώληθη σέ παναμαϊκὰ συμφέροντα καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγὸ «'Τάρα» 7.399 τόν. γκρός, τού 1961. Μετονομάσθη «'Misha S. A-pity».

— Σέ τουρκικὰ συμφέροντα ἐπώληθη τὸ μπάκ κάρριερ «'Θεόφιλος» 9.371 τόν. γκρός, τού 1949.

— Παρ' 'Ελλήνων τού Λονδίνου ἀγοράστηκε τὸ μπάκ κάρριερ «'Ντηφάιντ» 19.968 τόν. γκρός, 37.474 τόν. d.w. τού 1960. Τιμὴ γύρω τῶν 1,40 ἑκατομ. δολ. ἀριῶν.

— 'Αγοράστηκε γύρω τῶν δολ. 1.750.000 τὸ δηζελοκίνητο λιβερικόν δεξαμενόπλοιο «'Jill» 45.430 τόν. γκρός, 97.286 τόν. d.w. τού 1966.

'Η μεταφορὰ προϊόντων στὴ Σ. 'Αραβία

'Ο ἐμπορικὸς ἀκόλουθος τῆς 'Ελλάδος στὴ Σ. 'Αραβία ἐγνωστοποίησε ὅτι σύμφωνα μέ πληροφωρία τού 'Όργανισμοῦ Λιμένων Σ. 'Αραβίας ὁ Κανονισμὸς πού ἀπαγορεύει ἀπὸ 24 Μαΐου 1982 τὴ μεταφορὰ τῶν πένε κατηγοριῶν προϊόντων σέ κοντέινερς ἀναφέρεται σέ κλειστὰ κοντέινερς, ἐνῶ ἐπιτρέπεται ἡ μεταφορὰ μορφῶν χάλυβος, ὑλικῶν οἰκοδομῶν, μεγάλων μηχανημάτων καὶ ἐξοπλισμοῦ καθὼς καὶ κάθε ἄλλου προϊόντος σέ κοντέινερς μέ ἀνοικτὴ ὄροφή (OPEN TOP CONTAINERS) ἢ μέ ἀνοικτὴ πλευρὰ (OPEN SIDED CONTAINERS) ἀρκεῖ νά εἶναι σέ παλέττες ἢ κατάλληλα συσκευασμένα ὥστε νά ἐπιτρέπουν τὴν ἐξυπηρέτησή τους μέ φόρ-κλιφτ.

'Η μεταφορὰ ξυλείας μέ κόντρα πλακέ ἀπαγορεύεται μέ κάθε εἶδους κοντέινερς.

'Επιτρέπεται ἡ μεταφορὰ ὑλικῶν οἰκοδομῶν / κατασκευῶν (συμπεριλαμβανομένων καὶ πλακῶν) καὶ σέ κλειστὰ κοντέινερς ἐφ' ὅσον εἶναι σέ παλέττες τῶν ὁποίων τὸ κατὰ μονάδα βάρος δέν ὑπερβαίνει τὰ 2.000 κιλά.

'Η μεταφορὰ αὐτοκινήτων ἐπιτρέπεται σέ ἀνοικτὰ κοντέινερς καὶ πρέπει νά ὑπάρχει τὸ κλειδί στὸ αὐτοκίνητο γιὰ νά ἐπιτρέψει τὴ μετακίνησή του προκειμένου νά ὑποστῆ ἐλεγχῶ.

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

Κάθε περίπτωση ή όποια θα άφορα κοντέινερ που δέν θά έχει σταλεί σύμφωνα μέ τούς Κανονισμούς αυτούς, θά εξετάζεται ξεχωριστά. Έπανάληψη μή τηρήσεως τών Κανονισμών αυτών θά έχει σάν αποτέλεσμα τήν έπιβολή ποινών.

Σύνοδος τών Δ.Σ. τής CITY BANK και CITY CORP στην Έλλάδα

Η έφετεινή σύνοδος τών Δ.Σ. τής CITY BANK και τής CITY CORP έπραγματοποιήθη στην Έλλάδα. Τά μέλη τών Δ.Σ. τών δύο μεγάλων άμερικανικών Τραπεζών άφίχθησαν τήν περασμένη Τετάρτη στην Αθήνα και άναχωρούν σήμερα. Κατά τήν διάρκεια τής παραμονής των στην Έλλάδα είχαν έπαφές και συνομιλίες μέ κυβερνητικούς, οικονομικούς και ναυτιλιακούς παράγοντες και τό βράδυ τής Πέμπτης εδόθη στόν «Αστέρα» μεγάλη δεξίωση στην όποία παρέστησαν γνωστοί οικονομικοί και ναυτιλιακοί παράγοντες.

Ο Άμερικανικός Νηογώνμων

Σημαντική αύξηση έμφανίζουν τά έγγραμμένα στόν Άμερικανικό Νηογώνμωνα πλοία τήν 1η Ιανουαρίου 1982, μέ 15.809 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 194.403.000 τόν. d.w., άνήκοντα σέ νηολόγια 85 κρατών.

Όπως εδήλωσε ό Πρόεδρος του ABS κ. Γουίλιαμ Τζόνστον, κατά τήν διάρκεια του 1981 ένεγράφησαν 843 νεοναυπήγητα πλοία χωρητικότητας 6.704.000 τόν. d.w. και 81 ύπάρχοντα 1.473.000 τόν. d.w., δύναμη που άποτελεί ρεκόρ από τό 1977.

Η Ένωση τών Δυτικο-εύρωπαϊών Ναυπηγοβιομηχάνων

Συνέρχεται στην Αθήνα τήν 9η Ιουνίου ή «Sebozine» ή όποια άποτελεί τό τμήμα τών έπισκευαστών πλοίων στην Ένωση τών Δυτικο-εύρωπαϊών Ναυπηγοβιομηχάνων (AWES) Στην σύσκεψη θά μετάσχουν και οι Έλληνες έπισκευαστές πλοίων, μέλη τής Ένώσεως τών Έλληνικών Ναυπηγικών Βιομηχανιών, ή όποια άποτελεί όργανικό μέλος τής «Sebozine» και θά εξετασθούν θέματα που άφορούν τόν κλάδο τών έπισκευών πλοίων.

Σημειώνεται ότι άπεφασίσθη ήδη ή έπομένη γενική συνέλευση τής Ένώσεως τών Δυτικο-εύρωπαϊών Ναυπηγοβιομηχάνων νά πραγματοποιηθεί στην Έλλάδα τόν Άπρίλιο του 1983.

Οι «Μπρίτις Σιμπιλντερς»

Τήν Τετάρτη 19 Μαΐου και ώρα 7.30 μ.μ. θά δοθεί στό Ξενοδοχείο «Ίντερκοντινένταλ» τών Αθηνών δεξίωση του ελληνικού γραφείου τών «Μπρίτις Σιμπιλντερς» μέ τήν ύ-

Νέο κοντεϊνερόπλοιο τής «Έλληνικής»



Στό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Άπριλίου έγιναν ή όνομασία και οι δοκιμές του δεύτερου κοντεϊνερόπλοιου τής «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» που ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία τής «Singapore Shipbuilding and Engineering» και έλαβε τό όνομα «Έλλένικ Άϊλαντ».

Τό σκάφος μεταφορικής ικανότητας 432 TEU θά αύξησει κατά 25% τίς δυνατότητες

παραλαβής φορτίων τής «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» στην γραμμή Ηνωμένου Βασιλείου — Βορείου Εύρώπης και Άνατολικής Μεσογείου εξυπηρετώντας τούς λιμένες Λονδίνου, Άμβούργου, Ρότερνταμ, Άμβέρσας, Βηρυτού, Λαττάκιας, Σμύρνης, Θεσσαλονίκης και Πειραιώς.

καιρία τής έναρξεως λειτουργίας στην Έλλάδα τμήματος Βιομηχανικών κατασκευών.

Ός γνωστόν τό γραφείο τών «Μπρίτις Σιμπιλντερς» του Πειραιώς άσχολείται μέ τήν διάθεση ανταλλακτικών και έξοπλισμών πλοίων και άρχίζει μία νέα δραστηριότητα στις βιομηχανικές κατασκευές τίς όποιες θά παρουσιάσει στους προσκεκλημένους στην εκδήλωση αυτή.

Συμφωνίες μέ τό Άλγέρι

Σύμφωνα μέ δημοσιογραφικές πληροφορίες, κατά τήν επίσημη έπίσκεψη του Πρωθυπουργού κ. Άνδρέα Παπανδρέου στό Άλγέρι διεξήχθησαν συζητήσεις για συμφωνίες έπισκευής και κατασκευής σκαφών στην Έλλάδα για λογαριασμό του Άλγερίου καθώς και για τή δημιουργία κοινών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων για άλιεία στα χωρικά ύδατα τής χώρας αυτής.

Ένδιαφέρον για ναυτιλιακή συνεργασία έπεδείχθη και από ίρανική έμπορική αντιπρο-

σωπεία ή όποια άφίχθη πρόσφατα στην Έλλάδα και είχε έπαφές και μέ τό ύπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας.

Τά πρόστιμα στην Άκτή Έλεφαντοστού

Έν όψει τής κατά τόν Μάιο συζητήσεως στα πλαίσια τής ΕΟΚ του θέματος τών έπιβαλλομένων προστίμων από τίς λιμενικές άρχές, τής Άκτής του Έλεφαντοστού, τό ΥΕΝ ζήτησε από τίς πλοιοκτήτριες εταιρίες στοιχεία και πληροφορίες για τυχόν ελληνικά πλοία που έθίγησαν από τά μέτρα αυτά.

Καταβάλλεται ή αύξηση στους συνταξιούχους

Οι συνταξιούχοι θά λάβουν μαζί μέ τήν σύνταξη του Ιουνίου και τήν αναδρομική αύξηση από 1.10.81. Ήδη οι έπιταγές εστάλησαν και όπως είναι γνωστό ή αύξηση που έχορηγήθη άνέρχεται σέ 18%.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

Τά θέματα τῶν ἑλληνικῶν λιμένων

Ζητήματα πού ἀφοροῦν τὰ ἑλληνικά λιμένα θά συζητηθοῦν στὰ πλαίσια τῆς συνόδου τῆς Ἐπιτροπῆς Μεταφορῶν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου ἢ ὁποία θά πραγματοποιηθεῖ στὴν Ἑλλάδα ἀπὸ 26-28 Μαΐου.

Ἐξ ἄλλου ἀντιπροσωπεῖα τοῦ ἰταλικοῦ Κοινοβουλίου ἢ ὁποία θά ἐπισκεφθεῖ τὴν Ἑλλάδα στὶς 21-22 Μαΐου, θά ἐνημερωθεῖ καὶ σέ θέματα ὀργανώσεως, λειτουργίας, σχεδιασμοῦ καὶ προγραμματισμοῦ ἔργων στὰ ἑλληνικά λιμένα.

Τὰ συμβούλια NAT - Ο.Ν.

Ὁ νόμος 1232 γιὰ τὴ δημόσια διοίκηση δὲν προβλέπει τὴν κατάργηση τῶν διοικητικῶν συμβουλίων τοῦ Οἴκου Ναυτῆ καὶ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμεῖου, ἀνακοίνωσε ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας κ. Γιώτας, ὁ ὁποῖος διευκρίνισε ὅτι τὰ ἐν λόγω Δ.Σ. παραμένουν. Πάντως εἶναι γεγονός ὅτι τὸ ΥΕΝ ἔχει ζητήσεις καὶ ἀπὸ τὶς ἐφοπλιστικές καὶ ἀπὸ τὶς ναυτεργατικές ὀργανώσεις νὰ ὑποδείξουν ἐκπροσώπους γιὰ τὸν διορισμὸ νέων μελῶν στὰ διοικητικά συμβούλια τοῦ NAT καὶ τοῦ Οἴκου Ναυτῆ.

Οἱ εἰσαγωγές εἰδῶν ἀπὸ ναυτικούς

Τὸ Ε' Τελωνεῖο Πειραιῶς, διευκρίνισε σὲ ναυτιλιακὴ ἑταιρεία ὅτι οἱ ναυτικοὶ πού ἀγοράζουν ἠλεκτρικά εἶδη ἀπὸ τὴ Σαουδική Ἀραβία καὶ ἄλλου στὸ ἐξωτερικό, πρέπει ἀπαιτητικῶς νὰ προσκομίζουν κατὰ τὸν τελωνισμό, τιμολόγιο ἀγορᾶς τοῦ ἐξωτερικοῦ, στὸ ὄνομά τους καὶ κατὰ τὴ διάρκειά πού εἶναι ναυτολογημένοι.

Τὰ φέρρου Βόλου - Συρίας

Νέα ἐξέλιξη ἐσημειώθη γύρω ἀπὸ τὸ θέμα τῶν φέρρου τῆς γραμμῆς Βόλου - Συρίας μετὰ τὴν ἀπαγόρευση διελεύσεως ἀπὸ τὸ συριακὸ ἔδαφος φορτηγῶν αὐτοκινήτων κατευθυνόμενων στὸ Ἰράκ. Ἀμέσως μόλις ἐγνωστοποιήθη ἡ ἀπαγόρευση αὐτὴ ἀπεφασίσθη ἡ ἐκτέλεση δρομολογίων πρὸς Ἀκαμπα ἀλλὰ ἐπειδὴ δὲν ὑπῆρξε ἀνταπόκριση τὰ δρομολόγια ἐματαιώθησαν καὶ τελικὰ τὸ φέρρου «Ἑλλάς» ἐναυλώθη bare boat ἀπὸ τὴν EUROPIAN LINE γιὰ δρομολόγια στὸ στενὸ τῆς Μάγχης. Τὸ σκάφος ἀφοῦ ἀντικατέστησε τὸ ἑλληνικὸ πλήρωμα (παρμένει μόνον ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ Α' μηχανικός) ἀπέπλευσε γιὰ τὴ Βρετανία ἐνῶ ταυτοχρόνως διεξήχθητο διαπραγματεύσεις γιὰ τὴ ναύλωση μὲ τὸν ἴδιο ὄρο καὶ τοῦ «Συρία». Ἡ ναύλωση τοῦ «Ἑλλάς» ἐγίνε γιὰ χρονικὸ διάστημα τριῶν μηνῶν ἀλλὰ ὑπάρχει καὶ ὁψίων γιὰ παράτασή της. Καὶ τὰ δύο σκάφη παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἀναγνωρίσθηκαν ὡς ἑλληνικά καὶ ἔχει προωθηθεῖ ἢ ἔχει ἐκδοθεῖ ἢ ἐγκριτική πράξη νηολογήσεώς τους ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία διατηροῦν τὴν Κυπριακὴ σημαία. Ἀρμόδιος ἐκπρόσωπος ἐδήλωσε ὅτι τὰ δύο σκάφη θά ὑψώσουν ὀπισωδῆποτε τὴν Ἑλληνικὴ σημαία μόλις τελειώσῃ ἡ ναύλωσή τους καὶ πε-

ρατωθεῖ ἀπὸ τὴν Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων ἢ ἐξέταση τῶν σχεδίων τους πού ἐζητήθησαν, ὅπως εἶπε ὁ ἐκπρόσωπος, λόγω τῆς προσφάτου ἐπιμηκύνσεώς τους.

Οἱ κατασκηνώσεις Οἴκου Ναυτοῦ

Κατὰ τὴν ἐφετεινὴ θερινὴ περίοδο θά φιλοξενηθοῦν στὶς παιδικὲς κατασκηνώσεις τοῦ Οἴκου Ναυτοῦ παιδιὰ τῶν ναυτικῶν (ἀγόρια καὶ κορίτσια) ἡλικίας ἀπὸ 7 μέχρι καὶ 14 χρόνων, δηλαδὴ αὐτὰ πού ἔχουν γεννηθεῖ κατὰ τὰ ἔτη 1969-1975).

Δικαίωμα συμμετοχῆς ἔχουν τὰ παιδιὰ τῶν ναυτικῶν πού δικαιούνται προστασία ἀπὸ τὸν Οἶκο Ναυτοῦ, καθὼς καὶ τῶν συνταξιούχων τοῦ NAT.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι πρέπει νὰ προσέρχονται μὲ τὰ παιδιὰ τους στὰ κεντρικὰ ἰατρεῖα τοῦ Οἴκου Ναυτοῦ (Τσαμαδοῦ καὶ Ὑψηλάντου) κάθε ἐργάσιμη ἡμέρα ἀπὸ τὶς 10 τὸ πρωὶ μέχρι 12 τὸ μεσημέρι μέχρι καὶ 15.6.82, προκειμένου τὰ παιδιὰ νὰ ἀπογραφοῦν καὶ νὰ ἐξετασθοῦν ὑγειονομικά.

Οἱ συνοδοὶ τῶν παιδιῶν πρέπει ἀπαραίτητα νὰ ἔχουν μαζί τους τὸ βιβλιᾶριο ἀσθενείας Ο.Ν., δύο φωτογραφίες γιὰ κάθε παιδί, πρόσφατης ἐκδόσεως καὶ κάρτα ἐμβολίων.

Ὁ χορὸς τοῦ GEAR CLUB

Μὲ πολὺ μεγάλη ἐπιτυχία ἐγίνε στὶς 24 Ἀπριλίου ὁ ἐφετεινὸς χορὸς τῶν μελῶν τοῦ GEAR CLUB, τῶν ἀποφοίτων δηλαδὴ μηχανικῶν τῆς Σχολῆς Ἀστροπύργου. Ἡ ὀργάνωση τοῦ χοροῦ πού ἐδόθη στὴν αἴθουσα «Ἀφροδίτη» τοῦ Ἀστέρου τῆς Γλυφάδας ἦταν ἄρτια ἀπὸ ὅλες τὶς ἀπόψεις καὶ γιὰ αὐτὸ ἀξίζει κάθε ἐπαινος στὸν δραστικὸ πρόεδρο τοῦ GEAR CLUB κ. Λάμπρο Καρβέλα καὶ τὰ μέλη τοῦ Δ.Σ. κ.κ. Στέλιο Κανάρη, Τζιμή Πρωτοψάλτη, Νίκο Ραφτόπουλο, Μπάμπη Καραπαναγιώτη, Λύση Καζάση, Ἀλέκο Παυλίδη, Παν. Κωστοῦρο, Μιχ. Ἀμπαδιανάκη καὶ Καλαμπόκα. Σημειώνεται ὅτι οἱ περισσότεροι ἀπόφοιτοι τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν τοῦ Ἀστροπύργου εἶναι σήμερα βασικά στελέχη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν περισσότερων ἠοηγωνιῶν.

Δεξίωση

Τὴν Δευτέρα 26 Ἀπριλίου ὁ Ὑποπρόεδρος τοῦ Παναμά στὸν Πειραιᾶ κ. Κων/νος Ματαράγκας ἔδωσε δεξίωση στὸν Ναυτικὸ Ὀμιλο πρὸς τιμὴ καὶ μὲ τὴν εὐκαιρία τῆς ἀφιέσεως τοῦ δρ. Eduardo Morgan Jr. πρώην ὑπουργοῦ Προεδρίας καὶ μέλους τοῦ Δικηγορικοῦ Συλλόγου τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμά. Στὴ δεξίωση παρέστησαν: Ἡ πρέσβυς τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμά κ. Μαρία Λάκας — Μπάχας, ἡ Γεν. Πρόξενος Παναμά Ἀθηνῶν κ. Ζαχ. Κωνσταντάκη, ὁ Γεν. Πρόξενος Παναμά Πειραιᾶ κ. Ἀλκιβ. Γκαρσία — Καστίγιου, ὁ Γραμματεὺς τοῦ Προξενείου Λιβερίας κ. Χρ. Στάθης, καθὼς καὶ μέγας ἀριθμὸς στελεχῶν τοῦ ναυτιλιακοῦ καὶ νομικοῦ κόσμου τῆς χώρας μας.

Προαγωγές

Ἐδημοσιεύθη τὸ Π.Δ. γιὰ τὴν προαγωγή τῶν πλοίαρχων κ.κ. Κ. Προκόπη καὶ Ἀλκ. Βαρελά σὲ ἀρχιπλοίαρχους. Ὁ κ. Προκόπης ἐτοποθετήθη ἐπιτελῆς στὴ Γενικὴ Διεύθυνση Προσωπικοῦ Πλοίων καὶ ὁ κ. Βαρελάς στὸ NAT. Ἐξ ἄλλου ὁ ἀρχιπλοίαρχος κ. Παν. Λυκούσης ἐτοποθετήθη ἐπιτελῆς στὴ Γενικὴ Διεύθυνση Πλοίων ἐνῶ ἐπιτελῆς στὴ Γενικὴ Διεύθυνση Διοικήσεως παραμένει ὁ ἀρχιπλοίαρχος κ. Χρ. Στεφανόπουλος.

Μὲ ἄλλο Π.Δ. προήχθησαν στὸ βαθμὸ τοῦ πλοίαρχου οἱ ἀντιπλοίαρχοι κ.κ. Γ. Σιέττας καὶ Γ. Δημητρακόπουλος.

ΕΝΩΣΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ψ Η Φ Ι Σ Μ Α

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων, συνελθὼν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ ἀειμνήστου Γεωργίου ΧΑΝΔΡΗ, πολλὰς ὑπηρεσίας προσεγκόντος εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἀπεφάσισε τὰ ἑξῆς:

α. Νὰ παρακολουθήσουν τὴν κηδεῖαν τοῦ τὰ μέλη τῆς Ἐνώσεως.

β. Νὰ ἐκφραστοῦν τὰ συλλυπητήρια τῆς Ἐνώσεως εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάνατος.

γ. Νὰ κατατεθεῖ στέφανος εἰς τὸν Τάφον του.

δ. Νὰ διατεθεῖ, εἰς μνήμην του, τὸ ποσὸν τῶν 10.000 δρχ., διὰ τὴν προστασίαν τοῦ ἐναλίου πλοῦτου.

Ἐν Πειραιεὶ τῆ 30/4/82

Ὁ Πρόεδρος
Α. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε τὸ πρῶτο τεύχος τοῦ 1982 τῆς Ε.Ν.Δ. τοῦ δικηγόρου κ. Ἰაკ. Σέρρη.

Τὸ τεύχος αὐτὸ περιέχει στὴν ἀρχὴ πολὺ ἐνδιαφέρουσα μελέτη γιὰ τὸ δικαίωμα παλιννοστήσεως, τοῦ γνωστοῦ ναυτικοῦ συγγραφέως τ. Ἐφέτου κ. Δ. Καμβύση.

Στὴ συνέχεια δημοσιεύονται 25 δικαστικὲς ἀποφάσεις γιὰ θέματα θαλάσσιας μεταφοράς, ναυτικῆς ἐργασίας, θαλασσίας ἀσφαλίσεως, συμπλοιοκτησίας καὶ διάφορα ἄλλα.

Τὸ τεύχος κλείνει μὲ τὴν καταχώριση τῆς πρόσφατης ναυτιλιακῆς νομοθεσίας.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μισοῦλη — Πειραιεὺς
Τηλ.: 4516.439

Ἐνοικιαζονται με πληρὴ κλιματισμον:

Τὸ Ἴσογειον Μ2 300 καὶ ὁ ἠμιόροφος Μ2 300

ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΚΗΦΙΣΙΑ

Στὸν καλύτερο δρόμο μὲ αἰωνόβια πλατάνια καὶ ἀριστοκρατικὴ παράδοση ΟΘΩΝΟΣ & ΔΙΟΝΥΣΟΥ (κοντὰ στὸ Μουσεῖο Γουλανδρῆ) πωλοῦνται διαμερίσματα ὑπὸ κατασκευὴν μεγάλων ἀξιώσεων.

Πληροφορίες: Ἀφοῖ Παπανικόλα, τηλ.: 6928480, 6929348.



Θαλάσσια άτυχήματα

Έβληθη από Τούρκους τό «Στέλλα Σολάρις»

Τό κρουαζιερόπλοιο «Στέλλα Σολάρις» ενώ πραγματοποιούσε προγραμματισμένο τουριστικό ταξίδι από την Κωνσταντινούπολη προς την Σμύρνη έβληθη από τρία αντιαεροπορικά βλήματα προερχόμενα από εκπαιδευτικά πυρά τουρκικών πυροβόλων έναντι του στόχου ρυμουλκούμενου από αεροπλάνο. Ζημιές δεν προεκήθησαν.

ΑΔΑΜΑΣ: Έπιθεωρήθηκε κατόπιν αιτήσεως των πλοιοκτητών στο Αϊόι στις 8 Μαΐου λόγω ζημιών στον καυστήρα και στα έσωτερικά της σιδηροκατασκευής.

ΑΙΓΙΣ (Παναμ.): Έπιθεωρήθηκε στο Άμβούργο μέσα στην δεξαμενή στις 10 Μαΐου με ζημιές στα πλευρικά ελάσματα από σφοδρή κακοκαιρία. Άνελήφθησαν μόνιμες επισκευές από τοπικό συνεργείο.

ΑΛΚΑΖΑΡ: Από Γδύνια για Λάγος με φορτίο τσιμέντου προσέκρουσε στα λόκς του Χολντενάου στο τέλος Άπριλίου και υπέστη ζημιές στην πρύμη. Έκτελέσθησαν προσωρινές επισκευές στο Κίελο και τό πλοίο ανέχωρσε στις 4 Μαΐου.

ΑΜΑΡ: Από Δυτ. Άφρική για την Χαλκίδα με φορτίο βαμβακόσπορου προσάραξε κοντά στην Αυλίδα στις 7 Μαΐου.

ΑΠΙΚΟ: Από Ροκατόκ για Νιγηρία με φορτίο τσιμέντου υπέστη έκρηξη στους χώρους ένδαιτήσεως στις 2 Μαΐου ή όποια έτραυμάτισε 3 μέλη του πληρώματος τά όποια μεταφέρθησαν με ελικόπτερο σε νοσοκομείο της Γερμανίας. Τό πλοίο έφθασε στο Άμβούργο στις 4 Μαΐου για έκτέλεση επισκευών

ΒΑΣΙΛΕΙΑ: Έπιθεωρήθηκε στην Βαλτιμόρηφ στο τέλος Άπριλίου με ζημιές στα ύφαλα και την προπέλλα λόγω προσκρούσεως σε πλωτό αντικείμενο. Άνελήφθησαν μόνιμες επισκευές.

ΒΕΡΟΝΑ (Κύπρ.): Από Ρουμανία για Έλ Ντζαζίρ με φορτίο τσιμέντου υπέστη ρήγμα στο μηχανοστάσιο και έγκατελείφθηκε από τό πλήρωμα του στις 27 Άπριλίου, ενώ τό πλοίο άργότερα ρυμουλκήθηκε στην Κορώνη.

ΕΒΑ: Προσάραξε στην είσοδο της Μομβάσα στις 10 Μαΐου πλήρες φορτίου. Τοπικά ναυαγοσωστικά ανέλαβαν την ανέλκυση του πού παρουσιάζεται δυσχερής.

ΚΑΡΙΒΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΤΖΙΑ (Παναμ.): Στο τέλος Άπριλίου ενώ έπλεε υπό έρμα άνοικτά της Σιγκαπούρης υπέστη έκτεταμένες ζημιές από πυρκαϊά. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε τό σκάφος και διεκπεραιώθηκε σω στην Πενάγκ ενώ τό σκάφος πού είχε μερικώς προσάραξει ανέλκυστηκε στις 5 Μαΐου και ρυμουλκήθηκε στη Σιγκαπούρη όπου θα έπιθεωρηθεί.

ΚΑΡΟΛΙΝ Π.: Έδεξαμενίσθη στη Γένοβα στις 4 Μαΐου λόγω διαρροής λαδιού από τόν άξονα πού θα έξαχθεί για νά διαπιστωθεί ή αιτία της διαρροής.

ΚΙΚΗ: Στη Μεσοήνα στις 6 Μαΐου με φορτίο 12.365 τόν. ζάχαρης με ζημιές από πυρκαϊά πού έξερράγη την προηγούμενη και κατέστρεψε 200 τόν. του φορτίου. Η έπιθεώρηση άποκάλυψε έκτεταμένες ζημιές στο μηχανοστάσιο του πλοίου.

ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΊΣΟΝ ΦΑΡΟΣ: Έπιθεωρήθηκε στο Έλ Ντζαζίρ στις 28 Άπριλίου με γενικό φορτίο λόγω έλασματοουργικών ζημιών

πού υπέστη από κακοκαιρία. Τό πλοίο έφθασε στον Πειραιά στις άρχές Μαΐου για έπισκευές.

ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.: Από Άμβέρσα για Μπαγκόκ έμφορτο έξέπεμψε σήμα κινδύνου στις 6 Μαΐου σε πλάτος 46° 46 βόρειο μήκος 06° 44 δυτικό λόγω εισροής ύδατος στο μηχανοστάσιο. Άργότερα τό σήμα κινδύνου άκυρώθηκε και άφού τό πλήρωμα έπισκεύασε προσωρινά τίς ζημιές τό πλοίο συνέχισε τό ταξίδι του

ΛΙΑ ΠΕΡΟ: Έζήτησε έπιθεώρηση στο Σετουμπάλ στις 28 Άπριλίου λόγω ζημίας στην κυρία μηχανή.

ΜΠΑΡΕΝΜΠΕΛΣ: Έφθασε στη Σκίνα στις 3 Μαΐου με έλασματοουργικές ζημιές λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής.

ΣΑΛΑΜΙΣ: Προσάραξε έξω από τίς Μεγάλες Λίμνες στις 28 Άπριλίου και ανέλκυστηκε χωρίς βοήθεια την ίδια ήμέρα, χωρίς νά υπάρχουν έμφανείς ζημιές στο πλοίο.

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κύπρ.): Από Καβάλα για Ρωσία με φορτίο σιτηρών προσάραξε στα Δαρδανέλια στις 1 Μαΐου. Άνελκυστηκε από τουρκικά ναυαγοσωστικά στις 6 Μαΐου χωρίς έμφανείς σοβαρές ζημιές.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Birgit» 2 μίλια έξω από την Βρέμη στις 28 Άπριλίου. Τό γερμανικό σκάφος βυθίστηκε ενώ τό ελληνικό υπέστη έλαφριές ζημιές και έφθασε στις 4 Μαΐου στο Κριστομπάλ.

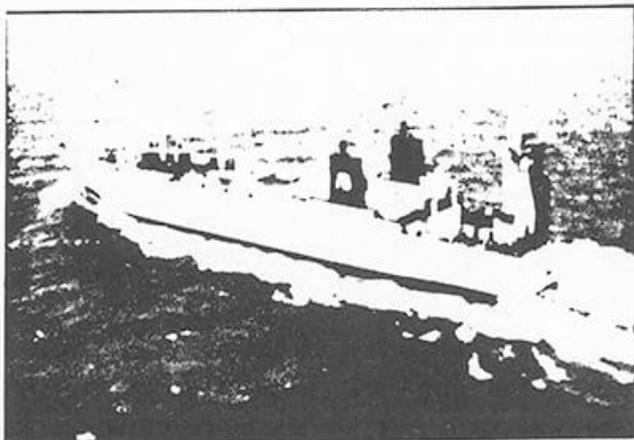
ΤΑΡΕΚ: Κατά την εκφόρτωση φορτίου φωσάτων στην Θεσσαλονίκη νωρίς τό πρωί στις 7 Μαΐου σημειώθηκε πυρκαϊά ή όποια τραυμάτισε θανάσιμα τόν φύλακα του φορτίου. Η πυρκαϊά σβήστηκε από ναυαγοσωστικά μετά 2 ώρες. Τό πλοίο προορίζετο για τό Λαύριο προς διάλυση.

ΤΑΤΑΙ ΣΗ: Από Αίγυπτο για την Μεγ. Βρετανία πλήρες φορτίου ανεφέρθη ως άκυβέρνητο στις 30 Άπριλίου άνοικτά της Πορτογαλίας. Τό πλοίο συνέχισε τό ταξίδι του για την Άλμέρια για έκτέλεση άναγκαίων έπισκευών.

ΤΕΛΑΜΩΝ: Έδεξαμενίσθη στη Μασσαλία στις 4 Μαΐου με ζημιές στα διπύθμενα. Άνελήφθησαν έπισκευές έντός της δεξαμενής οι όποιες θα συνεχισθούν και έν πλώ.

BROSTRÖMS

*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

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

Ἡ ναυλαγορά

Τὴν παρατηρηθεῖσα γενικὴ ἀπραξία τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ διαρρεῦσαν δεκαπενθήμερο, ἡ ὁποία, μετὰ τὴν ἐνθαρρυντικὴ ἀνόπουλα τοῦ Μαρτίου καὶ μέρους τοῦ Ἀπριλίου, φαίνεται δυστυχῶς νὰ ἐπονέριχται στὴν προηγούμενη καχεξία, ἤλθε νὰ ἐπιτείνει ἡ ὄργια τῆς Πρωτομαγιάς, πού σὲ πολλές χώρες γιορτάστηκε στὶς 3 Μαΐου καὶ ἡ γιορτὴ τῆς τελευταίας μέρας τῆς «χρυσῆς ἐβδομάδας» στὴν Ἰαπωνία καὶ Κορέα.

Ἀνὰ τὰ παραπάνω προσθέσουμε τὴν πολεμικὴ ἀτμόσφαιρα τοῦ Νότιου Ἀτλαντικοῦ, ἡ ὁποία, παρὰ τὰ ἀντιθέτως λεγόμενα, φαίνεται νὰ ἐπιφέρει μιά ἀξιόλογη ἀνοστολή στὶς φορτώσεις ἀπὸ τὴν Ἀργεντινὴ, σχηματίζουμε τὴν εἰκόνα δύο ἐβδομάδων, γιὰ τὴν ὁποία λίγα θὰ εἶχε κανεὶς νὰ σχολιάσει.

Ἰσως, τὸ πῶς σημαντικὸ νέο τῆς ὑπὸ ἐξέταση περιόδου εἶναι ἡ ἀναγγελία τῆς πωλήσεως 1,7 ἑκατομ. τόνων καναδικοῦ σίτου στὴν Κίνα. Ἔτσι, ἡ συνολικὴ ποσότητα πρὸς μεταφορὰ ἀπὸ τὸν Καναδὰ (κυρίως τὴν δυτικὴ ἀκτὴ) πρὸς τὴν Κίνα ἔφθασε τὰ 12 ἑκατομ. τόνων περίπου, μὲ ἐτήσιο ρυθμὸ 3,5 ἑκατομ. τόνων.

Εἰδησεις πού δὲν ἔχουν μέχρι στιγμῆς λάβει ἐπίσημο χαρακτῆρα, μιλοῦν γιὰ τὴν πώληση ἐνὸς ἀκόμη ἑκατομμυρίου τόνων σίτου ἀπὸ τὸν Καναδὰ πρὸς τὴν Σοβιετικὴ Ἐνωση. Ἡ ποσότητα δὲν εἶναι τόσο μεγάλη γιὰ νὰ ἔχει σοβαρὴς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς αὐτῆ καθ' ἑαυτὴ. Ἀποκτὸ ὅμως μιά ἐνδεικτικὴ σημασία ἂν ἐξηγηθεῖ σὰν μιά ἐμφαση τῆς πολιτικῆς βούλησης τῶν Καναδῶν νὰ διαθέσουν τὰ σιτηρὰ τους πρὸς τὴν ΕΣΣΔ ἢ καὶ σὰν μιά στροφὴ τῆς τελευταίας πρὸς ἐναλλακτικὰς πηγές, μετὰ ἀπὸ τὴν ἐκ τοῦ πολέμου ἀνωμολία στὴν Ἀργεντινὴ. Φαίνεται, ἐπίσης, ὅτι ἡ Σοβιετικὴ ὀργανωτικὴ δραστηριότητα αὐστραλιανοῦ σίτου ἐπιτείνεται, δίδοντας ἔτσι μιά κάποια ἐλπίδα ἀνακούφισης στὸν χειμαζόμενο Εἰρηνικὸ καὶ τὴν Ἄνω Ἀνατολή.

Ἀπὸ τὶς συνηθεῖς (χαρακτηριστικὰς) ναυλώσεις θὰ διακρίνομε τὸ κλεισίμο γιὰ 63.000 τόνους σιτηρῶν ἀπὸ τὸν Κόλπο στὸ Ρότερνταμ μὲ ναῦλο ἰσοδύναμο πρὸς δολ. 10/τόννο καὶ 10 ἡμέρες φορτοεκφόρτωση, ναύλωση πού δείχνει μιά μάλλον πτωτικὴ τάση. Ἡ τυπικὴ ναύλωση γιὰ 55.000 τόνους κάρβουνο ἀπὸ Χ. Ρόντες γιὰ Ἰαπωνία ἀπουσίασε ἀπὸ τὴν ὑπὸ ἐξέταση περίοδο.

Σταχυολογώντας ἀπὸ τὸν μικρὸ σχετικὸ ἀριθμὸ τῶν πραγματοποιηθεισῶν ναυλώσεων ἀναφέρουμε:

Σιτηρὰ:

- 70.000 τόν. σιτηρῶν, ἀπὸ Κόλπο γιὰ Ὀλλανδία, δολ. 10 μὲ 11 ἡμέρες, Μαΐο.
- 55.000 τόν. σιτηρῶν, ἀπὸ Κόλπο γιὰ Κόντινεντ, δολ. 12 μὲ 9,5 ἡμέρες, Μαΐο.
- 49.000 τόν. σιτηρῶν, ἀπὸ Κόλπο γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 20 φίο μὲ 10 ἡμέρες, Μαΐο.
- 20.000 τόν. σιτηρῶν, ἀπὸ Κόλπο γιὰ Δυτ. Μεξικὸ, δολ. 23, φίο. 4 ἡμ. / 1.000 τόν. Μαΐο.

Κάρβουνο:

- 77.000 τόν. ἀπὸ Βαλτιμόρη γιὰ Πόρτ Τάλμποτ, δολ. 8,75 μὲ 15.000/11.500 τόν., Μαΐο.
- 62.000 τόν., ἀπὸ Ν. Νιούς γιὰ Ὀλλανδία, δολ. 8,30, 3 ἡμέρες/15.000 τόν., Μαΐο.
- 50.000 τόν., ἀπὸ Χ. Ρόντες γιὰ Σκανδιναβία, δολ. 10 μὲ 15.000/6.000 τόν., (4 ἡμερὶς φορτώσεις γιὰ Ὀκτώβριο — Δεκέμβριο).
- 50.000 τόν., ἀπὸ GLADSTONE γιὰ ΚΑΟΗΣΙΟΥΝ, δολ. 10,60 φίο μὲ 20.000/30.000 τόν., Μαΐο.

Ἀπὸ Μ. Λίμνες:

- 16.400 τόν. σιτηρῶν μὲ συμπλ. Ἄγ. Λαυρέντιο μέχρι 25.000 τόν., δολ. 24 φίο. 5 ἡμέρες/5.000 τόν., Μαΐο.
- 11.000 τόν. σιτηρῶν ἀπὸ THUNDER BAY στὸ Ρότερνταμ, δολ. 297.000 μὲ 5 ἡμέρες, φίο. ἄμεση φόρτωση.

Ἄλλες Περιοχές:

- 17.000 τόν. σιτηρῶν, ἀπὸ Μπορντὸ γιὰ Ἑλλάδα, δολ. 16,50 φίο. 5.000/2.500 τόν., ἄμεση φόρτωση.
- 11.000 τόν. κριθῆς εἰς σάκκους, ἀπὸ LA PALLICE γιὰ Τζέντα, δολ. 25 φίο. 1.000/1.000 τόν., Μαΐο.
- 52.000 τόν. σιτηρῶν, ἀπὸ Β. Εἰρηνικὸ γιὰ Ν. Κορέα, δολ. 10,30 φίο. 9.000/6.500 τόν., Μαΐο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σχεδὸν ἀμετάβλητὴ ἡ ἀγορὰ, μὲ ἐλαφρὰ πτωτικὴ τάση, στὸν Ἀτλαντικὸ. Ὁ Εἰρηνικὸς ὑπὸ ἰσχυρὴ πίεση καὶ χαμηλὰ μισθώματα, ἐνῶ οἱ λοιπὲς περιοχὲς πρακτικὰ ἀνυπαρκτεῖς.

—SD14, ἀπὸ PORT ALFRED γιὰ Κίνα, Μαΐο, δολ. 4.750 ἡμερησίως.

— 14.100 τόν., ἀπὸ Ἀμβούργο γιὰ Κ. Ἀμερικὴ, Μαΐο, δολ. 5.000 ἡμερησίως.

τά ναυλωθέντα Ἑλληνικὰ πλοῖα

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΦΩΤΕΙΝΗ: Ἀμερικ. λιμένες Κόλπου ἢ Ἀτλαντικοῦ 30.000 τόν. γεννημάτων Κίνα δολ. 33,75, μὲ 4.000 τόν. γκράς φόρτωση, 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωση, Μαΐου 5-15.

ΝΕΟΤΗΣ: Μπουένος Ἄιρες 13-14.700 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλα, δολ. 30, μὲ 2.000 τόν. γκράς φόρτωση, 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωση, Ἀπριλίου 28 - Μαΐου 6.

ΜΠΡΙΖ (μικτὸ): Παυέρτο Ὀρντάζ 50.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Μπανιόλι, δολ. 9,85, φίο. Μαΐου 7-15.

ΕΛΠΙΣ: Μπουεναβεντούρα 12.000 τόν. ζάχαρη χύμα, Βενεζουέλα, δολ. 27, φίο. μὲ 1.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, ἐπιτομὴ φόρτωση.

— 25.300 τόν., ἀπὸ Γιβραλτάρ κυκλικὸ Λιμνῶν μὲ ἐπαναπαράδοση Ἀδριατικῆ, δολ. 5.800 ἡμ.

— 27.300 τόν., ἀπὸ Ἀγγλία γιὰ Δυτ. ἀκτὴ ΗΠΑ, δολ. 4.650 ἡμ., ἄμεση παράδοση.

— 29.800 τόν., ἀπὸ Βανκούβερ γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 4.650 ἡμ., πλέον δολ. 130.000.

— 59.300 τόν., ἀπὸ Κόλπο γιὰ Ἀδριατικῆ, δολ. 9.000 ἡμερησίως, πλέον δολ. 200.000.

(μετὰ ἀπὸ πλοῦ ὑπὸ ἔρμα ἀπὸ Ἄνω Ἀνατολή).

— 60.200 τόν., ἀπὸ Κόντινεντ κυκλικὸ Βραζιλίας, δολ. 8.300 ἡμερησίως.

— 64.300 τόν., ἀπὸ Ρότερνταμ κυκλικὸ Ἀτλαντικοῦ, δολ. 7.300 ἡμερησίως.

— 70.000 τόν., ἀπὸ Ἰαπωνία μὲσω Αὐστραλίας γιὰ Κόντινεντ, δολ. 4.000 ἡμερησίως.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ἡ αὐξησὴ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν φορτώσεων ἀπὸ KHARG ISLAND ἀναζωπύρωσε κάπως τὸ ἐνδιαφέρον γιὰ τὶς φορτώσεις τῆς περιοχῆς. Χωρὶς αὐτὸ νὰ σημαίνει οὐσιαστικὴ βελτίωση τῆς ἀγορᾶς, δημιουργεῖ ἕνα κάποιο τόνο ἀνακούφισης. Παράλληλα ἐξώθησε τοὺς ναυλοῦς σὲ ἐπίπεδο σταθερὰ ἀνώτερο τῶν τῆς τελευταίας περιόδου.

Τὴν στιγμὴ πού γράφονται αὐτὲς οἱ γραμμὲς μποροῦμε νὰ ποῦμε ὅτι οἱ μέσοι ναυλοῖ γιὰ VLCC κυμαίνονται ὡς ἀκολουθῶς (γιὰ 250.000 τόν.):

- Ἀπὸ Περσικὸ γιὰ Κόντινεντ WS 24
- Ἀπὸ Περσικὸ γιὰ Ἄνω Ἀνατολή WS 26
- Ἀπὸ Περσικὸ γιὰ Ἐρυθρὰ WS 27

Ἡ δυτικὴ Ἀφρική, μὲ σοβαρὴς αὐξομειώσεις κατὰ περίπτωσιν, δὲν ἐπιτρέπει μιά σωστὴ ἀξιολόγησιν. Στὸ χώρο τῆς Μεσογείου, τὰ καθαρὰ φορτὰ εἶχαν μιά ἀξιολογησὴ κίνησιν, σταθεροποιώντας τὸν ναῦλο τῶν WS 140 γιὰ 30.000 τόν. μέγεθος.

Ὁ μεγάλος ὅμως ἀριθμὸς τῶν διαθεσίμων πλοίων, τόσο στὴν Μεσόγειο ὅσο καὶ στὴν Καραϊβική, δὲν ἐπέτρεψε τὴν πραγματοποιησὴ σοβαρῶν κερδῶν στὴν ναυλαγορὰ.

ΙΖΑΜΠΕΛ (μ.): Ἀμερικ. λιμένες Κόλπου 63.000 τόν. γεννημάτων Ὀλλανδία, δολ. 10, φίο. Μαΐου 8-15.

ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.: Ἀμερικ. λιμένες Κόλπου 55.000 τόν. γεννημάτων Ἀμβούργο, δολ. 11,75, φίο. ἄρχας Μαΐου.

ΘΑΣΟΣ ΑΤΛΑΝΤ: Μεγ. Λίμνες 11.200 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλα, δολ. 35, φίο. μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωση, Μαΐος.

ΝΑΕΟΣ: Ἀμερικ. λιμένες Ἀτλαντικοῦ (βόρ. Χάιτερας) 14.000 τόν. γεννημάτων Ἀλγερία, δολ. 26,25 φίο. μὲ 3.500/500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 6-16.

ΠΙΝΤΑΡ: Ἀμερικ. λιμένες Ἀτλαντικοῦ (βόρειος Χάιτερας) 34.000 τόν. γεννημάτων Ἰαπωνία, δολ. 23, φίο. ἐπιτομὴ φόρτωση.

TAKIS N. CONTOGEOORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

TEL: 394.5612

394.3992

394.3891

394.3548

394.2129

PRIV.: T. contogeorgis 44.3059

E. Andresen 86.7115

CABLES: "TAKISHIP"

TELEX: 121529 — 18616 TAKIS AR

AV. CORRIENTES 538

BUENOS AIRES

ΑΥΤΟΝ (λιβ.): Χαμπτον Ροδς 55.000 τόν. γαλανθράκων. Ιαπωνία, δολ. 19. έλ. εκφόρτωτικων. Μαΐου 10-20.

ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ: Μπαϊ Κορω 26.000 τόν. γεννημάτων βορ. Ισπανία, λίρες 13. φίο. με 4.000 τόν. εκφόρτωση. Μαΐου 15-31
 ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Άμερικ. λιμένες Κόλπου 30.000-32.750 τόν. γεννημάτων Κωνσταντζα. δολ. 21. φίο. με 3.000 τόν. εκφόρτωση. Μαΐου 11-15.

ΒΟΜΑΡ: Άμερικ. λιμένες Κόλπου 21.000 τόν. γεννημάτων Μπαρντώ. δολ. 20. φίο. με 4.000 τόν. εκφόρτωση. Μαΐου 12-17.

ΑΠΟΛΛΩΝ (λιβ.): Άμερικ. λιμένες Κόλπου 49.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνία, δολ. 20 φίο. Μαΐου 20-26.

ΟΚΤΟΝΙΑ ΧΕΡΙΤΑΖ (λιβ.): Άμερικ. λιμένες Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων δυτ. άκτη Μεξικού δολ. 23. φίο. με 1.000 τόν. εκφόρτωση. Μαΐου 15-20

ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Θάντερ Μπαΐ 11.000 τόν. σ.ω. έλαιοσπόρων. Ρότερταμ δολ. 297.000 κατ' άποκατην. φίο ετοιμας φόρτωσις.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ: Άμερικ. λιμένες βορ. Ειρηνικού 24.000 τόν. γεννημάτων Χιλή, δολ. 18.50, φίο. με 3.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση. Μάιος.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (μικτό): Πόρτ Χέντλαντ 65.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Μπανιάκι, δολ. 8.70 φίο. με 15.000 τόν. εκφόρτωση. Μαΐου 1-8.

ΕΚΤΟΝ: Σιγκαπούρη 11.900 - 12.000 τόν. κριθής εις σάκκους Τζέδα, δολ. 20. φίο με 1.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση. Άπριλιου 27-30.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΚΕΧΡΕΑ: Άμβέρσα - Γάνδη, ρέντζ 20.000 τόν. κριθής εις σάκκους Τζέδα, δολ. 25. φίο με 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση. Μαΐου 1-15.

ΒΑΣΙΛΗΣ: Κόντινεντ 12.800 τόν. κριθής Άλγερία δολ. 19. φίο. με 4.000/500 τόν. φορτοεκφόρτωση. Άπριλιου 28 - Μαΐου 5.

ΦΙΛΘΕΗ: Άμβέρσα 11.000 τόν. κριθής εις σάκκους Τζέδα, δολ. 16.50, φίο. με 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση. Μαΐου

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΤΑΪΓΚΕΡ ΜΠΑΪΓΥ: Ρουέν 12.000 τόν. κριθής δυτ. Ιταλία, δολ. 12.50 φίο. 1-1, με 75 σόντες έξτρα, δια δεύτερο λιμένα εκφόρτώσεως, φίο με 4.000/2.100 τόν. φορτοεκφόρτωση, έτοιμη φόρτωση.

ΕΛΕΥΡΟΠΑ: Δομινικανική Δημοκρατία 14.250 τόν. ζαχαρώεις χύμα, άμερικ. λιμένες Κόλπου, δολ. 13.50, όψιών άμερικα. λιμένες Άτλαντικού, δολ. 15.50 φίο. με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, έτοιμη φόρτωση.

ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΡ: Δομινικανική Δημοκρατία 17.000 τόν. ζαχαρώεις χύμα, άμερικ. λιμένες Κόλπου, δολ. 16, όψιών άμερικ. λιμένες Άτλαντικού, δολ. 17, φίο. με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, έτοιμη φόρτωση.

ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ: Άνατολ. άκτη Γουατεμάλας 2.800 τόν. ζαχαρώεις άμερικ. λιμένες Κόλπου, δολ. 12.75, φίο με 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλος Άπριλιου.

ΚΛΕΙΩ Κ. (π.): Ρουέν. Καέν 8.000 τόν. κριθής Άγγλίας δολ. 19, φίο. με 3.000/300 τόν. φορτοεκφόρτωση. Μαΐου 5-12.

ΠΟΥΝΤΕΣ: Δομινικανική Δημοκρατία 14.000 τόν. ζαχαρώεις άμερικ. λιμένες Κόλπου, άκτης Άτλαντικού, δολ. 16 Κόλπο, δολ. 17, Άτλαντικό, φίο με 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, έτοιμη φόρτωση.

ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΡΤΕΡ: Πουέρτο Κορτές 6.000 τόν. ζαχαρώεις χύμα, άμερικ. λιμένες Κόλπου, δολ. 14 Κόλπο, δολ. 17 έάν Άτλαντικό, φίο με 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση. Άπριλιου 30 - Μαΐου 3.

ΜΠΡΑΒΟΑΛΤΟΝΑ (π.): Πουέρτο Κορτές 6.500 τόν. ζαχαρώεις χύμα, άμερικ. λιμένες Κόλπου, δολ. 14.50, έάν Άτλαντικό, δολ. 17,50, φίο με 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση. Μαΐου 2-5

ΠΟΣΕΙΔΩΝ: Ροσάκ 10.500 - 11.000 τόν. ζαχαρώεις εις σάκκους, Αίγυπτο, δολ. 28.50, φίο με 700/750 τόν. φορτοεκφόρτωση. Μαΐου 3-12.

ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ: Νότιο Άφρική 14.000 τόν. άραβοσίτου Ιαπωνία δολ. 19,30, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωση, 2.500 τόν. έλ. εκφόρτωση. Μαΐου 4-25.

ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ: Λά Παλις 11.000 τόν. κριθής εις σάκκους Τζέδα, δολ. 25, φίο με 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση. Μάιος.

ΜΕΛΠΟ Κ.: Κούβα 10.000 τόν. ζαχαρή σά σάκκους, Άλγερία, δολ. 50, φίο. με 550/500 τόν. φορτοεκφόρτωση. Μαΐου

10-15.
 ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΤΣ: Τζαμάικα και άμερικ. λιμένες Κόλπου 18.000 τόν. ολουμίνας Άγ. Λαυρεντίο πλέον 5.000 τόν. κωκ πετρελαίου, δολ. 11.25. 2-1. φίο. με 2.500 τόν. εκφόρτωση. Μαΐου 10-20.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Κίνα 17.500 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες δυτ. άκτης, W 145. Μαΐου 12.

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Άλγερία 24.000 τόν. καθαρά Ινδία W 147. Άπριλιου 27.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (λιβ): Περσικό Κόλπο 78.000 τόν. όψιών W 46/47. Άπριλιου 28.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΣ: Κέυον 60.000 τόν. μέρος φορτίου Ριγίεκα, W 120, άμεση φόρτωση.

ΑΣΤΡΕΑ: Σιρρί Άϊλιαντ 80.000 τόν. μέρος φορτίου. Μεσόγειο, W 50. Άπριλιου.

ΠΑΣΑΝΤΕΝΑ (λιβ.): Περσικό Κόλπο 90.000 τόν. μέρος φορτίου. Μεσόγειο, W 45, άμεση φόρτωση.

ΣΥΓΛΙΣ: Μπάνιας 25.000 τόν. Άγγλία. Κόντινεντ, W 150, όψιών Μεσόγειο W 160, Μαΐου 8.

ΜΕΣ ΠΑΡΑΝΤΙΣ: Σαιντ Κρουά 29.000 τόν. καθαρά, άμερικ. λιμένες άκτης Άτλαντικού, W 120, Μαΐου 1.

ΤΑΥΡΟΣ: Φρήφορτ 25.000 τόν. μέρος φορτίου νάφθα Πουέρτο Ρίκο, W 120, Μαΐου 1.

ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ: Σιγκαπούρη 28.000 τόν. καθαρά Τζακάρτα, Χόγκ Κόγκ, Ιαπωνία, W 142.5, όψιών Ταυλάνδη W 132.5, όψιών Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία W 130, Μαΐου 5.

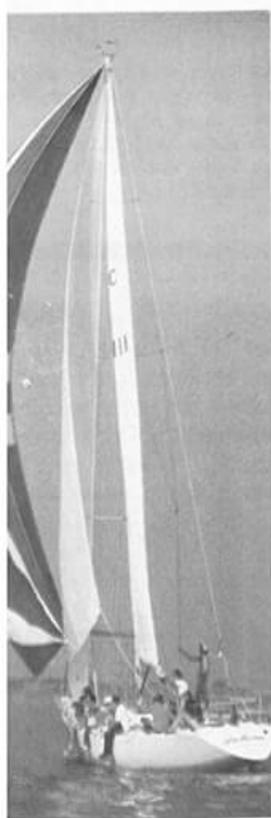
ΜΕΛΕΤΕΜΙ: Καραβαϊκή 35.000 τόν. άμερικ. λιμένες άκτης Άτλαντικού, Κόλπου, W 115, Μαΐου 8.

ΤΡΙΝΤΕΝΤ: Άνατολ. άκτη Μεξικού 65.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες άκτης Άτλαντικού, Κόλπου, W 55, Μαΐου 4

ΟΚΛΑΧΟΜΑ (λιβ.): Καραβαϊκή 30.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένες άκτης Άτλαντικού, W 142.5, Μαΐου 3.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Άνατολ. άκτη Μεξικού 52.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες Κόλπου, W 80, Μαΐου 5.

ΕΦΕΣΟΣ: Ινδονησία 72.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες άκτης Άτλαντικού, Κόλπου, Καραβαϊκή W 37.5, όψιών άμερικ. λιμένες δυτ. άκτης W 42.5, Μαΐου 10.



Ansa Greece



Ansa Yachting · Sachinis Group

MAIN OFFICES:
 SACHINIS GROUP - ANSA
 158, ALKIVIAΔΟΥ STR.
 P.O.Box 142 PIRAEUS, GREECE

AGENCY:
 SACHINIS GROUP - ANSA
 157 KARAISKOU STR
 P.O.Box 142 PIRAEUS, GREECE

TELEX 21-2307 ANSA GR.
 CABLES ANSA GR
 PHONES: 4515253 - 4128390

TELEX 21-1956 ANSA GR.
 CABLES ANSA GR.
 PHONES: 4170134 - 4177684

Yachts for Sale
Yachts for Charter



SALE & PURCHASE BROKERS
 OWNERS-OPERATORS-CHARTERING BROKERS-
 PORT AGENTS- REPRESENTATIVES

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ. Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. μέρος φορτίου. Κουϊνάνα, W 57.5. Μαΐου 4.

ΜΑΝΝΑ: Άκτοπλοϊκό Άγγλιας. Κόντινεντ 65-100.000 τόν. μέρος φορτίου. W 45. Μαΐου 5.

ΣΟΥΑΝ ΛΕΪΚ: Δανία 25.000 τόν. μέρος φορτίου. Δυτ. άκτή Άγγλιας, W 108.5. Μαΐου 7.

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Δυτ. Άφρική 63.000 τόν. μέρος φορτίου Άμερικ. λιμένες Κόλπου. W 67.5. όψιόν Άμερικ. λιμένος άκτής Άτλαντικού δι' Άγγλιας. Κόντινεντ W 70. Μαΐου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (λιβ.): Χάργκ Άϊλαντ 220.000 τόν. μέρος φορτίου. όψιόν. W 24.5. Μαΐου 8.

ΔΟΚΤΩΡ Δ.Κ. ΣΑΜΥ (μικτό λιβ.): Έρυθρά θάλασσα 73.000 τόν. μέρος φορτίου Άγγλιας. Κόντινεντ W 65. όψιόν Άμερικ. λιμένες Κόλπου διά Καραϊβική W 48 όψιόν Άμερικ. λιμένες άκτής Άτλαντικού W 51. Μαΐου 11.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Κάμιν 73.000 τόν. ανατολ. άκτή Ίνδίας W 42.5. Μαΐου 9.

ΚΑΝΑΡΗΣ: Ίσπανικούς λιμένες Μεσογείου 20.000 τόν. Ίταλια. W 162.5. άμση φόρτωση.

ΛΟΥΝΤΑ: Βάρ. Ίσπανία 30.000 τόν. μέρος φορτίου Άγγλιας Κόντινεντ W 110. όψιόν Άμερικ. λιμένες άκτής Άτλαντικού W 80. όψιόν Μεσόγειο W 115. Μαΐου 8.

ΚΗΦΕΥΣ: Λαβερά 25.000 τόν. μέρος φορτίου καθαρά. Δυτ. άκτή Ίνδίας W 145. όψιόν ανατολ. άκτή W 155. Μαΐου 13.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ: Δυτ. Άφρική 81.000 τόν. Σαιντ Κρουα. W 57.5. Μαΐου 13.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Έρυθρά θάλασσα 66.000 τόν. μέρος φορτίου Άμερικ. λιμένες Κόλπου. Καραϊβική W 56.25. Μαΐου 12.

ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ: Σούλλομ Βάε 65.000 τόν. μέρος φορτίου. Άμερικ. λιμένες Κόλπου. W 57.5. άμση φόρτωση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΛΙΚΗ Ι.Π.: 15.000 τόν. δ. w. (14 μιλ. 23-25 τόν. φιούελ διλ του 1970) παράδοση Κόντινεντ, έπαναπαράδοση ανατολ. Άφρική. τέλος Άπριλίου. Δολ. 4.800 ήμερησίως.

ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ: SD14 (του 1969) Δολ. 4.000 ήμερησίως παράδοση Δομινικανική Δημοκρατία έτοιμη, έπαναπαράδοση ΗΠΑ όψιόν Βενεζουέλα Δολ. 4.700.

ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ.: 13.315 τόν. δ. w. (12 1/2 μιλ. του 1957) παράδοση κατά την άφιξη εις πλοηγικό σταθμό Ρουέν, έπαναπαράδοση Δυτ. Άφρική, όψιόν ανατολ. Μεσόγειο, Μαΐου 5-16. Δολ. 3.700 ήμερησίως.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ: 16.883 τόν. δ. w. (747.000 κ. π. 14 μιλ. 22 τόν. φιούελ διλ του 1980) παράδοση Κέν Ουέστ διαπλέοντας, έπαναπαράδοση Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, μέσω Άμερικ. λιμένων Κόλπου. Δυτ. άκτής, Μαΐου 1-9, όψιόν ναυλωτών έτερον ταξίδι με έπαναπαράδοση Άμερικ. λιμένες Δυτ. άκτής. Βρεταν

Κολμβίας, Άμερικ. λιμένων Δυτ. άκτής νοτ. Άμερικης, (έξαιρουμένων νοτίου Καλλάο ή διαπλέοντας Καλλάο) Άμερικ. λιμένες Κόλπου, Άμερικ. λιμένες Άτλαντικού, Καραϊβική (συμπεριλαμβανομένης βορ. άκτής νοτίου Άμερικης αλλά έξαιρουμένων ανατολ. του Τρίνταντ, Ίσπανία - Σιγκαπούρη ρέιντζ (συμπεριλαμβανομένης Ίνδονησίας αλλά έξαιρουμένης Σουμάτρας) Δολ. 5.725 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων ύπερωρών.

ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.): 12.800 τόν. δ. w. (571.364 κ. π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ του 1961) παράδοση κατά την άφιξη εις πλοηγικό σταθμό Άμερικ. λιμένων Κόλπου, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη-Καράτι ρέιντζ, 70-80 ήμερών, ταξίδι, Μαΐου 1-12.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 58.855 τόν. δ. w. (2.638.275 κ. π. 14 1/2 μιλ. 39 τόν. φιούελ διλ και τόν. ντήζελ διλ του 1980) παράδοση Ίσπανία Μαΐου 13-28, έπαναπαράδοση Ίσπανία, ένα κυκλικό ταξίδι Ειρηνικού. Δολ. 6.500 ήμερησίως.

ΑΙΤΩΛΙΑ: 25.320 τόν. δ. w. (του 1971) παράδοση διαπλέοντας Γιβραλτάρ Μαΐου 5-12, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμένων, έπαναπαράδοση Άδριατική. Δολ. 5.800 ήμερησίως.

ΙΟΝΙΟΝ: 26.985 τόν. δ. w. (126.700 κ. π. 14 μιλ. 33-34 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ του 1970) παράδοση νότιο Κορέα άρχος Μαΐου, έπαναπαράδοση Ίνδία. Δολ. 5.500 ήμερησίως.

ΕΡΜΗΣ: 29.777 τόν. δ. w. (1.305.360 κ. π. 15 μιλ. 36-37 τόν. φιούελ διλ και 2 1/2 τόν. ντήζελ διλ του 1972) παράδοση Βαγκούβερ Μαΐου 14-11, έπαναπαράδοση Ίσπανία, Δολ. 4.650 ήμερησίως πλέον Δο. 130.000 Δωρών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.: 16.610 τόν. δ. w. (14 μιλ. 26 τόν. φιούελ διλ του 1962) παράδοση νότιο Κορέα Μαΐος, μέσω Ίσπανίας, έπαναπαράδοση Περσικό Κόλπο. Δολ. 4.250 ήμερησίως.

ΘΕΤΙΣ: 70.921 τόν. δ. w. (3.090.000 κ. π. 15 μιλ. 55 τόν. φιούελ διλ και 3 τόν. ντήζελ διλ του 1972) παράδοση νότιο Ίσπανία άμση, μέσω Αυστραλίας (γαιάνθρακες) έπαναπαράδοση Κόντινεντ Δολ. 4.000 ήμερησίως.

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΕΙΣ

Η πτώση των τιμών που ύπαγορεύει η σημερινή ναυλαγορά δημιουργεί μία σπάνια αξιολογής και μικρής ηλικίας χωρητικότητας στην αγορά των πωλήσεων. Το φαινόμενο έρμηνεύεται ικανοποιητικά, αν ληφθεί υπ' όψη ότι, κατά τεκμήριο, αυτά τὰ πλοία βρίσκονται στα χέρια ισχυρών και μεγάλων πλοιοκτητών, οι οποίοι δεν βλέπουν τό λόγο νά πουλήσουν με τίς έπικρατούσε τι-

μές. Έτσι, τόν ενδιαφέρον κυρίως περιορίζεται σε πλοία μιάς κάποιας ηλικίας, τὰ όποία διατίθενται σε εύλογα χαμηλές τιμές.

Από τήν άλλη πλευρά, παρά τό συνεχιζόμενο ενδιαφέρον για διάλυση, ένας αριθμός VLCC και μεγάλων γενικώς δεξαμενοπλοίων εξακολουθεί νά βρίσκει αγοραστές, βασικώς μεταξύ εκείνων που πιστεύουν ότι, με τίς παρούσες τιμές δεν έχουν τίποτε νά χάσουν. Πρόσφατη έπιβεβαίωση, η πώληση δύο VLCC, τό ένα 338.000 DWT του 1978 στα Δολ. 9,1 έκατομ, τό άλλο 240.000 DWT του 1974 στα Δολ. 3,5 έκατομ.

Τὰ STANDARD πλοία (FREEDOM, SD14) του 1968 πωλούνται τήν τιμή των Δολ. 2,5/2,7 έκατομ, ενώ ένα καλό δεκαπεντάρι του 1965 πραγματοποιεί κάτι γύρω στα Δολ. 1,5/1,6 έκατομμύρια.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ό ύπερβολικά μεγάλος όγκος των προσφάτων πωλήσεων έχει προφανώς δημιουργήσει στους διαλυτές πρόβλημα χώρου καθώς και πρόβλημα διάθεσης του σιδήρου. Όπως είναι φυσικό, τούτο δημιουργεί με τήν σειρά του πτωτικές τάσεις στις τιμές, οι όποιες για τό λιξάν δεκαπενθήμερο εμφαίνονται στις παρακάτω γραμμές:

Φορμόζα:

Γιά VLCC Δολ. 110

Δεξ/πλοία 10/20.000 τόν. Δολ. 115/120

Δεξ/νοπλοία μέχρι 10.000 τόν. Δολ. 105/110

Ξηρού φορτίου Δολ. 90/95

N. Κορέα:

VLCC Δολ. 105/110

Άλλα πλοία Δολ. 95/100

Πακιστάν:

Γιά όλους τούς τύπους Δολ. 85/100

Ίσπανία:

Δεξ/πλοία Δολ. 65/75

Ξηρού φορτίου Δολ. 55/60

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α. Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL · ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 1127/886

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

15th May 1982

WHERE WILL IT STOP?

The reduction in size of the Greek merchant fleet is now a fact and the question arises, where will it stop?

Total tonnage has now fallen below 50 million grt. and the number of ships has also dropped.

According to Ministry figures, the Greek fleet on March 31, consisted of 3,801 ships totalling 41,454,674 grt. compared with 3,935 ships totalling 41,611,865 grt. on the same date in 1981. The difference was caused by the registry of 254 ships grossing 4,085,960 tons from 1-4-81 to 31-3-82 and the transfer of 388 ships grossing 4,243,151 tons during the same period. Thus, in the space of one year, there was a reduction in gross tonnage. Taking into account foreign-flag ships insured with NAT (456 totalling 8,209,657 grt. on 31-3-82) the total Greek-owned fleet amounted on 31-3-82 to 4,257 ships grossing 49,664,331 tons.

It must be noted that there were further reductions in April when 6 ships totalling 63,306 grt. were registered and 8 ships totalling 170,141 grt. were transferred, i.e. a net reduction of 2 ships and 106,835 grt.

In addition to the fact that new purchases by Greek owners are being registered abroad and signs that Greek owners are trying to set up operational bases in the Far East, there are Greek-owned ships that are not insured with NAT, which are replacing Greek crews by foreigners, mainly Filipinos and Koreans.

It should be stressed that these developments have nothing to do with the change of government in Greece but have come about through circumstances that have forced Greek owners to take measures to ensure their survival. For this reason, it is imperative that measures are needed to maintain the competitiveness of Greek ships. Otherwise,

the consequences are liable to snowball into unmanageable proportions.

CHINA ANNOUNCES TAXES ON FOREIGN SHIPS

The official News Agency in Peking announced on May 19th that 5 per cent of the total revenue of each foreign ship from freight and passenger transport with in Chinese ports will be considered taxable income in China.

According to the News Agency report the Chinese Ministry of Finance announced this ruling as part of China's new Income Tax Law on foreign enterprises and clarified that in case a foreign ship produces revenue of less than 2.780.000 U.S. Dollars in each shipment, the tax burden would be 4.02% of the total revenue while a fine of 0.5% of the total tax payment will be imposed daily for overdue payments.

THE LAW OF THE SEA

At last, the text of the Law of the Sea has taken the form of an International Convention after a marathon of three conferences and eleven meetings (and a multitude of sub-meetings, committee meeting, sub-committee meetings, work groups, etc.) which have lasted almost ten whole years.

The new Convention has tried to lay down international rules of conduct in all matter concerning the sea. Thus, territorial waters, continental shelves, straits, economic zones, the exploitation of the ocean bed and many other subjects are legally regulated in the articles of the Convention.

Of the 151 member-nations of the U.N., 130 voted for the Law of the Sea, with 17 abstentions, of which 5 were EEC countries, and 4 voted against (the USA, Israel, Venezuela and Turkey).

It is still too early to comment on the

Law since the full text has not yet been published. It will take time. It must be noted, however, that at least 60 countries must vote for the final draft, to be presented in December at Caracas, before the Convention can come into effect.

THE UNCTAD MEETING

Unctad talks on flags of convenience ended in Geneva at the end of April with the developed nations and those of the Third World as far apart as ever.

Group B of the developed world has refused to accept a genuine link between ship and country of registry by having national participation on vital questions of manning, management and ownership.

Developing countries group of 77, together with Eastern European countries, group D and China are pushing for either a significant percentage or 50% of crews, management or ownership to the flag state nationals.

It is more than certain that it would take another inter-governmental meeting and a lot of pressure between now and the second meeting to start on November 8 to bridge the huge gaps between the participants.

Meanwhile the International Chamber of Commerce came out firmly against restrictions on shipping management, manning and finance saying that limiting flags of convenience would damage world trade.

EUROPEAN SHIPOWNERS

One after another, European owners are turning to foreign flags in order to survive, since their ships can no longer be competitive under their own national flags.

The example of West Germany is a case in point and now, the vice-

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

president of the Norwegian Shipowners' Association has declared that the Norwegian-owned fleet under foreign flags, which is 5% of the total at present, will be five times as large in the next five years.

They will turn to flags of convenience because, as protectionism increases, the Norwegians will have to maintain links with the countries which provide them with trade such as France, the U.S.A., Canada and the developing countries. It is therefore not only a case of avoiding the high costs of the Norwegian flag but also a case of protecting the future of Norwegian shipping which is particularly vulnerable to protectionist measures such as the Conference Code of Conduct, since 90% of the fleet is engaged in cross-trading.

THE VOICE OF THE EEC

Will the EEC speak with one voice in world bodies such as IMCO? And, if so, will this single voice exclude the expression of differing views on purely technical matters such as those that concern IMCO?

These questions have already been discussed by the EEC Commission which has expressed the view that IMCO, which concerns itself mainly with the safety of navigation on a world scale, is basically a technical body in which views can be freely expressed and where voting by group is not required. In cases where member-countries seek a common orientation on certain matters, there should be a prior discussion on them within the framework of the Commission. The adoption of a common, fixed position requires a degree of discipline among member-nations but should not reach a point where they cannot present various solutions to a specific problem being discussed by IMCO, or express differing views to the IMCO Council.

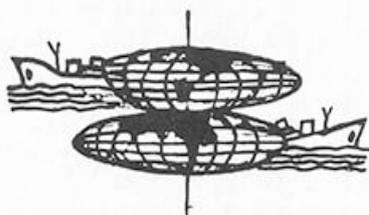
Nevertheless, in spite of the view that IMCO is a "technical" body, it regulates many matters today, such as bills of lading, pollution, the transport of dangerous cargoes, etc. which have a financial and political character at the same time. Moreover, it is clear that the whole matter of safety of navigation and protection of the environment has taken on a political character.

FLAGS OF CONVENIENCE

"The commercial neutrality of the shipping industry is fundamental to its healthy future", said Paul Slater, President of Oceanic Finance Corporation, speaking at a Lloyds of London Conference in Singapore.

Concerning the UNCTAD recent discussions in Geneva, the UNCTAD deliberations on the future of Open Registries reaching their final phase in Geneva this week. Slater said that the international shipping industry continues to be faced with growing political interference from numerous individual governments and, even more disturbingly, by international governmental bodies under the auspices of the United Nations. This interference ranges from unilateral cargo reservation by producer nations, through bilateral trade agreements in which shipping services are reserved exclusively for the fleets of the participants, to interference on a global scale where attempts are being made to regularise and regulate whole sectors of international trade on apportionment basis linked to the flag of a ship.

"It is vital to keep the shipping in-



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

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

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

dustry at sea", said Slater, "and away from the politics of the land".

THE FALKLANDS

Various events every now and then give us the opportunity to enrich our geographical knowledge by bringing to the forefront such places as the Seychelles, Antigua, the Golan Heights and the Cayman Islands. Now, after about 70 years, the Falklands are again in the spotlight. It was off these islands, in 1914, when a British fleet engaged a German squadron under Von Spee and sank 6 cruisers, including Von Spee, his two sons and 2,000 Germans.

The islands were discovered in 1593 by an Englishman, John Davis, but they were named in 1690 by Captain Strong, after the Paymaster-General Lord Falkland. In 1793 the French colonised the island with Malouin natives and called them the Malouines. After the British, Spaniards and Portuguese had occupied them at various times, the Argentines took them over in 1826 and called them the Malvinas. In 1831 they were kicked out by the Americans and in 1833 they were taken over by the British who have kept them ever since.

But what is important about them today is that with the modern means at our disposal, we have the dubious privilege of watching dramatic events, almost as soon as they take place, at the other end of the world and share the pain and sorrow of people as if they were close at hand.

THE CREW PROBLEM

In spite of the crisis and the fact that 350 Greek ships are laid up, Greek seamen are still hard to find.

And those who are available are either first-timers with little or no experience or fly-by-nights, like one person who, in the space of two years, had worked on a total of eleven ships. Officers are available but ships are not manned by officers alone. Has anyone thought of what is to happen when the crisis is over and the demand for Greek seamen becomes even greater than it is now? The answer of "when that blessed hour comes, we shall see what we can do", which is so typical in this country, should be avoided. No answer to the problem can ever be found unless it is studied beforehand and resolved.

MORE NEW SHIPS AT ABS

Figures recently released by the American Bureau of Shipping show a substantial increase last year of new-building classification and orders.

In 1981 ABS classed 843 new vessels of 6,704,000 d.w.t. as well as 81 existing vessels of 1,473,000 d.w.t.

After these additions, on January 1982 the fleet of vessels under ABS classification numbered 15,809 totalling 194,403,000 d.w.t. and representing 85 flags of registry.

NEW CONTAINER SHIP FOR "HELLENIC LINES"

Hellenic Lines Ltd. announced recently that the second containership built by the Singapore Shipbuilding and Engineering Ltd. and named "Hellenic Island" underwent sea trials in the Straits of Singapore during the second half of April.

The new vessel with 432 TEU capacity will provide a 25% increase in shipping capacity on Hellenic's UK-North Continent and Eastern Mediterranean Service calling at the ports of London, Hamburg, Rotterdam, Antwerp, Alexandria, Beirut, Latakia, Irmir, Thessaloniki and Piraeus.

Hellenic Lines is in the process of a vast modernization program, to which it has committed a sum of \$320 million. In a few short years, "Hellenic" will have been transformed from a major breakbulk carrier to a modern container/Ro-Ro operator, while still maintaining the flexibility of offering breakbulk service on certain trade routes.

WORLD'S LARGEST BULK CARRIER

The Hong Kong based shipping company Wah Kwong group recently took delivery of the ore carrier "Hitachi Venture" 267,889 dwt which was constructed at the Ariake shipyard of Hitachi Zosen.

The world's largest bulk carrier will be used mainly to transport iron ore from Brazil to Europe under a 10 year charter arrangement and features the world's largest hatch covers and ballast pumps. Each hatch cover is 30 meters in length, 15.84 meters in width and weight of 156 tons. The two sets of electrically driven ballast pumps have the largest capacity of its kind, each capable of pumping 4,500 cubic meters per hour and have been provided to permit 24 hour cargo handling per port and effective control of listing of the ship.

"Hitachi Venture" is powered by a B & W diesel engine with an output of 31,500 bhp offering a maximum speed of 16.6 knots and a fuel consumption of abt. 71 tons at the service speed of 14.3 knots.

TANKERS

According to the most reliable figures, the world tanker fleet operating at the end of 1981 totalled 303,973,619 dwt. At the end of the first half of 1982 the total tonnage had been reduced by about 3 million dwt. although the number of ships had increased by 8. New deliveries consisted of 85 ships of 4.7 million dwt. while those sold for scrap were also 85 but totalled 7.2 million dwt.

The order book, at the end of 1981 contained only 30 tankers of 13,576,900 dwt. while during the second half of the year which 8 were tankers, 22 products carriers and 8 chemical products carriers.

In terms of ownership, independent owners controlled 1,816 vessels of 180 million dwt. while the Greek flag accounted for 8.42% of world tanker tonnage and 33.5% of EEC tanker tonnage.

In the field of combined carriers the world fleet at the end of 1981 consisted of 390 vessels of 45 million dwt. while orders at the half-year term consisted of 5 OBO's totalling 370,000 dwt. out of total orders for 34 ships totalling 2,879,000 dwt.

Finally, the world fleet of LPG carriers amounted to 200 ships of 12 million cu.m. of which 62 were GNL's and 137 GPL's.

BRITISH SHIPBUILDERS IN GREECE

On the occasion of the launching of British Shipbuilders Engineering Division in Greece the greek office of the British Shipbuilders will hold a reception on Wednesday 19th May at 19.30 hours at the Atheneum Intercontinental Hotel.

The Reception will include a short presentation of the product and service range of the Engineering Division by Dr. P.A. Milne, Board Member for Engineering of British Shipbuilders.

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

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company



REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licencee of the British company



ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with



CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H.A. SPRINGER, W. Germany,
being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company



DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

 **NAFSI** S.A.

REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836. TELEX: 21 2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR. CABLE: "NAFSI" PIRAEUS - GREECE



Ἡ κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



τα. = ἀνεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = ἐφθάσε - δ. = δεξαμενοποιεῖν - μ. = μικτόν

ΑΒΑΝΣ	60	6646
ΑΒΑΞ	62	10405
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753
ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104616
ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	6017
ΑΓΑΘΗ Φ	61	13092
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	67	4106
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ	62	12243
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ III	57	1241
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9264
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	69	6074
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	7528

ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	59	8852
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	69	2988
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2276
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573

ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΔΩΝΙΣ Τ	71	9999
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576
ΑΘΑΝΙΑ	56	13555
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915
ΑΘΕΝ ΣΚΑ'Υ	56	7369
ΑΘΕΝ ΣΗ	61	5023
ΑΘΕΝ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ (δ.)	64	19695
ΑΘΗΝΑ	63	10170
ΑΘΗΝΑ	58	10662
ΑΘΗΝΑ	68	8905
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223
ΑΘΗΝΑ Κ	81	11980
ΑΘΗΝΑ Μ (δ.)	68	45678
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΑ'Ι'Σ	58	9892
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΩΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	69	10008
ΑΘΩΣ I	64	7997

ΑΙΑΣ	67	9457
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6387
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	72	11184
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ'Ι'Κ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498

ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΑΝΝΕΡ	69	9054
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'Ι'Ζ	72	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	69	9199
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΥΟΠ	71	11185
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΦ	69	9199
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9369
ΑΙΗΘΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΞ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ	67	2938
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15497
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΚΩΣ	56	3129
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6975
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ	66	40787

ΑΙ'ΡΗΝΣ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ	65	9223
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΕΚΣΤΑΖΥ	69	10182
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΛΑΝΤ	77	9083
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΖΕΛΛ	68	13633
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΛΥΡΙΚ	61	13299
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΣΑΞΕΣ	65	20119
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	63	6303
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	57	5-

ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ	59	9984
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	66	22260
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΗΣ Σ	57	6205
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΜΩΝ	71	15119
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΗΣ	68	25433
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'Μ	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΦ	68	24341
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286

ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΙΝ	59	8780
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΚΣΑΝ Ρ (δ.)	65	40043
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13212
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. III	67	2560
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I	65	1657
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575

δ. Κων/πολη 23/4	
α. Σουάιμα 27/4 δια Ινδία	
α. Βρέμη 27/4 δια Σαλάλα	
α. Κουβέιτ 22/4	
α. Θέουτα 2/4 δια Γκάλβεστον	
ε. Μπ. Άυρες 12/4	
ε. Γιοκοχάμα 15/4	
ε. Θέουτα 9/4	
ε. Σιγκαπούρη 12/4	
α. Σιγκαπούρη 20/4 δια Τζένταν	
α. Τσιμα 5/4	
ε. Σουάιμα 8/4	
ε. Λόγος 17/4	
ε. Σουάιμα 19/4	
α. Σιγκαπούρη 14/4 δια Τζακάρτα	
α. Ρότερταμ 26/4	
α. Άμβερσα 1/5 δια Νταμύ	
δ. Παναμά 26/3 δια Βενεζουέλα	
α. Γκέντ (Γάνδη) 8/4 δι' ΕΛ Τζαζάρ	
α. Άμβερσα 28/4 δια Κων/πολη	
ε. Τζέντα 19/4	
δ. Κων/πολη 14/4 δι' Ελλάδα	
δ. Σουζ 18/3	
ε. Γκάλβεστον 13/4	
δ. Π. Σαϊδ 19/4	
α. Ρότερταμ 3/5 δια Ντάρ ες Σαλάμ	
α. Μπ. Μπλάνκο 20/4	
ἀργεὶ στοῦ Ἀργουόλι	
α. Σπέτζια 13/4	
α. Ν. Υόρκη 19/3 δια Ἄρουμα	
α. Βενετία 25/4 δια Τρίπολι	
ε. Σ. Μαρία (Ισπανία) 21/4	
α. Ντουρεάλ 21/4 δια Ντουλούβ	
δ. Κων/πολη 21/4	
α. Ντιούμπαν 14/4 δια Μόντρεαλ	
δ. Δαρδανέλλια 1/4 δια Μουδιανιά	
ε. Σάν Ντιέγκο 27/4	
ε. Οζάκα 27/4	
α. Πειραιά 9/4 δια Θεσσαλονίκη	
δ. Κων/πολη 31/3 δια Κωνσταντζα	
δ. Γιβραλτάρ 3/4 δια ΗΠΑ	
δ. Κων/πολη 15/4 δι' Οδησό	
α. Ν. Ὀρλεάνη 7/4	

α. Χιούστον 31/3	
δ. Γιβραλτάρ 21/4 δια Σάν Χοσέ	
α. Ταόλλεστον 24/4 δια Χιούστον	
ε. Τάρανα 24/4	
ε. Σιγκαπούρη 26/4	
εἰς Λομπότ 27/12	
α. Βανκούβερ 13/4	
ε. Πειραιά 14/4	
δ. Κων/πολη 20/1	
ε. Κ. Τάουν 17/4 (ἐπισκευαί)	
α. Σάνος 1/5 δι' Ἄκαμα	
δ. Γιβραλτάρ 23/4 δια Ρωσία	
α. Βοκράτασοῦ 12/4 δια Χάντερσον	
ε. Ντώρμαν 26/4	
ὕπο παραλαβή	

ε. Ναπιέρ 16/4	
α. Κ. Τάουν 3/4 (ΕΠΩΡΛΗΘΗ)	
μετὰν. «NUEVA ESPERANZA»	
α. Παρανάγκουα 6/4	
α. Χόμπτον ρόδες 10/3	
δ. Κων/πολη 11/4 δια Βατούμ	
α. Κόμπε 20/4 δια Κάντα	
α. Λόγος 15/4	
μεσογειαικῆς μεταφορῆς	
ε. Νταμύ 17/4	
δ. Κων/πολη 12/4	
ε. Σεπετίμα Τέρμ. 20/3	
ε. Ἴντσόν 12/4	
ε. Ν. Ὀρλεάνη 23/4	
α. Τζένταν 27/4 δια Σπέτζια	
α. Σιγκαπούρη 7/3 δια Κασσιούγκ	
α. Ἄγ. Φραγκίσκο 18/4	
δ. Παναμά 19/4 δι' Ἴταλια	
δ. Παρανάγκουα 16/4 δια Ρότερταμ	
α. Νιούπορτ 10/4 δια Ντεμεράρα	
ἀργεὶ στοῦ Ἀστακό	
ε. Π. Χάρκουρτ 3/4	
α. Ρότερταμ 17/4 δια Σαβάννα	
α. Σιγκαπούρη 22/4 δια Τζένταν	
ε. Βανκούβερ 27/4	
α. Ν. Ὀρλεάνη 23/4	
ἀργεὶ στοῦ Ἀβόνα ἀπὸ 31/1/81	
δ. Παναμά 12/4	

ἀργεὶ στοῦ Ἑλευσίου	
ε. Βομβά 21/4	
ἀργεὶ στοῦ Ἑλευσίου	
ε. Πειραιά 20/4	
ε. Κων/πολη 18/4	
α. Πουέρτο Μπάριος 2/4	
α. Λ. Πάμας 25/4 δια Ἄλγκεθίρας	
α. Λ. Πάμας 23/4 δια Βαρκελώνη	
ε. Κων/πολη 21/4	
δ. Κων/πολη 2/4 δια Μ. Θάλασσα	
μεσογειαικῆς μεταφορῆς	
α. Γιουρφόρτ 27/3 δια Βέντσπιρ	
εἰς Βαλέτα 17/4	
δ. Π. Σαϊδ 26/4 δια Μεσσηνίο	

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Λιβερπούλ 24/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	δ. Κων/πολη 17/4 δια Κωνσταντζαν
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	α. Λ. "Αντζέλες 21/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	παρρησιάζομενο στην Έλευσινα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9206	ε. Ασούμ 4/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	α. Αύγουστα 15/4 δια Άλγερια
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΓΚΡΕ'ΙΤ (δ.)	73	152372	αργεί στην Έλευσινα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΕΜΜΟΥΣ	61	6264	α. Πειραιά 4/4 δια Βόλο
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	ε. Άμβέρσα 22/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΜΙΝΤ	61	5376	εις Άμπλακία (Σλαβ.) από 11/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	ε. "Μοτ Λόντον 26/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ	62	7704	ε. Θεσσαλονίκη 7/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΘ	61	7704	α. Λεμεσό 8/4
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	α. Σ. Άννα Μπαι 14/4 δια Κούβα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	α. Ρουέν 22/4 δι' Ίβραν
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	ε. Θεσσαλονίκη 26/1
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. Βαλτιμόρη 6/4 δια Ρωσία
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	δ. Κων/πολη 17/4 δια ΗΠΑ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Άμβούργο 24/4
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	α. Βρέμη 20/1
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9523	α. Λισαβόνα 26/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ	71	9564	α. Μάλτα 26/4 δια Βηρυτό
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	ε. Σφόξ 26/2 δια Πειραιά
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	ε. Ρουέν 27/4
ΑΛΙΚΗ	59	12996	αργεί στο Γαλαξίδι
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Άρζου 7/4
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΚΑ	66	4478	α. Ρότερνταμ 27/3 δια Κούβα
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	ε. Χόλντεν 29/4
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	δ. Ντόβερ 23/4 δια ΗΠΑ
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	α. Άγος 15/4 δια Γουόρρι
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Λά Γκουάιρα 12/4
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ε. Παρί Γκουαντάς 13/4
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Κ. Τάου 28/4 δια Ίαπωνία
ΑΛΚΟΡ	62	11434	δ. Π. Σαίθ 1/4 δια Μεσόγειο
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Ρότερνταμ 23/4 δια ΗΠΑ
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Λ. "Αντζέλες 15/2 δια Σαγκάι
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Σουέξ 27/4
ΑΛΚΥΩΝ	64	6274	α. Βαρκελώνη 16/3 δια Τριπολη
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Κόμπε 23/4 δια Χίμπι
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Μαδέιρα 23/4
ΑΛΜΑΖ	65	10484	α. Χιρόσιμα 21/3 δια Σ. Χουάν
ΑΛΜΑΡ	69	10373	δ. Κων/πολη 23/3 δια Μπουργκός
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	15716	δ. Σκώ 23/4 δια Ρίγα
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	58	4037	α. Λ. Παλλίς 22/4 δια Τζένταν
ΑΛΜΠΑΦΟΡΟΣ	69	11198	α. Καζαμπλάνκα 18/4 δια Π. Καμπέλο
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1426	εις Μπαλμπόα από 14/3/80
ΑΛΜΠΙΣ	55	8149	ε. Κων/πολη 28/4
ΑΛΝΤΑ	66	2562	α. Άμβέρσα 8/4 δια Π. Χάρκουρτ
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	ε. Βρέμη 3/4
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Μασουγκανού 29/4 δια Τόκιο
ΑΛΦΑ	62	4722	ε. Αύγουστα 28/4
ΑΛΦΑ	71	1571	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	α. Κόρπους Κρίσι 12/4
ΑΛΦΙΤΟ	63	15929	ε. Ντουαρούβ 15/4
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Τόρανα 29/4 δια Άμβέρσα
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Άλεξάνδρεια 23/4
ΑΜΑΛΙΑ	58	8574	αργεί εις Πειραιά από 20/10
ΑΜΑΛΙΑ ΙΙ	67	51644	α. Βρέμη 29/4 δι' ΗΠΑ
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	α. Φόρτ ντε Φράνς 24/4
ΑΜΑΡ	60	4735	α. Λ. Πάλμας 29/4
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Ντουμπάι 4/5
ΑΜΓΙΣ ΚΑΤΑΣΥΡΤΗ	71	5895	α. Θέουτα 17/4 δια Χάμπτον ρόδε
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Τζένταν 25/4 δια Μ. Καμπούς
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Λ. "Αντζέλες 3/5
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	α. Ίντσόν 20/4 δι' Ίαπωνία
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	α. Χάμπτον ρόδε 22/4 δια Άλβανία
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. Καράτσι 2/5
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	α. Καζαμπλάνκα 25/4 δια Άλβανία
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Κ. Τάου 8/4
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Δουβλίνο 30/4
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	ε. Τζιμπουτί 13/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	δ. Γιβραλτάρ 20/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ε. Σπαλάτο 30/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348	α. Σιάττλ 30/4 δια Ίαπωνία
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Π. Σουδάν 5/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	α. Τεργέστη 29/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Μπαμόντ 17/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	ε. Π. Κελάγκ 29/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Γκάλβεστον 20/4 δια Λαμπουσαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	α. Κολούμπια 10/4 δια Φιλιππίνες
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Χάβρη 30/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	α. Σαβόνα 30/3 δια Γιβραλτάρ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Παναμά 12/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	α. Τζένταν 29/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Σιγκαπούρη 17/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Άμβούργο 4/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Μπελαβόν 954
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΗΠ (δ.)	64	35333	ε. Γένοβα 1/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Μιλνερ Μπαι 1/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Ρίο Γράντε 25/4 δια Ροστόκ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Π. Σαίθ 3/5 δι' "Ειβονιασού
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. Σάντος 3/5
ΑΝΑΣΑΓΟΡΑΣ	68	9416	ε. Σάντος 30/4
ΑΝΑΣΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Βομβάη 7/4 δια Σιγκαπούρη
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Πειραιά 5/4 δι' ΗΠΑ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	α. Άμπιτζάν 27/3 δια Ντουάλα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	4493	ε. Λ. Πάλμας 3/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	69	15869	δ. Κων/πολη 16/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448	ε. Πειραιά 1/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4713	ε. Ν. Όρλεάνη 1/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Ντάρμαν 7/4 δια Άργεντινή
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	δ. Κων/πολη 29/12
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	α. Άμβέρσα 14/4 δι' Έλ Τζαζάιρ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	δ. Σκώ 19/4 δια Ρίγα
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	ε. Ναγκόγια 26/4
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	69	9627	α. Κοπενχάγη 24/4
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	69	4525	δ. Π. Σαίθ 23/1
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	63	3387	α. Άμβούργο 27/4 δια Μπράουνσβιλ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ)	72	119505	ε. Πούλο Μπούκομ 12/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ)	72	119505	ε. Πούλο Μπούκομ 2/4 δια Π. Κελάγκ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Χάβρη 3/5
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΙ	73	32781	α. Ρότερνταμ 23/4 δια Βραζιλία
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ)	72	79746	α. Τουμπάρω 19/4 δια Ίαπωνία
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Γιοροπόρτ 21/4
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Γιοκοχάμα 25/4

ΑΝΕΛ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	ε. Μπείρα 25/4
ΑΝΕΜΟΔΕΑ	59	9171	εις "Ειβονιασού (ύπο κατάσχεση)
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Βενετία 30/4
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	ε. Έλευσινα 26/4
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Άμπου Ντάμι 2/5
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Ρίο Ίανέιρο 8/4
ΑΝΘΙΑ	64	11034	δ. Παναμά 14/3
ΑΝΘΩΣ	79	11000	α. Ντάρμαν 15/4
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Άμβέρσα 18/4 δια Χιούστον
ΑΝΝΑ	64	2020	α. Ταγγέρη 13/4
ΑΝΝΑ	57	10376	δ. Κων/πολη 29/4 δια Κωνσταντζα
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	αργεί εις Πειραιά από 20/3/81
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Λεμεσό 30/4
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ε. Πούλο Μπούκομ 15/4
ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	ε. Κωνσταντζα 15/3
ΑΝΝΑ Π.	57	9367	αργεί στο Γαλαξίδι
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20501	α. Τσιτανγκόνκ 3/5 δια Σιγκαπούρη
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε.	58	7271	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΝΑ Χ.	66	21883	δ. Σκώ 28/4 δια Λένινγκραντ
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	α. Ρίτοαρνς Μπαι 19/4 δια Βαλένθια
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	α. Ρ. Ίανέιρο 21/4 δια Π. Μαντρίν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	δ. Κων/πολη 9/4 δι' Όδησσό
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Νταμάμ 26/4
ΑΝΝΟΥΛΑ ΙΙ	60	6086	α. Ντουμπάι 3/4 δια Νταμάμ
ΑΝΤΑΙΩΣ	71	16379	α. Τζένταν 11/2
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	ε. Πειραιά 29/4
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Βαρκελώνη 20/4
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	α. Κακούτα 30/4 δια Σιγκαπούρη
ΑΝΤΣΕΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	11474	α. Μπελαβόν 18/4 δια Παρί Γκουαντάκ
ΑΝΤΣΕΛΑ	62	4207	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	δ. Σκώ 29/4 δια Ρίγα
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Άνκονα 23/4 δια Ραβέννα
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ρ. Ίανέιρο 26/4 δια Όδησσό
ΑΝΤΣΕΛΙΑΤΙΚ	70	15898	δ. Σουέξ 1/5 δια Νταμάμ
ΑΝΤΣΕΠΑΣΙΦΙΚ	68	9122	ε. Πειραιά 3/4
ΑΝΤΣΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Κούβειτ 27/4
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Γκλόγκ 22/2 δια Ρωσία
ΑΝΤΙΓΩΝΗ	76	23149	α. Π. Ήλιζαμπεθ 3/5
ΑΝΤΙΓΩΝΗ	68	12550	δ. Παναμά 1/5
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Βιτόρια 22/4
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Λ. "Αντζέλες 14/3
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. Μπούλιν Μπαι 25/4
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	64	7961	α. Κόμπε 27/4
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Κόμπε 27/4
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Βρέμη 20/4
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	αργεί στην Έλευσινα
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515	α. Ρ. Ίανέιρο 21/4 δια Μπ. Άουρς
ΑΟΥΡΓΙΚΑ	67	2777	α. Άμβέρσα 27/4 δια Κων/πολη
ΑΠΕΙ	73	16397	α. Κων/πολη 14/4 δια Ρωσία
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Όκλαντ 8/3 δια Τάουσουβιλ
ΑΠΙΚΟ	64	9868	ε. Άμβούργο 6/5 (επισκευές)
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Φερμάντλ 29/4 δια Ίβραν
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Ίμμιχαμ 5/5
ΑΠΟΛΛΩΝ	65	3975	ε. Ραβέννα 1/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ε. Νταμάμ 7/4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Ίντσόν 12/4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. Ι	58	4979	αργεί στην Έλευσινα
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙV	56	9172	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. V	57	10609	δ. Σουέξ 16/4 (ΕΠΩΛ.)
ΑΠΟΥΣ	70	3275	εις Πειραιά από 31/10
ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	60	3500	δ. Π. Σαίθ 20/4
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Της 26/4 δια Π. Σαίθ
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	α. Νιουκαστλ (Άουστ) 18/3 δια Ναχόντα
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	64	10335	α. Μπιλμπό 10/12
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	α. Γρενάδα 3/5
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	ε. Ταμικο 16/4
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28121	αργεί στην Στυλιδά
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	64	7987	δ. Γιβραλτάρ 31/3
ΑΡΓΟΣ	72	16207	α. Βιζακατανόμ 2/4 δι' Αυστραλία
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Μεμβούρνη 1/5 δια Κίνα
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	αργεί στην Λευκάδα
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	α. Γκάμπε 24/3 δια Κωνσταντζα
ΑΡΓΥΡΩ Μ.	60	1577	δ. Κων/πολη 17/4 δι' Άλγερια
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Ντεμεράρα 25/4 δι' ΗΠΑ
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	α. Π. ντε Φράνς 15/4 δια Άγ. Δομίνικο
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	α. Έλεσερ Φόρτ 6/4 δια Νιγηρία
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Στάνλοου 21/3 δια Σαπέλε
ΑΡΓΩ ΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Ρότερνταμ 3/5
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	ε. Ίντσόν 19/4
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Κολούμπια ρίβερ 10/4 δια Ίαπωνία
ΑΡΕ'Ι Η	73	13631	δ. Γιβραλτάρ 29/3
ΑΡΕΘΗ Α.	69	9343	δ. Σουέξ 1/5 δια Βομβάη
ΑΡΕΘΗ Σ.	62	9124	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	αργεί στην Ίθακη από 17/2
ΑΡΗΣ	57	9481	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΗΣ VI	55	1216	δ. Σκώ 26/4 δια Λένινγκραντ
ΑΡΙΑΔΗΝ	79	16169	α. "Ηστοχafen 22/4 δια Τυνίδα
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	9962	αργεί εις Χόγκ Κόγκ (ΕΠΩΛ.)
ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	ε. Ν. Όρλεάνη 3/5
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	αργεί εις Χακίδα (ΕΠΩΛ.)
ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	αργεί εις Αργαστόλι από 21/1
ΑΡΙΑΕ	62	12038	αργεί εις Ίθακη
ΑΡΙΕΣ	60	7839	αργεί εις Πειραιά από 30/3/81
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129079	α. Γιβραλτάρ 2/5 δι' ΗΠΑ
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	ε. Λάος 14/4
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	ε. Χάβρη 1/5
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Ρότερνταμ 29/4
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Τζένταν 22/4
ΑΡΙΣΤΕΑ Τ.	58	5085	ε. Βοστώνη 20/3
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	ε. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	α. "Ειβονιασού 26/4
ΑΡΙΩΝ	73	13633	δ. Π. Σαίθ 18/4 δια Βάρνα
ΑΡΙΩΝ	57	9999	α. Άμβέρσα 1/5 δια Τζέντα
ΑΡΙΩΝ	60	9959	ε. Βιτόρια 12/4
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Ν. Όρλεάνη 27/4
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999</	

ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	58	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	36487
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΤΖΥΛ (δ.)	66	36764
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	62	42253
ΑΣΗΜΙ (δ.)	74	33847
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΙΑ	67	9525
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ'	70	13363
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786
ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657
ΑΣΠΙΣ	58	9278
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΕΡΟ'ΙΝΤ	60	6134
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890
ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38611
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ(δ.)	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	59	10364
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Α	71	1435
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	64	10292
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΟΥΕΣ	71	7232
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ'	62	5430
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221
ΑΤΡΩΤΟΣ	61	10893
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44647
ΑΥΡΑ	68	9627
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606
ΑΦΘΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073
ΑΦΡΟΣΕΣΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	68	3340
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486
ΒΑΓΙΑ	69	9985
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ	68	2895
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14720
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	9991
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582
ΒΑΣΩ	66	2999
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139
ΒΕΛΟΣ	75	15981
ΒΕΝΗ	58	13871

ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΕΡΝΑ	61	4364
ΒΕΤΑ	72	3246
ΒΗΤΑΓΟΥΛΙΗΒ	66	10210
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269
ΒΙΒΗ	59	4532
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951
ΒΙΛΕΛΜΙΝΑ	59	2251
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572
ΒΙΝΤΖΕΝΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (δ.)	72	119794
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500
ΒΙΠΚΕ	71	6717
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058
ΒΟΜΑΡ	71	16313
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΣ	61	2408
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111
Γ.Μ.Ε. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103
Γ.Μ.Ε. ΠΑΛΜΑ	61	5816
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952
ΓΑΛΗΝΗ	59	8528
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	9778
ΓΕΡΩΤΣΚΟΣ (δ.)	66	38818
ΓΕΡΩΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037
ΓΕΡΩΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΡΩΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421
ΓΕΡΩΓΙΑ	58	3954
ΓΕΡΩΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΡΩΓΙΟΣ (δ.)	60	23451
ΓΕΡΩΓΙΟΣ	66	15773
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28430
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17509
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	69	2932
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.	81	5491
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΑΝΝΗΣ II (δ.)	71	123370
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	53	3524
ΓΙΑΝΟΥΛΑΣ (δ.)	65	28601
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΑΚ	61	7585
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ	67	13091
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	70	9069
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ.	60	3847
ΓΙΟΥΠΠΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435
ΓΙΟΥΡΚΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	47971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	60	8420
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ'	74	19702
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΙΩΡΓΟΣ	60	3351
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑ'Υ' ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8224
ΓΚΑ'Υ' ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739

ε. Κόρ Φακάν 2/14	
ε. Γιουροπόρτ 2/5	
ε. Αύγουστα 1/4 διά Άργεντινή	
ε. Ν. Όρλεάνη 23/4	
μετων. «ΑΓΓΙΣ»	
ε. Σόρεχαμ 4/5 δι' Έιβονμαουθ	
μεταφορές Μαύρης Θάλασσης	
ε. Ρίο Ιανέιρο 2/5	
ἀργεί εις Πειραιά από 24%/	
δ. Γιβραλτάρ 25/4 διά Καν	
ε. Πειραιά 12/3 διά Ιταλία	
εις Λεμεσό από 30/1	
ε. Τζιμπουτί 25/4	
ε. Λάγος 17/4	
ἀργεί στού Άλιβέρι από 2/3	
ε. Θάντερ Μπαϊ 26/4 διά Άμβούργο	
ε. Μασσαλία 15/2	
ε. Παραναγκουα 24/4 διά Ρότερνταμ	
ἀργεί στού Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 17/4 διά Κή Γουέστ	
ἀργεί στού Γαλαξείδι	
ε. Μπουένος Άιρες	
εις Βερακρούζ από 27/10	
ἀργεί στην Χαλκίδα από 9/10	
ἀργεί στού Πειραιά από 5/2/79	
δ. Ντουμπάϊ 3/5	
ε. Χιούστον 14/4	
α. Χαβρη 14/4 διά Βερακρούζ	
ε. Σπέτζια 29/4	
δ. Παναμά 27/4	
α. Βουλώνη 13/3	
α. Ντομά 5/4	
α. Λιβόρνο 28/4 διά Σαλέρνο	
ε. Κακινάντα 3/5	
δ. Γιβραλτάρ 2/5	
δ. Κων/πολη 10/4 διά Μαύρη Θάλ.	
ε. Άγκρα ινός Ρέις 1/5	
α. Ν. Όρλεάνη 5/2	
μετων. «ELHAWI NAJA»	
α. Γένοβα 13/4 διά Γιβραλτάρ	
α. Μάλτα 26/4 διά Κουβα	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 6/1	
α. Ρας Σουκίερ 29/3 διά Έιλια	
α. Ν. Ύορκην 29/4 διά Άρούμπα	
α. Π. Νογκέρο 20/4	
ε. Άμβέρσα 24/4	
ε. Κωνσταντίνα 21/4	
ε. Ρεσίφε 27/4 διά Άκαμπα	
ε. Κηλόγκ 30/4	
ε. Άλεξάνδρεια 26/4	
δ. Γιβραλτάρ 30/4 διά Ταρτούς	
ε. Μπαρουγκόα 26/4	
δ. Π. Σαϊδ 2/5	
α. Ρουέν 24/3 διά Μαζαβική	
παροπλιμενού σιτην. Ελευσίνα	
δ. Παναμά 21/4 διά Ειρηνικό	
ε. Τόρανα 17/4 διά Βόλο	
ε. Τζέντα 27/4	
εις Πειραιά από 22/3 (έπισκευές)	
ε. Ρουέν 3/4	
α. Σεβίλη 16/4 διά Έλ Τζαζάρ	
α. Κολούμπια Ρίβερ 1/5 διά Αϊνμπο	
ε. Ρότερνταμ 9/4 διά Έλ Τζαζάρ	
α. Κομά Μπαϊ 27/4 διά Σ. Άραβία	
ε. Λονδίνο 29/4	
ε. Ρίο Ιανέιρο 29/4	
ε. Σεβόνα 27/4	
α. Της 4/5 διά Μόντρεαλ	
δ. Κων/πολη 10/4 διά Μαύρη Θάλασσα	
δ. Κων/πολη 13/4 διά Όδησσό	
α. Γιβραλτάρ 14/4	
ε. Χαμπτον Ρόδς 14/4 διά Άλεξάνδρεια	
ἀργεί στού Πειραιά από 20/10	
εις Σαρζά από 16/12	
ε. Ρίο Γκράντε 30/4	
δ. Κων/πολη 8/3	
δ. Σουέζ 14/4	
δ. Μπουένοςμπουέλ 14/4 διά Κλαϊπέντα	
ε. Έιλια 29/4	
α. Ήοτ Λόντον 28/4	
α. Άλεξάνδρεια 27/3	
ε. Κορθαγενή 28/4	
ε. Ντακόρ 7/4	
ἀργεί στού Πειραιά από 13/11/76	
δ. Παναμά 3/5	
α. Σίδνευ 25/4 διά Τερνούζεν	
δ. Γιβραλτάρ 19/4	
ε. Τσάρλεστον 19/3	
δ. Σουέζ 28/4 διά Ντουμπάϊ	
ε. Πειραιά 8/3	
ε. Χάιφα 2/5	
ε. Τζέντα 22/4	
α. Κουβέιτ 24/4	
ε. Κηλόγκ 27/4	
α. Τζέντα 28/2 διά Β. Κορέα	
ε. Πειραιά 3/4	
ε. Ίακοντερούιν 15/4	
ε. Σκίνα 22/4	
ἀργεί στού Πειραιά από 24/11	
α. Φός 3/5 διά Σεβίλη	
ε. Μπιζέρτα 2/5	
ε. Σουέζ 21/3	
α. Όρανσαντ 19/4 διά Π. Καμπέλο	

Table with 3 columns: Name, Number, Description. Includes entries like ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ, ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ, ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ, ΓΚΙΚΑΣ, ΓΚΙΩΝΑ (δ), ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ, ΓΚΛΟΡΙΚ (μ), ΓΚΟΓΚΟΛΑ, ΓΚΟΛΕΜΙ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΛΙΣ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΑΡΙΟΤ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΕ'Ι'Σ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΟΥΝ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΥΣΠ, ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ, ΓΚΟΥΛΙΑΣ, ΓΚΟΥΝΤ ΑΓ'Ι'ΛΑΝΤΕΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ, ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ, ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΟΝΤΟΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'Ι'ΟΝ, ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ, ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ, ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ, ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ

Table with 3 columns: Name, Number, Description. Includes entries like ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ, ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ, ΓΚΟΥΝΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ, ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ, ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ, ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ, ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ, ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΚΕΤ, ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ), ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ, ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ, ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ), ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΑΝΤ, ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ, ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ, ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ, ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ, ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ, ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ, ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ, ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ, ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ, ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ'Υ, ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ, ΓΛΑΡΟΣ (δ), ΓΛΑΥΚΟΣ, ΓΛΥΦΑΔΑ, ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΘ, ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ, ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ, ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ, ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ, ΓΟΜΑΣΑ, ΓΟΡΓΩ, ΓΟΥΑΙΗΘ (δ), ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ), ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΜΠΟΡ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ, ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΛΕΤΖ (δ), ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ), ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΑΝΤ (δ), ΓΡΑΝΙΚΟΣ, ΓΡΕΓΟΣ, ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV

Table with 3 columns: Name, Number, Description. Includes entries like ΔΑΝΑΟΣ, ΔΑΝΙΛΑ, ΔΑΦΝΗ, ΔΕΛΑΤΑ (δ), ΔΕΛΑΤΑ ΦΛΑΓΚ, ΔΕΛΦΟΙ, ΔΕΜΑΡΓ, ΔΕΣΠΟΙΝΑ, ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ), ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ, ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ, ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ., ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ, ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ., ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ), ΔΕΣΠΟΥΛΑ Κ., ΔΗΛΟΣ, ΔΗΜΗΤΡΑ, ΔΗΜΗΤΡΑ (δ), ΔΗΜΗΤΡΑ Α., ΔΗΜΗΤΡΗΣ, ΔΗΜΗΤΡΗΣ, ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ., ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ., ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ, ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ), ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α., ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ., ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ, ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ), ΔΙΑΚΛΗΣ, ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ, ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝ, ΔΙΑΜΑΝΤΕΝΙΑ, ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ, ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ), ΔΙΑΣ, ΔΙΔΥΜΟΙ, ΔΙΔΩ, ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β., ΔΙΟΝΥΣΟΣ, ΔΙΡΩΥΣ II, ΔΙΩΝΗ (δ), ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ, ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ), ΔΡΟΜΩΝ, ΔΡΟΜΩΝ, ΔΡΥΣ, ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ), ΔΥΣΤΟΣ, ΔΩΔΩΝΗ (δ), ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ, ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ, ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ, ΔΙΟΡΙΟΣ (δ), ΕΒΕΛΑΥ, ΕΒΕΡΕΣΤ, ΕΒΙΑ, ΕΒΜΑΡ, ΕΒΡΟΣ, ΕΔΕΣΣΑ, ΕΘΝΙΚ (δ), ΕΘΝΟΣ, ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ), ΕΙΡΗΝΗ, ΕΙΡΗΝΗ II, ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ, ΕΙΡΗΝΗ Δ., ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ), ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ, ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ, ΕΙΡΗΝΗ Φ., ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ), ΕΚΛΑΙΡ, ΕΚΤΟΝ, ΕΚΤΟΡ, ΕΑ ΓΚΑΟΥΤΣΟ, ΕΛΑΦΙ, ΕΛΑΦΙΝ, ΕΛΑΦΙΑΝΝΙ, ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ, ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ Ι, ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ VIII, ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ, ΕΛΕΝΑ, ΕΛΕΝΗ Α., ΕΛΕΝΗ Β. (δ), ΕΛΕΝΗ Δ., ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ, ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ, ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ), ΕΛΕΥΘΡΟΛΙΑ, ΕΛΕΥΣΙΣ, ΕΛΕΥΣΙΣ, ΕΛΙΖΑ, ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ, ΕΛΙΟΝ, ΕΛΙΟΝ ΧΟΥΠ, ΕΛΚΑ, ΕΛΛΑΣ, ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY, ΕΛΛΕΝΙΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ, ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ, ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ, ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'Ι'Σ, ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΘ, ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ, ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'Ι'ΤΟΡ, ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ, ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ, ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ

ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	72	8987	ε. Χιούστον 28/4
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ	81	4280	α. Άμβέρσα 24/4 διά Ελλάδα
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	δ. Σουέζ 28/4 διά Άκρομα
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΪΘΝΗΡ	62	8927	α. Ν. Υόρκη 29/4 διά Φιλαδέλφεια
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Ντουμπάι 3/5
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	α. Κάρατι 3/5 διά Σαρζά
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	71	10327	α. Χιούστον 28/4
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	δ. Σουέζ 21/4
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗ	72	11201	α. Σ. Τζών 29/4 διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Ντώρμαν 2/5 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	6846	ε. Ν. Υόρκη 2/5
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ε. Πειραιά 11/3
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. Τσίλνα 3/5
ΕΛΛΗΝΙΚ ΦΑΙΜΘ	72	10329	ε. Παλέρμο 13/4
ΕΛΛΗΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	α. Φελιξίτουε 2/5
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	ε. Σιμπένκι 21/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Χάλιφαζ 18/3 διά Κούβα
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	ε. Γένοβα 3/5
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	δ. Γιβραλτάρ 8/4 διά Μπουκάνα
ΕΛΜΠΕΛΙΑ ΙΙΙ	69	12102	α. Ν. Υόρκη 18/4 διά Ν. Όρλεάνη
ΕΛΝΤΑΝΙΑ	65	7408	α. Ζεμπρούγκε 21/4
ΕΛΟΝΑ	69	6162	α. Μάλτα 26/3 διά Μιζουράτα
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Αυγούστα 13/4 διά Κανάδα
ΕΛΠΑΝ	67	5487	ε. Κουβέιτ 26/4
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ε. Πειραιά από 18/1 (έπισκευα)
ΕΛΠΙΔΑ	56	8352	ε. Βουβή 29/12
ΕΛΠΙΔΑ	75	16822	δ. Γιβραλτάρ 29/4
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	58	12262	α. Κων/πολη
ΕΛΠΙΣ (δ.)	58	9885	α. Ρίο Γκράντε 1/4 διά Ίνδια
ΕΛΠΙΣ	71	4555	α. Ντώρμαν 17/4 διά ΗΠΑ
ΕΛΣΦΛΕΘ	63	23144	α. Γιουρσορτ 4/5
ΕΜΒΙΤΣ (δ.)	60	12216	ε. Οζάκα 25/4
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΘ	69	27830	δ. Σκώ 26/4 διά Ρίγα
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΟΣ	65	20590	ε. Πειραιά 10/4
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	8890	α. Λεμεσό 24/4 διά Μερσίν
ΕΜΠΡΟΣ	78	9548	δ. Γιβραλτάρ 28/4 διά Κουβέιτ
ΕΝΑΤΟΝ	67	9132	δ. Κων/πολη 22/3 διά Γαλάτσι
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΣ	57	7230	α. Σουάιμα 8/4 διά Ρ. Τανούρα
ΕΠΑΦΟΣ	58	10013	υπό παραλαβή
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ ΓΚΑΛΦ	72	10006	α. Κ. Τάουν 21/4 διά Βενεζουέλα
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	8927	ε. Μπαγκόκ 13/3
ΕΠΙΜΕΛΙΔΗΣ	73	11761	α. Ν. Όρλεάνη 6/4
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	9786	α. Σάντος 31/3 διά Μπ. Άουρες
ΕΠΟΣ	77	6053	ἀργεί στον Πειραιά από 21/8
ΕΠΟΣ	78	16301	δ. Κων/πολη 2/4
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ	66	15765	δ. Γιβραλτάρ 3/4
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ	65	16323	α. Π. Ήλιζαμπεθ 2/5
ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	62	31051	α. Χάμπτον Ρόδς 1/5 διά Άρούμπα
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	58	7447	ἀργεί στον Πειραιά από 7/2
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	72	126140	ἀργεί στον Πειραιά από 19/11
ΕΡΙΑΤΤΑ ΙΙ (δ.)	58	8061	ε. Βουβή 20/1
ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	72	15951	ε. Ναγκόγια 24/4
ΕΡΜΗΣ	78	1250	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΜΗΣ	73	8917	ε. Άμβέρσα 24/4
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Άμβέρσα 1/5
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	α. Λός Άντζελες 10/4 διά Γιοκαχάμα
ΕΡΟΪΚ ΣΕΪΪΛΟΡ	57	2074	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Πειραιά 25/4
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	63	12758	α. Πειραιά 13/4 διά Ρότερνταμ
ΕΤΕΡΝΑ ΠΙΪΣ	63	9341	δ. Κων/πολη 7/4
ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗ	56	5087	ε. Ντακάρ 13/4
ΕΥΑ (δ.)	51	41223	α. Ρός Τανούρα 13/4
ΕΥΑ	59	11894	α. Λός Πάλμας 18/4 διά Νιγηρία
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	α. Βηρυττό 15/4 διά Μπουρναός
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ	63	9153	ε. Άμστερνταμ 29/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	ε. Θάντερ Μπαϊη 3/5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	δ. Γιβραλτάρ 18/3 διά Τρίπολη
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	ε. Πειραιά 22/2
ΕΥΑΛΗ	59	7059	α. Άμβέρσα 24/4 διά Άλεξάνδρεια
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	α. Τής 23/4 διά Γκάλβεστον
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	α. Άμβέρσα 8/4 διά Άβωνα
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	ἀργεί στην Χαλκίδα από 25/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	71	16935	α. Ν. Όρλεάνη 18/4
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	68	8999	ἀργεί στην Χαλκίδα από 26/1
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ἀργεί στον Πειραιά από 5/10
ΕΥΗ Δ.	67	14569	δ. Σκώ 25/4 διά Λένινγκραντ
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Σουάιμα 1/5
ΕΥΟΥΤΗΣ	73	10006	δ. Παναμά 15/4
ΕΥΦΛΙΑ	59	8630	ε. Πειραιά 4/3
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Κιέλο 8/4 διά Λόνος
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΒΗ	61	12207	α. Τσαγκουαράμας 26/4
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Αυγούστα 4/3 διά Άκουϊλας
ΕΥΠΟ ΣΕΪΪΛΟΡ	60	10611	α. Αυγούστα 7/3 διά Νιγηρία
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Ν. Όρλεάνη 17/4
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ἀργεί στην Λουάντα από 5/6
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242	ε. Πειραιά 26/3
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Κ. Τάουν 3/5
ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	7165	ἀργεί στον Πειραιά από 31/1
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	α. Καβόλα 20/2
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	ε. Κων/πολη 7/3
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Τραντα 17/4
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Θέβερναντ 15/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Σινκαπούρη 15/4 διά Τσίμπα
ΕΦΗ	61	3791	δ. Γιβραλτάρ 12/4 διά Έλ Τζαζάρ
ΕΦΗ	58	2556	ε. Αυγούστα από 11/12/77

ΗΒΗ	79	16376	
ΗΓΚΛ	52	2674	
ΗΖΚΛ	58	1590	
ΗΖΥ ΡΑΪΝΤΕΡ	81	4617	
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14472	
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	
ΗΛΙΟΣ	62	10750	
ΗΡΑ	79	16390	
ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	
ΗΡΩ	65	23390	
ΗΡΩΑΣ	57	7068	
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700	
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	48781	
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (μ.)	65	37431	
ΘΑΝΙΚ Ι	61	9516	
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	
ΘΑΣΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	76	9444	
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	58	9585	
ΘΕΑΝΩ	69	10650	
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	
ΘΕΙΚΟΣ	78	16685	
ΘΕΙΟΓΕΝΗΤΟΡ	68	35477	
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10722	
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	8943	
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	
ΘΕΡΜΟΠΥΛΛΙ (δ.)	55	8992	
ΘΕΤΙΣ	74	35540	
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	
ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	
ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΘΟΡ (δ.)	68	43339	
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	
ΙΑΣΩΝ	70	11489	
ΙΑΣΩΝ (μ.)	78	60653	
ΙΚΑΝ	58	2882	
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	
ΙΛΕΝΑ	76	16267	
ΙΝΓΚΑ	58	3860	
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	
ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	
ΙΝΤΕΡΜΑΝΙΤΥ	51	3640	
ΙΝΤΕΡΜΑΝΙΤΥ ΦΛΑΓΚ	60	8109	
ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΤ	60	14840	
ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΤΥ	63	15806	
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	
ΙΟΣ	69	9946	
ΙΟΣ	57	2875	
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	
ΙΡΙΣ	72	4999	
ΙΣΜΗΝΗ	68	4204	
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	
ΙΩ	69	8909	
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΦΡΟΣ (δ.)	82	30041	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	
ΙΩΝ (δ.)	71	11506	
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	
Κ. Ζ. ΜΙΚΑΛΟΥ	76	16023	
ΚΑΒΑΚΟ	53	5239	
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΟΝ	61	10934	
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	
ΚΑΒΟ ΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	52984	
ΚΑΒΟ ΜΑΠΑΣ	77	12772	
ΚΑΒΟ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	61	21305	
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	
ΚΑΛΜΟΣ	58	5058	
ΚΑΟΡΙΝ (δ.)	60	13103	
ΚΑΟΡΙΝ	63	8293	
ΚΑΟΡΙΝ Α.	70	16285	
ΚΑΙΤΗ	65	23391	
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑΪ	60	4240	
ΚΑΛΙΟΠΗ	60	5323	
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	

α. Όζάκα 1/4 διά Αυστραλία	
α. Σουάιμα 2/5 διά Μίνα Σάκρ	
ε. Ρίο Χάινα 30/3	
μεταφορές Χούλ - Γιουρσορτ	
α. Λός Άντζελες 19/2 διά Μπαλιμπόα	
α. Σακά 14/4 διά ΗΠΑ	
ε. Ραγκόντ 26/4	
α. Φρημάντλ 3/4	
ε. Άχικράπι 24/3	
α. Χάρμπτον Ρόδς 28/4 διά Ίταλία	
ε. Ίμινχαμ 13/4	
ε. Λόνος 13/4	
ἀργεί στο Άργουόλι από 23/12	
δ. Κων/πολη 25/4	
δ. Π. Σαϊδ 30/4	
ε. Χοβίτ 10/4	
ε. Μαπούτο 24/4	
α. Καντίε 6/4 διά Λά Γκουάιρα	
α. Κοντ 27/4 διά Βουβή	
α. Γιουρσορτ 22/4 διά Ν. Όρλεάνη	
ε. Πειραιά 11/4	
ε. Π. Χέντλαντ 1/5	
ε. Πορμπαντάρ 20/4	
α. Άμστερνταμ 26/4 διά Νάντη	
δ. Γιβραλτάρ 27/4 διά Φλωγιγκ	
α. Αυγούστα 25/4 διά Γιβραλτάρ	
ἀργεί στο Άντικυρα	
α. Γιβραλτάρ 27/4 διά Κούβα	
α. Παύλ Σαμπού 23/3	
α. Λός Πάλμας 4/5 διά Μπ. Άουρες	
α. Σακάντε 17/4 διά Κωνσταντίνα	
α. Ντοχαμ 9/4 διά Π. Όρντζα	
α. Ν. Όρλεάνη 22/3	
ε. Πειραιά 20/4	
α. Γιοκαχάμα 18/4 διά Τζέντα	
α. Π. Κεμπλά 4/4	
ἀργεί στην Στουλιδά	
ε. Πειραιά 26/4	
ἀργεί στην Φορταλέα (ἀποθήκη)	
δ. Κων/πολη 6/4 διά Όδησσο	
ε. Ριτοαρνίς Μπαϊη 19/4	
α. Τζακάρα 16/4	
ἀργεί στον Πειραιά από 25/1	
ε. Τόκομα 12/4 διά Ίαπωνία	
ε. Ντώρμαν 29/4	
α. Πειραιά 3/4 διά Έλ Τζαζάρ	
α. Μεθιά Ρόδς 21/4	
ε. Μεθιά Ρόδς 13/4	
α. Γιβραλτάρ 28/4 διά Καζαμπλάνκα	
ε. Ν. Όρλεάνη 23/4	
α. Σαντάντερ 26/4 διά Καρθαγένη	
α. Άμβούργο 26/4 διά ΗΠΑ	
ε. Ξωβί Άσσάμ 10/4	
δ. Π. Σαϊδ 3/5	
α. Άδελαΐδα 2/5 διά Άντεν	
α. Ρότερνταμ 25/4 διά Π. Σαϊδ	
α. Λά Παλις 10/4 διά Κωνσταντίνα	
ε. Πειραιά 17/3	
ε. Πειραιά από 10/8 (έπισκευα)	
α. Άμβέρσα 23/4 διά Τζέντα	
δ. Σουέζ 29/4	
ε. Πόρτ Σαϊδ από 30/11 (ἀποθήκη)	
α. Τσίμα 28/4 διά Χάμιλτον	
ε. Λισαβόνα 29/4	
ε. Τζέντα 1/5	
α. Γιβραλτάρ 14/4	
α. Π. Ήλιζαμπεθ 26/4 διά Άμβέρσα	
ἀργεί στο Άλιβέρι	
ε. Τζέντα 13/3	
δ. Παναμά 30/4	
ἀργεί στον Άστακό από 5/3	
α. Σάντος 1/5	
ε. Μπρέμερχάφεν 29/4	
δ. Σουέζ 9/4 διά Μπ. Άμπας	
α. Πειραιά 16/1 διά Χαλκίδα	
α. Λός Πάλμας 2/4	
α. Γιοκαχάμα 9/4 διά Λός Άντζελες	
α. Κουβέιτ 4/4 διά Κομπάρ Άιλ.	
ε. Χοντίντα 7/4	
α. Λίκ Τσάρλ 5/3	
δ. Σουέζ 28/4	
α. Σουάιμα 14/4 διά Λιβόρνο	
α. Ροζάριο 31/12 διά Κούβα	
α. Ρουέν 31/3 διά Άνκόλα	
δ. Π. Σαϊδ 5/4 διά Βηρυττό	

ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ	63	15929	α. Λά Γκουκέτ 29/4 διά Βαλτιμόρη	ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	α. Σουβουσκί 22/4 διά Ροστόκ
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	α. Άλεξάνδρεια 24/4 διά Ρουμανία	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ)	66	52870	δ. Σουέζ 16/4 διά Περσικό
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	άρχει στην Λουάνα από 11/11/77	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ)	64	33445	εις Πειραιά 10/2
ΚΑΛΥΨΟ	69	5997	α. Χόγκ Κόγκ 3/5	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	α. Ντουλούθ 18/4
ΚΑΛΥΨΟ Ν.	69	11430	α. Τζένταν 27/4	ΚΙΘΑΙΡΩΝΑΣ	81	15400	εις Βάρνα υπό συμπλήρωση
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Άμβούργο 4/5	ΚΙΚΑ	70	16196	α. Π. Λίνκολν 20/4 διά Μ. Θάλ.
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ)	58	11926	α. Μόντρεαλ 28/4 διά Κίγκτον	ΚΙΚΗ	57	9723	εις Αύγουστα 5/5
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Τόμπο 22/4	ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11174	δ. Π. Σαΐδ 27/4 (ΕΠΩΛ)
ΚΑΜΠΟΣ (δ)	58	12633	δ. Σουέζ 29/4	ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	εις Λουάνα (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ)	53	15882	α. Θεούτα 27/4	ΚΙΜΩΔΙΑΚΗ ΑΙΓΛΗ	62	10834	ε. Χάιφα 28/4
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Κων/πολη 26/4	ΚΙΜΩΛΟΣ (δ)	65	35395	άρχει εις Πειραιά από 12/8
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Γιβραλτάρ 30/4	ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Νταμάμ 25/4 διά Νταβάο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	ε. Ντάρμπαν 24/4	ΚΛΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	58	8300	α. Σιγκαπούρη 22/2 διά Βλαδιβοστόκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Βακαγιάμα 16/4 διά Νιούκαστλ	ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	δ. Κων/πολη 7/4 διά Ρωσία	ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ ΙΙ	73	9219	α. Π. Άλφρεντ 27/4	ΚΛΑΣΙΚ (μ)	73	73492	ε. Πειραιά 17/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	άρχει στο Ούμ Κάορ από 19/9/80	ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	δ. Γιβραλτάρ 29/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Ν. Όρλεάνη 11/4	ΚΛΕΙΩ	58	8791	ε. Πειραιά 3/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	α. Χιούστον 14/5	ΚΛΕΟ (δ)	59	21187	ε. Κολόμπο 10/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	ε. Ρότερνταμ 29/4	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	56	4770	α. Βομβάη 6/1 διά Καρατάι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 18/4	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ ΙΙ	57	4336	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν. Α. (δ)	62	39169	προσάρσε στην Άλγερία 28/12/80	ΚΛΕΛΙΑ (δ)	63	34358	α. Ράς Σουκείρ 29/3 διά Σαντάντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Άδελαΐδα 20/4 διά Ρωσία	ΚΛΗ	58	9882	α. Νταμάμ 1/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	άρχει στο Γαλαξειδί	ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Σ. Τζών 29/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16096	ε. Αύγουστα 2/4	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Άβιλς 2/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	δ. Κων/πολη 4/4 διά Μαύρ. Θάλ.	ΚΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	67	4507	α. Βρέμην 8/4 διά Λιβύη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	66	16048	ε. Κων/πολη 27/4	ΚΟΜΠΑΣ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	68	3858	ε. Τζακάρτα 16/4
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Ν. Όρλεάνη 22/2	ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	α. Βαλτιμόρη 10/4 διά Άργεντινή
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	έξωθι Άσαόμ 21/4	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Χιροχάτα 21/4 διά Χάου Πόντ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	δ. Γιβραλτάρ 1/4 διά Συρία	ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Χοχόκ 20/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Παράναγκου 23/4 διά Ρωσία	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ)	77	105000	α. Τουμπάρφο 31/3 διά Τσίμα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	α. Πειραιά 15/4 διά Γιβραλτάρ	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	δ. Π. Σαΐδ 27/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	α. Βιζκαπατάντ 30/4 διά Τουτικορίν	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Βαλτιμόρη 21/4 διά Γαλλία
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Ν. Όρλεάνη 21/4	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Βενετία 29/4 διά Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΕΛΜΟΣ	69	9731	ε. Βενετία 27/4	ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Άγ. Φραγκίσκο 2/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΟ	62	3144	μεσογειακές μεταφορές	ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ)	73	114543	άρχει στην Σιγκαπούρη από 8/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9806	α. Άντεν 21/4 διά Κολόμπο	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Π. Μωχάμεντ Μπιν Καομί 28/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άρχει στην Βομβάη από 9/6/80	ΚΟΝΚΑΡ ΡΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Λ. Άντζελες 24/4 διά Γιοκαχάμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Μαντίρα 29/3	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ε. Γένοβα 1/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. Π.	72	16207	δ. Γιβραλτάρ 29/4	ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	α. Λονδίνο 29/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Βαλένθια 14/4 διά Βερακρούς	ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	α. Άμβέρσα 1/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	α. Π. Χάρκουρι 18/4	ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ)	66	42164	άρχει στον Πειραιά από 15/6/81
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	άρχει στον Πειραιά από 11/12	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	εις Γκοντάνι Μπής 4/4 (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	α. Μόζι 20/4 διά Τομακομάι	ΚΟΝΣΤΕΛΕΐ'ΣΟΝ	67	7680	ε. Καζαμπλάνκα 23/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	δ. Γιβραλτάρ 20/4 διά Λ. Τόαρλς	ΚΟΝΣΤΕΛΕΐ'ΣΟΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	77	5539	α. Μάλαγκα 26/4 διά Μάλτα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	α. Νιούκαστλ 22/4 διά Μ. Θάλ.	ΕΝΤΕΡΠΡΑΐ'ΣΟΝ	77	5539	α. Σκίνα 26/4
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	ε. Ραβέννα 13/4	ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	ε. Πειραιά 25/4
ΚΑΡΑΐ'ΣΚΑΚΗΣ	65	16903	α. Φιλαδέλφεια 15/4 διά Όδησσό	ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	63	7689	α. Μουπόσα 9/4
ΚΑΡΑ	65	11940	α. Λ. Πόλμας 2/4 διά Άργεντινή	ΚΟΡΘΙΑΝ	58	9892	ε. Λάγος 18/4
ΚΑΡΕΝ	76	4617	ε. Στουμπά 22/4	ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ)	55	8998	εις Πειραιά από 30/10
ΚΑΡΕΡΑ	67	5453	α. Π. όφ Σπαιν 21/4	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. Μουτσούρε 23/3 διά Β. Κορτά
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Κων/πολη 18/4 διά Νοβρωσκ	ΚΟΡΥΤΩΝ	75	19134	α. Χιροσίμα 19/4
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΤΡΗΜΣ	62	9979	ε. Λάγος 1/4	ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Νταμάμ 3/4
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Ναγκόνια 18/4	ΚΟΣΜΑΣ (δ)	64	34921	α. Κουίντερο 12/4 διά Παναμά
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	δ. Παναμά 29/4	ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	άρχει στο Γουόρρι από 8/1/81	ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	α. Χουέλαβ 25/3 διά Σκίνα
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Σεμπού 22/4	ΚΟΤΩΝ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	64	4772	ε. Κων/πολη 12/4
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Τακόμα 13/4 διά Ινδία	ΚΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	δ. Κων/πολη 22/4
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. Λουάνα 2/2	ΚΟΥΐ'ΝΣΥ	60	9423	ε. Λομπό 22/2
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Μάλτα 29/4	ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ.	58	9878	ε. Ρογκουίνο 18/4
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Γκέντ 28/4 διά ΗΠΑ	ΚΟΦΗ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	66	5153	α. Καρατάι 20/4 δι' Άντεν
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Τακόμα 9/4	ΚΡΑΝΑΟΣ	59	3354	δ. Παναμά 20/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	δ. Σουέζ 28/4	ΚΡΑΝΤΩΡ	64	2304	α. Σ. Κίτς 24/2 διά Κούβα
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. Άμβούργο 4/5	ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	άρχει στην Έλευσια
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	ε. Βρέμην 1/5	ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	60	3995	α. Κοστ'ακόλοκος 2/3 δι' Άβάνα
ΚΑΣΟΣ	76	14983	ε. Ρότερνταμ 29/4	ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	α. Ντόρντρεχτ 18/4 διά Γουόρρι
ΚΑΣΟΣ	56	3105	παροπλίσμ. Χαλκίδα από 31/8/79	ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	α. Ρότερνταμ 4/5 διά Πειραιά
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	δ. Π. Σαΐδ 30/4 διά Γιουροπόρτ	ΚΡΕΩΝ	68	12660	α. Αύγουστα 17/4 διά Κούβα
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Βομβάη 29/3	ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΑΟΥΡΥ	61	3866	ε. Π. Άρβρουρ 27/3
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	δ. Γιβραλτάρ 2/5 διά Λατβία	ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ε. Σαλίνα Κρούξ 7/4
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	α. Άμβέρσα 1/5 διά Μόντρεαλ	ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΛΗΒ (δ)	74	42470	α. Ν. Ύορκην 22/4 δι' Αρούμπα
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ	68	26644	α. Άμβέρσα 29/4 διά Μόντρεαλ	ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832	α. Μίνα Καμπούς 18/4 διά Σιγκαπούρη
ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ	57	1235	α. Πούλα 27/4 διά Άβιλς	ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΐ'ΓΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Τεργέστη 2/4
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	α. Τεργέστη 1/5 διά Βεγγάζη	ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Κόμπε 17/4 διά Κουβέτι
ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	ε. Πειραιά 28/4	ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Νταμάμ 18/4 διά Ντόχο
ΚΑΣΤΡΟ Π.	50	7544	ε. Τζένταν 14/3	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ)	74	61054	ε. Κόμπε 22/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Νταμάμ 13/4 διά Ίσπανία	ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΐ'Υ (δ)	73	61054	άρχει στο Άλιβέρι
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	α. Βαρκελώνη 16/4 διά Άνναμπα	ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)	73	42470	α. Τεργέστη 1/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές	ΚΡΙΟΣ	59	16875	ε. Γένοβα 16/4 (επισκευές)
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Γκουγιακίλ 23/4 διά Μπουσναβεντούρα	ΚΡΙΟΣ	60	4089	α. Ταμπίκο 20/4 διά Άβάνα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Άγ. Φραγκίσκο 18/3 διά Π. Σουδάν	ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. Μπρουνομπούτε 1/3 διά Λάγος
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	α. Βαρκελώνη 26/4 διά Λεμεσό	ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	άρχει στον Πειραιά 26/3
ΚΑΤΙΑ (δ)	61	12959	ε. Ν. Όρλεάνη 20/4	ΚΡΟΙΣΟΣ	59	5051	α. Νταμάμ 23/4
ΚΑΤΙΕ	60	10187	άρχει στο Γαλαξειδί	ΚΡΩΝΟΣ	62	10107	ε. Σαλβαντόρ 13/3
ΚΑΤΙΕ	69	5068	ε. Βρέμην 4/5	ΚΡΩΝΟΣ	67	6911	α. Νταμάμ 22/4 διά Άμμου Ντάμμι
ΚΑΤΙΝΑ (δ)	66	38878	ε. Ν. Ύορκην 30/4	ΚΡΩΣΕΐ'ΝΤΕΡ	58	1596	άρχει στον Πειραιά από 23/11/80
ΚΕΐ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894	ε. Άμβούργο 9/2	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	δ. Παναμά 16/3
ΚΕΐ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Κρόφτον 9/4	ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΕΐ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ε. Φάλμουθ 23/4	ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει στο Παλαξειδί
ΚΕΐ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ε. Σιγκαπούρη 25/4	ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	α. Λάς Παλμας 8/4
ΚΕΐ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9853	α. Σιμιζού 2/4	ΚΥΚΛΩΠΑΣ	57	9118	α. Π. Έλιζαμπεθ 16/4
ΚΕΐ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΐ'Υ	71	9964	δ. Γιβραλτάρ 1/5	ΚΥΜΟΣ (δ)	71	16400	α. Χιούστον 25/4
ΚΕΐ'Π ΣΑΠΗΡΙΟΡ	74	8896	ε. Αύγουστα 26/4	ΚΥΜΑ	60	7758	άρχει στον Πειραιά από 5/6
ΚΕΐ'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	άρχει εις Ρίβερ Φάλ από 15/2	ΚΥΝΟΥΟΥΡΑ (δ)	64	31040	άρχει στον Πειραιά από 21/4
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΟΥΜ	75	16307	α. Ντουλούθ 23/4	ΚΥΝΟΥΟΥΡΙΑ (δ)	56	12355	ε. Μπιτγύκ 30/3
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	α. Μίνα Σάκρ 30/3	ΚΥΠΡΟΣ (δ)	69	119666	εις Μπαγκόκ 20/11
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ)	59	24333	α. Χάμπτον ρόδς 25/4 διά Άρούμπα	ΚΥΡΑ	63	10032	ε. Κουβέτι 28/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	41	1580	μεσογειακές μεταφορές	ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	α. Ρίο Ίανέιρο 18/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΐ'ΝΤ	70	13907	δ. Σκώ 16/4 διά Ρίνα	ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Ν. Όρλεάνη 2/5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑΐ'Τ	67	21706	δ. Ντόβερ 23/4 διά Κωνσταντζα	ΚΥΡΙΑΚΟΥ Α. ΔΕΜΟΥ	66	8943	ε. Πειραιά 16/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	α. Νταμάντε 15/4	ΚΥΡΙΑΚΟΥ Α. ΔΕΜΟΥ	66	20516	α. Λ. Πάμας 11/4 διά Άργεντινή
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	α. Σουάιμα 26/4 διά Μπ. Άμπα	ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	α. Φόκα 9/3
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	ε. Χάμιλτον 24/4	ΚΩΣΤΑΣ	60	1995	α. Ρόστφορντ 15/4 διά Μπετζία
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	5266	δ. Π. Σαΐδ 22/4	ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ε. Πειραιά 15/3
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΐ'Σ	58	3825	μετων. «ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΐ'Σ» (σημ. Μάλτας)	ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	α. Λάς Παλμας 6/4 διά Ντουάλα
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΛΗΣ	52	5674	δ. Κων/πολη 28/4	ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Βακαγιάμα 2/4
ΚΕΦΑΛΛΟ							

ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	δ. Κων/πολη 22/4 δια' Αφρική
ΛΑΓΟ	61	5005	ε. Κολόμπα 27/4
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	α. Άλεξάνδρεια 8/1 δια' Ταρτούς
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	α. Πασιτζές 5/3 δια' Γουόρι
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	α. Πειραιά 21/4 δια' Έλ Τζαζαίρ
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	ε. Ρίο Γκράντε 30/4
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925	ε. Τριπολη (Λιβάνου) 23/4
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	παροπλισμένο στην Έλευσινα
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ε. Πειραιά 27/3
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	ε. Ντάρμπαν 2/5
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000	δ. Π. Σαΐδ 1/5
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Θέουτα 30/4 δια' Όδησσό
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ)	65	34185	εις Πειραιά 24/10
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11162	α. Ν. Ύορκην 18/4 δια' Βενεζουέλα
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΝΙΑ (δ)	68	81744	ε. Φουτζέιρα 1/4
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Ν. Ορλεάνην 26/3
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	δ. Γιβραλτάρ 29/3 δια' Βεγγάζη
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Βιτόρια 31/3
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Γκηλογκ 14/4 δια' Ρωσία
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Ρότερνταμ 30/4
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	α. Δουκνέκη 4/5
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	α. Γιοκοχάμα 13/3 δι' Ίνδια
ΛΕΔΕΑ	63	17879	α. Καστελαμάρε 13/2 δι' Ελλάδα
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Καστέλον 2/4 δια' Άλγερια
ΛΕΝΑ	61	9191	δ. Γιβραλτάρ 26/3 δια' Μόντρεαλ
ΛΕΝΙΟ Χ.	63	15929	δ. Σουέζ 13/3 δια' Μπ. Χομεϊνί
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	α. Λισαβόνα 27/4 δια' Λουάντα
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	α. Σάντος 26/4 δια' Λουάντα
ΛΕΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	61	13480	ε. Τόρρε Άννουνζιάτα 19/4
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	δ. Γιβραλτάρ 22/4
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	60	4489	άρχει στην Λευκάδα
ΛΕΥΚΑΣ (δ)	63	16407	α. Π. ντε Μπούκ 2/5
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	άρχει στην Χαλκίδα από 20/7
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Ν. Ύορκην 29/4
ΛΕΩΝ	72	2311	άρχει στην Ύουμεινίτα 2/2
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Άγ. Φραγκίσκο 24/4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287	ε. Άμβούργο 17/4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	άρχει στην Στυλιδά
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Κων/πολη 7/4 δια' Τουψ
ΛΗΓΚ	61	8658	ε. Τζένταν 24/4
ΛΗΔΑ	68	28879	α. Μπαλιμπά 13/3 δι' Ιαπωνία
ΛΗΔΑ	63	8566	α. Βαλιμόρη 31/3 δια' Τανζανία
ΛΗΔΑ II	67	9381	α. Κ. Τάουν 1/4 δια' Βενεζουέλα
ΛΗΝΤΕΡ	56	7510	ε. Βομβάη 5/4
ΛΗΤΩ (δ)	67	44646	άρχει στον Πειραιά από 25/2
ΛΗΤΩ	72	6106	α. Σ. Μαλό 19/4 δια' Φλώοιγκ
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	ε. Σετομπά 16/4
ΛΙΑΝ Χ. (δ)	67	48719	άρχει στον Πειραιά από 7/11
ΛΙΜΠΡΑ (δ)	76	18343	α. Τζεμπέ Άλι 2/5 δια' Σουέζ
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	άρχει στην Ύουμεινίτα
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	
ΛΙΤΣΙΟΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	71	9074	δ. Κων/πολη 3/4
ΛΙΤΛ ΝΙΚΟΣ (δ)	61	21894	α. Πειραιά 24/4 δια' Λαύριο
ΛΙΩ	68	9650	δ. Παναμά 29/4
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	άρχει εις Μπάσα από 24/9/80
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ)	75	24408	ε. Μπότγταντ 2/5
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Κολόμπα ρίβερ 2/5
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	ε. Τζένταν 22/4
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Ντάρμπαν 22/4 δια' Καναδά
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν. Ύορκην 1/5
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Μορμουγκάο 28/4 δια' Ντουμπάι
ΛΟΥΣΥ	59	1226	εις Θεσσαλονίκη από 6/2/28/1
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 21/4
ΛΥΔΙΑ Π. (δ)	58	12982	δ. Σουέζ 27/3 (ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΛΥΡΑ	67	41914	ε. Χάμπτον ρόδς 30/4
ΛΥΡΙΚ	64	29375	ε. Καντί 19/1
ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	δ. Γιβραλτάρ 26/4 δια' Άλγκεθίρας
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Χιούστον 27/4
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	εις Άμστερνταμ 30/12
ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	άρχει στον Πειραιά από 19/1
ΜΑΘΙΟΣ	52	2025	άρχει στον Πειραιά από 7/2
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000	εις Ναγκαασάκι υπό συμπλήρωση
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Κων/πολη 10/4 δι' Όδησσό
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	δ. Γιβραλτάρ 1/5 δια' Παναμά
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	α. Χουά 16/1 δι' Έλ Τζαζαίρ
ΜΑ'Ι'Υ'ΣΑΝ II	58	5376	ε. Ντάρμπαν 14/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	α. Σ. Τζων 24/4 δια' Π. Μπוליβάρ
ΜΑΚΡΑ	73	8957	ε. Βιτόρια 24/4
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ε. Ρουέν 28/4
ΜΑΝΑΜΑΡΙΑ (δ)	65	13278	α. Φός 25/4 δια' Λιβόρνο
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Λάγος 20/4
ΜΑΝΙΑ	68	2918	α. Ποζουόλι 24/2 δια' Λαττάκια
ΜΑΝΝΑ (δ)	70	65223	ε. Τής 4/5
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	δ. Παναμά 25/4 δια' Μπαρνακία
ΜΑΝΤΩ V (δ)	72	17432	δ. Σουέζ 23/4
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	α. Μπότγταντ 4/5 δια' Μπαρμάρδος
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (δ)	64	47493	α. Τεργέστην 23/4 δια' Γιβραλτάρ
ΜΑΝΩΛΗΣ Χ.	62	15405	δ. Σουέζ 7/2 δια' Μπ. Χομεϊνί
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	δ. Παναμά 30/4 δια' Χιούστον
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	α. Βρέμην 29/4 δια' Τζένταν
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	εις Πειραιά 5/10 (επισκευά)
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	68	18525	δ. Γιβραλτάρ 1/5 δι' Όδησσό
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Γιοκοχάμα 5/5 (επισκευά)
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Βανκούβερ 29/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ε. Χάμπτον ρόδς 2/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Χόγκ Κόνγκ 2/4 δια' Νιούκασλ
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Τζένταν 1/4 δια' Χιροσίμα
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	α. Σαβόνα 8/4 δια' Μπισώ
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Γιοκοχάμα 21/4 δια' Ρίτοαρντς Μπαϊ
ΜΑΡΑΦΩΝ	61	12847	άρχει στον Πειραιά από 11/3
ΜΑΡΑΦΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	α. Κίελο 29/4 δια' Λάγος
ΜΑΡΑΦΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Άσνόντ 28/4
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Κάρτα 1/5
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	δ. Κων/πολη 7/4 δι' Όδησσόν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ε. Βόλο 17/3 (ΕΠΩΛ.)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ)	58	11849	ε. Αιγούστον 4/3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	άρχει στο Άργοστόλι από 21/1
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607	άρχει στην Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ)	76	81106	α. Πόρτ Σαΐδ 24/3
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	δ. Κων/πολη 22/4 δια' Μπουργκάς
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	δ. Π. Σαΐδ 28/4
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Γιοκοχάμα 24/4
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Ν. Ύορκην 8/4 δια' Ίλιγγεβοκ
ΜΑΡΙΑ (δ)	65	47544	ε. Ν. Ύορκην 30/4
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Λεμεσό 17/3

ΜΑΡΙΑ	58	5746	άρχει στην Χαλκίδα 23/9
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	δ. Γιβραλτάρ 6/4 δι' Έλ Τζαζαίρ
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	ε. Σιγκαπούρη 28/4
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	ε. Π. όφ Σπαίν 28/4
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	6978	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ.	68	1599	δ. Σουέζ 2/1 δι' Άντεν
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51602	δ. Πόρτ Σαΐδ 22/4
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Τζένταν 25/4 δια' Μπ. Άμπάς
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Νοούρου 17/4
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Σάντα Φε 10/4
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	δ. Σουέζ 23/4 δι' Άκαμπα
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	δ. Κελάγκ 19/4
ΜΑΡΙΑ Ξ.	68	11361	δ. Παναμά 2/4
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Θέουτα 22/4 δια' Μόντρεαλ
ΜΑΡΙΑ Ξ.	58	9028	εις Σ. Τζων από 29/4/81
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ)	66	42799	α. Φιλιάδελφία 19/4 δια' Αρούμπα
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ.	58	9507	α. Άλεξάνδρεια 14/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	ε. Λιβόρνο 29/4 δια' Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)	73	17432	ε. Ν. Ύορκην 4/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άρχει στον Πειραιά από 21/11/79
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ)	75	68411	ε. Πειραιά 6/2
ΜΑΡΙΒΚ	62	23805	άρχει εις Πειραιά από 1/3
ΜΑΡΙΩ	72	9824	δ. Κων/πολη 17/2 δια' Κουβιά
ΜΑΡΙΒΕΒΑ	67	3953	α. Καεν 31/3 δια' Χαλκίδα
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ)	75	115207	α. Πειραιά 5/2
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Χάφα 27/4
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ)	67	40075	δ. Κων/πολη 24/4 δια' Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	ε. Λομπίτο 20/2
ΜΑΡΙΚΑ	60	6235	άρχει εις Πειραιά 31/1
ΜΑΡΙΚΑ Τ.	71	72335	α. Άμβούργον 23/4
ΜΑΡΙΑΕΝΑ (μ)	71	16269	α. Τενερίφη 16/4 δια' Μπ. Άούρες
ΜΑΡΙΑΥ	68	14569	δ. Κων/πολη 16/4 δια' Μαυρή Θάλ.
ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	80	40000	ε. Ρίο Ίανέιρο 29/4
ΜΑΡΙΝΑ (δ)	60	4116	α. Κόπερ 28/4 δια' Τζένταν
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Άδελαΐδα 8/4 δια' Ρωσία
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	δ. Κων/πολη 25/4 δια' Άργεντινή
ΜΑΡΙΝΑ Π.	61	7838	α. Μορμουγκάο 8/4 δια' Ρότερνταμ
ΜΑΡΙΟΥΚΑ (δ)	65	36066	ε. Ποντα Άρένας 13/4
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	δ. Γιβραλτάρ 20/4 δια' Κόλπον ΗΠΑ
ΜΑΡΙΣΤΑ	68	29324	α. Αιγούστον 1/4 δια' Κόλπον ΗΠΑ
ΜΑΡΙΣΤΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Κων/πολη 14/4 δια' Μαυρήν Θάλ.
ΜΑΡΙ ΦΙΛΙΠ.	58	2140	α. Τζιμπουτί 8/3
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Σαβόνα 30/4
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	ε. Όζάκο 14/4
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Λ. Πάλας 10/4 δια' Άργεντινή
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Χαμίνα 30/4 δια' Άλεξάνδρεια
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	ε. Κορούνα 1/5
ΜΑΡΑΙ (δ)	59	20827	δ. Σκά 29/4 δια' Σταχόλβαν
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Ντάρμπαν 14/4 δια' Ρίτοαρντς Μπαϊ
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8699	άρχει εις Άργοστόλι 10/1
ΜΑΡΣ	48	3368	εις μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	α. Άγαθίρ 21/4 (ΕΠΩΛ.)
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	α. Ρ. Ίανέιρο 26/4 δια' Πότι
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Λ. Άντζελες 28/4 δια' Σάντος
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	εις μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Θέουτα 21/4 δια' Άργεντινή
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	62	12197	ε. Σαϊντ Άννα Μπαϊ 24/4
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II (μ)	66	32645	α. Ν. Ύορκην 30/4
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	δ. Σουέζ 10/4 δια' Μπ. Άμπάς
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Ν. Ύορκην 1/5
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ)	65	34185	άρχει εις Πειραιά από 1/8
ΜΑΤΙΘΙΑΔΑ	65	7696	ε. Μασσαλία 12/4
ΜΑΤΙΝΑ	67	2911	εις μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΓΑΣ (δ)	67	43231	α. Χάλφαξ 1/4 δια' Αρούμπα
ΜΕΘΩΔΙΚ (μ)	66	39617	α. Τράντο 2/5 δια' Γιβραλτάρ
ΜΕΘΩΝ (δ)	81	33500	δ. Παναμά 18/4 δια' Ειρηνικό
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Άντεν 25/4
ΜΕΛΙΝΑ	66	1599	ε. Ρότερνταμ 5/5
ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	ε. Κασσιούγκ 13/4
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	εξωθι Λάγος 29/4
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ)	71	113780	α. Ρός Ταούρα 4/4
ΜΕΛΩ Χ.	68	10355	α. Άμβέρσαν 17/2
ΜΕΛΤΕΛΙ (δ)	76	24743	α. Πόρτσμουθ 18/4 δια' Μπναϊ
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Ν. Ύορκην 30/4 δια' Μόντρεαλ
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΙΤΣ	59	12255	δ. Κων/πολη 27/3 δια' Νοβορωσκ
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	άρχει εις Άργοστόλι 23/1
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	δ. Γιβραλτάρ 22/4 δι' Έλ Τζαζαίρ
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	57	10389	άρχει εις Άντικυρα
ΜΕΝΤ ΕΠΛΟΡΕΡ	66	9826	α. Μόντρεαλ 10/4 δια' Άλγερια
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	α. Μιραμίτο Μπαϊ 18/4
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	ε. Χάβρν 29/4 δια' Βενεζουέλα
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	άρχει εις Γαλάτσι 12/78
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	α. Τζένταν 30/4
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Άλεξάνδρεια 27/4
ΜΕΝΤΚΕ'Π	62	9092	α. Ταϊταγκόνκ 23/4 δια' Σαφάγκα
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	α. Χόγκ Κόνγκ 28/1 δια' Λομπίτο
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Π. Σαΐδ 27/4
ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ'	57	3709	ε. Πειραιά 9/3
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Κων/πολη 20/4
ΜΕΡΙΠΤΙΑΝ Α'Ι'Σ	62	1524	εξωθι Μονρόβια 27/3
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	α. Πασιάγες 22/4 δια' Ρουέν
ΜΕΡΤΖΑΡΙΟ ΕΜΙΛΙΑ	78	5778	α. Γιοκοχάμα 24/4 δια' Τζένταν
ΜΕΡΤΖΑΡΙΟ ΛΟΜΒΑΡΔΙΟ	78	5778	
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ)	74	61172	α. Αιγούστα 25/4 δια' Σιντι Κερύ
ΜΕΣ ΑΙΓΛΗ (δ)	69	17485	α. Χόγκ Κόνγκ 3/5 δια' Σιγκαπούρη
ΜΕΣ ΑΚΤΗ (δ)	70	17485	ε. Βομβάη 27/4
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ)	70	17485	δ. Θερωνται διλ. 28/4
ΜΕΣ ΑΝΑΤΟΛΗ (δ)	70	17485	δ. Σουέζ 27/4
ΜΕΣ ΑΡΕΤΗ (δ)	70	17355	α. Σιγκαπούρη 20/4 δια' Βαχράν
ΜΕΣ ΑΥΓΗ (δ)	70	17486	δ. Σουέζ 26/4
ΜΕΣ ΑΥΡΑ (δ)	70	17485	δ. Παναμά 11/4
ΜΕΣ ΓΗ (δ)	71	17355	ε. Σ. Άννα Μπαϊ 22/4
ΜΕΣ ΔΟΞΑ (δ)	70	17485	α. Παναμά 30/4
ΜΕΣ ΘΕΑ (δ)	73	17355	ε. Φιλιάδελφία 5/5
ΜΕΣ ΙΔΕΑ (δ)	72	17718	α. Ν. Ύορκην 30/4 δια' Κιουρασό
ΜΕΣ ΛΑΜΨΙΣ (δ)	72	17355	ε. Όκλα 18/4
ΜΕΣ ΟΡΜΗ (δ)	72	17355	α. Σιγκαπού

ΜΗΛΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	71	10991	ε. Βόλο 1/10
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	ε. Βιτόρια 13/4
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	ἀργεί στον Πειραιά από 8/1
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	2983	α. Σιγκαπούρη 9/4 διά Π. Χάρκουρι
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	ε. Πειραιά 21/9 (ἐπισκευα)
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	δ. Παναμά 13/4
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	57	5288	α. Λ. Άντζελες 26/3 διά Σαγκάη
ΜΙΝΑ	67	12843	ε. Μόντρεαλ 29/4
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ε. Ν. Όρλεάνη 1/11
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Βιμινγκτον 30/4 διά Χιούστον
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝΕΣ	72	1563	α. Τρίπολη (Λιβάνου) 16/4 διά Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	ε. Πειραιά 26/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	α. Ραβέννα 2/3 διά Μανφρεντόνια
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Σάντα Μάρτα 17/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Ν. Όρλεάνη 6/4
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Πειραιά 14/1 (ἐπισκευα)
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Χιούστον 28/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563	ε. Ν. Όρλεάνη 26/1
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝ	70	1582	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	69	1570	α. Ν. Όρλεάνη 20/4
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	α. Βαρκελώνη 16/4 δι' Έλ Τζαζάρ
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	δ. Παναμά 3/5
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	δ. Παναμά 3/5
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Βαρκελώνη 29/4 διά Μπρεζζαία
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζένταν 23/4 διά Γκιζάν
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Παράγεις 16/4 διά Σκίγκτα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Κίγκτον 20/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ε. Τζιτζελί (Άλγερία) 6/3 (προσάρξε)
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ε. Πειραιά 24/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	α. Π. όφ Σπαινη 26/4 διά Κολομβία
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζένταν 29/4 διά Γκιζάν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Μπαράγκια 31/3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 2/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	α. Μ. ντι Καράρα 27/4
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	α. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ε. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 1/5
ΜΙΝΤΕΝ	64	4776	ε. Ντάρμπαν 1/5
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Χάρμπτον ρόδες 27/4 δι' Ίταλία
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	57	4535	ε. Κωνίπολη 22/4
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Σοβόννα 15/4 διά Π. Καμπέλο
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Μπρούσμπουτελ 14/4
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	δ. Σκω 9/4 διά Ρίγα
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	ε. Κουμκπί (Τουρκία) 7/4
ΜΙΧΑΝΑ (δ.)	65	28313	ε. Τζάκβονβιλ 15/4
ΜΙΧΑΝΑ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Τζένταν 7/4
ΜΙΧΑΝΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	ἀργεί στον Πειραιά 9/6/81
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Ντόβερ 28/4
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Θάντερ Μπαϊ 3/5
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Ρότερνταμ 5/4 διά Άγγερία
ΜΙΧΑΛΗΣ	59	5384	α. Τραπεζούντα 21/2 διά Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	2993	ε. Άβίλες 21/4
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Άλεξάνδρεια 24/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	α. Σαρζά 9/10 διά Μπ. Άμπας
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Κόμπε 27/4
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	61	12662	ε. Κούλ 28/4
ΜΗΜΜΟΣΥΝΗ	68	36168	ε. Χιούστον 29/4
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	α. Λονδίνο 22/4 διά Βραζιλία
ΜΟΜΠΛΑΙΤΑ (δ.)	69	47958	α. Λ. Άντζελες 3/4 διά Μπαλάο Τέρμ.
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Τερνέστη 29/4
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	ε. Βανκούβερ 3/5
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ἀργεί στον Πειραιά 6/9
ΜΟΥΝΣΤΕΡΑΪΝΤΣ	69	9366	α. Λ. Άντζελες 17/4 διά Καλάο
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπόγγουντ 23/4 διά Βερακρούζ
ΜΠΑΛΑΝΤ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. Ταομασίν 30/4
ΜΠΑΛΑΝΤ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	α. Μπαγκόκ 27/4 διά Άφρική
ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	ε. Πειραιά 9/3 (ΕΠΩΛ.)
ΜΠΑΛΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	α. Ντράμμ 1/5
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	α. Πειραιά 25/3 διά Λιβύη
ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΥΠ	57	5452	ε. Πειραιά 6/4
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	δ. Σουέζ 12/4
ΜΠΕΛΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Σπέτζια 24/4 διά Γκούλ
ΜΠΕΛΑ ΣΤΑΡ	56	4884	ε. Τουλόν 22/4 (ΔΙΑΛΛΥΣΗ)
ΜΠΕΛΣΚΑΪ	57	7974	ε. Λας Πάλμας 20/12
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Βενετία 7/4 διά Κορίντο
ΜΠΙΑ	75	7246	α. Πειραιά 30/4 διά Σέιτε
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΛΗΒ	60	8573	ἀργεί στην Ίθάκη
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΪ	63	9657	ἀργεί στον Πειραιά από 8/11
ΜΠΛΟΥ ΣΗ.	58	3778	ε. Σφάξ 12/4
ΜΠΟΝΑΤΣΑ	68	16005	α. Αύγουστα 1/4
ΜΠΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	72	3621	ε. Βομβάη 27/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Μιλφροντ Χάφεν 5/5 διά Γκέντ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ			
ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756	α. Ίμμινχαμ 20/4 διά Ρότερνταμ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	ἀργεί στην Έλευσία
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Δρέπανον 17/4
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	ἀργεί στην Έλευσία
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	ἀργεί στον Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΓΙΣ	54	6103	ἀργεί στην Στυλίδα
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	ἀργεί στην Έλευσία
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	ἀργεί στην Έλευσία
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΣ	66	9085	ἀργεί στην Έλευσία
ΜΠΡΑΒΟΕΣΠΟΡΤΕΡ	77	3827	α. Σ. Νικόλας Μπαϊ 17/4
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΪ	69	2979	α. Γιαρίμκα 27/2 διά Τρίπολη
ΜΠΡΗΞ (μ.)	64	35082	α. Ίμμινχαμ 27/4
ΜΥΘΙΚ	67	39617	α. Λ. Άντζελες 12/4 διά Γισκοχώμα
ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ	77	16267	ε. Κάρντιφ 2/5 διά Δουβλίνο
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Κουβέιτ 14/3 διά Ν. Άφρική
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	α. Ν. Ύορκην 21/4 διά Μαρόκο
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Μπόγγουντ 26/4 διά Μαρακάιμπ
ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	α. Δουκέρκη 30/4 διά Ρωσία
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	α. Βενετία 3/2
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	δ. Παναμά 21/4 διά Ειρηκόη
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	α. Κολόμπο 23/4 δια Φιλιππίνες
Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	α. Ντάρμπαν 14/4 διά Σιγκαπούρη
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	66	20199	υπό παραλαβή
ΝΑΓΟΣ	71	2997	ε. Πειραιά 2/5
ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561	α. Βαλτιμόρη 1/5 διά Ν. Όρλεάνη
ΝΑΝΟΥΛΑ	63	2589	α. Σέιτε 23/4 διά Γκουάιντ
ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	ε. Πειραιά 12/4
ΝΑΝΩ Κ.	66	1789	μεσογειακές μεταφορές
ΝΑΕΟΣ	70	8825	ε. Ν. Ύορκην 26/4
ΝΑΕΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	80	10982	ε. Ντάρμπαν 23/4
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Τσάρλεστον 4/5 διά Ν. Όρλεάνη

ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	ε. Κέντρα 17/9
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Ρας Τανούρα 25/4
ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	ε. Άμβούργο 23/2
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ.	61	5584	δ. Π. Σαίξ 10/10
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	α. Ρουέν 18/4 διά Άλγερία
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	α. Βαλτιμόρη 18/4 διά Μαρόκο
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Ρίο Γκράντε 2/5
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Ν. Ύορκην 15/4 δι' Άρουμπά
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Νιούκαστλ 7/4 διά Κορέα
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΪ	78	33191	α. Ρας Σουκίρ 30/3 διά Σουέζ
ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324	α. Πειραιά 23/4 διά Ραβέννα
ΝΕΪ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ.	71	1997	α. Πειραιά 24/4 διά Άγγλία
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	α. Χάρμπτον ρόδες 8/4 διά Παναμά
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Σιγκαπούρη 29/4 διά Χόγκ Κόγκ
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Κολομπούα ρίβερ 28/4 διά Αίγυπτο
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	ε. Νιούκαστλ 21/4
ΝΕΝΑ	74	39886	α. Μοντεβιδέο 24/4
ΝΕΠΘΗΣ	71	9082	δ. Μπρούσμπουτελ 6/4
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	α. Χάρμπτον ρόδες 19/4 διά Βραζιλία
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	α. Βανκούβερ 20/4
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ε. Λομπίτο 4/3
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	δ. Ντόβερ 20/4
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	δ. Σουέζ 16/4 δι' Άκαμπά
ΝΕΦΕΛΗ	69	5709	ε. Πειραιά από 28/7/81
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δ. Σουέζ 15/4 δι' Έλ Χάκι
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	α. Βουβάν 3/5 διά Κ. Τάουν
ΝΗΡΗΣ	77	18080	ἀργεί στο Πειραιά 25/5/81
ΝΗΡΤΟΣ (δ.)	64	42126	ε. Άλεξάνδρεια 27/4
ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	ἀργεί στην Χαλκίδα από 20/12
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Βραζιλία 14/4 διά Βένετσιας
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	α. Τάμπιτο 23/4 διά Ταργκόνα
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	ε. Τάμπιτο 27/4
ΝΙΕΝΠΟΥΡΓΚ	64	4566	α. Βαλτιμόρη 28/4 διά Τυνησία
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Γιβραλτάρ 15/4
ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	ε. Λισσαβόνα 13/4
ΝΙΚΗ	71	9075	α. Ρότερνταμ 29/4 διά Άμβούργο
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	ἀργεί στον Πειραιά από 7/10
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	υπό παραλαβή
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ)	65	29721	α. Πειραιά 27/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	ε. Γισκοχώμα 25/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β.	62	11229	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	α. Παρκακούλα 30/3 διά Συρία
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	δ. Σουέζ 1/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	α. Πειραιά 12/4
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	α. Άμβούργο 20/4 δι' Άγ. Λαυρέντι
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	ε. ΜπουεναΒεντούρα 10/4
ΝΙΚΟΛΑΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Κουβέιτ 3/5 διά Νταμάμ
ΝΙΚΟΣ	55	2303	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΣ	61	1543	ἀργεί στον Πειραιά 21/7
ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	α. Πειραιά 25/4 διά Άντικυρα
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ἀργεί στο Άλιβέρι
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Ν. Όρλεάνη 26/4
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	ἀργεί στο Άλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	α. Ν. Όρλεάνη 26/4
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	ε. Κωνίπολη 11/4
ΝΙΚΥ	58	9087	ἀργεί στον Πειραιά 12/10
ΝΙΜΑΣ Ι.	56	3274	α. Βενετία 19/4 διά Ραβέννα
ΝΙΜΑΣ ΙΙ.	46	2469	μετων. «ΑΡΙΕΣ»
ΝΙΜΠΛΑ	71	2994	ἀργεί στον Πειραιά από 6/8/79
ΝΙΟΒΗ	69	21673	α. Ντάρμπαν 13/4
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	ε. Π. Σαίξ από 30/12/79
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	δ. Π. Σαίξ 28/4
ΝΟΝΙ	68	5430	α. Λαοίρο 19/3 διά Νιγηρία (ΕΠΩΛ.)
ΝΟΡΘ ΓΟΥΛΙΒ	54	7701	ἀργεί στην Άλεξάνδρεια 11/4/78
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	δ. Κωνίπολη 19/4 διά Νοβωρωςκ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	δ. Γιβραλτάρ 25/4 διά Τυνησία
ΝΟΡΘ ΧΑΪ'ΝΕΣ	62	15110	α. Άμβέρσα 24/4 διά Βηρούτ
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	ε. Μάντρ ντιού 21/4
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Ρότερνταμ 16/4 διά Κάλκαμπα
ΝΟΤΗΣ	55	3956	ε. Νάντη 3/4/80
ΝΟΤΟΣ (δ)	64	49055	ἀργεί στο Γαλαξειδί 21/3
ΝΟΤΟΣ	61	7351	α. Άμβούργο 9/4
ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	α. Αμβέρσα 26/4 διά Έλ Τζαζάρ
ΝΤΑΝΑ ΣΗ (δ.)	63	34617	ε. Γκάντντ Μπής (ΔΙΑΛΛΥΣΗ)
ΝΤΑΝΙΕΛ	66	27074	υπό παραλαβή
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ)	59	12299	α. Αύγουστα 29/4 διά Σφάξ
ΝΤΑΝΙΕΛ	67	3868	ε. Κωνίπολη 12/4
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	α. Τάμπιτο 28/4 διά Ούνισκαουπούκι
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	61	13054	δ. Ντόβερ 20/4 διά Άργκουλεγκούκι
ΝΤΑΪ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	α. Ρότερνταμ 29/4 διά Τρίπολη
ΝΤΑΪ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	α. Γκάμπε 21/4 διά Παλέριο
ΝΤΑΪ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11486	α. Φιλισοδέφια 14/4 διά Κιουρασάο
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	α. Γιουρπούρτ 3/5
ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ	60	7178	ε. Άμβέρσα 3/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΪ'ΝΤ	74	14523	ε. Πειραιά 18/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Χιούστον 17/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Λάος 12/4 διά Π. Ρίκο
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Βαλτιμόρη 2/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Χιούστον 6/4
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	ε. Της 30/4
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	63	7700	α. Σέιτε 22/2
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Μουτσούρο 22/4 δι' ΗΠΑ
ΝΤΕΛΑΦ ΡΗΦΕΡ	72	9710	δ. Παναμά 26/4
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	α. Μάλτα 30/4 διά Πειραιά
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	δ. Θέρονται διλ. 25/4 δι' Αυστραλία
ΝΤΗΦΑΪ'ΑΝΤ	60	19988	ε. Χιμάξ 19/4
ΝΤΙΑΝΑ	65	3512	α. Ρ. Τανούρα 27/4
ΝΤΙΓΚΙΝΤΥ	57	8485	ἀργεί στον Πειραιά 20/10
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	α. Παράγεις 15/4 διά Σκίγκτα
ΝΤΙΝΤΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	α. Άμβέρσα 3/5
ΝΤΙΝΤΙΕΡ	62	6981	α. Ντάρμπαν 15/4
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	α. Ν. Ύορκην 22/4 διά Άγ. Δομνίκο
ΝΤΟΜΙΝΚ	62	6980	δ. Σουέζ 28/4
ΝΤΟΜΙΝΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	α. Μπαρέιν 22/4 διά Ρότερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	ε. Σέιτε 26/4
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Πειραιά 27/3

Ο ΣΣΕΥΣ	63	11120	δ. Μπρούνσμπετελ 25/4
Ο ΣΣΕΥΣ	65	10842	α. Νταμίμ 10/3
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Πειραιά 12/4
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	α. Πειραιά 6/4 διά Λαττάκια
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ	63	10617	α. Θέουτα 7/4 διά Λάγος
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	δ. Σουζέ 29/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	71	9709	α. Διέπη 17/4 διά Κολομβία
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ε. Λισαβώνα 2/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΛ (δ.)	65	38607	ἀργεί στην Έλευσινα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Βομβή 24/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	δ. Γιβραλτάρ 24/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΊΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	α. Καράκας 23/4 διά Άμβέρσα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	δ. Ντουμπάι 23/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡΥ	72	15498	ε. Νταμίμ 23/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	δ. Ντουμπάι 27/4
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	ε. Π. Έλιζαμπεθ 24/4
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	δ. Γιβραλτάρ 24/4
ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	ἀργεί στον Πειραιά 6/3/78
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	δ. Γιβραλτάρ 26/3 διά Π. Χάρκουρι
ΟΡΑΊ'ΟΝ	63	14595	α. Αυγούστα 8/4
ΟΡΑΊ'ΟΝ	65	3034	α. Λ. Πάμας 19/4
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Γκόμπε 11/4
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	δ. Κωνίπολη 25/4 διά Κωνσταντίναν
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (δ.)	72	49808	εις Παλέμμο 1/12 (έπισκευά)
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	79	14884	α. Βομβή 11/4 διά Σγκαπούρη
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	58	8808	ε. Μπ. Άμμάς 1/4
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Κολόμπο 27/4
ΟΣΕΑΝ ΡΕΊΝΤΖΕΡ	72	14675	δ. Σουζέ 20/4 διά Κουβέιτ
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	α. Χιμέζι 16/4 διά Νταμίμ
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΊΝ	66	11153	α. Π. Έλιζαμπεθ 21/4 διά Ίταλία
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	ε. Κωνίπολη 26/3
ΟΥΑΊ'Τ ΡΟΥΖ	60	7504	ε. Άμβέρσα 25/4
ΟΥΑΊ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΊΝΣΤΟΝ	70	15579	α. Ν. Ορλεάνη 10/4
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΔΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Μπιλμπάο 7/4
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	ἀργεί στο Άλιβέρι
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Γιβραλτάρ 13/4
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	ε. Γκρέιτ Μπιτερ Λέικ 10/3
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΖ	69	10767	ε. Βίλα Κοσταντιούσον 11/4
Π Σ ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Π. Έλιζαμπεθ 8/4
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	9736	α. Π. Σαίδη 12/4
ΠΑΙΑΝ	60	9317	δ. Κωνίπολη 25/3
ΠΑΊ'ΛΟΤ	70	2605	ε. Λισαβώνα 22/2
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	εις Πέραμα 14/4 (έπισκευά)
ΠΑΛΜ Β. (δ.)	58	21489	α. Σπέτζι 10/4
ΠΑΛΜ ΤΡΕΊΝΤΕΡ	63	5149	ε. Βομβή 31/3
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	α. Ροζέρι 1/4 διά Ίταλία
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	α. Κατίνα 6/4 διά Γκέντ
ΠΑΛΜΥΡΑ (δ.)	67	47081	ε. Ρ. Τανούρα 7/4
ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	μετων. «ΙΟΤΑ»
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Κόμπε 27/4
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ε. Παλεμπανγκ 6/4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	δ. Κωνίπολη 1/4 διά Κωνσταντίναν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ἀργεί στο Πειραιά 17/10
ΠΑΝ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	70	11525	α. Λ. Πάμας 18/4 διά Άργεντινή
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	α. Ρότερνταμ 5/5 διά Τζένταν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	δ. Κωνίπολη 7/4 διά Ρωσία
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	α. Σεβίλη 17/4 διά Λάγος
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. Άλεξάνδρεια 30/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	ἀργεί στον Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Μόντρεαλ 22/4
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	α. Σγκαπούρη 29/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Ντάρμαν 4/4 διά Ίαπωνία
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	ἀργεί στο Άργοστόλι
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	ε. Άλεξάνδρεια 8/2
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΊ'Μ (δ.)	64	33642	ε. Βομβή 2/5
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	α. Άδελείδα 16/4
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Άμβέρσα 10/4
ΠΑΟΛΙΝΟ	54	1020	ἀργεί στον Πειραιά 24/12
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	ε. Πειραιά 30/4
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ε. Λάγος 18/4
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Δουνκέρκη 21/4
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	δ. Γιβραλτάρ 30/4 διά Αυγούστα
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	ε. Πειραιά 22/4
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	δ. Π. Σαίδη 2/5
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Άμβέρσα 7/4
ΠΑΡΑΛΟΣ (δ.)	64	30735	ε. Μάλα 5/3
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	α. Λ. Πάμας 12/2 διά Π. Χάρκουρι
ΠΑΡΓΑ	59	10065	εις Πειραιά από 4/9
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	εις Τρίπολη (Λιβύη)
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	56	1990	ἀργεί στον Πειραιά 7/2
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	62	9455	α. Νταμίμ 3/4
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	α. Αυγούστα 23/4
ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	α. Άμβέρσα 28/4 διά Ρότερνταμ
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Λ. Πάμας 25/4
ΠΑΡΟΥΘ	69	1999	α. Παραμαρίμπο 24/4
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	ἀργεί εις Μπρούνζι Μπαι 30/1
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	δ. Κωνίπολη 1/1 διά Έλλάδα
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	67	10771	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 2/5
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	ἀργεί στον Πειραιά 17/8
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Θέουτα 23/4
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	ε. Δρέπανο 24/2
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	ἀργεί στον Πειραιά
ΠΑΤΡΑΊ'ΚΟΣ	62	11756	ε. Μπιλμπάο 18/4
ΠΑΤΡΑΊ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	δ. Παναμά 1/5
ΠΑΤΡΕΑ	74	13036	ε. Βομβή 9/4
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	ἀργεί στον Πειραιά 24/2
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	α. Κοζαμπλάνκα 21/4
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Μερίνα 7/4
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Αυγούστα 29/3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Τ.	57	8549	εις Ντουμπάι 23/12
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	60	7707	δ. Μπρούνσμπετελ 17/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. Κερντέλνεβο 27/4 διά Πειραιά
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ	69	1999	α. Άμβέρσα 2/4
ΠΑΦΟΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	ε. Βαλιτόρη 27/3
ΠΕΔΟΥΛΑΣ (δ.)	62	28222	δ. Ντουμπάι 12/4 διά Βομβή
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	ε. Γκίλογκ 26/4
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαίδη 1/5
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Μομπάσα 13/4
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Έιβονμαουθ 2/5 διά Πασόγιες
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34446	α. Ρας Σουκίρ 12/1
ΠΕΛΩΨ	55	7737	ε. Βενετία 29/4
ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	ε. Άμβούργο 10/4
ΠΕΝΤΕΑΗ (μ.)	72	57802	δ. Κωνίπολη 10/3
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	ἀργεί στον Πειραιά 8/7
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. Μπιλμπάο 14/4
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	ἀργεί στον Πειραιά 18/9
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	ε. Ρότερνταμ 29/4
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Σγκαπούρη 28/3 διά Λός Άντζελες
ΠΕΡΑ ΜΠΑΊ'Υ	71	9623	α. Άλεξάνδρεια 13/4
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. Άλεξάνδρεια 2/4
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511	α. Χιούστον 13/4
ΠΕΡΙΣ (δ.)	70	119730	ἀργεί στον Πειραιά 8/2/81
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Άμπου Ντάμπ 28/3
ΠΕΤΡΑΔΙ	72	9350	ε. Βρέμην 15/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	εις Πειραιά 22/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	μεταφορές Τζένταν
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	εις Τζένταν από 19/1/79
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	εις Πειραιά 24/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	12712	ε. Πειραιά 25/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Τζένταν 12/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Τζένταν 18/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 3/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	μεταφορές Τζένταν
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	α. Τζένταν 3/2 διά Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά 18/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 31/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Τζένταν 27/4
ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	ε. Πειραιά 26/3
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑΊ'Τ	57	8776	δ. Σουζέ 23/4 διά Άντεν
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	ε. Ρότερνταμ 17/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	ε. Τάμα 3/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	63	9707	α. Άμβέρσα 9/3 διά Λάγος
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Λά Ρομόνα 31/3
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	ἀργεί στην Ίτσα από 16/10/79
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	ἀργεί στον Άστακό από 30/1
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	α. Άγ. Βικέντιο 10/4 διά Άμπτζόν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	ε. Πειραιά 22/1
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6642	ἀργεί στην Ίγουμενίτσα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Η.	56	6198	δ. Ντόμπερ 13/4
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	ε. Κωνίπολη 4/4
ΠΙΕΡΟΣ	63	1702	δ. Παναμά 9/4
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	δ. Π. Σαίδη 5/4
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	α. Σγκαπούρη 19/2
ΠΙΝΔΟΣ (μ.)	64	37792	α. Ηοτ Λόντον 6/4 διά Ίαπωνία
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	εις Λομπιτο από 15/10
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	α. Τουμαπαρό 7/3
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	α. Ρότερνταμ 17/4 διά Περσικό
ΠΛΑΤΡΕΣ(δ)	69	93547	εις Άλεξάνδρεια από 23/2
ΠΛΕΙΔΙΣ	64	6341	ἀργεί στο Άργοστόλι 23/12
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	ε. Κασίμα 29/3
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	α. Βρέμην 7/4 διά Άγ. Λαυρέντι
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	α. Μπίρα 25/2
ΠΟΛΑΝΑ	60	8414	ε. Ρίταρντε Μπαι 7/4
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ἀργεί στον Πειραιά 17/12
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	α. Λός Πάμας 6/4
ΠΟΛΥΣΕΗ	62	17953	ἀργεί στο Άλιβέρι
ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	ἀργεί στον Πειραιά 15/4/75
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	α. Βιζακαπάνου 30/4 διά Σγκαπούρη
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Κρόφτον 2/5
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	εις Πειραιά 5/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	παρολιτισμόν στην Έλευσινα
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	ε. Πειραιά 2/5
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Χάμπτον ρόδε 25/4 διά Σ. Άραβία
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Άγ. Φραγκίσκο 14/4
ΠΟΡΟΣ	81	13800	α. Βερμούδα 14/4 διά Ν. Σκοτία
ΠΟΡΟΣ ΑΊ'ΛΑΝΤ.	81	10990	α. Θέουτα 13/4
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ	70	3992	εις Πειραιά 26/2 (έπισκευά)
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	α. Σγκαπούρη 17/4 διά Ντάρμαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	77	18656	α. Άμβέρσα 3/5 διά Ρότερνταμ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	ε. Δουνκέρκη 5/5
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	61	9404	α. Πειραιά 12/3 διά Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	58	11048	α. Ίταζάι 9/3 διά Ίμπιτουμα
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	δ. Π. Σαίδη 17/2 διά Μεσόγειον
ΠΡΟΜΘΕΥΣ	66	22593	ἀργεί στον Άστακό
ΠΡΟΜΘΕΥΣ	59	9633	ἀργεί στο Ντουμπάι 1/1
ΠΡΟΔΟΣ	58	4225	δ. Παναμά 6/4
ΠΡΟΣΠΛΑΘΕΙΑ	70	9885	ἀργεί στον Πειραιά 18/4/81
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Βαλιτόρη 9/4 διά Σουηδία
ΠΡΟΣ	68	34640	α. Ρίταρντε Μπαι 2/5 διά Μόμπιλ
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	α. Αυγούστα 2/5 διά Γκίεζ
ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ	62	9229	δ. Παναμά 21/4
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	α. Μορμουγκάο 23/4 διά Ίαπωνία
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	α. Τζένταν 17/3
ΠΥΘΙΑ	72	10351	α. Μάμο 16/4 διά Π. Σαίδη
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	εις Τόκιο υπό συμπληρωσιν
ΠΥΛΟΣ	81	13800	α. Ταργκόνα 30/3
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	δ. Σκό 2/4 διά Κλαίπεντα
ΡΑΛΙΝΑ Κ.	70	14609	α. Λός Άντζελες 1/4
ΡΑΊ'ΝΑ	81	32247	δ. Γιβραλτάρ 13/4
ΡΑΊ'ΝΟ (δ.)	59	12413	ε. Ντάρμαν 14/4
ΡΑΊ'Σ ΤΡΕΊΝΤΕΡ	63	5249	α. Τζένταν 5/4 διά Πειραιά
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΊ'Υ 1 (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 13/4
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΊ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 13/4
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΊ'Υ 3 (δ.)	78	69016	δ. Κωνίπολη 29/3 διά Ρωσία
ΡΕΑ	71	9025	ἀργεί στον Πειραιά
ΡΕΑ	56	4275	ε. Ντακάρ 9/4
ΡΕΑ	61	4152	δ. Σουζέ 27/4
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	ε. Παλέμμο 21/4
ΡΕΓΓΙΝΑ ΣΗ.	77	9417	ε. Σγκαπούρη 1/5
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	δ. Γιβραλτάρ 9/4 διά Βραζιλία
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΊ'Υ	63	14961	δ. Γιβραλτάρ 30/4
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	α. Μ. Μοουσκανού 23/3
ΡΗΛΑΊ'ΑΝΤ	77	9774	ε. Τάμα 23/2
ΡΗΜ Ι	61	2981	ε. Δουνκέρκη 5/4
ΡΗΝΗ	62	9771	α. Ρας Τανούρα 8/3
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	ε. Ντάρμαν 3/5
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	μετων. «ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ»
ΡΙΒΑ	63	10299	ε. Ίσταντερούν 7/4
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	ἀργεί στο Γαλαξείδι
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	α. Αυγούστα 23/4 (ΕΠΩΛ.)
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	α. Μπροντ 22/4 διά Παρανάγκουα
ΡΙΟ ΜΑΝΕΣ	6		

ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	71	1552	ε. Μασσαλία 7/4
ΡΟΑΝ (δ)	59	12270	α. Τζένταν 25/3 διά Ίνδια
ΡΟΔΟΣ	55	3370	δ. Γιβραλτάρ 29/3 διά Βαχράν
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	α. Καλούμπα π. 8/4 διά Αίγυπτον
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ)	60	20416	α. Σιγκαπούρη 10/4 διά Σεμάραγκ
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ε. Πουλμονάι 6/4
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Γιοσκοούκα 22/4
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Παρανάγκουα 8/4 διά Ρωσία
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ)	71	77019	δ. Ντουμπάι 16/4
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	δ. Μπρούνομπετελ
ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	69	2995	ξζωθι Καράτσι 3/5
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	υπό παραλαβήν
ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	α. Έιλιατ 23/3 διά Ραγκούν
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Ν. Όρλεάνην 30/3
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	α. Άμβέρσα 15/4 διά Γιβραλτάρ
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΚΑ'Υ	69	4121	α. Τζένταν 27/4
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	δ. Γιβραλτάρ 10/4 διά Λ. Πάλμας
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	α. Όξελοσσούν 6/4 δι' Έσμπτζεργκ
ΣΑΒΒΑΣ (δ)	59	20514	α. Άλεξάνδρεια 12/4 διά Τουμπρούκ
ΣΑ'ΙΣΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	64	7606	α. Μπαχρέιν 29/3
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΟΝΥ (δ)	68	53160	ε. Άνακάρτες 10/4
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	ε. Μαντράς 10/12
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ)	56	12279	α. Π. ντι Μπούκ 1/5 διά Αύγουστα
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ)	63	31248	ε. Βομβάη 21/8
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	α. Πειραιά 15/4 διά Γιβραλτάρ
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	71	9767	α. Χιούστον 29/4
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ)	69	99137	ε. Κολόμπο 12/4
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	α. Βιτόρια 26/3
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ)	56	12666	ἀργεί στον Πειραιά 20/8
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Φελιξόουε 3/5
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'ΙΤ	71	4995	ε. Βορέη 24/3
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Μαρίνα ντι Καράρα 26/4
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	α. Σάν Νικόλας 21/4 διά Καλκούτα
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Βρέηη 28/4 διά Νταμάμ
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013	δ. Μπρούνομπετελ 17/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ε. Άλεξάνδρεια 2/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ε. Δουκέρκη 22/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	α. Άμβέρσα 11/3 διά Γουόρρι
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. Ριο Άντείο 22/4 διά Βομβάη
ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Κωνίπολη 21/4
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	ε. Βρέστη 17/4
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ε. Κωνίπολη 12/4
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑ'Υ	54	8517	ἀργεί στον Άστακό
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΤ	66	1597	α. Θεσσαλονίκη 13/4
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	δ. Π. Σαϊά 2/5
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	ε. Πειραιά 29/4
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ)	65	2916	α. Τζένταν 10/3
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	α. Άμβέρσα 2/4 δι' Άγ. Δομνίκο
ΣΑΜΠΛ (δ)	57	13247	δ. Δαρδανέλια 11/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	δ. Παμαά 28/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	α. Χιούστον 9/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	α. Κόμπε 18/4 διά Μπούσαν
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Σασέμπο 31/3
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ)	64	16417	δ. Σουέζ 14/4
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	στον Πειραιά 27/10
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Σιγκαπούρη 27/3 διά Λάγος
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Τζωρτζτάουν 12/4
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	α. Ντάρμπαν 13/4 διά Καντζί
ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΜΠΑ'Υ	74	11452	ε. Τόκιο 3/4
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	61	11034	α. Χόβερν 8/4
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ε. Ραγκούν 26/4
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	στέ Σουέζ 24/1
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Σάντα Μάρτα 15/4
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Π. Άλφρεντ 30/4 διά Σ. Τζών
ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996	α. Σ. Τζών 27/4
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	α. Μόντρεαλ 29/4 διά Χάλιφαξ
ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ	70	2653	ε. Ρουέν 2/5
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	α. Ρότερνταμ 25/4 διά Ουμέα
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Τάμπα 25/4
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	α. Λ. Πάλμας 18/4 διά Λάγος
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Βαλτιμόρη 5/4 διά Λάγος
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Τζιμπούτι 17/4 διά Κίνα
ΣΑΝΤΟΣ	58	9017	μεσογειαικές μεταφορές
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	α. Άγ. Δομνίκο 14/4 διά Ν. Όρλεάνην
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	ἀργεί εις Άντικυρα
ΣΑΔΟΥΓΟΥ'Ι'ΝΤ	63	15981	α. Βόλο 28/3
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	δ. Σουέζ 22/4 διά Σιγκαπούρη
ΣΑΠΦΩ	63	17876	ε. Τενερίφ 2/5
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ε. Βενετία 30/4
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	47	4281	ε. Σαβόνα 2/5
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	δ. Παναμά 3/5
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	ἀργεί στέ Λομπιτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	α. Ν. Όρλεάνην 28/4
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	α. Άμβέρσα 17/4 διά Λάγος
ΣΕΛΑΣ	63	10947	δ. Γιβραλτάρ 13/4 δι' Έλ Τζαζαίρ
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ	62	6172	δ. Γιβραλτάρ 26/4 διά Χάμπτον ρόδς
ΣΕΜΕΛΗ	63	10076	α. Άμβέρσα 5/4 διά Έλ Τζαζαίρ
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	α. Ν. Όρλεάνην 30/4
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Άμβέρσα 1/5
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Σιγκαπούρη 23/4 διά Γιοκοχάμα
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	α. Χάμπτον ρόδς 2/5 διά Ρουμανία
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	77	81438	α. Πειραιά 24/4 διά Λιβύη
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Μοντεβιδέο 15/4 διά Κουβέιτ
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	α. Βαρκελώνη 29/4 διά Βαλένθια
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ε. Λάγος 1/4
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡΥ	60	7746	ἀργεί στην Λευκάδα
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	ε. Καράτσι 30/4
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	εις Λομπιτο 5/3
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	α. Τζιμπούτι 7/4 διά Σαγκάη
ΣΗ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	59	10075	α. Τάμπα 8/4 διά Βαρκελώνη
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Τζένταν 2/5
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	α. Κιάτσια 9/4 διά Ντέρνα
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	δ. Κωνίπολη 19/3
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	δ. Παναμά 12/3
ΣΗΓΚΑΛ	65	9572	α. Ν. Όρλεάνην 5/4
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ	57	2926	ξζωθι Βομβάης 13/4
ΣΗΝΙΚ (μ)	65	33287	α. Κακογκάβα 6/4
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	ε. Γιοκοχάμα 26/4
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	υπό παραλαβήν
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Σιγκαπούρη 29/4
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Ήσι Λόντον 23/3 διά Κ. Τάου
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥΣ	78	11272	α. Μόρεχεντ Σίτυ 16/4
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	8660	ἀργεί στην Άντικυρα
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. Χιούστον 16/4
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Σιγκαπούρη 26/4 διά Φλώιγκ

ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Άμβέρσα 22/4
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑ'Υ	69	9305	δ. Σουέζ 28/4
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	στον Πειραιά 2/3
ΣΙΑΒΕΡΣΑΡΚ	58	7686	δ. Γιβραλτάρ 25/4 διά Ντουμπάι
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	α. Σεβίλη 7/4 δι' Έλ Τζαζαίρ
ΣΙΝΤΑ	59	2870	δ. Κωνίπολη 25/4
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Ν. Όρλεάνην 27/4
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Τενερίφ 3/5
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10990	υπό παραλαβήν
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	δ. Γιβραλτάρ 24/3 δι' Άνναμπα
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	ἀργεί στην Χαλκίδα 26/5/79
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ)	61	22018	α. Άντεν 30/3
ΣΚΑΠΜΠΡΗΣ	71	9085	ε. Παρανάγκουα 30/4
ΣΚΑΠΤΡΕ'Ι'ΝΤ (δ)	60	21230	α. Μπουκαρότ 27/4 διά Άρούμπα
ΣΚΑ'Υ'ΦΡΟΣΤ	63	1280	α. Λ. Πάλμας 29/4
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ)	67	48058	ἀργεί στον Πειραιά 16/9
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	α. Ν. Όρλεάνην 24/3
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ)	58	12492	δ. Γιβραλτάρ 18/4
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	μεσογειαικές μεταφορές
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ	58	4414	μεσογειαικές μεταφορές
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Σιγκαπούρη 22/4
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	ε. Λισαβόνα 24/4
ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	57	1094	α. Βομβάη 15/2 (επισκευές)
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	ε. Βομβάη 12/4
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	α. Π. Μωχάμεντ 30/4 διά Μουμπάσα
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	ε. Άλεξάνδρεια 8/12
ΣΝΟΥΦ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Π. Σαϊά 11/4
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Άλεξάνδρεια 1/5
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ)	67	2439	α. Τζένταν 1/5 διά Γέινμπο
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	ε. Βιζακαπαϊνάμ 28/4
ΣΟΥΑΝ	63	5404	α. Τσάρλοτσουαν 19/4 διά Π. Καμπέλο
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ)	61	20433	α. Της 2/5
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ε. Βαρκελώνη 3/5
ΣΟΥΖΑΝΑ	68	7701	α. Πενάγκ 15/4 διά Μπ. Άουρες
ΣΟΥ'Ι'ΝΤ ΣΑΡΡΑΙΖ	56	10271	ε. Μπλέφαστ 3/5
ΣΟΥΛΑ Κ	58	10635	ε. Καλκούτα 2/5
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Π. Πιρ 28/4 διά Χόμπιερτ
ΣΟΥΦΙΑ	53	2605	μεσογειαικές μεταφορές
ΣΟΥΦΙΑ Κ	71	15696	δ. Κωνίπολη 1/4
ΣΟΥΦΙΑ Κ	78	15364	ε. Λάγος 12/4
ΣΟΥΦΙΑ Μ	77	16432	α. Σιγκαπούρη 25/4 διά Ίνδονησία
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	δ. Σουέζ 30/4 διά Νταμάμ
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ)	65	42810	ἀργεί στον Πειραιά 14/11
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ)	58	11492	ἀργεί στον Πειραιά 23/12
ΣΠΕΤΣΕΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	70	8174	α. Γκουαϊακιά 24/4
ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	ε. Άντεν 26/4
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	α. Ν. Όρλεάνην 14/4
ΣΠΥΡΟΣ (δ)	65	31296	ε. Μεθιά 29/4
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ)	72	103291	ἀργεί στον Πειραιά 20/1/81
ΣΠΥΡΟΣ Β	64	4975	ε. Τριπόλη (Λιβάνου) 21/4
ΣΠΥΡΟΣ Γ	63	10736	α. Σ. Λορέντζο ('Αργ.) 21/4
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Βανκούβερ 14/3
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ)	64	41260	ἀργεί στον Πειραιά
ΣΤΑΚΟΚΟ	50	3135	ἀργεί στον Πειραιά
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	δ. Κωνίπολη 19/4
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8678	ἀργεί στον Πειραιά 5/10
ΣΤΑΜΥ	72	30315	δ. Σκώ 30/4 διά Ροστόκ
ΣΤΑΡ (δ)	56	10267	ἀργεί στον Πειραιά 18/3/75
ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειαικές μεταφορές
ΣΤΑΡ Ι	58	7100	ἀργεί στην Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	δ. Γιβραλτάρ 1/5 δι' ΗΠΑ
ΣΤΑΡ ΓΚΕ'Ι'ΖΕΡ	68	16611	ε. Πειραιά 19/4
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	α. Μόρεχεντ Σίτυ 19/4
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Βανκούβερ 2/5
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Νιούκαστλ 19/4 (ΕΠΩΛ)
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Βανκούβερ 16/4
ΣΤΑΡ ΛΑ'ΙΤ	61	13184	μετων. =ΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ
ΣΤΑΡ ΛΟΥΖΟΝ	69	19024	ε. Βανκούβερ 21/4
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	δ. Κωνίπολη 17/4
ΣΤΑΡ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	62	15649	δ. Γιβραλτάρ 30/4
ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Βανκούβερ 2/4
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	α. Λ. Πάλμας 2/5
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	ε. Σουάιρα 24/4
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	ε. Ρότερνταμ 14/4
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ)	76	163810	ε. Πειραιά 12/3
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ	69	16789	α. Γιβραλτάρ 23/1
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ	52	2445	ε. Άμπτζάν 27/12
ΣΤΕΛΙΟΣ (δ)	68	103178	δ. Ντουμπάι 14/3 διά Ρας Τανούρα
ΣΤΕΛΛΑ	69	2	υπό παραλαβήν
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	δ. Κωνίπολη 13/3
ΣΤΕΛΛΙΣΤΑ	55	8021	α. Θάουα 9/4 διά Λάγος
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	στον Πειραιά 25/3 (ἀργεί)
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Ήσι Λόντον 18/3 διά Σιγκαπούρη
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	α. Μάλαγκα 13/4 διά Γκαζουέτ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ	73	3700	ε. Τζένταν 15/4
ΣΤΗΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	7606	ἀργεί εις Μπάρσαν 29/4/81
ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	56	8818	δ. Γιβραλτάρ 2/5 διά Άμβέρσα
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	στον Πειραιά 25/12 (ἀργεί)
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ)	67	39135	α. Ν. Ύορκη 27/4 διά Άρούμπα
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	δ. Κωνίπολη 15/4 διά Μ. Θάλ.
ΣΤΥΛΙΔΙΟΣ Σ	62	11034	α. Κ. Τάου 23/4 διά Σαντος
ΣΤΥΛΙΔΙΣ (δ)	61	16417	α. Άμβέρσα 1/5 διά Ταρτούς
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειαικές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ)	72	70507	α. Σιγκαπούρη 5/4
ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	ε. Άλεξάνδρεια 27/4
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	ἀργεί στην Λευκάδα 20/2
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	ἀργεί στην Λευκάδα 18/2
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Γκηνγκ 7/4 διά Αιθιοπία
ΣΥΡΙΑ	77	5724	μεσογειαικές μεταφορές
ΣΥΡΟΣ	64	5237	ε. Βομβάη 25/4
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	ἀργεί στέ Γαλαξείδι
ΣΧΟΚΡΑΤΗΣ	58	8584	α. Χουά 28/4 διά Αιθιοπία
ΣΩΤΗΡ	62	21099	δ. Σκώ 7/4 διά Ρίγκα
ΣΩΤΗΡΗΣ	70	4480	δ. Κωνίπολη 21/4 διά Ίλιτισοφκ
ΙΑ'Ι'ΓΚΕΡ ΜΠΑΙΗ	73	8843	ε. Ρουέν 18/4
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	έξω από Λάγος 10/3
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	38260	α. Τέμα 24/4 διά Λάγος
ΤΑΚΗΣ Η	57	6508	ε. Πειραιά 17/11 (έπισκευά)
ΤΑΚΤΙΚ (δ)	74	105422	ε. Πειραιά 26/3
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	εις Γκέντ (Γάνδη) 25/1
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58		

Table with 2 columns: Name and Number. Includes entries like ΤΑΡΑ 61 3943, ΤΑΡΕΚ 53 4097, ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ 78 11562, etc.

Table with 2 columns: Name and Number. Includes entries like ΦΑΙΔΩΝ 60 6723, ΦΑΙΔΩΝ 56 5382, ΦΑΙΔΩΡΑ 73 9112, etc.

Table with 2 columns: Name and Number. Includes entries like δ Σουεζ 2/5 6723, μεσογειακές μεταφορές 5382, 'Αμμιτζάν 25/3 9112, etc.

Table with 2 columns: Name and Number. Includes entries like α Σάντος 13/4 δια Λάγος 9477, ε Πειραιά 25/4 9854, δ Γιβραλτάρ 16/4 δια Λά Γκουάρα 11500, etc.

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΧΡΥΣΗ Β. (Δ.), ΧΡΥΣΟΥΔΑ Π., ΨΑΡΑ, ΨΗΛΗ.

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΟΚΕΑΝΙΣ, ΟΚΕΑΝΟΣ, ΟΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ.

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like α. Άμβούργο 22/4 δια ΗΠΑ, α. Π. Χάρκουρι 18/3.



Τά υπό ξένες σημαίες



Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΑΓΓΛΗ ΙΙ (κ.), ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (κ.δ.), ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.).

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΑΓΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.), ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.), ΑΓΡΙΑ (π.).

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.), ΑΚΜΗ (π.), ΑΚΡΟΝ *.

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.), ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.), ΑΜΠΕΡ (κ.).

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΑΝΚΟ (κ.), ΑΝΝΑ ΚΑΣΙΑΝΗ (π.), ΑΝΝΟΥΔΑ ΤΣΙΡΗ (κ.).

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΑΠΟΛΛΩΝ*, ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.), ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.).

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.), ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.), ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ (κ.).

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΓΑΛΑΤΕΙΑ, ΓΑΛΗΝΗ, ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.).

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.), ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ, ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΑ'Ι'ΝΤΝΕΣ (δ.).

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΔΑΣΑΚΙ, ΔΑΦΝΑ (κ.), ΔΑΦΝΗ (μ.).

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.), ΕΚΤΩΡ (κ.), ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (π.).

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΕΠΙΔΑ (δ.), ΕΠΑΝΙΝΙΚΗ Κ. (κ.), ΕΡΑΜΕΛΑ (κ.).

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like ΖΑΚ (κ.), ΖΑΧΑΡΟΥΔΑ (κ.), ΖΕΥΣ I (π.).

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like α. Σιογκάμα 18/3, αργεί στον Πειραιά 7/1.

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like αργεί στον Πειραιά 14/9, αργεί στον Πειραιά 18/2/81.

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like αργεί στον Πειραιά από 2/12, α. Θεσσαλονίκη 3/4 δια Άλνερν.

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like α. Σαντάν 18/4 δια Βουλώνη, α. Π. Σαϊδ 23/4.

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like α. Πειραιά 16/4, α. Λάγος 18/4 δια Γουόρι.

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like α. Ντακόρ 41/2 δια Άμπιτζόν, α. Λαϊόρος 15/7/78.

Table with 3 columns: Name, Date, and Description. Includes entries like α. Ντακόρ 41/2 δια Άμπιτζόν, α. Λαϊόρος 15/7/78.

ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	α. Σαβάννα 27/4 διά Τάπη
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.κ.)	65	43666	α. Σικαπούρη 18/3 διά Ρ. Τανούρα
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	α. Σαρζόσ 26/2 διά Μπ. Άμπας
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	64	4229	δ. Κων/πολη 7/4 διά Γένοβα
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	ε. Μαπούτο 24/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	α. Τάπη 19/4 διά Π. Καμπέλο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	δ. Κων/πολη 26/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10955	άρχει στον Πειραιά 26/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.π.)	54	10993	α. Μάντρ ντι Ντιού 24/4
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	ε. Σουάιμα 2/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)	66	3168	ε. Μπαγιόν 7/4
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4000	υπό παραλαβήν
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ Π.	56	8203	ε. Τσιταγκόγκ 24/3
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	α. Άμβέρσα 18/3
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	στην Μανίλα
ΚΑΣΑΝΔΡΑ	59	9493	α. Λ. Πάλμας 20/4
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (π.)	81	3900	στό 'μπαμπάρι υπό συμπλήρωση
ΚΑΣΤΑ. ΑΛΦΑ (κ.)	72	16774	α. Νταμόμ 3/4
ΚΑΣΤΟΡ (κ.)	63	8671	α. Ρεσίφε 14/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	ε. Βερακούζ 12/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	ε. Σαρζό 20/3
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	α. Άμβέρσα 7/4 διά Τύνιδα
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (π.)	61	13308	α. Χαμίτον ρόδς 8/4
ΚΛΕΙΩ Κ. (π.)	62	6039	α. Άμβέρσαν 16/4
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	α. Λύουστα 31/3
ΚΟΡΑΛΙ (δ.)	64	37348	ε. Μάντρ ντι Ντιού 7/4
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Μένα Σαούντ 23/4 διά Χαβρη
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	άρχει στον Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Βαγγαρέ 3/4
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	υπό παραλαβήν
ΚΡΥΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	α. Π. Λίνκολν 21/3
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	άρχει στην 'Ιτέα 12/12
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	α. 'Ηστ Λόντον 10/3
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	στό Ταρτούς 2/4
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	α. Σ. Ασρέντζο ('Αργ.) 16/4
ΛΑΙΩΝ ΝΤΟΡΘΟΥ (δ.)	53	11230	άρχει στον Πειραιά 13/74
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	δ. Σουέζ 26/4
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	στό Στράτζ όφ Τίραν 31/12
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Σικαπούρη 11/4
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	δ. Σουέζ 30/4
ΛΕΣΙΝΓΚΤΟΝ (π.)	67	7718	α. Θέουτα 3/5 διά Θεσσαλονίκη
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μετ. 'Ινδονησίας - Ταιλάνδης
ΛΕΥΘΕΡΟ (π.)	62	14027	α. Ντάρμπαν 23/4
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	δ. Σουέζ 26/4 διά 'Ακαμα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Καγκοσιμα 3/4 διά 'Αργεντινή
ΛΙΖΑ (π.)	58	8370	α. Μαυρικό 23/4 διά Ρωσία
ΛΙΔΑ (π.)	50	2734	ε. Τρίπολη (Λιβύης) 3/4
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΛ.)	81	16700	ε. Κεμπέκ 16/4
ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓ.)	81	16700	α. Ντάρμπαν 28/4 διά Σουέζ
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΣΥΝΗΣ μ.	68	39617	α. Μ. Σαούντ 8/4 διά 'Ιταλία
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	άρχει στην Χαλκίδα
ΛΟΥΣΥ Ι (π.)	52	4755	α. Μπαχρέιν 17/3 διά Καράτσι
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	α. Σ. Νικόλας 15/4
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Ματαράν 15/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Σαβάννα 8/4
ΜΑΡΘΑ Α. (π.)	59	8596	ε. Μπιλμπάο 22/4
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	δ. Παναμά 26/4
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	άρχει στον Πειραιά
ΜΑΡΙΖΑ*	62	3244	α. Κορτέξ 7/4
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Τόρανα 3/4
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	α. Φιλανδελφεία 25/3 διά Φρήφορτ
ΜΑΡ-ΜΠΕΛΛΑ (δ.)	64	38568	α. Ρ. Σουκερί 12/4
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ III (κ.δ.)	65	46941	εις Πειραιά 14/9 (έπισκευές)
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δ.π.)	65	13512	ε. Σικαπούρη 20/4
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	α. Άιν Σούχνα 12/4
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Σουέζ 26/4
ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596	α. Τζένταν 18/4
ΜΑΡΙΩ	65	17238	α. Λ. Άντζελες 30/3 διά Ναχόνγκα
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	α. 'Ιακέντερον 2/8
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	άρχει στο Κουρεϊτ
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	δ. Δαρδανέλια 13/4
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	εις Μπόου (αποθήκη)
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.)	61	9194	α. Λομπότι 7/4
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Πουέρτο Μπαρίας 24/3
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17355	α. Σουάιμα 18/4 διά Βομβάη
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Μπούλεν Μπαϊ 5/4 διά Μεξικό
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	76	75125	εις Γκόλφ όφ Κάμπρετς 30/4/80
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	ε. Σικαπούρη 30/4
ΜΕΣΣΗΝ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	α. Ντουαί 21/3 διά Π. ό Πιερ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	μεσογειακές μεταφορές
ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	δ. Σουέζ 13/4
ΜΗΛΟΣ V(κ.)	59	4668	ε. Χάλντιν 19/4
ΜΙΑ	80	15552	α. Κάμπε 19/4 διά Σηάτζ
ΜΙΑΝΤΟΣ*	82	35000	α. Μπαρ 28/4 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΙΝΑ Φ. (π.)	58	8733	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ (π.)	71	1590	εις Ν. 'Ορλεάνη 8/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	εις Ν. 'Ορλεάνη 7/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	δ. Παναμά 1/5
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Σ. Λουίς ντι ρόν 26/4
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	ε. Μόμπλ 26/4
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	ε. Παραμαρίμπο 16/4
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	ε. Μπιζέρτα 29/4
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	στό Τζάκσονβιλ 3/6
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	δ. Παναμά 25/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	α. Γκόλφφορτ 14/4
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	α. Ντεμερόρα 23/4 διά Βαλτιμόρη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	στην Ν. 'Ορλεάνη 17/12
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ε. Βοστώνη 31/3
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	α. Άμπιτζόν 3/3
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	ε. Σόφι 8/4
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	δ. Κων/πολη 1/4 δι' ΗΠΑ
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π.)	57	2281	α. Τενερίφ 8/4
ΜΠΑΣΤΙΩΝ ΑΛΦΑ(κ.)	68	13706	στον Πειραιά 15/12/80
ΜΠΕ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	ε. Λάος 16/4
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	α. Βαλτιμόρη 1/5 διά Σαβάννα
ΜΠΟΝ'ΑΤΣΑ (κ.)	47	1591	εις Μπόου (αποθήκη)
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	δ. Παναμά 3/5
ΜΠΡΑΒΟΛΑΤΟΝΑ (π.)	55	5233	εις Καρθγένη 29/3
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	δ. Παναμά 25/3
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	α. Λ. Πάλμας 16/3 διά Π. Χάρκουρτ

ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	α. Π. όφ Σπαιν 25/4 δι' 'Ελλάδα
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	άρχει στην Λευκάδα
ΝΑΓΟΣ	61	9607	εις Κασσιόγκ 8/4
ΝΑΣΣΑΟΥ (δ.)	73	103961	α. Π. όφ Σπαιν 22/4
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	στον Μαρμαρά 16/4/81
ΝΕΟ (κ.)	67	2996	άρχει στην 'Ιτέα από 14/4/81
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	1152	άρχει στο Πειραιά από 23/12/73
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	α. Ρότερνταμ 30/4 διά Βαλτιμόρη
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Δάντοιχ 24/4
ΝΙΚΟΛ Ι (π.)	59	10748	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	δ. Κων/πολη 26/4 διά Κωνσταντζα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	α. Μπράουονβιλ 10/4 διά Τούξαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	α. Σικαπούρη 7/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)	57	4981	άρχει στην Χαλκίδα
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Λάος 28/4
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	ε. Άμθούργο
ΝΟΡΔΕΡΝ Α'Ι'Σ (κ.)	60	4100	α. Τσάνα 24/4 διά Σικαπούρη
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒ (π.)	59	8860	α. Ριο 'Ιανέιρο 18/4
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΝΤ	67	22817	δ. Κων/πολη 27/4 διά 'Οδησσό
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	α. Λάος 13/4 διά Κάλαμπα
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	ε. Λάος 24/3
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	α. Νιού Τουτικριν 30/3
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	ε. Μίνα Σάκρ 21/2
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	δ. Θεραντινή διά. 25/4
ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.)	66	7264	α. Σεβίλη 21/4
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Σίλακ 6/4
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Πειραιά 9/2 διά 'Ιταλία
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	δ. Π. Σαϊό 19/4
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	α. Μπαντζούλ 23/4
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/4
ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	δ. Γιβραλτάρ 26/4 διά Ν. 'Υόρκην
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/3
ΟΚΤΟΝΙΑ ΧΕΡΙΤΑΤΖ (π.)	61	13271	άρχει στην 'Ιτέα 31/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	106123	δ. Ντουμαί 3/5 διά Σικαπούρη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	άρχει στην 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	άρχει στην 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'Σ(δ.)	72	106123	άρχει στο Τζάκσονβιλ 16/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'Ι'ΜΣ (δ.)	64	32380	α. Άιλ όφ Γκράην 24/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'Ι'Τ (δ.)	65	32478	άρχει στην 'Ιτέα 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.)	65	32407	δ. Γιβραλτάρ 25/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δ. Σουέζ 2/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	α. Φιλανδελφεία 2/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	δ. Γιβραλτάρ 14/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Γκόλβεστον 10/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	32379	ε. Θεραντινή Μπαϊ 3/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΑ'ΙΚΝΙΤΥ	66	15668	δ. Γκόλβεστον 8/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625	δ. Γιβραλτάρ 22/3 διά Μόντρεάλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	65	15577	δ. Κων/πολη 13/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ε. Ντάρμπαν 30/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	α. Λύουστα 17/3 διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	ε. Τάπη 29/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'ΝΤ	69	15688	α. Μπούλεν Μπαϊ 24/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	67	15697	α. Μπούλεν Μπαϊ 15/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΣ	69	15808	άρχει εις Πειραιά 21/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	άρχει εις Πειραιά 2/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Πειραιά 7/4 διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	α. Ντάρμπαν 21/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	άρχει στον Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	α. Άμαγκασαί 22/4 διά Σικαπούρη
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	α. Κουβέιτ 28/4 διά Μ. Καμπού
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	δ. Κων/πολη 24/2
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	α. Άμθούργο 17/4 διά Άβνα
ΠΑ'Ι'ΓΛΙΟΝ (δ.κ.)	73	20354	α. Καστέλον 15/4 διά Άλγερία
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (π.)	59	8995	α. Μπούλεν Μπαϊ 15/3 διά 'Ινδία
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π.)	59	3906	α. Ροζάριο 29/3 διά Κουβέιτ
ΠΑ'ΟΙ (κ.)	65	1559	δ. Γιβραλτάρ 27/4
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	άρχει στην Χαλκίδα 26/11
ΠΑΖΙΦΙΚ ΡΑ'Ι'ΝΤ *	60	8721	δ. Σκω 2/5
ΠΑΖΙΦΙΚΟ	66	24309	α. Νίκισκι 15/4 διά Φιλ
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	εις Καμπόνας 30/7
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Β.	77	15950	
ΠΑΤΡΟΚΛΑΟΣ (κ.)	55	7738	
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Άννόπολις άνοκρ. 23/4
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ Ι (δ.κ.)	56	11920	ε. Λάρνακα 15/4
ΠΛΑΤΡΕΣ (δ.π.)	69	93547	δ. Σουέζ 2/5 διά Περσικό
ΠΛΩΤΩ	68	35191	α. Βαρκελώνη 15/4
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Ρότερνταμ 18/4 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	δ. Γιβραλτάρ 29/3 διά Ναγκόγια
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	άρχει στο Μπράουον Μπαϊ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	στό Κατάκωλο 17/7/79
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	ε. Σικαπούρη 3053
ΠΡΙΑΜΟΣ(κ.)	45	5848	άρχει τον Πειραιά 28/6/77
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	δ. Σκω 29/4 διά Ρίγκα
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)	64	27376	δ. Κων/πολη 26/4 διά Κωνσταντζον
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΑΛΦΑ (κ.)	70	20437	στό Πόρτλαντ από 21/2
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	ε. Βαλένθια 2954
ΡΑΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	α. Σικαπούρη 16/4
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (δ.)	73	152327	εις Φουτζέιρα 15/12
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Λεϊζερ 13/4
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ'Ι'ΜΠΕΡ*	61	14500	α. 'Ηστ Λόντον 14/4
ΡΗΘΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ(κ.)	68	1243	α. Κορούνα 18/3
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	δ. Γιβραλτάρ 22/4
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (π.)	58	8920	α. Ρ. Γκράντ 16/4 διά Μπ. Άυρες
ΡΟΝΣΟΝ (π.)	63	6100	ε. Πενσκόλα 21/4
ΡΟΝΧΙΑ (π.)	63	6063	

ΣΑΟΥΘΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	α. Πρόβιντενς 24/4 δι' Ελλάδα	ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	3361	άρχει στην Χαλκίδα 18/9/77
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Σίλικαπ 12/4	ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	α. Λ. Πάλμας 5/2
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Σίλικαπ 10/4	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28126	άρχει στην Σιτυλίδα
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289	μεσογειακές μεταφορές	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Ροζάριο 13/2
ΣΗ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	71	11055	α. Χαμίτον (Όντ) 27/4	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	α. Ροζάριο 17/4
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Λ. Πάλμας 3/5	ΤΖΕΛΣΗ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ(δ.π.)	61	8816	άρχει εις Τουλόν 12/2
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Σηάιτλ 16/4 δι' Ιαπωνία	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	α. Μάλαγκα 1/4 δι' Έσκουμίνς	ΥΠΑΠΑΝΗ (δ.)	68	45988	α. Σ. Αντίοχο 3/3 δι' Μοχαμέντια
ΣΙΝΟΕ	77	4719	ε. Σάν Πέντρο (ακτ. Έλ.) 28/4	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330	α. Μοντράς 2054 δι' Μοριμουγκάο
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές	ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	άρχει εις Π. Ρεάλ
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	άρχει στο Άμπιτζόν 8/9/78	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	άρχει στην Ίτα 23/11
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	μεσογειακές μεταφορές	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	9030	άρχει στην Σιγκαπούρη 13/9/76
ΣΟΛΩΝ (δ.)	70	91954	εις Σιγκαπούρη 22/12 δι' Ρ. Τανούρα	ΦΕΛΙΣΙΑ Β	78	15950	α. Ροζάριο 22/4
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	ε. Ανάπολις άγκ. 3/5	ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	άρχει στον Πειραιά 26/10
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	α. Γκήλογκ 1/3 δι' Ρωσία
ΣΟΦΙΑ (π.)	57	9311	δ. Σουέζ 17/3 δι' Μπ. Άμπας	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Ν. Όρλεάνη 27/4	ΦΙΟΝΑ Μ. (δ.π.)	58	15940	α. Ρας Τανούρα 25/3
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	δ. Γιβραλτάρ 25/4	ΦΟΡΤ ΑΛΦΑ (κ.)	72	16135	α. Κόμπε 17/4
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	ε. Βακαμπού 2/4	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 22/4
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει στον Πειραιά 25/2/77	ΦΡΑΤΣΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	α. Πειραιά 24/4 δι' Βόλο
ΣΥΜΗ (π.)	59	12180	δ. Σουέζ 12/4	ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	άρχει στον Πειραιά 25/6
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739	δ. Π. Σαίδ 2/5	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (π.)	60	3563	ε. Λας Πάλμας 3/5
ΤΑΡΤΟΥΣ (π.)	58	4231	δ. Σουέζ 13/4	ΦΡΟΤΕΙΝΗ Φ (π.)	59	9604	α. Πειραιά 20/1 δι' Νινφρια
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	δ. Ντουμπά 3/5	ΧΑΒΑ'Γ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σιγκαπούρη 10/4
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	άρχει στον Άστακό	ΧΑΒΑ'Γ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Μπάρπερς Ποϊντ 18/4
ΤΕΡΕΖΑ	61	18484	α. Χόγκ Κόγκ 31/12	ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	71	5042	δ. Γιβραλτάρ 19/4
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500	δ. Κων/πολη 19/4	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	45267	ε. Πειραιά 27/3
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)	73	9842	α. Αύγουστα 28/4	ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	ε. Κουβέιτ 12/4
ΤΖΕΝΗ	59	9585	άρχει στις Σε'υχέλες 22/11	ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	ε. Ρότερνταμ 10/3
ΤΖΩΝ Α. (π.)	68	10016	α. Άμπιτζόν 1/5	ΧΟΡΙΖΟΝΑ (π.)	62	10530	α. Σιγκαπούρη 24/4 δι' Άκαμπα
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	άρχει στον Πειραιά 19/2/77	ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)	66	2985	α. Παράγγες 28/3 δι' Λαττάκια
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	άρχει στον Άστακό	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΛ (κ.)	67	3020	α. Τζέντα 17/11
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	εις Βοστώνη 1/3	ΧΡΙΣΤΙΝ Ι (π.)	57	1570	ε. Φιλαδέλφειαν 14/4
ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	ε. Άλεξάνδρεια 21/4	ΧΡΥΣΗ (δ.)	66	41066	ε. Άλγερία 28/4
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Αϊόι 21/4	ΧΡΥΣΗ'ΙΣ (π.)	59	4378	άρχει στον Πειραιά
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. Άμβούργο 3/5	ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	εις Ντομάμ (άποθήκη)
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Σάν Νικόλας (Άργ.) 16/4	ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	ε. Ντάρμπαν 13/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	δ. Παναμά 1/4	ΩΚΕΑΝΙΑ (π.)	62	10530	
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Γ'Α	72	18723	α. Ν. Όρλεάνη 2/5				
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Ν. Υόρκη 17/4				

«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 Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερφου 50 & Αχαρνών	Υπευθύνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κιλίση' 15
Τυπογραφικά εγκαταστάσεις: Νοταρά 77 · Πειραιεύς		

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 2.000

Από τις 7-12 Ιουνίου όλος ο κόσμος της διεθνούς ναυτιλίας θα είναι στον Πειραιά!



Για 5 ημέρες ο Πειραιάς γίνεται
τό κέντρο ενδιαφέροντος όλου
του ναυτιλιακού κόσμου!

Χιλιάδες άνθρωποι θα επισκεφθούν
καί φέτος τους εκατοντάδες
έκθέτες από τις 46 χώρες που
θα επιδείξουν την πιο σύγχρονη
τεχνολογία τους στον κόσμο
της ναυτιλίας.

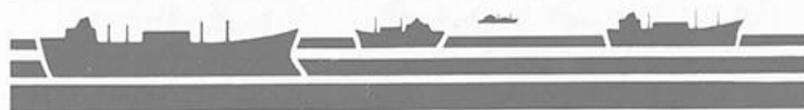
Ναυπηγεία, τράπεζες, διύλιστήρια,
πετροχημικές εταιρίες, εταιρίες
έξοπλισμού και ό,τι
άλλο αφορά τον ναυτιλιακό κόσμο...
στον Πειραιά, στο «κέντρο της
διεθνούς ναυτιλίας»!

Ποσειδώνια '82, η διεθνής ναυτιλιακή έκθεση στον Πειραιά!



Posidonia 82

7-12 ΙΟΥΝΙΟΥ 1982



Επιβατικός Σταθμός Αγίου Νικολάου

Chapman/Palavdis



OFFICIAL CARRIER
OLYMPIC
AIRWAYS



OFFICIAL TRAVEL AGENTS
Menzies Travel Services Ltd.



OFFICIAL FORWARDING AGENTS
SCHENKER
Logistics & Distribution



OFFICIAL HOTEL
Athenaeum
INTERCONTINENTAL



OFFICIAL CATERERS TO POSIDONIA
ΕΠΙΡΟΤΙΚΙ ΛΙΝΕΣ



AVIS Appointed Rent a Car



ΒΕΡΝΙΚΟΣ

Με άφετηρία τήν Κων/πολη από τό 1851, άδιάκοπα έξυπη-
ρετοῦμε τήν Έλληνική καί Ξένη Ναυτιλία, στίς Έλληνικές
θάλασσεσ, τήν Μεσόγειο καί τήν Έρυθρά Θάλασσα.



Μ/TUG VERNICOS MARTHA ex PORTGARTH. Έπό τίσ τελευταίεσ προσθήκεσ στόν στόλο τών Ν/κων καί Ρ/κων μασ τό ειδικό
πυροσβεστικό Ρ/Κ ΒΕΡΝΙΚΟΥ ΜΑΡΘΑ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ε. ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΑΝΕ ΡΥΜΟΥΛΚΑ – ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 65, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΛΙΜΕΝΟΣ: Είς Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Έράκλειο Κρήτεσ
καί όποιοδήποτε άλλο Έλληνικό λιμένα μέ αίτηση τών
Πλοιοκτητῶν.

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ: Διαρκήσ έπιφυλακή, νύκτα καί ήμέρα.

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ:

Οίουδήποτε τύπου πλοίου ή πλωτοῦ μέσου, από καί
γιά όποιοδήποτε προορισμό.

ΙΔΙΟΚΤΗΤΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ:

ΠΕΡΑΜΑ: Παροχή όποιασδήποτε τεχνικήσ έξυπηρε-
τήσεωσ στή θάλασσα. Τηλ.: 4410141 – 4412235

Τηλ. 24 ώρεσ: 4527812 – 16 & 4513787, Τηλ. Νυκτόс: 9220528 – 7220553 – 6724250
ΤΕΛΕΞ: 212450 VERN GR. ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: NIVERNICOS PIRAEUS