

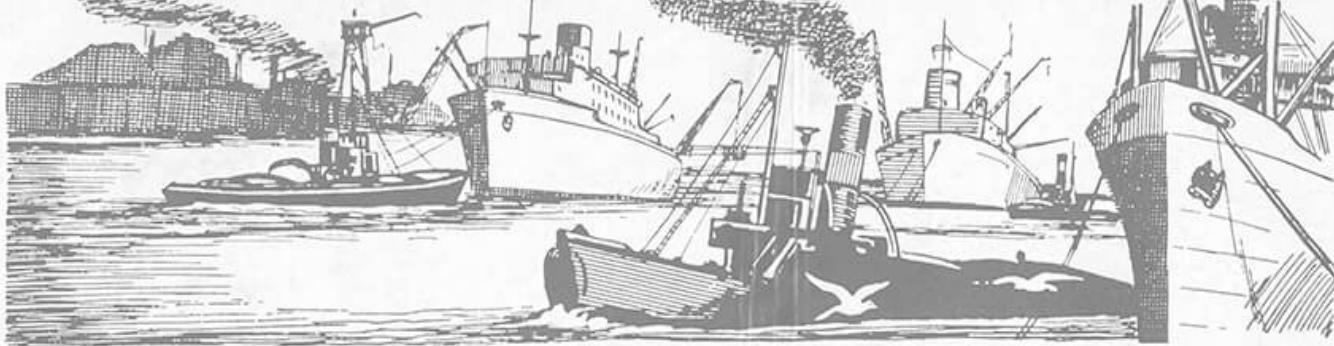
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1982

Αρ. Φύλλου 1130/889

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1130/889

1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1982

ΕΚΔΟΤΗΣ — ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

'Απόσταση από τά λόγια ώς τά έργα

Ο Πρωθυπουργός κ. Ανδρέας Παπανδρέου, μιλώντας στούς "Ελλήνες δημοσιογράφους πού τόν συνόδευαν στό ταξίδι του στή Βουλγαρία τήν περασμένη έβδομάδα, υπογράμμισε ότι χωρίς τούς τουρίστες, τούς μετανάστες και τούς έφοπλιστές δεν θά μπορούσαμε ούτε για λίγους μήνες νά διατηρήσουμε τό βιοτικό μας επίπεδο. Η διαπιστωση είναι άπολύτως άκριβής, χωρίς μάλιστα τή συμβολή τού έλληνικού έφοπλισμού, προσθέτομε έμεις, δεν θά ήταν καί τόσο έπιτυχημένα γιά τήν 'Ελλάδα τά τελευταία τριάντα χρόνια, δημοσιεύεται ότι ή εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος — συναλλάγματος δηλαδή, πού δεν είχε έκροες δημοσιεύεται μέτο συναλλαγμάτων γιά βιομηχανικές έπενδυσεις πού έξηχθη σταδιακά από τή χώρα γιά τήν προβλεπόμενη από τούς άναπτυξιακούς νόμους άποσβεση κεφαλαίου, ή άναπτυξη τής χώρας θά είχε έπιτευχθεί με πολύ βραδύτερους ρυθμούς.

Είμεθα δημος ύποχρεωμένοι νά παρατηρήσουμε ότι ένων ή διαπίστωση τού Κ. Πρωθυπουργού είναι άπολύτως άκριβής, δεν συνδέεται και από έμπρακτο ένδιαφέρον γιά τή Ναυτιλία, ή όποια περνά σήμερα μιά από τή σοβαρότερες κρίσεις πού έχει άντιμετωπίσει έως τώρα και έκδηλωνται αφ' ένος μέ τόν παροπλισμό τού ένων πέμπτου τής έλληνικής χωρητικότητας και αφ' έτέρου μέ τήν άθροια διαγραφή πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο. Υπάρχει, δηλαδή, μιά σημαντική άπόσταση από τά λόγια έως τήν πράξη και τό άμροδιο έν προκειμένω ύπουργειο, έμφανιζεται διστακτικό στή λήψη τών ύποδειχθέντων μέτρων γιά τήν έπανάκτηση τής άνταγωνιστικότητος τού έλληνικού πλοίου.

Εύλογα, λοιπόν, γεννάται τό έρωτημα: Θά καλύψει ο κ. Πρωθυπουργός τήν άπόσταση πού ύπάρχει από τά λόγια έως τά έργα;

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γιώτας είχε δηλώσει πρό καιρού ότι δεν είχαν ύποβληθεί στό ΥΕΝ συγκεκριμένες προτάσεις από τήν πλευρά τής 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Έφοπλιστών σχετικά μέ τό πρόβλημα τής κατά προτεραιότητα έξασφαλίσεως άπασχολήσεως τών 'Ελλήνων ναυτικών σε περίπτωση παροχής τής δυνατότητας προσλήψεως ξέ-

νων βάσει ειδικών συμβάσεων γιά τήν κάλυψη τών άναγκών τού έλληνικού πλοίου. "Ηδη επ'" αύτού ύπάρχει ή δημόσια δήλωση τού προέδρου τής Ε.Ε.Ε. κ. 'Αριστ. Καραγέωργη στήν έφημερίδα «Μεσημβρινή», τήν περασμένη έβδομάδα, γιά τήν έξασφαλίση τής προτεραιότητας αυτής, δηλαδή ή όποια έχει έπανειλημμένων έπαναληφθεί στό παρελθόν έπισης δημοσιά αλλά και πρός τό ύπουργειο.

Ο κ. Γιώτας είπε έπισης πρό ήμερων, έρωτηθείς γιά τή δέσμη τών μέτρων τά όποια είχε δηλώσει ότι θά έξαγγειλει και τελικώς τή περιόριση σέ κάποια άριστη άπόφαση, ότι δημοσιεύεται τό διλογόνο θέμα έστιάζεται γύρω από τής διμερείς συμβάσεις, προσθέσας ότι έφ' δον ύπάρχει άνεργια δέν

μπορεί νά γίνεται λόγος γιά τέτοιες ρυθμίσεις. Άλλα ή άνεργια πού ύπάρχει αφορά μόνον τούς Α' πλοιάρχους και μηχανικούς και είναι εύνόητη έφ' δον έχουν παροπλισθεί 380 πλοια και ή ύπο Έλληνική σημαία στόλος έχει μειωθεί ήδη περί τά 160-170 πλοια από τής άρχες τού χρόνου. Οι ναύτες και γενικά τό κατώτερο πλήρωμα έξακολουθεύει νά είναι δυσεύρετο, άλλα αύτό δέν λαμβάνεται όπ' δψει από τό ύπουργειο τό διπλωμάτη, έπαναλαμβάνομε βρίσκεται πάντοτε πολύ μακριά από τής διεργασίες και τούς προβληματισμούς τής 'Ακτής Μιαούλη. Και φοβούμεθα ότι δταν θά ξυπνήσει θά είναι πολύ άργα, δχι γιά τούς ύπουργούς οι όποιοι έρχονται και παρέρχονται, άλλα γιά τόν τόπο, ή όποιος θά ύποχρεωθεί νά άντικαταστήσει από άλλες πηγές τό συνάλλαγμα πού θά χάσει ή νά ύποβιβάσει τό βιοτικό του έπιπεδο.

Τό δεκαπενθήμερον

ΘΑ ΧΑΘΟΥΝ ΑΛΛΑ 200 ΠΛΟΙΑ;

Τό πόσο σοβαρή είναι ή κατάσταση — και μόνο τό ΥΕΝ δεν τό άντιλαμβάνεται — αποδεικνύεται από τήν άποκάλυψη τής «Μεσημβρινής» ότι άμαδα 'Ελλήνων έφοπλιστών ή όποια διαχειρίζεται περισσότερα από 200 πλοια σέ καθημερινές σχεδόν συσκέψεις συζητήτα τό ένδεχόμενα χρησιμοποίησεως στά πλοια αύτά άμοισδων ένων πληρωμάτων — Φιλιππινέων ή Κορεατών — γεγονός πού σημαίνει ότι τά πλοια αύτά θά άποβαλλουν τήν 'Ελληνική σημαία, γιατί άλλιως δεν είναι εύκτατα ή χρησιμοποίηση καθ' διολοκήριαν ένων ναυτικών. Θά άφησουμε, λοιπόν, νά φύγουν άλλα 200 πλοια; Τό έρωτημα είναι σαφέστατο και άπευθύνεται πρός τήν Κυβέρνηση και τόν ίδιο τόν Πρωθυπουργό κ. 'Ανδρέα Παπανδρέου.

ΕΛΥΘΗ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ...

Τό καλό μας ύπουργειο έλυσε όλα τά προβλήματα πού δημιουργεί ή έφαρμογή από σήμερα τού έλεγχου τών πλοίων στά εύρωπα λιμάνια με μία έγκυλιο. Μάλιστα, με μία έγκυλιο μέ ήμερομηνία 1ης 'Ιουνίου, ή όποια άμας έλήφθη στήν "Ένωση 'Ελλήνων 'Έφοπλιστών στής 17 'Ιουνίου και ή όποια χα-

ρακτηρίζεται «Μνημόνιο συνεννοήσεως γιά τόν έλεγχο τών πλοίων στά εύρωπα λιμάνια». Καμία πρόνοια γιά τήν έξεύρεση τών άπαιτουμένων διπλωματούχων — πιστεύουμε ότι στό ύπουργειο κυριάρχησε ή άντιληψη ότι οι ναυτιλιακές έπιχειρήσεις θά πρέπει «νά κόψουν τό λαιμό τους» γιά νά βρούν αύτούς πού τούς χρειάζονται.

Έχομε ύπ' δψει πολλές συγκεκριμένες περιπτώσεις τού προβληματισμού πού έπικράτησε σέ ναυτιλιακές έταιρίες πολύ ένωρίτερα από τήν έκδοση τής ύπουργικής έγκυκλιου σχετικά μέ τόν λόγω θέμα και έκεινο πού άνακυπτει είναι πού θά εύρεθούν οι άπαιτουμένων διπλωματούχοι. Μία άκομη έπισης διαπίστωση είναι ότι δημιουργείται πρόβλημα γιά άλλους έκεινους πού μέχρι τώρα έκτελούσαν καθήκοντα — στής περισσότερες περιπτώσεις πάρα πολύ ίκανοποιητικά — άνωτέρα τού διπλώματος πού κατέχουν. "Όλοι αύτοι θά ύποχρεωθούν έν τών πραγμάτων πλέον νά ναυτολογούνται στής θέσεις πού προβλέπει τό δίπλωμα πού κατέχουν και τότε θά διαφανεί σέ δλη του τήν έκταση τό πρόβλημα τής έλλειψεως τού άπαραιτήτου άριθμου διπλωματούχων.

Πάντως τό καλό μας ύπουργειο είναι πλέον ησυχο. Μέ τήν έγκυκλιο του έλυσε όλα τά προβλήματα...

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ

Η συρρικνωση στά μεγέθη τής ύπο Έλληνική σημαία ναυτιλίας συνεχίζεται. Κατά τό 150ήμερο 1-15 Ιουνίου ή συρρικνωση αύτη έμφανισθηκε με τής άπωλεια άπό τό έλληνικό νηολόγιο 17 άκόμη πλοίων. Συγκεκριμένα, κατά τήν περίοδο αύτή ένεγράφησαν στά έλληνικά νηολόγια 5 πλοία συνολικής χωρητικότητας 261.874 τον. γκρός καί διεγράφησαν 22 πλοία συνολικής χωρητικότητας 284.285 τον. γκρός. Από τά πλοία αύτά 14 έπωλήθησαν σέ άλλοδαπές ναυτιλιακές έταιρες, 7 άλλαξαν σημαία (δύ υψωσαν τήν Παναμαϊκή καί ένα τήν Πακιστανική) καί ένα βιβλίσθηκε.

ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Τή συρρικνωση στά μεγέθη τής Ναυτιλίας συνοδεύει σάν δμεσο έπακλουσθο καί ή συρρικνωση στό είσαγόμενο στή χώρα ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Ούτω, τών περασμένο Μάρτιο τό συνάλλαγμα πού είστηχη στή χώρα έφθασε τά 143 έκατομ. δολλαρίων την 157 έκατομ. δολλαρίων τού άντιστοιχου μηνός τού 1981, δηλαδή έσημειώθη μείωση κατά 8.9%. Μεγαλύτερη δμως ήταν ή μείωση τού ναυτιλιακού συνάλλαγματος κατά τό πρώτο τρίμηνο τού τρέχοντος έτους. Στήν περίοδο αύτή ('Ιανουάριος - Μάρτιος 1982) τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα έφθασε τά 402 έκατομ. δολλαρίων έναντι 465 έκατομ. δολλαρίων τής άντιστοιχης χρονικής περιόδου τού 1981.

'Υπενθυμίζομε δτί δταν δρχισε νά έπισημαίνεται μείωση στό είσαγόμενο στή χώρα ναυτιλιακό συνάλλαγμα οι άμραδιες ύπηρεσίες τού YEN άντι νά μελετήσουν τό όλο πρόβλημα καί νά κάνουν τίς διορθωτικές μεταβολές πού ήταν άπαραίτητες γιά νά συνεχισθει τουλάχιστον στό ίδιο ύψος ή συναλλαγματική συνεισφορά τής Ναυτιλίας περιορίσθηκαν στήν άπόκρυψη στοιχείων. Πρέπει νά θομολογήσουμε δτί τώρα δέν συμβαίνει κατί παρόμοιο, δλα τά στοιχεία, καί τά δυ-

σμενή άκόμη, δίδονται στή δημοιοσάτητα άπό τόν ύπουργό κ. Γιώτα — καί αύτό είναι πρό τιμή του, ίδιαίτερα μάλιστα δν ληφθεί ύπ' όψει ή «σιγή» πού όπως καταγγέλλεται έχει έπιβληθεί στά λεγόμενα «οίκονομικά» ύπουργεια. Ή ούσια δμως δέν μετεβλήθη. Προβληματισμός γιά τήν άντιμετώπιση τής καταστάσεως μέ διορθωτικά μέτρα, δυστυχώς, δέν ύπάρχει. Καί έτοις «δειλοί, μοιραίοι καί δβουλοί» παρακολουθούμε τόν κατήφορο...

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΚΡΑΝ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν άσχολούνται μέ τήν πολιτική καί πιστεύουν δτί κανένας δέν έχει τό δικαίωμα νά έμπλεξει τή Ναυτιλία στήσ σκοπιμότητες τών πολιτικών διενέξεων. Γιά τόν λόγο αύτόν θεωρούμε έσφαλμένη τήν άνακοίνωση τού Ο.Κ.Ε. Έμπορικής Ναυτιλίας τής Νέας Δημοκρατίας τής 17ης 'Ιουνίου.

'Η Ναυτιλία δέν χρειάζεται κομματική, άλλα έθνική πολιτική. Καί έθνική πολιτική είναι έκεινη πού διαμορφώνεται μέ την συμβολή δλων. Προειδοποιούμε πρός κάθε κατεύθυνση δτί δέν θά έπιτραπει σέ καμμία πλευρά καί νά έπιζει έστω δτί μπορεί νά προσπορεί κομματικά όφελη άπό τήν Ναυτιλία μας.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Σύμφωνα μέ πληροφορίες τού άνταποκριτού τού Ύπουργού Λαμπράκη στής 'Ημένες Πολιτείες κ. Στ. Εύσταθιάδη, δμιλος 'Αμερικανών έπιχειρηματιών, στόν όποιο μετέχει καί "Έλληνας έφοπλιστής μέ γενικότερη οίκονομική δραστηριότητα στήν 'Ελλάδα, κατά τήν έκφραση τού έν λόγω άνταποκριτού πρόκειται νά πραγματοποιήσει σέ νήσο τού Κεντρικού Αιγαίου έπενδυση ύψους 120-130 έκατομ. δολλαρίων σέ θέματα βιομηχανικής καί ένεργειακής άναπτύξεως. Σημειούται δτί πρόκειται γιά τήν μεγαλύτερη έπενδυση ένων έπιχειρηματιών στήν 'Ελλάδα

δα τά τελευταία δέκα χρόνια καί γιά τήν μεγαλύτερη έπενδυση πού έγινε ποτέ σέ περιοχή τής 'Ελλάδος έκτος 'Αθηνών καί Θεσσαλονίκης.

Κατά πληροφορίες τών «Ναυτικών Χρονικών» ό αναφερόμενος 'Έλληνας έφοπλιστής είναι ή κ. 'Αντώνης Χανδρής, ό όποιος θεωρείται καί ό ύποκινητής τών 'Αμερικανών έπιχειρηματιών νά έπενδυσουν στήν 'Ελλάδα. Καί φυσικά δέν είναι ή μοναδική περιπτωση συμβολής τού έλληνικού έφοπλισμού στήν όλη προσπάθεια άναπτύξεως τής 'Ελλάδος. 'Υπενθυμίζομε δτί έξακολουθούν νά έκρεμούν δύο αιτήσεις γιά τή δημιουργία έπικευσαστικών μονάδων άπό έφοπλιστικές έπιχειρήσεις, μάς στήν Κρήτη καί έτερας στήν 'Ερμιονίδα — στά πλαίσια, δηλαδή, τών κυβερνητικών προθέσεων γιά άποκέντρωση τών σχετικών άρμοδιοτήτων — τής δεύτερης δυναμένης νά έξυπηρετήσει τά μικρής χωρητικότητας σκάφη τά όποια τώρα ούσιαστικά δέν έξυπηρετούνται κυρίως άπό πλευράς δεξαμενισμού. Σύμφωνα έξ αλλου μέ πληροφορίες πού δέν κατέστη δυνατόν νά έξακριβωθούν ύπάρχει καί ή πρόθεση έτερας ναυτιλιακής έπιχειρήσεως γιά μιά μεγάλη έπενδυση ύψους 120-130 έκατομ. δολλαρίων κάπου στήν Πελοπόννησο, έπενδυση γιά τήν όποια λέγεται δτί ένημερωθηκε ύπουργός τής παρούσης κυβερνήσεως ό δοπιος δμως, πάντοτε κατά τίς ίδιες μή έξακριβωμένες πληροφορίες, δέν έπέδειξε καθόλου ένδιαφέρον.

Η ΑΝΕΡΠΑ

Καί άπό έπισημα στοιχεία διαπιστώνεται δτί άνεργια ύπάρχει μόνον στούς Α' πλοιάρχους καί μηχανικούς. Συγκεκριμένα, στά μέσα 'Ιουνίου οι έγγεγραμμένοι στούς καταλόγους τού ΓΕΝΕ, προσφέρομενοι γιά έργασία, άνήρχοντο σέ 3.535, άπό αύτούς δμως μόνο 942 πληρούσαν τίς προϋποθέσεις γιά τή χορήγηση έπιδόματος λόγω άνεργίας:

— Πλοιάρχοι Α' 347, Β' 161 καί Γ' 169, σύνολο 677 (Α' 212, Β' 38 καί Γ' 39, σύνολο πληρούντων προϋποθέσεις έπιδοτήσεως 288).

— Δόκιμοι πλοιάρχοι 8 (1).

— Ατμομηχανικοί Α' 45, Β' 7 καί Γ' καί πρακτικοί 26, σύνολο 78 (Α' 17, Β' 4 καί Γ' 3, σύνολο 24).

— Μηχανικοί MEK Α' 270, Β' 114 καί Γ' - πρακτικοί 403, σύνολο 789 (Α' 82, Β' 28 καί Γ' 125, σύνολο 235).

— Δόκιμοι MEK 14 (2).

— Ραδιοτηλεγραφητές Α' - Β' 63 (7), δόκιμοι 74 (4).

— Οικονομικοί άξιωματικοί Α' - Β' 3 (0). Δόκιμοι 4 (0).

— Φροντιστές 1 (0), βοηθοί φροντιστές 12 (0).

— Κυβερνήτες Α' - Β' - Γ' 34 (13).

— Ναύληροι 29 (15).

— Ξελουργοί 13 (3).

— Αντιλιωροί 24 (7).

— Ναύτες 40 (13), ναυτόπαιδες 307 (38).

— Μηχανοδηγοί Α' - Β' 29 (5).

— Αρχιθερμαστές 20 (7), λιπαντές 5 (4), θερμαστές 9 (6), καθαριστές 418 (92), χειριστές μηχανής 1 (0).

— Αρχιθαλαμητόλοι Α' - Β' 7 (7), θαλαμητόλοι Α' - Β' 171 (29), βοηθοί θαλαμητόλοι

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

115 (12), έπικουροι 3 (0).

— 'Αρχιμάγειροι 25 (5), μάγειροι Α' - Β' - Γ' 136 (37), βοηθοί μαγείρου 203 (35).

— 'Ηλεκτρολόγοι 189 (39).

— 'Άλλες ειδικότητες 34 (12).

Σημειώνεται ότι πολλοί από τους έγγεγραμμένους στό ΓΕΝΕ διάταξης νάντης καλούνται νά ναυτολογηθούν δηλώνουν ότι δέν θέλουν νά φύγουν τώρα ένων οι προσφερόμενοι ναύτες κάθε δλλο παρά ναύτες είναι (ναυτιλιακή έταιρια μάς εγγώρισε μέ επιστολή διάτης) από τό ΓΕΝΕ γιά νά ναυτολογηθεί σε πλοιο της είχε 14 ναυτολογήσεις σε διάστημα τριών έτων, δηλαδή έναν ύπολογο ουσιεί και δ χρόνον άναζητήσεως έργασιας προκύπτει ότι σε κάθε ένα άπό τά πλοια αύτά είχε υπηρετήσει περίπου δύο μήνες. Φυσικά δέν προσελήφθη.

Τό πρόβλημα τής άνεργιας, πρός τό παρόν τουλάχιστον, άφορα μόνον τους πλοιάρχους και τους μηχανικούς. Αύτούς πρέπει ίδιαιτέρως νά προσέξουμε ώστε διάταξης πρόσφατα άπλα άπαντηση δέν πήραμε: 'Έχει σκεφθεί κάποιος στό ΥΕΝ κάποια λύση γιά νά άντιμετωπισθεί τό πρόβλημα τής έπανδρωσεως τών παροπλισμένων πλοιών διάτης άπό πλοιάρχους και συνεπών άπρόβλεπτα περιστατικά χρειασθούν νά κινηθούν έσπευσμένα;

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟ

Κακώς, κάκιστα γκρινιάζουμε γιά τους ένοντας διάφοροι τούς θεσμούς τής πλοιοκτήτριας έταιριας άφού έμεις οι ίδιοι δίδομε τό παράδειγμα. Ή διαπίστωση μάς έπιστημανθηκε από πολλές πλευρές έξ αφορμής τών διών σημειώσαμε σε προηγούμενο τεύχος σχετικά μέ τήν κατακράτηση έλληνικού πλοίου στή Βόρεια Κορέα γιά διαφορά μέ δλλο πλοίο μέ ένην σημαία πού διαχειρίζεται ή ίδια διαχειρίστρια έταιρια και μέ άναλογη άξιωση ένοντα ναυτικού γιά δλλο πλοίο διάληξ διαχειρίστριας έταιριας στή Αύστραλια.

Λοιπόν, τό NAT, μάλιστα τό NAT, άξιώνει από τους προσερχομένους γιά τήν έξοφληση κάποιου ναυτολογίου και τήν ταυτόχρονη έξοφληση τών ναυτολογίων και δλλων πλοιών πού διαχειρίζεται ή ίδια διαχειρίστρια έταιρια. Δηλαδή τό NAT, τό άποιο έν προκειμένω ένεργει πέρα από τή νομολογία άμφισθητεί έταιρια τό γεγονός διά τίς άφελές κάθε πλοίου ύπευθυνη είναι ή πλοιοκτήτρια έταιρια και οι νόμιμοι έκπρόσωποι τής και δχι ή διαχειρίστρια.

Μέ λίγα λόγια τό NAT, τό άποιο έχαρταται αποκλειστικά από τήν έλληνική Ναυτιλία, βάλλει εύθεως έναντιον βασικών θεσμών τής.

'Ομολογούμε διά δέν μπορούμε νά άντιληφθούμε πώς έπιτρέπονται τέτοια άλισθηματα ύπο δημοσίευσης πρόφαση και δ χαρακτηρισμός «άπαραδεκτο» πού χρησιμοποιούμε στόν τίτλο είναι ό πιο έπιεικής. Καλούμε, λοιπόν, έκεινους πού «έφευραν» τή μεθοδολογία νά τήν έγκαταλείψουν άμέσως και νά άρκουνται σε έκεινα πού προσφέρονται, δλλωστε κανένας δέν έχει πρόθεση νά καταχρασθεί τά χρήματα τού NAT, άπλως οι σημερινές δύσκολες ήμέρες δημιουργούν ταμιακά προβλήματα. 'Εξ δλλου θά πρέπει νά γνωρίζουν δλοι οι άρμοδιοι διά οι ύπερ τού NAT έπιβαρύνσεις τού πλοίου άρχισαν ηδη νά λαμβάνονται πολύ σοβαρά ύπ' δψει.

από πολλούς και διά ύπάρχουν και δλλου είδους δυσχέρειες άρκετοι είναι έκεινοι πού θά θελήσουν νά άπαλλαγούν από άυτές. Και δημοσίευσης έπως γνωρίζουν ύπάρχουν οι τρόποι. Προσοχή λοιπόν.

ΠΑΛΙ ΤΟ NAT

Γιά τό NAT δώμας άναφέρεται και κάτι άκομη: Τώρα πού μεγάλος άριθμός πλοίων διαρρέει από τό έθνικό νηολόγιο ύπάρχουν προβλήματα στήν έγκαιρη έκκαθάριση τών λογαριασμών τών πλοίων αύτων προκειμένου νά χορηγηθεί πιστοποιητικό μή άφειλης, απαραίτητο γιά τή διαγραφή από τά έλληνικά νηολόγια. Εύρεθη, λοιπόν, ή φόρμουλα νά «φορτώνονται στούς νέους πλοιοκτήτες οι άφειλές πού ένδεχομένως θά προκύψουν σε βάρος τών προηγουμένων και οι νέοι πλοιοκτήτες άναγκαζονται νά δέχονται τών δρο αύτών γιά νά τελειώνουν τίς σχετικές διαδικασίες. Ειναι και αύτό ένα δείγμα τής δομής τού NAT, ή όποια, σε πείσμα κάθε έξελιξεως, παραμένει άναλλοιωτη...

ΣΩΣΤΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

Εύμενεστατη άπήχηση είχε στήν εύρυτερη ναυτική οικογένεια ή ύπευθυνη έρευνα τής άθηναικής έφημερίδας «Μεσημβρινή» γιά τή Ναυτιλία, ή όποια άρχισε από τήν περασμένη Τετάρτη και συνεχίσθηκε επί μία έβδομαδα. Μέ στόχο νά ένημερωσεί ή εύρυτερη έλληνικη κοινή γνώμη γύρω άπό τή μεγάλη αύτή γιά τόν τόπο ύποθεση ζήτησε τίς άντιλψεις ύπευθυνών παραγόντων τής Ναυτιλίας γιά τά αίτια πού προκαλούν τή σημερινή κρίση και γιά τό θέμα τής άνταγωνιστικότητας τού έλληνικού πλοίου και έδωσε έτοι τήν έγκαιριά νά άκουσθούν εύρυτερα πράγματα πού είναι γνωστά μόνον σε δύσους άσχολούνται ειδικότερα μέ τή Ναυτιλία. 'Η προσφορά τής έφημερίδας αύτής — τής άριτοτερης, κατά τή δική μας και κατά τήν άντιληψη πολλών άλλων, έλληνικής έφημερίδας — γίνεται άκομη πιό σημαντική έάν ληφθεί ύπ' δψει διά τή Ναυτιλία δέν συνδυάσθηκε καθόλου μέ έπιδωξη διαφημιστικών καταχωρήσεων από τόν ναυτιλιακό χώρο, δημοσίευσης οι όποιες δέν παρουσιάζουν τά θέματα τής Ναυτιλίας και μάλιστα έντελως περιστασιακά τό κάμνουν μόνον και μόνον γιά νά συγκεντρώσουν διαφημιστικές καταχωρήσεις...

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Υπο τήν παρούσαν κατάπτωσιν τής παγκοσμίου οικονομίας είναι άπελπιστική ή κατάστασις είς ήν περιήλθον αι ναυλαγοράι. Οι ναύλοι κατήλθον πλέον είς τά έπιπεδα έκεινα πού όπωσδήποτε δέν δικαιολογούν τήν κίνησιν ένός φορτηγού. 'Η ναυτιλιακή ιστορία τού κόσμου δέν έγγνώρισε μέχρι σήμερον παρομοίαν έκπτωσιν.

— 'Η δύναμις τής ναυτιλίας μας έμφανιζεται σήμερον μέ 579 άτμοπλοια 1.487.528 τον. γκρός, σημειώσασα έναντι τής 31 Δεκεμβρίου 1931 αύξησιν είς χωρητικότητα κατά 27.434 τον. γκρός. 'Η άργυρος χωρητικότης, άνερχομένη είς 562.062 τον. γκρός άντιπροσωπεύει τά 43% περίπου τού τοννά τής φορτηγού ναυτιλίας.

— Οι άριθμοι περί τής άργούσης χωρητικότητος τών φορτηγών μας δίδουν μίαν ίδεαν τής έκτασεως τής ναυτεργατικής άνεργιας. Δέν θά ήτο ύπερβολικός ή άριθμός τών 5.000 άνεργων ναυτικών μας. Κανείς άλλος κλάδος έν 'Ελλάδι δέν παρουσιάζει τόσον μεγάλο ποσοστόν άνεργιας.

— Το μέγα 'Ολλανδικόν φορτηγόν «Τοβά» 10.694 τόνων φορτίου και ναυπηγήσεως 1920, ήγοράσθη παρά τών κ.κ. Ρεθύμνη και Κουλουκουντή δι' έτέρους 'Ελληνας έφοπλιστάς άντι τιμής γύρω τών 5.000 λιρών.

— Προεκρηύχθη διαγωνισμός διά τήν 7 Σεπτεμβρίου πρός κατάταξιν 16 μαθητών είς τήν Α' τάξιν, 5 μαθητών είς τήν Β' τάξιν και 1 μαθητού είς τήν Γ' τάξιν τής έν 'Υδρα Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας.

— Μέ τόν θάνατον τού 'Αντωνίου Γ. Γιανουλάτου έπελθόντα τήν 22 'Ιουνίου, έξελιπε μία άκομη έπιφανής και σεβαστή φυσιογνωμία τού έφοπλιστικού κόσμου τής Έλλαδος.

— 'Ο Υπουργός τών Ναυτικών κ. Γ. Βασιλειάδης ένέκρινε τήν αίτηθεσαν άδειαν τού κυρίου Μπούκα και άνέθεσε τά καθήκοντα τού διευθυντού 'Εμπορικού Ναυτικού έτοι τόν άρχαιότερον άξιωματος κ. Β. Κούτσην.

(«Ναυτικά Χρονικά» τεύχος 27/1 'Ιουλίου 1932)



For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCELO)

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 - Espírito Santo - Brazil

Telephone: PABX (027) 227.5499 (4 lines) — A.O.H. 227.4596
Telex: 272313 PMLV BR. — Telegrams POSEIDON — VITORIA ES

Στήν έρευνα τής «Μεσημβρινής» γιά τά σημειρινά φλέγοντα προβλήματα τής Ναυτιλίας άπαντησαν ό υπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Γιώτας, δι πρόεδρος της 'Ενώσεως Έλληνων Εφοπλιστών κ. 'Αριστ. Καραγέωργης, ό πρόεδρος του Κομμίτη κ. Γιάννης Χατζηπάτερας, οι έφοπλισταί και μέλη του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. κ.κ. Γεώργιος Δρακόπουλος, Κώστας Ι. Καρράς και Παναγιώτης Τσάκος καθώς και ό γενικός γραμματέας της ΠΝΟ κ. 'Εμμ. Σαΐτης. Έπισης στήν έρευνα περιελήφθη και εισαγωγικό σημείωμα τού ναυτιλιακού συντάκτη της «Μεσημβρινής» (και διευθυντού συντάξεως τών «Ναυτικών Χρονικών») κ. Δημ. Τσαπραλή, με τίτλο «Δέν καταλάβαμε ποτέ τή σημασία της» (τή σημασία της Ναυτιλίας, ό όποιος έπισημανε ότι ή δομή του YEN δέν τού έπιτρέπει νά ξέιποιει έπ' ώφελεία τού τόπου τίς άνεξάντλητες δυνατότητες πού παρέχει ό δυναμικότερος κλάδος της χώρας. Και, τέλος, έδημοσιεύθη μέ τή συγκατάθεση τών «Ναυτικών Χρονικών» ό πλήρης πινακας τών ναυτικών πού προχώρησαν στήν πλοιοκτησία μέ τόν χαρακτηριστικό τίτλο «'Από πλήρωμα πλοιοκτήτες».

'Εν κατακλείδι μπορεί νά ύποστηριχθεί ότι ή «Μεσημβρινή μέ τήν έκδοση αύτή προσέφερε μιά γενικότερη ύπηρεσία στόν τόπο. Και μέ τήν έννοια αύτή δολοί οι άσχολούμενοι μέ τή Ναυτιλία εύχονται δχι μόνο νά έπαναληφθεί άλλα νά βρει και μιμητές. 'Ηρθε ό καιρός νά ξει ό έλληνικός λαός μιά σφαιρική και άντικειμενική ένημέρωση γύρω όπό το μεγάλο θέμα της έμπορικης μας ναυτιλίας ώστε νά διαλυθούν οι προκαταλήψεις και οι λανθασμένες έντυπωσεις.

ΕΝΗΜΕΡΩΝΕΤΑΙ Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ;

Ό γενικός γραμματέας Τύπου και Πληροφοριών κ. Σωτ. Κωστόπουλος άνακοίνωσε ότι έχει συσταθεί μιά ειδική ύπηρεσία όπό πεπειραμένους δημοσιογράφους γιά τήν άμεση πληροφόρηση και άπαντηση στά αιτήματα τού κοινού πού προβάλλονται όπό τόν έπαρχιακό τύπο. Σωστή, άπόλυτα όρθη ένέργεια, θέλομε όμως νά έρωτησουμε τή Γενική Γραμματεία Τύπου δην λειτουργεί παράλληλη ύπηρεσία πού νά διερευνά τά θέματα πού θέτει ο ειδικός τύπος (οικονομικός, ναυτιλιακός κλπ. τύπος) και νά τά θέτει ύπ'

δψει τής κυβερνήσεως. 'Επειδή είναι ένδεχόμενο νά έπιχειρηθεί ή άπαντηση ότι γι' αύτή τή δουλειά μεριμνούν τά άρμόδια ύπουργεια, ζητούμε νά έχετασθεί μέ ίδιαίτερη προσοχή δην θέματα πού θίγονται όπό τά έχειδικευμένα ναυτιλιακά έντυπα και άφορούν γενικότερα θέματα τού τόπου αύτού φθάνουν μέχρι τούς άρμοδιους πρός τούς όποιους άπευθυνονται. Μία σχετική διευκρίνιση τού κ. Κωστοπούλου είναι άπαραιτητή.

ροή.

Σέ δλλες σελίδες τών «Ναυτικών Χρονικών» δημοσιεύεται ό Κώδικας αύτός μέ τήν πεποιθηση ότι ή σωστή άνθρωπινη έπικοινωνία και σχέση μεταξύ τών άνθρωπων τού γραφείου και τού πλοίου άποτελεί πρωταρχικόν παράγοντα μιᾶς έπιτυχημένης έφοπλιστικής δραστηριότητας.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρχισαν στή Γενεύη στίς 14 'Ιουνίου οι έργασίες τής 10ης συνόδου τής 'Επιτροπής Θαλασσίων Μεταφορών τής «Ούνκταντ» μέ προβλέπομένη διάρκεια 15 ήμερών.

"Όπως είναι γνωστό ή προηγούμενη σύνοδος τού 1980 είχε άποφασίσει τή δημιουργία ομάδας ειδικών γιά νά μελετήσει τά προβλήματα τών ύπο άναπτυξη χωρών στίς μεταφορές χύδην φορτών και τά προβλήματα τών σημαιών έλευθερας νηολογήσεως μέ τά όποια άσχολήθηκε προσφάτα ή Διακυβερνητική Προπαρασκευαστική 'Ομάδα (GPI). Στό πρώτο θέμα ή άμαδα δέν μπόρεσε νά πετύχει συμφωνία γιά τά συστήματα τών διμερών συμφωνιών και υιοθέτησε μόνο δρισμένες «συστάσεις», μεταξύ τών όποιων σημαντικότερη είναι ή προβλέπουσα ότι οι άγορασται και πωληταί θά λαμβάνουν εύνοικώς ύπ' δψιν τά πλοία τών ύπο άναπτυξη χωρών ύπο τόν δρο θά συγκεντρώνουν παραδεκτά δρια τιμολογίων και μορφών έκμεταλεύσεως. Στό δεύτερο θέμα άναμενεται ότι ή νέα σύνοδος θά λάβει σοβαρώς ύπ' δψιν τίς πρόσφατες έργασίες τής ώς δνω GPI.

"Άλλα θέματα τής ήμερησίας διατάξεως θά είναι ή άνάλυση σέ παγκόσμιο έπιπεδο τών συμπερασμάτων όπό τίς μέχρι σήμερα έπικυρώσεις τού Κώδικα Συμπεριφοράς τών Κόνφερανς, ή προστασία τών συμφερόντων τών φορτωτών, τά λιμενικά προβλήματα, ή τεχνική βοήθεια, ή έκπαιδευση, ή σύνθετη μεταφορά και οι μεταφορές έμποροκιβωτίων.

Τέλος, κατά πληροφορίας, τά ύπο άναπτυξη κράτη καθώς και τά κράτη τού άνατολικού συνασπισμού θά τεχθούν ύπερ τής 'Ούνκταντ γιά τήν καταπολέμηση τών ναυταπατών.

"Η έπι τών άποτελεσμάτων τής Συνόδου τελική έκθεση θά ύποβληθεί στό Συμβούλιο τής «Ούνκταντ» τόν προσεχή Σεπτέμβριο.

ΑΝΗΣΥΧΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ IMCO

Μέ μιά είκοσιπενταετία σχεδόν στό ένεργητικό του, ό IMCO άποτελεί σήμερα ένα έξαιρετικά χρήσιμο Όργανισμό, πού φαίνεται νά δικαιώνει στό άκεραιο τό σκοπό τής ιδρύσεως του. Συσταθείς άρχικά τό 1948 όπό τίς τότε μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις, τέθηκε σέ έφαρμογή 10 χρόνια άργοτερα, δταν 21 κράτη έπικυρωσαν τή σχετική σύμβαση. "Οπως προδίδει τό δνομά του ήταν όργανισμός διακρατικός και συμβούλευτικός μέ κύριο στόχο τήν άσφαλεια τής ναυσιπλοΐας και ή γενική έντυπωση είναι ότι πέτυχε, τηρούμενος έκτός τών πολιτικών έπιφροών, νά προσφέρει έξαιρετικά σημαντικό έργο στόν τεχνικό ναυτιλιακό τομέα.

Σήμερα περιλαμβάνει 122 κράτη και μέ πρόσφατη τροποποίηση μετονομάζεται σέ IMO (International Maritime Organisation), γεγονότα πού σέ δρισμένους ναυτιλιακούς κύκους προκαλούν άπαιδιόδοξες σκέψεις, έπειδη φοβούνται μήπως τό άνοιγμα τών τεχνικών του έπιτροπών σέ δλλα τά μέλη του

Cables: "NAFTIKA"
Telex: 6-2421 SA

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

Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ
for all ship requirements

TROPHODOSIAI

YLIKA KATASTROMATOS & MHNHANIS

APTIA 'EΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

fly over the waves



with the
FLYING DOLPHINS

Daily from Zea to: Aegina - Methana - Poros - Hydra - Hermioni - Spetses - Porto Heli - Nauplio - Tolo - Tyros - Leonidio - Kyparissi - Monemvassia - Kythira - Neapoli Voion

*Every hour on the hour shuttle service from the Central
Port of Piraeus to Aegina*

*Daily Cycladic Interport Service connecting in
minutes: Syros - Tinos - Myconos - Naxos -
Paros - Ios - Syros*

HYDROFOIL JOINT SERVICE
8 Akti Themistokleos, Piraeus
Reservations Tel: 4527.107



τίληψή μας ή πρόσκτηση ένός άριθμού πλοίων από την Τουρκία δέν δημιουργεῖ κινδύνους. Ο κίνδυνος εύρισκεται άλλου και ότομέας αύτος πρέπει νά προσεχθεί από την ελληνική πλευρά. Ελπίζουμε ότι είμεθα κατανοητοί.

ΤΟ ΤΕΛΟΣ

Στις 14 Ιουνίου τελείωσε ο πόλεμος τών νησιών Φάλκλαντ που άρχισε στις 2 Απριλίου με την 'Αργεντινή άποβαση στά νησιά και με την άμεση άπαντηση που έδωσε η Μεγ. Βρετανία στήν πρόκληση, στέλνοντας έπι τόπου μία έντυπωσιακή δύναμη πολεμικών πλοίων, υπερωκανέιν, έπιβατηγών, φορτηγών, κοντέινερς κλπ. Παρά την πλήρη άργανωση τής άποστολής, ή δχι άπολυτη αεροπορική υπεροπλία, στοίχισε βαρείες άπωλειες στόν βρετανικό στόλο πού πήρε μέρος στή σύρραξη, τά μαθήματα τής όποιας θα συζητούνται και θά άναλυνται για πολύ άκρη καιρού.

Κατά τίς ανακοινώσεις τού Βρετανικού 'Υπουργείου Αμύνης, 28 έμπορικά πλοία είχαν έπιταχθεί ή ναυλωθεί για τίς έχθροπραξίες τού Νοτίου Ατλαντικού. Οι σχετικές αποζημιώσεις οι όποιες θά πρέπει νά περιλαμβάνουν και τίς άπωλειες πού προκλήθηκαν άπό την έπιταξη, δέν έχουν άκομη καταβληθεί, άλλα οι ένδιαφερόμενες έταιρες (Cunard, P&O., Blue-Star Line, Harrison Line κλπ.) βασίζονται στήν ύπόσχεση τής Κυβερνήσεως ότι οι αποζημιώσεις θά είναι πλήρεις και δικαιείς.

'Εξ δλλου τά πληρώματα τού έμπορικου ναυτικού πού ήσαν ναυτολογημένα στά πλοια τού βοηθητικού στόλου τής άποστολής, θά πάρουν πολεμικό έπίδομα 150% για δσο χρόνο τό πλοϊο τους ήταν στή πολεμική ζώνη πού καθώρισαν τά Λόδυδας μεταξύ τών παραλήλων 34 και 60 N. και τών μεσημέριων 50 και 70 D.

Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ «ΥΠΑΠΑΝΤΗ»

'Εντύπωση προεκάλεσε στούς ναυτιλιακούς κύκλους ή παραχώρηση άμνηστιας από τόν ίδιο τόν Πρόεδρο Ρήγκαν στά 22 μέλη τού πληρώματος τού δεξαμενοπλοίου «Υπαπαντή» πού είχαν στασιάσει και άπειλούσαν νά σκοτώσουν τόν πλοιάρχο κ. Φραγκόπουλο και νά άνατινάξουν τό σκάφος στά άνοικτά τής Φιλαδελφείας. Η δύνυνηρη περιπέτεια τού πλοιάρχου κ. Φραγκοπούλου τερμάτισε τήν περασμένη Τετάρτη όταν ή 'Αμερικανική 'Ακτοφυλακή με μία αιφνιδιαστική ένέργεια κατέστειλε τήν άνταρσια και συνέλαβε τούς 22 ένους πρωταίτους ναυτικούς, στήν πλειοψηφία τους Πακιστανούς. Οι ναυτικοί αύτοί προκάλεσαν τήν άνταρσία άξιωντας αύθαιρετα άκταπλάσιους μισθούς από δι, τι προέβλεπαν τά σχετικά συμβόλαια τους και δπως έβεβαιώσαν έπίσημα οι άμερικανικές άρχες.

Και μία λεπτομέρεια: Μετά τήν άπελευθέρωση τού πλοιάρχου άπεκαλύφθη ότι ή πλοιοκτήτηρια έταιρια είχε άποφασίσει νά χρησιμοποιήσει είδικούς ιδιώτες για νά καταστέλουν τήν άνταρσία χωρίς δμως νά καταφύγουν στή χρήση οπλων, ή δράση δμως τών ιδιωτών έματαιώθη όταν ή 'Αμερικανική 'Ακτοφυλακή άπελευθέρωσε τόν πλοιάρχο και κατέστειλε τήν άνταρσια.

ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ

'Ο Γάλλος ύπουργός Ναυτιλίας έδήλωσε άπεριφραστα κατά τήν διάρκεια τών «Ποσει-

δωνίων» ότι είχε δλθει στήν 'Ελλάδα γιά νά υποστηρίξει τίς άντιπροσωπείες τής γαλλικής ναυπηγεσπικευαστικής βιομηχανίας πού είχαν περίπτερα στή ναυτιλιακή έκθεση. "Ελληνας ύπουργός στόν όποιο δέγεται ότι άνεκοινώθη άπό ναυτιλιακή έταιρια ή πρόθεσή τόν πραγματοποιήσει μιά μεγάλη έπενδυση στήν 'Ελλάδα άπηντησε ότι δέν τόν ένδιαφέρει ή δλη ύπόθεση. Σχόλιο κανένα.

ΚΑΛΕΣ ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ

Γιά πρώτη φορά οι υπέρθυμοι γιά τήν ναυτιλία τών 'Ηνωμένων 'Εθνών δημοσίευσαν κατάλογο τών 16 πλοίων γιά τά όποια άπεδειχθη άπό διάφορους έλέγχους στά άντον κόσμο λιμάνια κατά τήν διάρκεια τών έτών 1978-79 και 80, δέν πληρούσαν ούσιωδεις προϋποθέσεις άσφαλειας και γιά τά όποια θ 'Οργανισμός δέν έχει λάβει άπαντηση στή στίς παρατηρήσεις του, άπό τά κράτη νηολογήσεώς των.

Στόν κατάλογο αύτόν δέν περιλαμβάνεται κανένα έλληνικό πλοίο, ένω άπό τά 16 σκάφη τά 10 φέρουν τήν παναμαϊκή.

ΑΥΤΗ Η ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ

Η νοσταλγία τών μελών τού πληρώματος γιά τόν τόπο τους έγινε γιά μία άκομη φορά αιτία ένός ναυτικού άτυχήματος. 'Αναφερόμεθα στήν προσάραξη τού φορτηγού «Ταναγραία» σέ ύφαλο μπροστά στό λιμάνι τής 'Ανδρου. Τό «Ταναγραία» είχε καταπλεύσει στή Θεσσαλονίκη δην είχε φορτώσει φορτίο σιτηρών γιά τή Μαλάγα τής Ισπανίας. Κατά τή διέλευση τού πλοίου άπό τήν 'Ανδρο, μέλη τού πληρώματος παρακλασαν τόν πλοιάρχο νά προσεγγίσει δσο τό δυνατόν περισσότερα στήν άκτη γιά νά χαιρετήσουν, έστω και άπο μακριά, τούς οικείους τους πού είχαν ειδοποιηθεί γιά τήν διέλευση τού σκάφους και είχαν συγκεντρωθεί έκει. Καί στήν προσπάθεια τού πλοιάρχου νά ικανοποιηθεί τήν έπιθυμία τού πληρώματος έγινε τό άτυχημα, τό όποιο δέν είναι τό μοναδικό μέ άφορμή τήν ίδια αιτία. Θέλομε νά έλπιζουμε ότι κατά τήν διερεύνηση αύτοῦ τού ναυτικού άτυχήματος άπό τό άμροδιο συμβούλιο θά συνεκτιμηθεί και θά συναισθηματισμός πού ήταν και ή κύρια αιτία του.

ΔΕΝ ΔΙΔΑΧΩΗΚΑΝ

Δέν γνωρίζουμε τούς λόγους πού δήγηγησαν τήν οικεία έπιχείρηση στή διακοπή τής λειτουργίας τών Ναυπηγείων Σαλαμίνας. Γνωρίζουμε μόνον ότι οι έργαζόμενοι δέν διδάχθηκαν τίποτε άπό τήν περίπτωση τού Νε-

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαουλή — Πειραιεύς
Τηλ.: 4516.439

Ένοικιαζονται με πληρη κλιματισμον:
Το Ισογειον M2 300 και ο ημιορφος M2 300.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 150ΗΜΕΡΟΥ

Ο Βρετανός χρονογράφος τού Fairplay έφτασε πρόσφατα στήν 'Ελλάδα φορτωμένος μέ τήν άτομική και φυλετική άπαισιοδοξία του γιά τή ναυτιλιακή κρίση. 'Οταν έκανε μιά βόλτα μέχρι τή Σαλαμίνα και διάτκρισε τόν Σκαραμαγκά και τήν 'Ελευσίνα γεμάτη παροπλισμένα καράβια, μεγάλα και καινούρια, ή άπαισιοδοξία του μετετράπη σέ άπογνωση.

Εύτυχως είχε τήν έμπνευση νά έπισκεψθεί μερικά έφοπλιστικά γραφεία τού Πειραιώς, όπου μέ έκπληξη διαπίστωσε ότι οι 'Ελληνες έφοπλισταί, δρθοι μπροστά στά παραθύρα τών ναυτικών μεγάρων τής πειραιϊκής άκτης κύτταζαν τά άγκυροβλαστά τής άργιας μάλλον σάν εύκαιριες παρά καταστροφή. Και μέσα στήν ομήλη τής κρίσεως άνεκάλυπταν φωτεινά σημάδια έλπιδας: 'Η άγορά θά βελτιωθεί κάπως μόλις οι Ρώσοι ξαναρχίσουν νά άγοράζουν στάρια. Οι τράπεζες δείχνουν μεγαλύτερη κατανόηση. 'Ενθραυντικά σημεία στήν άριζοντα γιά τήν άνακαμψη τής άμερικανικής ύφεσεως. Τά νέα τού πετρελαίου παρηγορητικότερα. Οι Γιαπωνέζοι δρχίσαν νά ζητούν περισσότερο άτολι. Και πάνω άπ' άλλα ή μεγάλη άληθεια πώς δέν έπαρχει οίκονομικότερος τρόπος γιά νά μεταφέρει άγαθα σ' έναν συνεχώς αύξανόμενο κόσμο, άπό ένα έλληνικό φορτηγό καράβι. 'Υπάρχουν βέβαια και προβλήματα: Οι συνεχείς μισθολογικές άπαιτήσεις, ή πάντα υπερπλεονάσουσα χωρητικότης στήν κόσμο, ή προστατευτισμός τών σημαιών κλπ. Γ' άπτο θά ύπαρξουν άσφαλώς μερικοί έφοπλισταί πού θά χάσουν τή δουλειά τους. 'Άλλα άλλο και κάποιος θά βρεθεί ν' άγοράσει τά πλοία τους και νά ξεκινήσει κάτι καινούργιο. Κάθε σύννεφο έχει τό ούρανιο τόξο του.

'Ετοις λοιπόν, καθώς ή αίσιοδοξία είναι κολλητική, ο Βρετανός χρονογράφος άλλαξε τελείως ίδεες. 'Οπως σημειώνει ο ίδιος, δέν πειθήκε βέβαια πώς ξαναγιρίσαν στήν ένημερια. 'Άλλα πειθήκε ότι γιά αύτούς τούς κατηφείς βορειοευρωπαίους πού σκέπτονται συνεχώς τήν αύτοκτονία, ένα μικρό ταξιδάκι ώς τήν 'Ελλάδα θά ήταν ίδιαίτερα τονωτικό.

ωρίου τής Σύρου και έφθασαν τώρα στό σημείο νά διερωτώνται άπό πού θά πάρουν τής άποδοχές τους. 'Άς ρωτήσουν έκείνους πού κατ' έπαγγελμα έχουν άναλάβει τήν «προστασία» τούς χωρίς δμως νά κινδυνεύει ή δική τους όποιαδήποτε άπασχόληση και φυσικά ή εισπραξη τής μισθοδοσίας τους.

ΝΑ ΤΙΜΗΘΕΙ

Θέλομε νά πιστεύουμε ότι άρχισε ήδη ή διαδικασία γιά νά τιμηθεί ό σπουδαστής τής Σχολής Πλοιάρχων 'Υδρας κ. Χρήστος Παλαιογιάννης, ή όποιος έρριφθη μέ τά ρούχα στή θάλασσα και διέσωσε ένα παιδάκι ήλικιας έξι έτων πού κινδύνευε νά πνιγεί. Μέ τήν πράξη του αύτή ή μαθητής τής Σχολής Πλοιάρχων 'Υδρας άπειδεις ότι έμπνεεται άπό τώρα άπό τή ναυτιλική παράδοση γιά τήν προστασία τής άνθρωπινης ζωής στή θάλασσα. Και ή πράξη του πρέπει νά τιμηθεί ήθικά.

Η ναυλαγορά

Σε συνέντευξή του στό άμερικανικό ειδικό περιοδικό «Wheat Grower» όχι εκπρόσωπος τού σοβιετικού ύπουργειού Εμπορίου κ. Καλασνίκοβ δήλωσε ότι ή χώρα του είναι έτοιμη για την σύναψη συμφωνίας με τις 'Ηνωμένες Πολιτείες ή όποια θά αύξανει τις έλαχιστες ποσότητες δημητριακών πρός έξαγωγή στη Ρωσία από 8 σε 12 έως 15 έκατομ. τόνους.

Κατά την διάρκεια της συνεντεύξεως ο Ρώσος δικαιούχος έπιβεβαίωσε τις πληροφορίες ότι η φετεινή συγκομιδή θά είναι μια από τις χειρότερες τών τελευταίων έτων, κατά την διάρκεια τών όποιων ή συνολική σοβιετική παραγωγή κυμάνθηκε γύρω στούς 160 έκατομ. τόνους.

Πληροφορίες από την 'Αργεντινή' άναφέρουν ότι θά έπαναληφθούν οι έξαγωγές δημητριακών πρός την Σοβιετική 'Ενωση μετά την έπισκεψη του 'Αργεντινού ύφυπουργού Γεωργίας στη Μόσχα.

Τά αποθέματα της 'Αργεντινής' από την παραγωγή του 1981-82 πρός έξαγωγή άνερχονται περί τούς 7 έκατομ. τόνους και έξι αύτών 4,5 έκατομ. τόν. προορίζονται για την Ρωσία και οι ύπόλοιποι 2,5 έκατομ. τόν. Θά διανεμηθούν μεταξύ Βενεζουέλας, Ισπανίας, Ταϊβάν, Βραζιλίας και Περού.

Ποσότης 800.000 τόνων δημητριακών θά έχαχθον από την Αύστραλια κατά το δεύτερο έξαμηνο τού έτους, μέρος του συνόλου τών έξαγωγών δημητριακών της χώρας γιά την περίοδο πού λήγει στό τέλος Νοεμβρίου και άνερχεται συνολικά σε 13 έκατομ. τόνους.

'Η Ιαπωνία, συμπληρώνοντας τις άγορές της δημητριακών από τις 'Ηνωμένες Πολιτείες, πού έθεσαν κατά την φετεινή περίοδο τούς 400.000 τόνους, θά φορτώσει σύντομα 187.000 τόν. σιτηρών και 74.000 τόν. κριθής.

Περίπου 750.000 τόνοι δημητριακών υπολείπονται νά φορτωθούν από τις 'Ηνωμένες Πολιτείες γιά την Σοβιετική 'Ενωση μέχρι τού προσεχούς 'Οκτωβρίου σε όλοκλήρωση

τών άγορών της περιόδου 1981-82.

Κατά την έπομένη περίοδο οι ύπευθυνοι του άμερικανικού ύπουργειού Γεωργίας υπολογίζουν ότι οι συνολικές άγορές τών Ρώσων από τις 'Ηνωμένες Πολιτείες θά ανέλθουν σε 23 έκατομ. τόνους.

"Ομίλος Εύρωπαϊκών Τραπεζών παραχρήσεις και νέα προθεσμία πρός τους Σοβιετικούς για την έξόφληση δόσεων της έκ 1 δισεκατομ. δολαρίου πιστώσεως που έχει χρησιμοποιηθεί για άγορές δημητριακών από τις 'Ηνωμένες Πολιτείες και την 'Αργεντινή' κατά τό 1982.

Στίς 21 'Ιουνίου οι ύπουργοι 'Εξωτερικών τών χωρών μελών της ΕΟΚ αποφάσισαν νά δρουν τις οικονομικές κυρώσεις που είχαν έπιβάλει στην 'Αργεντινή, από τή σχετική βρετανική έκκληση και όσο διαρκούς ό πόλεμος στό Νότιο 'Ατλαντικό. Τό σχετικό κείμενο πού διατυπώθηκε μετά από τή συνεδρίαση τών ύπουργών, είναι έξαιρετικά προσεκτικό. Τά νησιά δέν κατονομάζονται πουθενά. Ούτε «Φάλκλαντ» δύος θέλουν οι Βρετανοί, ούτε «Μαλβίνες», δύος έπιθυμούν οι 'Αργεντινοί. 'Η Βρεταννία διατηρεί μεμονωμένα τό έμπαργκο, και οι χώρες έκεινες της ΕΟΚ πού δλατος πουλούσαν δόπλα στην 'Αργεντινή, δήλωσαν ότι ή άρση τού έμπαργκο δέν άφορά και τό συγκεκριμένο αύτό έμπόριο, τό όποιο θά παραμείνει γιά ένα δρισμένο χρονικό διάστημα «άπαγορευμένο».

Βάσει τών ύπολογισμών του 'Ινστιτούτου Ναυτιλιακής Οικονομίας της Βρέμης, τό σημερινό ύπό ναυπήγηση τοννάζ, πού άνερχεται σε 35,3 έκατομ. τόν. γκρός, άντιπροσωπεύει ναυπηγική παραγωγή δύο έτών και έξι αύτης 20,8 έκατομ. τόννοι προβλέπονται νά παραδοθούν μέχρι τού Δεκεμβρίου 1982.

Νέα αύξηση παρουσιάζουν τά παροπλιμένα άνά τόν κόσμο έμπορικά σκάφη, πού έφθασαν τόν 'Ιουνίο τά 794 συνολικής χωρητικότητας 28,8 έκατομ. τόν. γκρός, έναντι 739 σκαφών, 25,4 έκατομ. τόν. γκρός τόν περασμένο Μάιο. (Τά 388 από αύτά είναι έλληνικά).

Τά φορτηγά άντιπροσωπεύουν 443 σκάφη, 2,9 έκατομ. τόν. γκρός, μικτά 17 σκάφη, 2,2 έκατομ. τόν. γκρός και τά δεξαμενόπλοια 334 σκάφη, 23,7 έκατομ. τόν. γκρός.

'Ο μέσος δρος τού μεγέθους τών παροπλιμένων δεξαμενοπλοίων αύξηθηκε από 123.711 τόν. d.w. τόν 'Ιούνιο τού 1981 σε 147.000 τόν. d.w. στίς άρχες τού περασμένου μηνός, γεγονός πού άποδεικνύει τή σοβαροτάτη κρίση πού διέρχονται τά σουπερτάνκερ.

'Απαισιόδοξες οι προβλέψεις τής ιαπωνικής έταιρης «Μιτσούΐ» για τό έπόμενο δωδεκάμηνο.

Στήν έκθεση τής έταιριας οι 'Ιαπωνες μελετήτες προβλέπουν γιά τους βασικούς τομείς τής ναυτιλίας τά έξης:

- 'Ο δύκος τών διά θαλάσσης μεταφερομένων δημητριακών θά αύξηθει κατά 2-3% κατά τό 1982, φθάνοντας συνολικά τους 208-210 έκατομ. τόννους.

- Τά διακινούμενα φορτία δινθρακος θά αύξηθούν κατά 4% και θά ανέλθουν συνολικά σε 210-215 έκατομ. τόννους.

- Τέλος τά φορτία σιδηρομεταλλεύματος θά μειωθούν έναντι τού 1981, φθάνοντας σε σύνολο τους 294 έκατομ. τόννους.

Βάσει αύτών τών προβλέψεων ό συνολικός δύκος τών τριών βασικών χύδην φορτίων θά διαμορφωθεί περί τούς 710-718 έκατομ. τόννους, έναντι ένός συνολικού τοννάζ μπάλκ κάρριερς, πού κατά τά τέλη τού 1982 θά ανέλθει σε 196 έκατομ. τόν. d.w. σπερ σημαίνει έτησια ύπερπροσφορά τοννάζ γιά μπάλκ κάρριερς μεταξύ 24,2-25,3%, ποσοστό διπλάσιο από τήν ύπερπροσφορά πού παραπρήθηκε γιά φορτηγά σκάφη κατά τό 1981.

Μελέτη σχετικά μέ τους άνά τόν κόσμο λιμένες διακινήσεως γαιανθράκων κατέληξε στά έξης συμπεράσματα:

- 'Από τους 33 μεγάλους λιμένες φορτώσεως δινθρακος 23 μπορούν νά δεχθούν μπάλκ κάρριερς μεγέθους μέχρι 70.000 τόν. d.w., 7 έχουν τήν δυνατότητα και δέχονται σκάφη μέχρι 100.000 τόν. d.w. και μόνον 3 έχουν βύθισμα κατάλληλο γιά σκάφη μεγαλύτερα τών 100.000 τόν. d.w.

- 'Αντιθέτα, γιά τήν έκφορτωση γαιανθράκων ύπαρχουν σήμερα 15 λιμένες, μέ δυνα-

Tel.: 361-6490, 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

I ELEX: 18080 STAM AR
CABLES Q STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

τότητα έξυπηρετήσεως σκαφών μεγαλυτέρων τών 100.000 τον. d.w., έκ τών όποιών 10 εύρισκονται στήν Ιαπωνία και 5 στήν Εύρωπη.

Η νοτιο-άφρικανική «Amcoal» πού είναι ή μεγαλύτερη έταιρια παραγωγής δάνθρακος τής χώρας ύπολογίζει νά αύξησει τήν παραγωγή της κατά 5 έκατομ. τόννους τών χρόνο.

Κατά τό οικονομικό έτος μέχρι τού Μαρτίου 1982 ή έταιρια έπωλησε 35,8 έκατομ. τον. γαιανθράκων.

Υπολογισμοί, σχετικοί με τίς μελλοντικές έξαγωγές γαιανθράκων άπό τίς Ήνωμένες Πολιτείες άναφέρουν ότι μέχρι τό 1985 θά έχασθον 100 έκατομ. τόννοι, ποσότης ή δομής κατά τό τέλος τής δεκαετίας τού 1980 θά φθάσει τούς 150 έκατομ. τόννους.

Οι ύπουργοι Πετρελαίων τών χωρών-μελών τού ΟΠΕΚ θά συναντηθούν στίς 19 'Ιουλίου στή Βιέννη γρά νά άποφασίσουν σχετικώς με τήν αύξηση τής συνολικής παραγωγής τών μελών πέραν άπό τό σημερινό ύψος τών 17,5 έκατομ. βαρελίων ήμερησίως.

'Από τίς νέες έγκαταστάσεις τής μεξικανής «Πέμεζ» στήν περιοχή τής Σαλίνα Κρούζ τού Είρηνικού θά πραγματοποιούνται άπό τίς πρώτες ήμέρες τού 'Ιουλίου οι φορτώσεις πετρελαίου γιά τήν Ιαπωνία. 'Αναφέρονται καθημερινά φορτώσεις 120.000 βαρελίων, οι οποίες έντός τού προσεχούς τριμήνου θά άνελθουν σε 130.000 βαρέλια ήμερησίως.

"Εξη Νορβηγικές ναυτιλιακές έταιριες πού κατέχουν σκάφη μεταφοράς ύγροποιημένων άεριών, συνιστούν κοινοπραξία ή όποια θά διαχειρίζεται στόλο 21 σκαφών, μέ μεταφορική ικανότητα έκαστου μεταξύ 2.500 - 8.000 κυβ. μέτρων.

Η νέα κοινοπραξία θά είναι ή δεύτερη σε δυναμικότητα σκαφών ύγροποιημένων άεριών, μετά τήν «Γιονιγκά» πού έδρεύει στό Ρόττερνταμ και άριθμει 30 σκάφη.

Εύρωπαιοι και Ιαπωνες έφοπλιστές έπιτιθενται άπό κοινού κατά τού προστατευτισμού στίς διεθνείς μεταφορές χύδην φορτίων.

Η 'Επιτροπή Εύρωπαιών και Ιαπωνών πλοιοκτητών, γνωστή μέ τήν έπωνυμία «CENSA», σε άνακονωσή της άναφέρει ότι βάσει ύπολογισμών ό προστατευτισμός θά αύξησει μεταξύ 14-40% τό κόστος τών διάθαλάσσης μεταφορών.

Υπολογισμοί τής «Ούνκταντ» άναφέρουν ότι οι στόλοι τών ύπο άναπτυξη χωρών τού Τρίτου Κόσμου άντιπροσωπεύουν σήμερα τό 12,5% τής παγκοσμίου Ναυτιλίας, ένω παρέχουν τό 40% τών φορτίων τής παγκοσμίου μεταφορικής κινήσεως.

Κατά τήν διοψή τού Προέδρου τού Βρετανικού Ναυτικού 'Επιμελητρίου γιά νά κινηθή σήμερα ένα μεσαίου μεγέθους φορτηγού σκάφος μεταφοράς είτε χύδην φορτίων είτε πετρελαίων κάτω άπό τήν βρετανική σημαία άπαιτεται ήμερησος κόστος περίπου 1.000 λιρών περισσότερο άπό τό ίδιο σκάφος νηολογημένο σέ χώρα τής 'Άπω 'Ανατολής.

Κατά τούς ύπολογισμούς "Έλληνα πλοιοκτήτη, τό κόστος τής πλέον άπλης μορφής δεξαμενισμού (καθαρισμού και βαφής) ένός μπάλκ κάρριερ 50.000 τον. d.w. διαμορφώνεται άνα τόν κόσμο ώς έξης:

Νότιος Κορέα, Δολ. ΗΠΑ 28.000
Κεϋλάνη, Δολ. ΗΠΑ 32.000
Σιγκαπούρη, Δολ. ΗΠΑ 40.000
'Ελλάδα, Δολ. ΗΠΑ 50.000
Πορτογαλία, Δολ. ΗΠΑ 52.000
'Ολλανδία, Δολ. ΗΠΑ 70.000.

Γιά πρώτη φορά, άπό τόν Αύγουστο τού 1979, ο χρυσός έπεσε στίς 21 'Ιουνίου κάτω άπό τά 300 δολλάρια ή ούγγιά, ένω συνχίζεται ή άνοδική πορεία τού δολλαρίου.

Χρηματιστηριακοί κύκλοι τού Λονδίνου ύπογράμμισαν ότι τελευταία έπιταχύνονται οι παράγοντες πού έπιδρουν σύμενως στήν άνοδο τού δολλαρίου και στήν πτώση τού

χρυσού καθώς τά ύψηλά έπιτόκια και ή ύποχρώση τού πληθωρισμού προσφέρουν στούς καταθέτες δολλαρίων μιά καθαρή άποδοση 10%.

Έπανήρχισε ή τακτική γραμμή μεταξύ Λονδίνου και Πόρτ Στάνλεϋ τών Φάλκλαντ μέ το μικρό φορτηγό 499 τον. γκρός «A.E.S.» τό οποίο έκτελεί τέσσερα κυκλικά ταξίδια τό χρόνο μεταφέροντας γενικό φορτίο στόν Νότιο 'Ατλαντικό.

Άνεπιβεβαίωτες πληροφορίες άναφέρουν ότι "Έλληνες τού Λονδίνου άγόρασαν άντι ποσού 9,5 έκατομ. δολλαρίων τό ULCC "Coraggio" 423.798 τον. d.w. άπό τήν «Λάουρο Λάινς».

Τό σκάφος ναυπηγήσεως 1973 είχε κοστίσει στούς προηγουμένους πλοιοκτήτας 40 έκατομ. δολλάρια και έναν διάθεψει ή πληροφορία πρόκειται γιά τό μεγαλύτερο έλληνο-κτητο έμπορικό πλοίο.

Μέ άνυπομονησία άναμένεται ή πλήρης διακοπή τών έχθροπραξιών μεταξύ Περσίας και Ιράκ άπό τίς Έλληνικές και διεθνείς έταιριες ναυαγιαρεσιών.

Πλέον τών 70 σκαφών εύρισκονται έγκλωβισμένα στόν διαυλο τού «Shatt al Arab» ένω ή έξιδος άπό τήν Μπάρα μέχρι τόν Κόλπο έχει ναρκοθετηθεί.

Άρκετοι "Έλληνες έφοπλιστές άγόρασαν ήδη περίπου 10 σκάφη, σε μερικές περιπτώσεις μαζί μέ τά ύπαρχοντα φορτία, μέ τήν πεποίθηση ότι οι ζημιές των είναι περιορισμένες.

Ναυπηγοί τής «Μαριτάϊμ 'Αντμινιστρέϊσον» έκπόνησαν τά κατασκευαστικά σχέδια γιά τήν ναυπήγηση μπάλκ κάρριερ χωρητικότητας 172.000 τον. d.w. μέ πολύ περιορισμένο βύθισμα, κατάλληλο γιά τίς έξαγωγές δάνθρακος άπό τίς Ήνωμένες Πολιτείες.

Οι τεχνικές προδιαγραφές τού σκάφους προβλέπουν δυνατότητα μεταφοράς 172.000 τον. σε βύθισμα 51 ποδών και 144.000 τον. σε βύθισμα 45 ποδών.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12 Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

COLOUTHROS 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

‘Η άλληλογραφία μας

ΠΡΟΣ ΑΝΩΝΥΜΟ ΕΠΙΣΤΟΛΟΓΡΑΦΟ

‘Αποτελεῖ πάγια άρχη των «Ναυτικών Χρονικών» νά μήν δημοσιεύουνται άνώνυμες έπιστολές. “Οπως θά δει ότι ο άνωνυμος έπιστολογράφος, στό τεύχος αυτό δημοσιεύεται έπιστολή χωρίς τό δόνομα τού έπιστολογράφου τό όποιο δώμας ή ένδιαφερόμενος μάς τό έχει γνωστοποίησει μέ την δήλωση διτή έπιθυμει νά μήν άναφερθει, δήλωση πού γίνεται άποδεκτή. Περιμένομε, λοιπόν, νά μάς γνωστοποίησει τό δονομά του όποτε θά δημοσιεύσουμε τό πλήρες κείμενο τής έπιστολής του. ‘Αναφορικά μέ τή δομή τού YEN και τή χρησιμοποίηση τών λιμενικών άξιωματικών πού «παρασύρονται» στίς προαγωγές νεωτέρων του και άποστρατεύονται ύπενθυμιζεται διτή θέμα αυτό τό έχουν θέση πρός καρού τά «Ναυτικά Χρονικά» χωρίς νά έχει έκδηλωσει τότε τό παραμικρό ένδιαφέρον, ούτε όπο τήν πλευρά τού YEN, ούτε και όπο τούς ίδιους. Πιστεύομε πάντως διτή η χρησιμοποίηση τών άξιωματικών αυτών δέν καλύπτει τό κενό πού υπάρχει στό YEN όπο τήν έλλειψη ειδικών έπιστολών, οικονομολόγων λόγου χάρη, και δέν μάς εύρισκει άντιθέτους ή καθιέρωση τού θεσμού τών ειδικών συμβούλων άμειβομένων εύπρεπώς, οι οποίοι θά δούν έπι τέλους και τήν πλευρά τής άποδεσεως τής ναυτιλίας ύπέρ τού τόπου, μέ μία μόνον έπιφύλαξη: “Οτι θά έπιλεγούν μέ άξιοκρατικά καθαρώς κριτήρια και θά είναι οι άξιολογότεροι τού τομέως των.

ΔΕΝ ΠΡΟΚΑΛΕΣΕ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟ «MONEMBAΣΙΑ»

‘Άξιοτιμες Κύριε Διευθυντά,

‘Αναφερόμενοι είς σχετικά δημοσιεύματα τών έφημεριδων «ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ», «ΒΗΜΑ», και «ΕΛ. ΚΟΣΜΟΣ» έν σχέσι πρός τήν έπιβληθείσαν ύπο τών Ιταλικών Αρχών κατάσχεσιν τού έλληνικού πετρελαιοφόρου «MONEMΒΑΣΙΑ» ώς άνεγράφη λόγω ρυπάνσεως ύπο τούτου θαλασσίας περιοχής, σάς πληροφορούμε διτή πρόκειται περί άποδεσιγμένως έσφαλμένης έκτιμησεως τών πραγμάτων ύπο τών Ιταλικών Λιμενικών Αρχών, καθότι, ώς διεπιστώθη, ή ρύπανσις τού θαλασσίου χώρου είς Φιουμιτσίνο δέν προήλθε συνεπεία διαρροής πετρελαίου έκ τού άνωτέρω πλοίου, άλλα λόγω θραύσεως ύποθαλασσίου σωλήνος τών έγκαταστάσεων τού αύτού Ιταλικού Διύλιστηριου.

Κατόπιν τής διαπιστώσεως ταύτης, τό πλοίον «MONEMΒΑΣΙΑ» άπλλάγη πάσης περαιτέρω εύθυνης, ή δέ διακοπείσα έκφρωσης τού φορτίου του έπανηρχισε μέ κανονικόν ρυθμόν.

Παρακαλούμεν δώρως κατά τήν κρίσιν σας δημοσιεύσετε τήν παρούσαν διάψευσιν πρός άποκατάστασιν τής άλθειας άλλα και τού γοήτρου τής Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας.

Μετά τιμῆς,

ΝΙΚ. ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ

Διευθυντής - Έκπρόσωπος
τού πλοίου «MONEMΒΑΣΙΑ»

Σημ. Συντ.: Στό άμεσως προηγούμενο τεύχος τά «Ναυτικά Χρονικά», μέ άφορμή τον θόρυβο πού έ-

δημιούργησε τό δημοσιογραφικό δργανο τής άκρας Αριστεράς, είχαν έπισημάνει διτή πρέπει «νά φορτώνουμε» στόν έλληνικό έφοπλιασμό κάθε περιστατικό ρυπάνσεως. “Οπως άποδεικνύεται όπο τήν άνωτέρω έπιστολή, ή ρύπανση στην Ιταλία γιά τήν οποια κατηγορήθηκε τό έλληνικό δεξαμενόπλοιο «Μονεμβασία» είχε προκληθει όπο υπόθαλασσο ιταλικό άγωγό πετρελαίου και είμεθα πραγματικό πειρεργο νά δύμε εάν τό δημοσιογραφικό δργανο τής Αριστεράς θά κάνει τήν έπιβαλλομένη έπανόρθωση τήν οποια κατά τήν άντηληψή μας άφειται νά υποδειξει ή “Ενωση Έλληνων Έφοπλιστών.

ΤΑ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ «ΤΡΑΝΖΙΤ» ΕΙΔΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Κύριε διευθυντά,

‘Αφορμή γιά νά γράψω αυτό τό γράμμα, μού έδωσε δρθρο σας τής περασμένης έκδοσεώς σας γιά τά τράνζιτ εισαγόμενα είδη τών ναυτικών.

Σεβαστή παράκλησις έάν έπιτρέπει ο χώρος τών στηλών τών N.X. νά δημοσιεύσετε τήν έπιστολή μου. ‘Επιστολή πού πιστεύω νά βοηθήσει λιγο τούς άρμοδιους.

Πρόματι, τά τελευταία δύο χρόνια έχουν κατακλύσει τά πλοια εντυπα διαφόρων έταιριων πού πωλούν ΤΡΑΝΖΙΤ διάφορα ήλεκτρικά ήλεκτρονικά είδη.

Πιστέψετε με, ή συμβολή τών Έλληνων ναυτικών στήν είσαγωγή συναλλάγματος κυρίων στήν Όλλανδια και Βέλγιο είναι θεαματική. Ποσά συναλλάγματος πού προκαλούν ίλιγγο. Θά γίνω πιό σαφής: Στό τελευταίο πλοίο δου ύπηρετούσα προκαταβολές πληρώματος μόνον γιά έγχρωμες τηλεοράσεις — στερεοφωνικά — άλλα ήλεκτρικά είδη ισόποσες σε δρχ. 1.850.000 δρχ. στό Ρότερνταμ, ποσά πού κερδίζουν τά διάφορα TAX FREE SHOPS: BOTLEK, MARBOSHIP, κ.ά.

‘Αναρωτιέμαι γιατί τόσα χρήματα νά πηγαίνουν στά έναν κράτη και δχι έδω;

‘Εάν θέλουν οι άρμοδιοι δικοτάξουν στό B19 τελωνείο, τής Έλευθερας Ζώνης τού Πειραιώς και δις ρωτήσουν γιά τόν άριθμό συσκευών και τήν άξια τους τών άφικνουμένων ύπο τήν Όλλανδια και μόνον ύπο έναν κατάστημα «MARBO» — Πρακτορείο ΚΟ. ΣΜΟΣ —.

Τρία μεγάλα TIR αύτοκίνητα έβδομαδιαίων έρχονται. Άναλογες πληροφορίες μπορούν νά πάρουν και όπο τό άεροδρόμιο.

‘Εάν λειτουργούσε και στήν Έλλάδα, δημος και τήν Όλλανδια, άπο φερέγγυα πρόσωπα δμοιο κατάστημα, οι ναυτικοί μας θά προτιμούσαν νά κάνουν τίς άγορές τους έδω γιατί θά γλύτωναν ταλαιπωρίες, θά είχαν καλύτερη εύχερεια έπιλογης είδων, και SERVICE σε περίπτωση βλάβης μέ τήν έγγυηση, πράγμα πού δέν γίνεται μέ τά εισαγόμενα.

Ρίπτω τήν ίδεα έάν μπορούσε νά ωφεληθεί τό σύνολο τών ναυτικών μας: Νά δημιουργηθεί τό κατάστημα άπο τήν Έστια τών Ναυτικών. Μέ κατάλληλους και ίκανους άνθρωπους γιατί δχι, άντι τού SUPER MARKT νά γίνει τό άνωτέρω;

Κύριε διευθυντά, οι διάφοροι άρμοδιοι δικοτάξουν καθαρά τό θέμα. Χάνονται άπο τόν τόπο πού παράστια ποσά συναλλάγματος πού μπορούσαν νά έλθουν έδω.

Και γιατί νά μήν κερδίσουμε και ξένους

πελάτες ναυτικούς τών Άνατολικών κυρίων χωρών, πού τόσα πλοία τους καταπλέουν στό ίμαντι τού Πειραιά.

Εύχαριστώ γιά τήν φιλοξενία
Ι.Γ.

‘Αθήναι, 23 Ιουνίου 1982

Σημ. Συντ.: Χαιρόμεθα ίδιαίτερα πού οι έπισημάνσεις μας γιά τό συγκεκριμένο αύτό ζητημα έπιβεβαιώνονται τόσο δμεσα. Υπογραμμίζομε έκ νέου διτή θέμα πρέπει νά άπασχολήσει ίδιαίτερα τά λεγόμενα «οίκονομικά» ύπουργεια, στά οποια πρέπει νά τεθει όπο τό YEN, τό οποιο πρέπει καποτε νά άρχιζει νά ένδιαφέρεται και γιά τήτοια ζητηματα. Περιμένομε τής ένεργειες του. Διαφωνούμε ριζικά μέ τήν άντιληψη τού έπιστολογράφου διτή θέμα προσδιότητα τού έλευθερου έμπορου τό οποιο διαθέτει και τήν άναλογη πείρα.

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ΤΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Στό περιοδικό σας 1/1, 1/3 και 15/3/82 διάβασα μία έμπειριστατωμένη μελέτη τού πλοιαρχου κ. Αθ. Γιαννάκη γιά τήν άνωτακοποίηση τού διπλώματος πλοιαρχου Α' τάξεως. ‘Επειδή ώς γνωστον στά πλοια ή άλληλογραφια πάντα άργει, έτυχε νά λάβω τό άπο 15/3/82 περιοδικό σας πρόσφατα και έν συνεχεία άναζητησα και τά δλα δύο προγύμενα γιά νά έχω πλήρη εικόνα τής μελέτης.

Δέν θά έπεκταθώ στή μελέτη διότι έχει τόση σαφήνεια και είναι τόσο τεκμηριωμένη και πραγματική πού διαβάζοντάς την αισθάνομαι όπως και κάθε πλοιαρχος, τήν κατάξιωση τής θέσεως του πού τόσο έχει διασυρθεί.

Πέρασαν οι έποχες πού ο πλοιαρχος ήταν μόνο ό «κυβερνήτης» τού πλοίου και τού πληρώματος του. Σήμερα οι άπαιτήσεις τής ναυτιλίας είναι πολλές. Τά τελειότερα ήλεκτρονικά δργανα βρίσκονται σήμερα στά πλοια και ή (RADAR/Ραδιογνωσία/Συστήματος οργάνων ύπερβολης ναυτιλίας/ Δορυφορικής ναυτιλίας/ Ήχοβιθόμετρα/ Γυροσκοπικές πυξίδες) κλπ. κλπ.

Έκτος τούτων ή άντιπροσώπευση τού πλοιοκτήτου όπο τόν πλοιαρχο στήν διεξαγωγή γενικά τού ταξιδίου (Φόρτωση/ ταξίδι έκφρωση) είναι σημαντικώτατη και είδικά ή έποπτεια τού πλοιαρχου πάνω στήν άρθρη ή δχι έφαρμογή τών νομικών δρων τού ναυλουμφώνου όπο τούς ναυλωτές/φορτωτές/ παραλήπτες κλπ. είναι ο άκρογνωναίσ ή θίσης της προχωρησης, ή κατολισθησης τής ναυτιλιακής έταιριας.

Ο πλοιαρχος προσφέρει πολλά. Οι γνώσεις του συνεχώς άυξανονται διότι προσαρμόζεται στής σύγχρονες άπαιτήσεις τού πλοίου και γενικά τής ναυτιλίας.

Η άνωτακοποίηση δέ τού διπλώματος ούδενα βλάπτει. Ότε τήν Πολιτεία, ούτε τόν πλοιοκτήτη. Άντιθετα, ωφελει διότι έξυπνει τήν Πολιτεία διεθνώς και ή πλοιοκτήτης έχει ένα καταξιωμένο συνέργατη άφ' ένος άλλα και άφ' έτέρου καταξιωνται και ή ίδιος (ώς πλοιαρχος) λαμβάνοντας ύπ' δψη διτή ο περισσότερος τού ήμασεος έλληνικός στόλος άνηκε σε πλοιοκτήτες πλοιαρχους.

Θά μπορούσε ώς πρώτο βήμα νά γίνη διπλωμα άρχιπλοιάρχου (πανεπιστημιακό) και νά άποκτάται μετά όπο 1 ή 2 χρόνια ύπηρσης μετά τήν άποκτηση διπλώματος πλοιαρχου Α' και κατόπιν παρακολουθήσε-

ως ειδικής σχολής γιά 6 μήνες.

Πιστεύω οι άρμόδιοι νά λάβουν ύπ' όψη την άνωτατικοποίηση τού διπλώματος τού Πλοιάρχου ('Αρχιπλοιάρχου) πράγμα πού σε πολλές άλλες χώρες έχει πρό πολλού γίνει.

Εύχαριστώ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.
Μηχαλακοπούλου 28

'Αθήνα, 30 Μαΐου 1982

Σημ. Συντ.: Ένδιαφέρουσες οι παραπρήσεις τού έπιστολογράφου. Ή λύση τού προβλήματος, νομίζουμε ότι μπορεί νά γίνει μέ την ίδρυση Ναυτικής Ακαδημίας, στήν όποια φυσικά θά μπορούν νά κατευθύνονται και άλλοι κλάδοι, δην αλόγου χάρη οι μηχανικοί, γιατί και στόν τομέα τους οι έξελίξεις είναι συνεχείς. Πέρα δημαρχώς από τούς ιδίους τούς ένδιαφερομένους νομίζουμε ότι ήρθε ο καιρός νά τεθεί τό θέμα και από τις έπαγγελματικές όργανώσεις τών ναυτικών μας και — γιατί όχι — και από τις έφοπλιστικές Ένωσεις.

ΝΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΟΥΝ ΟΙ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

"Όπως έγινε γνωστό, καταρτίσθηκε ή καταρτίζεται τό νομοσχέδιο γιά τήν άναγνώριση τής στρατιωτικής θητείας ώς συνταξίμου γιά δλους τούς έργαζομένους.

Τό έρωτημα δημαρχώς, πού παραμένει στούς

ένδιαφερόμενους και συγκεκριμένα στούς Ναυτικούς μιά και οι γράφοντες άνακουν σ' αύτην τήν κατηγορία, είναι ποιό θά είναι τό τίμημα πού θά πληρώσουν οι ναυτικοί και άκομα ήταν τελικά θά άξιζει τόν κόπο νά κάμει κανείς χρήση αυτού τού εύεργετήματος.

Οι φήμες, λένε, πώς θά δοθεί δυνατότης στούς ένδιαφερομένους νά έξαγοράσουν τήν στρατιωτική τους θητεία, προκειμένου νά άναγνωριστή αύτή σάν συντάξιμη, καταβάλλοντας τίς άντιστοιχες με τόν βαθμό τους κρατήσεις ύπερ ΝΑΤ και Ταμείων Προνοίας σε πολλές μηνιαίες δόσεις, πράγμα πού φανταζόμαστε θά γίνει δεκτό με άνακουφιση από δλους τούς έργαζομένους:

Τό άντικείμενο τής έπιστολής μας δημαρχώς αφορά μιά κατηγορία, πού ύπηρέτησαν τήν θητεία τους και είχαν με τήν Πολιτεία σχέσεις έργοδοτου και έργαζόμενου.

Αύτοι είναι οι έφεδροι Σημαιοφόροι, οι δημοποιούμενοι κανονικά επί 24 μήνες και ήσαν καθ' όλα έξισωμενοι με τούς μονίμους άξιωματικούς, βάσει τού δρυρού 3 τού τότε ισχύοντος Συντάγματος. Καθ' δλην τήν 24μηνα μισθοδοσία τούς έγενοντο κρατήσεις ύπερ τού Μετοχικού Ταμείου Β. Ναυτικού (M.T.B.N.), οι όποιες έκρινοντο ώς άδικαιολόγητες από τόν νομικό κόσμο και ή παρακράτησίς τους ήταν καταχρηστική.

Έχουμε τήν γνώμη πώς είναι λογικό και δίκαιο νά έξαιρεθούν άξιωματικοί αύτης τής κατηγορίας από τήν καταβολή τών ύπερ ΤΠΑΕΝ κρατήσεων, και νά άπαιτηθούν τά άντιστοιχα ποσά από τό Μετοχικό Ταμείο Π.

Ναυτικού έκ μέρους τοῦ ΝΑΤ.

Τό ζήτημα πού θίγουμε παραπάνω, ένδιαφέρει τό σύνολο τών Πλοιάρχων, διότι οι περισσότεροι από αύτούς έχουν ύπηρετήσει ώς έφεδροι σημαιοφόροι.

Τό ζήτημα τίθεται ύπ' όψιν τής 'Ένωσεως Πλοιάρχων γιά περαιτέρω ένέργειες μέσα από YEN, ΝΑΤ κλπ.

Εύχαριστούμε γιά τή φιλοξενία

A. ΚΑΡΑΜΑΛΗΣ, Πλοίαρχος Α'

Γ. ΓΚΙΩΝΗΣ, Πλοίαρχος Α'

Γ. ΚΟΡΟΣΟΠΟΥΛΟΣ, Πλοίαρχος Α'

Σημ. Συντ. Τό αίτημα τών έπιστολογράφων τό δημοποίηση νά είναι και αίτημα πολλών άλλων ναυτίλων μας είναι όπολύτως εύλογο και πρέπει νά ικανοποιηθεί. Οι κρατήσεις τους ύπερ τού έπικουρικού ταμείου τού Πολεμικού Ναυτικού πρέπει νά μεταφερθούν στό Ταμείο Προνοίας Άξιωματικών Ε.Ν. και νομίζουμε ότι οι σχετικές ένέργειες πρέπει νά γίνουν πρωτίστως από τό ύπουργειο Ναυτιλίας.

— ΧΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ (TORPEDO)

Τεχνική συνεργασία μέ τήν BERGER Ltd, England.



ΧΡΩΜΑΤΑ - ΒΕΡΝΙΚΙΑ
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΥΝ + ΟΜΟΡΦΑΙΝΟΥΝ

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Αύξηθηκε τό πάγιο τοῦ ΟΔΠ γιά ρεῦμα

Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς αύξησε τήν πάγια χρέωση άπό 200 δρχ. σε 700 δρχ. τήν ήμέρα γιά τό ήλεκτρικό ρεῦμα που δίνει σέ πλοια, βιομηχανίες και συνεργειακές μονάδες πλήν τῶν μικροκαταναλωτῶν στήν έπισκευαστική βάση Περάματος.

Η πάγια χρέωση θά άναπροσαρμόζεται σύμφωνα μέ τόν τύπο: Ποσόν = 700 δρχ. ἐπί 0,75 ἐπί μελλοντικό ἐπιτόκιο, διά μέσο σημερινό ἐπιτόκιο 16% σύν 700 δρχ. ἐπί 0,25 ἐπί μελλοντικό ήμερομήσθιο ἀνειδίκευτου ἐργάτη, διά 825 δρχ. πού είναι τό σημερινό ήμερομίσθιο ἀνειδίκευτου ἐργάτη.

Θά κατατίθεται υποχρεωτικά ἀπό κάθε ἐνδιαφερόμενο καταναλωτή προκαταβολή που θά καλύπτει τόσο τή δαπάνη τῆς ήλεκτρικῆς ἐνέργειας ή δοπία θά καταναλωθεῖ ὅσο και τήν πάγια δαπάνη γιά κάθε ήμέρα χρησιμοποίησεως τῆς παροχῆς.

Γιά τόν καθορισμό τοῦ ήμερομισθίου ἀνειδίκευτου ἐργάτη θά χρησιμοποιεῖται ή έθνική συλλογική σύμβαση ἐργασίας.

Στήν ύπηρσεια τοῦ Ο.Λ.Π. ύπάρχει ἐντύπω τῆς αίτησεως, πού θά ύποβάλλουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι.

“Αρση ἐπιναύλου

Η κόμφερανς LEVANT τοῦ ‘Αμβούργου ἀνακοίνωσε στόν ‘Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς δτι ἀπό τήν Ιη ‘Ιουνίου ήρε τόν ἐπίναυλο, πού είχε ἐπιβάλλει πρό ἔτους περίπου γιά φορτία πρός και ἀπό Πειραιᾶ.

Ο ἐπίναυλος, μετά ἀπό διακυμάνσεις — ἀνάλογα μέ τήν βραδύτητα τοῦ ρυθμοῦ ἐξυπηρετήσεως τῶν πλοίων τῆς — ήταν τε-

λευταῖα 10% γιά φορτία μέ προορισμό λιμάνια τοῦ νότου και 5% γιά φορτία μέ προορισμό λιμάνια τοῦ βορρᾶ.

“Οπως ἀναφέρεται σέ σχετικό τέλεξ τῆς κόμφερανς οι συνθῆκες φορτοεκφορτώσεως στό Πειραικό λιμάνι εχουν βελτιωθεῖ τελευταῖα.

‘Η κίνηση κοντέϊνερς

Αισθητά αύξημένη ήταν ή κίνηση ἐμφόρων κοντέϊνερς κατά τό πρώτο τρίμηνο τοῦ 1982, συγκριτικά μέ τό ἀντίστοιχο χρονικό διάστημα τοῦ 1981, ἐνώ και τά διακινηθέντα ἐντός κοντέϊνερς ἐμπορεύματα ήταν και αὐτά περισσότερα.

Εἰδικότερα κατά τό τρίμηνο Ιανουαρίου - Μαρτίου 1982 φορτοεκφορτώθηκαν 50.533 κοντέϊνερς μέ 382.719 τόννους ἐμπορεύματα, ἐναντί 40.253 κοντέϊνερς, μέ 350.077 τόνν. ἐμπορεύματα τοῦ αὐτοῦ τριμήνου τοῦ 1981, ήτοι τά μέν κοντέϊνερς ήταν περισσότερα κατά 25,5% και τά ἐντός αὐτῶν ἐμπορεύματα περισσότερα κατά 9,3%.

‘Η καθαριότητα στό λιμάνι

‘Η τουριστική κίνηση μπήκε στήν αίχμη τῆς. Χιλιάδες ταξιδεύουν καθημερινά ἀπό τόν Πειραιᾶ πρός τά νησιά τοῦ ‘Αργοσαρωνικοῦ, πρός τήν Κρήτη και νησιά τοῦ Αιγαίου.

Τίς τελευταῖες ήμέρες ή κατάσταση στό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ είναι ἀπαράδεκτη, ἀπό ἀπόψεως καθαριότητος. ‘Η θαλάσσια ἐπιφάνειά του είναι καλυμμένη ἀπό σάπια ξύλα, χαρτοσακούλες, ἀδεια κονσερβοκούτια, μηχανέλαια και διάφορα ἄλλα ρυπαρά ἀντικείμενα, χωρίς νά συγκινεῖται, γι’ αὐτό, οὔτε ο Ο.Λ.Π., ο δοπίας δαπανᾶ

σημαντικά κονδύλια γιά τήν καθαριότητα τοῦ λιμένος, οὔτε τό Λιμεναρχείο.

Τό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ, γιά ένα σημαντικό τουριστικό πλήθος είναι ό σταθμός ἔξδου πρός τή νησιωτική Έλλάδα η και εἰσόδου πρός τήν ηπειρωτική Έλλάδα. Καί οι πρώτες ἐντυπώσεις στόν ξένο ἐπισκέπτη πρέπει νά είναι καλές, γιά νά ἐλπίζουμε δτι θά ξανάρθει στή χώρα μας και δτι θά ἀποτελέσει τόν καλό πρεσβευτή τοῦ τουρισμοῦ μας.

Οι ἀρμόδιες ἀρχές οἵ είντεινουν τόν ἔλεγχο τῆς καθαριότητας τῶν χώρων διελέυσεως τῶν τουριστῶν.

Σύντομα

‘Ο Ο.Λ.Π. ἀπέρριψε τό αίτημα τῆς ‘Ανωνύμου Ελληνικῆς Έταιρίας Βιομηχανικῶν Επιχειρήσεων γιά τήν ἀποκλειστική χρήση τοῦ χώρου και τοῦ κρηπιδώματος τοῦ δρμού Δραπετσώνας.

Καθόρισε σέ βάρος τῆς έταιρίας ἀποζημίωση πού προβλέπεται ἀπό τό ἔνιαίο τιμολόγιο, πού ισχύει κάθε φορά, γιά τή χρήση χώρου ἐπιφανείας 342 τετρ. μέτρα τοῦ δρμού Δραπετσώνας.

- ‘Εγκρίθηκε πίστωση 55 έκατομ. δρχ. γιά τήν προμήθεια 2.500.000 λίτρων πετρελαίου, γιά τήν κάλυψη ἀνάγκων τοῦ Οργανισμοῦ.

- ‘Ο Ο.Λ.Π. ἀπέρριψε τό αίτημα τοῦ Ναυτικοῦ Όμιλου Έλλαδος γιά τήν κατασκευή μικροῦ προβλήτα στό λιμενίσκο Μουνυχίας γιά νομικούς και οίκονομικούς λόγους.

- ‘Εγκρίθηκε συμπληρωματική πίστωση 50 έκατομ. δρχ. γιά τήν πληρωμή ἐργασιῶν κατασκευῆς τοῦ προβλήτα πετρελαιοειδῶν στήν περιοχή Νέου Ικονίου.

- ‘Ο Ο.Λ.Π. ἐνέκρινε τήν κατασκευή ἀπό τήν έταιρία «Μύλοι Αγίου Γεωργίου» δεξαμενῶν βιολογικοῦ καθαρισμοῦ λυμάτων και βιομηχανικῶν ἀποβλήτων. ‘Επισης ἐνέκρινε τή διάνοιξη πόρτας στίς ἐγκαταστάσεις τῆς βιομηχανίας.

PHONES: 675.4321, 323.0064

TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
“SMYRNIODI” BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

A cooperation that guarantees perfection!

MacGREGOR

and

NAFSI s.a.

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

NAFSI s.a.
GENERAL AND SPECIALISED SHIP REPAIRS

REG. OFFICES:
34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 49.14.282, 49.09.836
TELEX: 21.2708 NFI GR.

PLANT: PERAMA FREE ZONE
TELEPHONE: 44.10.211 (5 LINES)
TELEX: 21.3344 NFI GR.
CABLE: «NAFSI» PIRAEUS - GREECE



British Shipbuilders

POSIDONIA 1982

**British Shipbuilders would like to thank their friends,
old and new, for their continuous support
and goodwill.**

**For all enquiries regarding the activities
of the five British Shipbuilders divisions,
please contact the Piraeus Branch office:**

Alassia Building
13 2nd Merarchias
Tel: 411 54 46, 411 54 11
Telex: 21-3051 ARBS, 21-1822 BSAP

British **Shipbuilders**

‘Ο Κώδικας Καλής Διαχειρίσεως

Οι άποψεις και οι δημόσιες της Διεθνούς Εφοπλιστικής Ένωσεως και του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου

Οι δύο Όργανοι μετά από μακρά συνεργασία έξεδωσαν τόν Κώδικα Καλής Διαχειρίσεως Πλοίων όπου περιγράφουν συνοπτικά τα καθήκοντα που έχουν όσοι άσχολούνται με τά θέματα άσφαλειας των πλοίων και προδιαγράφουν τις σχέσεις που πρέπει νά τηρούνται μεταξύ γραφείου και πλοίου, σε άνωτέρο έπιπεδο, για νά έχασφαλίζεται ή καλή και ομαλή λειτουργία του πλοίου, ή τήρηση συνθηκών άσφαλειας σε αύτό και ή άποφυγή άτυχημάτων, καθυστερήσεων και άλλων συνεπειών.

Προλογίζοντας τήν έκδοση τού Κώδικα ό μέχρι πρόσφατα Πρόεδρος τής Διεθνούς Εφοπλιστικής Ένωσεως Σίρ. Φρ. Μπόλτον είπε: «Η άσφαλης λειτουργία του πλοίου μπορεί νά έπιπευχθεί μόνον έφόσον τόσο οι άνθρωποι του γραφείου όσο και τό πλήρωμα του πλοίου καθιερώσουν μία άρμονική έπικοινωνία μεταξύ των».

Γιά νά ύποβοθήσει τήν ύλοποίηση μιᾶς σωστής έπικοινωνίας ή Κώδικας περιλαμβάνει έξι ούσιαστικές διατάξεις τις οποίες παραθέτομε κατωτέρω αύτούσιες:

ICS/ISF Code of Good Management Practice in Safe Ship Operation

This Code, by its nature, covers matters which are not appropriate for regulation. It is intended as guidance for all companies operating ships and does not seek in any way to define or embrace detailed statutory requirements, national or international. It is taken for granted that such requirements have to be complied with.

The guidance can only be expressed in broad terms if it to have widespread application. Clearly, different levels of management, whether shore-based or at sea, will require varying levels of knowledge and awareness of the items outlined. Persons responsible for particular areas should have more detailed and specialist knowledge of their specific tasks. This Code seeks to provide a framework only.

While the Code is addressed to shore-based management, it is recognised that on board the ship it is the Master (as agent of management) who has the over-riding responsibility for the safe operation of the ship. Consequently, a number of the activities recommended may well be delegated to him. It is therefore for management to appoint a Master who is fully conversant with and dedicated to the maintenance of appropriate safety standards, and to ensure that all necessary support is given to him by the shore-side organisation in the performance of his duties.

1. TECHNICAL ASPECTS OF SHIP OPERATION

1.1 Strong commitment of safe ship operation and prevention of pollution should be a paramount principle for management and

all serving on board ships. If that principle is to be translated into practice, a proper organisation is necessary, in order to ensure a consistent approach both to the care of the physical state of the ship and also to the manner in which it is operated. While the Master and the crew have direct responsibility for the technical and safety aspects of on-board ship operation, a department or suitably-experienced person ashore should be made responsible for those aspects from the shore standpoint.

1.2 Management — through the responsible department or person — should ensure that the following are all in order and should be familiar with the technical aspects of:

- .1 The structure and stability of the ship, and the safety-related equipment on board;
- .2 specialised equipment carried, particularly cargo-handling systems and navigational aids;
- .3 documentation required to be on board, either because it attests that the ship is up to recognised standards (e.g. certificates of survey, crew certificates, etc.), or because it is necessary for the safe and proper operation of the ship (e.g. charts, guides, manuals). Care should be taken to ensure that documentation is up-to-date.

Where some of these responsibilities are delegated to the Master, management should give him full support in carrying them out.

1.3 Safety and operational policies should be clearly defined and publicised to all employees. They should be raised as a regular item for discussion both at management meetings ashore and at safety meetings on board.

2. SHORE-BASED PERSONNEL

2.1 Management should ensure that the relevant shore-based personnel:

- .1 are aware of the basic technical aspects of the ship and its operation (as in 1.2) and are prepared to respond to the technical and operational needs of the shipboard personnel at all significant decision stages, e.g. from ship design/ordering to actual day-to-day operation;
- .2 provide for a full and free exchange of information between shore and ship, particularly on any relevant navigational or operational matters, new technological developments, overall ship safety and personal safety;
- .3 understand fully the implications of commercial decisions, in terms of the safety of the ship and the possible effect on the marine environment;
- .4 make adequate provision for crew members' well-being e.g. proper accommodation and recreational spaces, proper catering arrangements, and medical care;

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

- .5 regularly review procedures to ensure compliance with all the items in this Code.

3. SHIP-BOARD PERSONNEL

- 3.1 There should be a clear and planned approach to "personnel" matters concerning the crews employed on ships operated by the company. It is a direct management responsibility to provide ships with qualified and reliable seafarers and to give them additional training if required.
- 3.2 Specifically, management should ensure that the crew members:
 - .1 are sufficient in number to perform the tasks required of them, bearing in mind the basic principles and guidance contained in IMO Resolution A.481 (XII) and the need for proper duty/rest periods. (Allocation to specific tasks on board should remain the responsibility of the Master);
 - .2 are medically fit and have the requisite basic qualifications and experience in accordance with the Convention (STCW) and Resolutions adopted by the IMO Conference on the Training and Certification of Seafarers in 1978;
 - .3 have a proper knowledge of the technical aspects of the ship and its operation as necessary for the performance of their duties (as in 1.2);
 - .4 receive any necessary additional training, either in company procedures, or for familiarisation with the particular ship or equipment;
 - .5 continue at regular intervals to receive information, and where necessary training, in order to bring them up-to-date with new technological and other developments;
 - .6 maintain close communication with the shore-based personnel on any relevant navigational or operational matters;
 - .7 are provided with up-to-date navigational and other documentation in a language or languages fully understood by the crew;
 - .8 are regularly reminded of the need at all times for safe and clean ship operations, and for personal safety on board.
- 3.3 Where the Master finds that the points listed in 3.2 are not satisfactorily covered, for whatever reason, it is important that he take corrective action and/or raise the matter with management, as appropriate.

4. EMERGENCY PROCEDURES

- 4.1 It is important that the authority of the Master to take action in the event of an emergency involving the ship should not be compromised. Proper arrangements should be established which ensure an effective response to the incident, both by the crew on board and by the shore-based company organisation.
- 4.2 Management should ensure the development of:
 - .1 proper on-board emergency procedures, including regular and realistic drills;

- .2 proper emergency back-up systems ashore, including an effective machinery for responding to the emergency;
 - .3 proper procedures to be followed both by ship and shore personnel concerning calls for outside assistance, including particularly the engagement of salvage services;
 - .4 reporting-back arrangements for all emergencies and near-emergencies;
 - .5 a system which will enable an incident to be assessed properly and any lessons to be learned.
- 4.3 Management and the Master should ensure that the procedures outlined in 4.2 are fully understood and adhered to.

5. COMMUNICATIONS

- 5.1 It is important that management, including senior management, regularly communicates with sea-going employees. Management representatives should visit each ship from time to time in order to review practices and procedures on the spot. Seminars and briefings for appropriate personnel might also be organised.
- 5.2 The objective should be to "motivate" sea-going employees by providing information in clear, digestible form on a regular basis — not just during a crisis. The information should cover company policy on safety and operating practice, and conditions of employment. It is essential for a climate of mutual trust to be built and maintained.
- 5.3 Management should develop effective two-way communication between shore-based and shipboard personnel; and should ensure that technical and company information passed to the ship is properly disseminated and reactions obtained.

6. GUIDANCE

- 6.1 In parallel with the growing number of regulations, an ever increasing amount of guidance to companies operating ships is becoming available in one form or another. This creates considerable difficulty for companies in keeping abreast of the paperwork which is published.
- 6.2 In terms of national legislation, management will need to be familiar with the relevant legislation and guidance in (1) the flag state and (2) states and ports visited by the ship.
- 6.3 Internationally, management should be familiar with the basic contents of the accepted "package" of international instruments. This includes such Conventions/Protocols as SOLAS, Load Line, MARPOL, Collision Regulations, ILO Convention 147, and STCW.
- 6.4 Also of direct importance to management in the guidance issued by national and international industry organisations, both in regard to general operational practice and to specific technical detail. These include technical guides concerning ship operations, navigation checks-lists, etc.

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

Η ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ 4.500 T.D.W. ΚΑΙ ΑΝΩ

Στις 15 Ιουνίου ύπεγράφη μεταξύ τής 'Ενωσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και τής Πανελλήνιου 'Ενωσεως Πλοιάρχων ή νέα συλλογική σύμβαση των πλοιάρχων α' τάξεως ποντοπόρων πλοίων χωρητικότητος άνω των 4.500 τόνων d.w.

Με τή νέα σύμβαση προβλέπονται τάξης:

"Αρθρον 1 ΜΙΣΘΟΣ

Ο μηνιαίος μισθός του Πλοιάρχου δρίζεται εις δρχ. όγδοηκοντα δύο χιλιάδας πεντακοσίας πέντε (82.505) διά το άπο 1/10/81 έως 28/2/82 διάστημα και εις δρχ. όγδοηκοντα τέσσαρας χιλιάδας έννεακοσίας όγδοηκοντα (84.980) διά το άπο 1.3.82 έως 30.9.82 διάστημα.

"Αρθρον 2 ΕΠΙΔΟΜΑ ΩΣ ΕΚ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Καταργείται και ένσωματούται εις τήν διεισιδευτικήν.

"Αρθρον 3 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Η διάρκεια ναυτολογήσεως καθορίζεται εις 8 (8) μήνας διά τους ύπηρετούντας έπι δεξαμενοπλοίων και εις έπτα (7) μήνας διά τους ύπηρετούντας έπι πλοίων ξηρού φορτίου, άνεξαρτήτως περιοχής.

"Αρθρον 4 ΕΞΟΔΑ ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΩΣ

Εις τόν Πλοιάρχον καταβάλλεται άπο 1ης Ιανουαρίου 1982 ποσόν δραχμών (5.000), κατά μήνα ώς έξοδα παραστάσεως.

"Αρθρον 5 ΕΞΟΔΑ ΛΙΜΕΝΟΣ

Εις τόν Πλοιάρχον παρέχονται έπτακόσιαι δραχμαι (700) ήμερσίων και καθ' δλην τήν διάρκειαν παραμονής του πλοίου ένα λιμένι πρός κάλυψιν, λόγω τού άξιωμάτος του, άτομικών δαπανών του έκτος των διαφόρων τυχόν έξόδων, άτινα ήθελον άνακυψει διά τήν έξυπητησιν τού πλοίου.

"Αρθρον 6 ΕΠΙΔΟΜΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ειδικώς προκειμένου περί Πλοιάρχου διοικούντος πετρελαιοφόρων πλοίων μεταφέροντας έψηλέκτους υγράς ή έκρηκτικάς υλας, άνεξαρτήτως ποσότητος φορτίου καταβάλλεται έπιδομα ίσον πρός τα δέκα πέντε έπι τοις έκατόν τού μισθού του (15%).

Τό διάτομο έπιδομα καταβάλλεται και εις τούς έπι φορτηγών πλοίων (μή δεξαμενοπλοίων) ύπηρετούντας πλοιάρχους έφ' οσον

ταῦτα έκτος διλλων φορτίων μεταφέρουν και έψηλεκτα ή έκρηκτικά φορτία εις ποσότητα άνωτέραν ποσοστού 5% (πέντε έπι τοις έκατον) τής χωρητικότητος τού πλοίου (D.W.).

Εις τούς πλοιάρχους τούς ύπηρετούντας έπι πλοίων μεταφερόντων ύγραερια, καταβάλλεται κατά μήνα έπιδομα ίσον πρός είκοσιν τοις έκατον (20%) τού μισθού τού δρημου 1.

"Αρθρον 7 ΕΠΙΔΟΜΑ ΚΥΡΙΑΚΩΝ

Διά πάσας τάς διανυομένας έν πλω και έν λιμένι Κυριακάς καταβάλλεται εις τόν Πλοιάρχον έπιδομα άνερχόμενον εις ποσόστον είκοσι έπι τοις έκατον 20% έπι τού έν δρημου 1 τής παρούσης καθοριζομένου μισθού.

Έαν ή σύμβασις ναυτολογήσεως τού πλοιάρχου λυθῇ δι' οινοδήποτε λόγον πρίν ή διανυθῶν ἀπασαί αι έμπιπτουσαι εις τόν μήνα τῆς άπολυσεως Κυριακαί, τότε τό διάτομο έξ είκοσι έπι τοις έκατον (20%) έπιδομα διαιρείται διά τού άριθμου δλων τῶν Κυριακῶν τού μηνός και καταβάλλεται εις τόν Πλοιάρχον τό έτης διαιρέσεως προκύπτον πηλικον πολλαπλασιάζομενον έπι τόν άριθμον τῶν Κυριακῶν (λιμένος και πλού) καθ' δια ό άπολυόμενος πλοιάρχος προσέφερε τάς ύπηρεσίας του.

"Αρθρον 8 ΕΠΙΔΟΜΑ ΔΙΑΠΛΟΥ

Εις τόν Πλοιάρχον καταβάλλεται ειδικόν έπιδομα έκ δραχμῶν πέντε χιλιάδων πεντακοσίων (5.500) κατά τόν διάπλου τῶν Μεγάλων Λιμένων (Great Lakes), τής διώρυγος τού Παναμᾶ (Panama Canal) τής Διώρυγος Σουέζ, και τού Ορινόκου, κατά περίπτωσιν.

"Αρθρον 9

Εις τόν Πλοιάρχον καταβάλλεται πρόσθετος άμοιβῃ έκ 4,33 ήμερών κατά μήνα διά τήν πρόσθετον έργασίαν του κατά Σάββατα, υπολογιζομένη έπι τού βασικού μισθού.

"Αρθρον 10 ΜΙΣΘΟΙ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

Διά τόν άσθεντούντα Πλοιάρχον καθορίζεται ειδικός μισθός συμπεριλαμβανομένου και τού άντιτίμου τροφής ώς άκολούθως

α) Έαν ηησηλεύεται έντος νοσοκομείου διά τό άπο 1.10.81 - 28.2.82 διάστημα δραχμαί έβδομηκοντα χιλιάδες έκατόν τριάκοντα (70.130).

Διά τό άπο 1.3.82 έως 30.9.1982 διάστημα δραχμαί έβδομηκοντα δύο χιλιάδες διακόσιαι τριάκοντα πέντε (72.235). β) Έαν νοσηλεύεται έκτος νοσοκομείου διά τό άπο 1.10.81 - 28.2.82 διάστημα δραχμαί έβδομηκοντα χιλιάδες έπτακόντα (78.380).

Διά τό άπο 1.3.82 έως 30.9.82 διάστημα δραχμαί έβδομηκοντα χιλιάδες διακόσιαι τριάκοντα (80.730).

Έν περιπτώσει άτυχήματος ή μισθός άσθενειας καθορίζεται εις τό 100% τού μισθού τού δρημου 1.

"Αρθρον 11 ΘΕΣΙΣ ΕΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΩ

Ό Πλοιάρχος δικαιούται νοσηλείων Α' θεσεως έν κλινική ή νοσοκομείω.

"Αρθρον 12 ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΝΑΥΑΠΟΥ

Έν περιπτώσει ναυαγίου άσχέτως τῶν δλων άποζημιώσεων, τάς όποιας δικαιούται συμφώνως τή κειμένη νομοθεσία παρέχεται εις τόν Πλοιάρχον και ειδική άποζημιώσις έκ δραχμών είκοσι έξ χιλιάδων είκοσι (26.020).

"Αρθρον 13 ΕΝΑΡΞΙΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΜΙΣΘΟΥ

Εις περίπτωσιν καθ' ήν ο Πλοιάρχος είναι ύποχρεωμένος νά ταξιδεύση δπως συναντήσει τό πλοίον διά τήν διοίκησην τού δποίου προσελήφθη, δικαιούται τού μισθού τού δρημου 1 τής παρούσης άπο τής ήμέρας τής υπογραφής τής συμφωνίας τής προσλήψεώς

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

του. Τά έπιδόματα δύως περί ών τά άρθρα 5 και 6 της παρούσης διάρχονται καταβαλλόμενα από τής ήμέρας ναυτολογήσεώς του.

"Αρθρον 14 ΘΕΣΙΣ ΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΝ ΜΕΣΟΝ

Κατά τήν άναχώρησιν, ώς και κατά τήν παλιννότησιν του ό Πλοιαρχος δικαιούται είσιτηριο Α' θέσεως πλοίου και σιδηροδρόμου και τουριστικής θέσεως εις τό άεροπλάνον, ώς έπισης και έξδων μεταφορᾶς και άσφαλίσεως τών άποσκευών του, έξδων τροφῆς και υπνου εις ξενοδοχείον. Έπίσης δικαιούται μισθοῦ μέχρι τής ήμερομηνίας έπανόδου του εις Πειραιά. Κατά τήν μετάβασιν και παλιννότησιν του ό Πλοιαρχος δικαιούται πλέον τών 40 κιλών άποσκευών και έπειτα 20 κιλά λόγω τής παρ' αύτού μεταφορᾶς έγγραφων φακέλλων, ναυτικών όργανων κ.λ.π.

"Αρθρον 15 ΦΥΛΑΚΗ ΕΛΛΕΙΠΟΝΤΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ

α) 'Ο πλοιαρχος έφ' δσον έκτελει καθήκοντα φυλακής έλλειποντος άξιωματικού γεφύρας δικαιούται τού μισθοῦ τού έλλειποντος δι' δσον χρόνον έκτελει τά καθήκοντα τούτου, μέχρι ναυτολογήσεως τού έλλειποντος.

β) Εις τόν Πλοιαρχον καταβάλλεται άποζημίωσις συμφώνων με τάς σχετικάς διατάξεις τού ΚΙΝΔ ώς και εις λοιπούς ναυτικούς εις περίπτωσιν πωλήσεως τού πλοίου, άλλαγής σημαίας, παροπλισμού τού πλοίου, κατασχέσεως τού πλοίου και λόγω πωλήσεως τού πλοίου πρός διάλυσιν.

"Αρθρον 16 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

'Ο Πλοιαρχος μεταβαίνων όπως συναντήση τό πλοίον πρός άναλυψιν τής διοικήσεώς του έαν ύποστη άτυχημα τυγχάνει τής αύτής προστασίας οίας και εν τή ύπηρεσία τού πλοίου.

"Αρθρον 17 ΑΔΕΙΑ

1. 'Ο Πλοιαρχος δικαιούται δέσιαν ύπολογιζομένην εις 8 ήμέρας δι' έκαστον μηνα ύπηρεσίας αύτού, διά δέ τάς τυχόν ήμέρας άντιστοιχον κλάσμα μηνός. Εις τόν ύπολογι-

σμόν τής άδειας περιλαμβάνεται και τό έξ 20% έπιδομα Κυριακών, ώς και τό έκ 15% έπιδομα δεξαμενοπλοίου διά τούς Πλοιάρχους τούς ύπηρετούντας έπ' αύτού. Τό ήμερομίσθιον είναι ίσον πρός τό 1/28 τού βασικού μισθοῦ προσηκημένου διά τών άνωτέρω έπιδομάτων.

2. Κατά τάς ήμέρας άδειας του ό Πλοιαρχος δικαιούται εις τόν άναλογούντα εις ταύτας μισθόν, ώς ούτος δρίζεται έν τώ άρθρων 1 τής παρούσης συμβάσεως προσηκημένου κατά τά έν παρ. 1 τού παρόντος "Αρθρον έπιδόματα ώς και εις άντιτιμον τροφῆς.

3. 'Εν περίπτωσι, καθ' ήν αι άνάγκαι τού πλοίου δέν έπιτρέπουν την παροχήν της άδειας ταύτης, κατ' έπιλογήν τού Πλοιαρχου είτε άναβάλλεται ή παροχή ταύτης διά τόν κατάλληλον χρόνον είτε θεωρείται ώς παρασχεθείσα καταβαλλομένου έν τοιαύτη περιπτώσι τού άναλογούντος μισθοῦ, άνευ τού άντιτιμον τροφῆς, καθ' δσον ούτος παραμένει και διατρέφεται έπι τού πλοίου.

4. Διά τόν ύπηρεσίαν ό Πλοιαρχος δικαιούται κατά μήνα άδειαν πέντε ήμερών και τού έκ τριών ήμερών έπιδόματος ώς έκ τού χρόνου ύπηρεσίας έφ' δσον ούτος συνεπλήρωσες έξαμηνον έν συνόλω ύπηρεσίαν έπι τού πλοίου ή έφ' δσον συντρέχει περίπτωσις άπολύσεως τού πλοιαρχου λόγω άτυχμάτος λόγω παροπλισμού ή άλλαγής σημαίας τού πλοίου.

5. Β. Εις περίπτωσιν μή συνδρομής μιᾶς τών ώς άνω προϋποθέσεων ό Πλοιαρχος δικαιούται μόνον άδειας ή όποια ύπολογιζεται διά μέν τόν μέχρι 30.9.81 χρόνον ύπηρεσίας εις πέντε ήμέρας κατά μήνα, διά δέ τόν άπο 1.10.81 και έφεξης χρόνον ύπηρεσίας εις ίκτω ήμέρας κατά μήνα.

5. 'Ο διαδραμών χρόνος ύπηρεσίας άπο τής ναυτολογήσεως μέχρι τής έναρξεως τής ισχύος τής παρούσης Συλλογικής Συμβάσεως ύπολογιζεται διά τήν έφαρμογήν τής παρούσης Συλλογικής Συμβάσεως.

"Αρθρον 18 ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟΝ ΕΠΙΔΟΜΑ

Οι πλοιοκτήται περί ών ή παρούσα Συλλογική Συμβάσεως καταβάλλουν ποσοστόν δύο

τοις έκατόν (2%) μή δυνάμενον ν' αύξηθη περαιτέρω, συμφώνως πρός τό άρ. 25 τού ν. 1085/80 εισπραττόμενον ύπο τού NAT μέ σκοπόν τήν χορήγησην οίκογενειακού έπιδόματος εις τούς Πλοιάρχους.

Τό άνωτέρω ποσοστόν όμοι μετά τού έξ ένος έπι τοις έκατόν (1%) ποσοστού συμμετοχής τού Πλοιαρχου ύπολογιζεται έπι τών ύποκειμένων εις είσφοραν ύπερ τού NAT άπο δοχών τών ναυτικών.

"Αρθρον 19 ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

Οι πλοιοκτήται περί ών ή παρούσα συλλογική σύμβασις καταβάλλουν ποσοστόν 2% μή δυνάμενον ν' αύξηθη περαιτέρω, συμφώνως πρός τό άρθρον 28 τού νόμου 1220/81 εισπραττόμενον ύπο τού NAT μέ σκοπόν τήν παροχήν εις τούς "Ελληνας Πλοιάρχους έπικουρικής άσφαλίσεως.

Τό άνωτέρω ποσοστόν όμοι μετά τού έκ δύο έπι τοις έκατόν (2%) ποσοστού συμμετοχής τού Πλοιαρχου ύπολογιζεται έπι τών ύποκειμένων εις είσφοραν ύπερ τού NAT άπο δοχών τών ναυτικών.

"Αρθρον 20 ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΕΙΣ ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τό ποσόν εισφοράς τού πλοιάρχου ύπερ τής ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ όριζεται εις δρχ. έκατόν τεσσαράκοντα έννεα (149) διά τό άπο 1.10.81 — 28.2.82 διάστημα και εις δραχμάς έκατόν πεντήκοντα τρεις (153) διά τό άπο 1.3.82 έως 30.9.82 διάστημα.

"Αρθρον 21

Εις πάσαν περίπτωσιν κατά τήν όποιαν ή ναυτικός δικαιούται άποζημίωσιν θά λαμβάνεται τοιαύτη και ύπο τού Πλοιάρχου.

"Αρθρον 22

Οι Πλοιαρχοι τών πλοίων περί ών ή παρούσα Συλλογική Σύμβασις προσλαμβάνονται έκ τών τακτικών μελών τής Πανελληνίου 'Ενώσεως Πλοιάρχων Πάσης Τάξεως Έμπορικού Ναυτικού κατ' άπόλυτον έκλογήν τού Πλοιοκτήτου.

"Αρθρον 23

Πάσα διαφορά προκύπτουσα περί τήν έφαρμογήν και έρμηνειαν τών δρων τής παρούσης Συλλογικής Συμβάσεως διαπλένεται διαιτητικών συμφώνως πρός τά καθοριζόμενα έν Κεφαλαίω IZ τής Συλλογικής Συμβάσεως τής 7ης Δεκεμβρίου 1956 τής συναφθείσης μεταξύ τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων Έφοπλιστών και τής Πανελλήνιου Ναυτικής Ομοσπονδίας.

"Αρθρον 24

α) 'Η ισχύς τής παρούσης Συλλογικής Συμβάσεως δρχεται άπο 1ης Οκτωβρίου 1981 και λήγει τήν 30ήν Σεπτεμβρίου 1982.

β) Κατά τό διάστημα τής ισχύος τής παρούσης Συλλογικής Συμβάσεως, δύναται νά τροποποιηθή μόνον κατόπιν κοινής έγγραφου συμφωνίας τών συμβαλλομένων μερών.

γ) Κατά τά λοιπά ισχύουν διασας αι διατάξεις τής παρούσης Συλλογικής Συμβάσεως τών ναυτικών τών ποντοπόρων φορτηγών πλοίων άνω τών 4.500 τόνων d.w.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - HAMBURG - NORDENHAM -

EMDEN - WILHEMSHAVEN

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR, 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

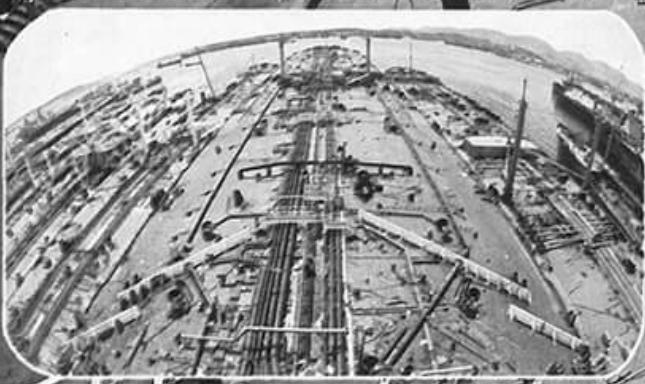
P.O.BOX 210266

DRAFFASCO

WE ALSO SPECIALIZE IN
INSTALLATION OF CONCRETE
INCBT

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

- IRENE LEMOS - 250000 DWT
- MICHAEL LEMOS 250000 DWT
- AL RHEUS 93700 DWT
- HARMONIC 85000 DWT
- IONIC 85000 DWT
- LACONIC 65000 DWT

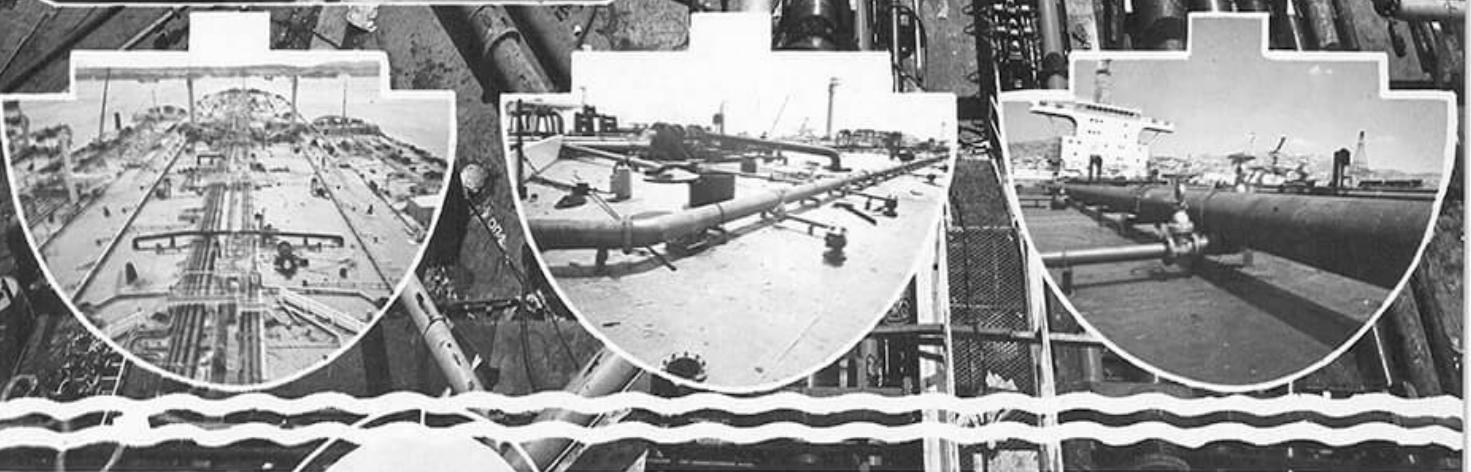


General Ship Repairs

REPARACIONES ZONE PIRAEUS

TEL. 010 915 99 12

4410017



NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

Έφετείου Πειραιώς
Αριθ. 68/1982

Προεδρεύων: Στ. Μαζαράκης
Εισηγητής: Άναστ. Σπηλιόπουλος
Δικηγόρος: Ι. Αθανασούλιας, Χαρ. Ζαχαρίας, Στ. Στυλιανού

Θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων — Αχρήστευση μέρους τοῦ φορτίου λόγω διαβροχῆς μέθιστον νερό — Αγωγή ἀποζημώσεως ἀπό τὸν πλοιοκτήτη - μεταφορέα καὶ τὸν ἀποκτήσαντα μεταγενέστερα τὸ πλοῖο — Ένεργητική νομιμοποίηση παραλήπτη — Θαλάσσιο συμβεβηκός — Εννοια — Έφαρμογή ΑΚ 479 στὸ ναυτικό πεδίο

Κατὰ τὴν ἐννοια τοῦ ἀρθ. 144 ἐδ. α' KINA «θαλάσσιο συμβεβηκός» εἶναι κάθε περιστατικό πού προκαλεῖται στὴ θάλασσα ἀπό ἀκτακτες καὶ ἀπρόβλεπτες γιὰ ἔνα συνετό μεταφορέα φυσικές δυνάμεις καὶ ἐπιδρὰ ἐπίζημα στὸ φορτίο.

Η ΑΚ 479 δὲν ἀντίκειται στὶς διατάξεις τοῦ KINA οὐτε ἀφορᾶ θέμα πού ρυθμίζεται ἀπ' αὐτὸν. Έχει συνεπῶς συμπληρωματική ἐφαρμογή στὸ ναυτικό πεδίο.

Ἐπειδὴ ἡ ὑπὸ κρίσιν ἐφεσις κατά τῆς ὑπὸ ἀριθμὸν 1561/1981 ὀριστικής ἀποφάσεως τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς, δι' ἡς ἐγένετο δεκτὴ ἡ ὑπὸ ἀριθμὸν κατ. 2437/1977 ἀγωγή, ὡς αὗτη παραδεκτῶς ἐν τῷ πρώτῳ βαθμῷ περιωρίσθη εἰς ἐν μέρει ἀναγνωριστικήν, ἀντικείμενον καὶ αἴτημα ἔχουσα τὴν ἀποζημίωσιν τῆς ἐφεσιβλήτου, οὗσης νομίμου παραληπτρίας τοῦ ἐν αὐτῇ φορτίου ἔξι ἀλεύρου, μέρος τοῦ ὄποιου (130.650 χιλ./μων) κατέστη ἀχρηστὸν ἔξομοιωθὲν πρὸς ἀπολεσθὲν, τοῦθ' διπερ συνέβη κατά τὴν μεταφοράν τοῦ δλου φορτίου ἐκ Ρόττερνταμ 'Ολλανδίας πρὸς τὸν λιμένα προορισμοῦ αὐτοῦ ('Ακαμπα 'Ιορδανίας) διά τοῦ ἐν αὐτῇ πλοίου, πλοιοκτησίας τότε τῆς πρώτης τῶν ἐφεσιβλήτων καὶ ἡδη ἀπὸ 'Απριλίου 1977 τῆς δευτέρας ἔξι αὐτῶν, εἰς ἡν ἐν γνώσει τῆς μετεβιβάσθη τοῦτο ὡς σύνολον περιουσίας ἐν τῇ ἐννοιᾳ τοῦ ἀρθρου 479 Α.Κ., ἡσκήθη κατά τοὺς νομίμους τύπους καὶ ἐμπροθέσμως, καθ' ἀ ἐκ τῶν οἰκείων ἐν τῇ δικογραφίᾳ ἐγγράφων δείκνυται. Οθεν τύποις αὗτῃ δεκτὴ καθισταται καὶ ἔχεταστέα περαιτέρω κατά τὸ παραδεκτὸν καὶ βάσιμον τῶν λόγων αὐτῆς.

Ἐπειδὴ κατά τὸ ἀρθρον 144 ἐδ. α' K.I.N.D. ὁ ἐκναυλωτής δέν ειδύνεται διά ζημίας αἰτινες προέρχονται ἐκ θαλασσίων ἐν γένει συμβεβηκότων. Ως θαλάσσιον δέ

συμβεβηκός νοεῖται τὸ ὑπὸ τῶν φυσικῶν δυνάμεων προκαλούμενον εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ἐπιδρῶν ἐπιζημίως ἐπὶ τοῦ φορτίου, ὑπὸ τὴν αὐτονόητον προϋπόθεσιν διὰ τοῦτο ἔξεδηλῶθη ὑπὸ ἀκτάκτους καὶ ἀσυνήθεις, μὴ δυναμένας νά προβλεφθοῦν, συνθήκας, δοθέντος διὰ τὴν θαλασσία ἀποστολή δέον νά είναι προπαρασκευασμένη κατά τρόπον καθιστῶντα ἵκανην τὴν ὑπερηπήδησιν τοιούτων ἀντιξοτήτων διά τὸν συγκεκριμένον πλοῦν (πρβλ. Α.Π. 69/1976 Ε.Ν.Δ. 4 σελ. 116, Έφ. 'Αθ. 5797/1977 Ε.Ν.Δ. 6 78 Έφ. Πειρ. 805/1979 Ε.Ν.Δ. 8 12, AD HOC Έφ. 'Αθ. 3747/1977 Ε.Ν.Δ. 6 18).

Ἐν προκειμένῳ τῶν καταθέσεων τῶν ἐνόρκων ἔξετασθέντων μαρτύρων (ἀποδείξεως καὶ ἀνταποδείξεως) περιεχομένον εἰς τὰς ἑκατέρους ἐπικαλουμένας καὶ ἐν κεκυρωμένοις ἀντιγράφοις προσκομιζομένας ὑπὸ ἀριθμούς 783 καὶ 1357, τοῦ ἑτοῦ 1980, ἐκθέσεως τοῦ παρὰ τῶν Πρωτοδικείων Πειραιῶς ἀρμόδιου Εἰσηγητοῦ, ἐκτιμομένον καθ' ἑαυτάς καὶ πρὸς ἀλλήλας, πρὸς δὲ κατὰ τὸ λόγον γνώσεως καὶ τὸ μέτρον ἀξιοπιστίας ἐκάστου μάρτυρος, πάντων τῶν ὑπὸ τῶν διαδίκων νομοτύπων προσκομιζομένων ἐγγράφων, τὰ ὄποια ἐπικαλοῦνται καὶ ἐκ τῆς ἐν γένει διαδικασίας, ἀπεδείχθησαν τὰ ἔξης:

Κατά Νοέμβριον 1976 ἐφορτώθησαν εἰς Ρόττερνταμ 'Ολλανδίας ἐπὶ τοῦ ὑπὸ Ελληνικήν σημαίαν φορτηγοῦ πλοίου «Β.Σ.» (μετονομασθέντος ἀπὸ Μαΐου 1977 εἰς «Π.», πλοιοκτησίας τότε τῆς πρώτης ἐκ τῶν ἐφεσιβλήτων (διπερ σημειώτον ὡς σύνολον περιουσίας ἐν τῇ ἐννοιᾳ τοῦ ἀρθρου 479 Α.Κ. μετεβιβάσθη ἐν γνώσει τῆς εἰς τὴν δευτέραν ἐκ τῶν ἐφεσιβλήτων ἀπὸ τοῦ μηνὸς 'Απριλίου 1977, καθ' ἀ ἐγένετο δεκτὸν διά τῆς ἐκκαλουμένης ἀποφάσεως, ητὶς κατά τοῦτο, ἥτοι ἐν σχέσει μὲ τὴν συνδρομήν τοῦ οὐσιαστικῶν προϋποθέσεων πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ ἀνώ ἀρθρου, οὐδόλως πλήττεται διὰ λόγου τίνος ἐφεσεως 95.000 καινουργεῖς βαμβακεροὶ σάκκοι περιέχοντες ἀλεύρον ἐστού, καθαροὺς βάρους ἐκάστου ἔξι αὐτῶν 50 χιλίμων, συνολικοῦ δὲ μικτοῦ βάρους 4.769.000 χιλ. (κιλῶν). Τὸ ἐμπόρευμα τοῦτο ἐφορτώθη εἰς προφανῆ καλὴν τάξιν καὶ κατάστασιν, ίνα μεταφερῇ εἰς 'Ακαμπα 'Ιορδανίας, ἐκδοθείσης ἀμα τῷ πέρατι τῆς φορτώσεως, λαβούσης χώρων τὴν 15ην Νοεμβρίου

1976, τῆς ὑπὸ ἀριθμὸν 14/15.11.1976 φορτωτικῆς εἰς διαταγὴν τῆς «Α.Β.». Ἐν συνεχείᾳ τὸ ῥηθὲν πλοῖον κατέπλευσε διαδοχικῶς εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ἀμβούργου καὶ τῆς Ἀμβέρσης, ἐδὲ τὸ παρέλαβε συμπληρωματικόν (γενικὸν φορτίον), μέρος τοῦ ὄποιου, ἀποτελούμενον ἐξ αὐτοκινήτων, ξυλοδοκῶν καὶ πλαστικῶν βαρελίων περιεχόντων χημικά προϊόντα ἐφορτώθη ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων αὐτοῦ καὶ δὴ κατά τρόπον, ὅπει ταῦτα τελείωσις, τὴν δὲ 26ην Νοεμβρίου 1976 ἀπέπλευσεν ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης κατευθυνόμενον εἰς τοὺς λιμένας προορισμοῦ, ἐν οἷς, ὡς προελέχθη, περιελαμβάνετο καὶ ὁ τῆς 'Ακαμπα 'Ιορδανίας. Κατά τὸ ἀπὸ 30ης Νοεμβρίου μέχρι 4ης Δεκεμβρίου 1976 χρονικόν διάστημα, κατά τὸ ὄποιον τὸ πλοῖον διέπλεε τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον, ἐνέσκυψε κακοκαιρία μετ' ισχυρῶν ἀνέμων, ἐντάσεως ἀπὸ 8 μέχρι καὶ 10 μπαφόρ, τοῦθ' διπερ ἰδίᾳ ἀποδεικνύεται καὶ ἐξ αὐτοῦ τούτου τῶν ὑπὸ τῶν ἐκκαλουσῶν προσκομιζομένου μακροῦ τηλετυπικοῦ μηνύματος (τέλεξ) τοῦ Μετεωρολογικοῦ γραφείου τῆς 'Αγγλίας. Εἰς τούτο τὸ δικαστήριον ἀποδίδει μείζοντα βαρύτητα, εἰς τρόπον ὃστε αἱ ἐγγραφαὶ ἐν τῷ σχετικῷ ἡμερολογῷ τοῦ πλοίου, γενόμεναι ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου αὐτοῦ, καθ' ὅ μέρος ἀναφέρονται εἰς ἐντασίαν ἀνέμου πέραν τῶν 10 (11-12) μπαφόρ, δὲν φέρονται ἀνταποκρινόμεναι εἰς τὴν πραγματικότητα. Ἐντεύθην καὶ αἱ καταθέσεις τῶν ἐπιμελείας τῶν ἐκκαλουσῶν ἔξετασθέντων μαρτύρων, καθ' ὅ μέρος ἀναφέρονται εἰς κακοκαιρίαν ἀνέμων ἐντάσεως πέραν τῶν 10 μπαφόρ, ἐπιστηρίζονται, ὡς ἐξ αὐτῶν προκύπτει, εἰς πληροφορίας ἡς ἡρύσησαν παρὰ τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου, ἔχαθείσας προφανῶς ἐκ τῶν ὑπὸ τούτου γενομένων ἐγγράφων ἐν τῷ οἰκείῳ ἡμερολογίῳ, δὲν κρίνονται ὡς ἀξιαι πίστεως καὶ ὀπωδόηποτε ἐλέγχονται ὡς ἡσσονος βαρύτητος τοῦ ἀνώ τηλετυπικοῦ μηνύματος, μὴ ούσαι κατ' ἀκολουθίαν ἱκαναὶ διπος ἀνατρέψωσι τὰ πρόσθεν γενόμενα δεκτά πραγματικά περιστατικά περὶ ἐντάσεως ἀνέμων 8-10 μπαφόρ, δι' δ περὶ μείζονος κακοκαιρίας, μέχρι 12 μπαφόρ, ισχυρισμός τῶν ἐκκαλουσῶν κρίνεται ἀπορριπτέος ὡς ούσια ἀβάσιμος. Συνεπείᾳ τῆς προδιαληφθείσης κακοκαιρίας προεκλήθη μεγάλος κυματισμός, οὐ ἐνεκτὸς ταῦτα τὸ ὑπὲρπληρωμένα καταστρώματα ἐναποτελεῖσμένων φορτίον ἡρέστο μετατοπιζόμενον καὶ τὰ ἐξ οὐσιάτο τοῦτο κατ' iδίαν ἀντικείμενα (αὐτοκίνητα, δοκοὶ ξύλινοι, βαρέλια) προσκρύνονται ἐπὶ ἀλλήλων, ἀλλά καὶ ἐπὶ τῶν διαφόρων ἔξαρτημάτων τοῦ πλοίου, ἐν οἷς καὶ οἱ ὁδομετρηταὶ, ἥτοι σωλήνες ἔξεχοντες κατά 50 περίους ἑκατοστά ἀπὸ τῆς ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος καὶ καταλήγοντες εἰς τοὺς ὑδρο-

«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

συλλέκτας είς οὓς συγκεντρούνται τά έκ τῶν κυτῶν καὶ τῆς ἐν γένει ύγρασίας δημιουργούμενα ὑδατα. Ἐκ τῆς τοιαύτης προσκρούσεως τινές τῶν ὑδρομετρητῶν ἔθραύσθησαν, μέ αποτέλεσμα νά εἰσερεύσῃ μέσω αὐτῶν ποσότης τις θαλασσίου ὑδατος είς τό ὑ' ἀριθμόν 2 κύτος τοῦ ἄνω πλοίου, ἐνθα είχεν ἐναποτεθῆ τό ἐν ἀρχῇ φορτίον ἀλεύρου καὶ νά διαβραχή ἐξ αὐτοῦ ποσότης 2.613 σάκκων, ἕκαστος τῶν ὅποιων περιεῖχε, ὡς προείρηται, 50 χλρ. σιταλέυρου καὶ δῆ κατά τοιούτον τρόπον, ὥστε, ὡς διεπιστώθη κατά τὴν μετά τὸν κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τῆς "Ακαμπα" (20.12.1976) ἐπακολουθήσασαν ἐκφόρτωσιν καὶ παράδοσιν τοῦ φορτίου εἰς τὴν παραλήπτριαν ἐφειβλητον, τό περιεχόμενον τῶν ἄνω σάκκων είχε τελείως καταστραφῆ κριθέν ὡς ἀχρηστον δι' ἀνθρωπίνην κατανάλωσιν, ἐξ οὐ λόγου ἡ ἐντεῦθεν ζημία, ἢν ὑπέστη ἡ ἐφειβλητος καθ' ἀ ἐγένετο δεκτόν υπό τῆς ἐκκαλουμένης ἀποφάσεως, μή πληττομένης κατά τοῦτο διά λόγου τινος ἐρέσεως, ἀνῆλθεν εἰς τὸ ποσὸν 22.341,15 δολ. Η.Π.Α.

Περαιτέρω ἐκ τῶν ὑπερθεν ἀποδεικτικῶν μέσων οὐδόλως ἀπεδείχθη δῆτι κατά τ' ἄνω ἐνσκήψασα κακοκαιρία ἀπετέλει ὀσύνθετες καὶ ἀπρόβλεπτον θαλασσίον συμβεβηκός διά τὴν θαλασσίαν περιοχῆν τοῦ Βισκαϊκοῦ κόλπου ἀφοῦ τουναντίον, καθ' ἀ ἀποδεικνύεται καὶ ἐξ αὐτῶν τούτων τῶν κατά πρότασιν τῶν ἐκκαλουμένων ἔχεταισθέντων μαρτύρων, ιδίᾳ δέ τοῦ ἐξ αὐτῶν «Σ.Ζ.», ἐνσκήπτουν συνήθως τοιαῦτα κακοκαιρία κατά τοὺς μῆνας Νοέμβριον, Δεκέμβριον καὶ Ἰανουάριον λόγῳ τῆς παρατηρούμενης συγκρούσεως ρευμάτων μεταξύ βορείων ἀνέμων καὶ τῶν θερμῶν νοτίων, τῆς δηοίας συνέπεια είναι ἡ δημιουργία τῶν περιγραφειῶν δυσμενῶν συνθηκῶν. Αἱ οὐτών ἐπικρατοῦσαι συν-

θῆκαι εἰς τὴν ἐν λόγῳ θαλασσίαν περιοχήν ἡσαν γνωσταὶ εἰς τέ τὸν πλοίαρχον καὶ τό πλήρωμα τοῦ μνησθέντος πλοίου, δυνάμεναι οὕτω νά προβλεφθούν ὑπ' αὐτῶν. Ἐκ τούτου ἐπεβάλλετο ἡ ἐμέρους τῶν ληψίων προσθέτων, ἡτο πέραν τῶν συνήθων, μέτρων ἀσφαλείας διά τό φορτίον καὶ τό πλοίον, ἐφ' δοσον τούτο ἐπρόκειτο νά διαπλεύσῃ τὴν ὡς εἰρηται θαλασσίαν περιοχήν κατά τοὺς προαναφερθέντας μῆνας. Τοιαῦτα δημως πρόσθετα μέτρα ἀσφαλείας δέν είχον ληφθῆ, παρά τό γεγονός διτι ἡ ληψίς τούτων ἐπεβάλλετο ἐν προκειμένω καὶ διά τὸν ἐπιπρόσθετον λόγον διτι τά καταστρώματα τοῦ πλοίου είχον ὑπερπληρωθῆ διά γενικοῦ φορτίου. Ειδικώτερον δέν ἐγένετο ἡ ἀσφαλής, ἐν δυει τῶν ἄνω συνθηκῶν, πρόσδεσις τοῦ γενικοῦ φορτίου τοῦ πλοίου, ἀλλ' ἀπλῶς συνήθης πρόσδεσις τούτου διά μικρᾶς ἐν προκειμένω κατά τό μᾶλλον ἡ ἡττον ἀντοχῆς συρματοσχοίνων. Παραλλήλως, καίτοι ἐπεστήθη ἡ προσοχή εἰς τόν πλοίαρχον τοῦ πλοίου ὑπό τοῦ εἰρημένου μάρτυρος «Σ.Ζ.» ὑπό τὴν ιδιότητά του ὡς ἀρχιπλοιάρχου τῆς πρώτης ἐκ τῶν ἐφειβλητῶν, δηπως εἰς περίπτωσιν μετακινήσεως τοῦ διού ἐμπορεύματος ἐπί τοῦ πλοίου, νά δεθι τοῦτο ἀσφαλῶς ἐκ νέου, ἐν τούτοις, παρά τὴν λαβοῦσαν κατά τ' ἄνω χώραν μετακίνησιν τοῦ γενικοῦ φορτίου τοῦ πλοίου κατά τόν διάπλουν αὐτοῦ παρά τὴν θαλασσίαν περιοχήν τοῦ Βισκαϊκοῦ κόλπου, παρελήφθη ἡ ἐκ νέου δέσις τούτου καίτοι αὐτῆ ἡ δύνατον νά γίνη ἐγκαίρως, τοῦθ' διπερ προκύπτει ἐκ τοῦ συνόλου τῶν ἄνω ἀποδεικτικῶν μέσων. Εἰρήσθω πρός τούτοις διτι ὡς ἐκ τῆς ὑπερπληρώσεως τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου διά γενικοῦ φορτίου, εἰς τρόπον ὧστε νά μήν ὑπάρχῃ χώρος νά φορτωθούν ἀλλα φορτία, δέν κατελήφθη προδήλως ἐλεύθερος ἵκανός χω-

ρος πρό τῶν ὑδρομετρητῶν, ὧστε, παρά τὴν πρόσκρουσιν ἐπ' ἀλληλων τῆς κατ' ιδίαν ἀντικειμένων τοῦ φορτίου (αὐτοκινήτων κ.λ.π.), ν' ἀποφευχθῇ ἡ πρόσκρουσις τούτων ἐπί τῶν ὑδρομετρητῶν καὶ η ἐντεῦθεν θραύσις ἐνίων ἐξ αὐτῶν, ἦτις, καθ' ἀ προελέχθη, προεκάλεσε τό ἐπιζήμιον γεγονός τῆς μερικῆς καταστροφῆς τοῦ ἐκ σιταλέυρου φορτίου. Εάν δέν ἐλαμβάνοντο πάντα τά ὡς ἄνω μέτρα ἀσφαλείας παρά τὴν προεκτεθείσαν θαλασσοταραχήν, συντελέσασαν ἀπλῶς αἰτιωδῶς εἰς τὴν προξενηθείσαν ζημιαν τῆς ἐφειβλητου, θά ἀπέτρεπτο ἡ πρόσκρουσις τῶν ἀνωτέρω κατ' ιδίαν ἀντικειμένων τοῦ γενικοῦ φορτίου ἐπί τοῦ πλοίου ἐπ' ἀλληλων καὶ ιδίᾳ ἐπί τῶν ὑδρομετρητῶν καὶ συνακολούθως θά ἀπεφεύγετο ἡ θραύσις ἐνίων ἐξ αὐτῶν καὶ η ἐσροή μέσω αὐτῶν ποσότητός τινος θαλασσίου ὑδατος είς τό ὑ' ἀριθμόν 2 κύτος τοῦ ἄνω πλοίου, ἐνθα είχεν ἐναποτεθῆ τό ἐκ σιταλέυρου φορτίον, ἐξ ης (εἰσροής) ἐπῆλθεν ἐν τέλει ἡ μερική ὡς ἄνω καταστροφῆ τούτου. Πάντα τά προεκτεθέντα πραγματικά περιστατικά προκύπτουν ἐν πολλοῖς καὶ ἐκ τῆς καταθέσεως τοῦ ἐπιμελεία τῶν ἐκκαλουσῶν - ἐναγομένων ἔξετασθέντος μάρτυρος «Σ.Ζ.» δοτις, πλήν τῶν ἀλλων, κατέθεσεν ἐπί λέξει καὶ τά ἔξης:

"Ἡ περιοχή τοῦ Βισκαϊκοῦ κόλπου παρουσιάζει ἔξαιρετικά δυσχερείας διά τὴν ναυσιπλοίαν κατά τοὺς μῆνας Νοέμβριον, Δεκέμβριον καὶ Ἰανουάριον, ἀλλά τοῦτο δέν είναι ἀγνωστον.... ἡ περιοχή τοῦ Βισκαϊκοῦ γνωρίζω ἐκ προσωπικῆς μου πείρας ως πλοιάρχου διτι είναι πολὺ ἐπικίνδυνος κατά τοὺς μῆνας Νοέμβριον, Δεκέμβριον καὶ Ἰανουάριον, οἱ πλοίαρχοι δέ πρέπει νά μήν έχουν μίαν προσοχήν μήν ἐνσκήψουν τέτοιες κακοκαιρίες ὑπάρχει στὴν περιοχή σύγκρουσις ρευμάτων... δόλο τό

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

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

Piraeus office

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

κατάστρωμα ήτο γεμάτο με φορτίον και δέν υπήρχε χώρος νά φορτωθούν δλλα φορτία πρό τού ἀπόλου τού πλοίου ἀπό Ρότερνταμ γιά την ἐκτέλεσιν τού πλοιάρχου ἐν δψει τού διάπλου τού Βισκαϊκού κόλπου.... και δτι δέν ἔγινε ιδιαίτερο δέσμο τού φορτίου διότι θά περνούσε ἀπό τον Βισκαϊκό, ἐνδεικότες της καταθέσεως του ἀναφέρει διτ «συνέστησε εἰς τόν πλοίαρχο νά διατηρή τό πλήρωμα σέ ετοιμότητα και νά λαμβάνη μέτρα ίδιων καθ' δσον ἀφορά τό φορτίον τού καταστρώματος και συγκεκριμένα ἔαν μετακινηθῇ ἐμπόρευμα νά τό ξαναδέσουν».

Τά δνω δέ γενόμενα δεκτά πραγματικά περιστατικά, ἔξι ών προκύπτει ή ἀνυπαρξία ἐν προκειμένῳ θαλασσίου συμβεβηκότος ἐν τή προεκτεθεισή ἐννοια τού ἄρθρου 144 ἑδ. α' K.I.N.D., δέν ἀνατρέπονται ἐκ τῆς ἐκθέσεως ἀπό 21.12.1976 θαλασσίας διαμαρτυρίας τού πλοιάρχου, ούτε ἐκτῆς ἀπό 10.1.1977 ἐκθέσεως ἐπιθεωρήσεως, ὡς αύται, ἐν νομίμῳ μεταφράσει ἐκ τῆς Ἀγγλικῆς εἰς τήν Ελληνικήν, προσκούζονται μετ' ἐπικλήσεως νομοτύπως ὑπό τῶν ἐκκαλουσῶν. Καὶ τούτο διότι ἐν ἀμφοτέροις δέν ἀντικρούεται ή κατά τ' ἀνω αἵτια ἔξης η προήλθε ἡ θραῦσις ἐνίων ὑδρομετρητῶν, ούδε γίνεται μετά σαφηνείας λόγος ἀνή τοιαύτη θραῦσις ἡδύνατο ἐν προκειμένῳ ν' ἀποτραπή ή μή διά τῆς ἐπιμελείας ἔστω ἐνός συνετού ἐκναυλωτού, ἐνώ εἰδικῶς εἰς τήν δευτέραν ἔξι αὐτῶν διατυποῦται ἀπλῶς γνώμη τού ἐπιθεωρητού δτι ή ζημία προεκλήθη ἀποκλειστικῶς και μόνον ἀπό τήν σφράδα κακοκαιρίαν, ητις δμως δέν κρίνεται πειστική και ἐκ τού λογου δτι, καθ' ἔδιος ἀναφέρει ἐν τή ἐκθέσει του, δέν ηδυνήθη ν' ἀνεύρη τήν αἵτιαν τῆς προκληθείσης ὑπό τον θαλασσίου θυτούς ζημίας. 'Υπό τά δεδομένα ταῦτα, τό πρωτοβάθμιον δικαστήριον κατ' ὅρθην ἐκτίμησιν τῶν ἐνώπιον αὐτού προσκομισθεισῶν ἀποδείξεων ἀπέρριψε διά τῆς ἐκκαλουμένης ὁριστικῆς ἀποφάσεως του ως ούσια ἀβάσιμον τῆς ἐγκύρως προταθεῖσαν ὑπό τῶν ηδη ἐκκαλουσῶν ἔνστασιν θαλασσίου συμβεβηκότος και ἐντεῦ-

θεν ἀπορριπτεός ως ἀβάσιμος δ τ' ἀντίθετα ὑποστηρίζων πρώτος λόγος τῆς ἐφέσεως αὐτῶν.

'Επειδή είναι μέν ἀλληλές δτι ἐπί τῆς ἐν ἐπισήμῳ ἀντιγράφῳ και ἀποσπασματικῇ μεταφράσει προσκομιζομένης ως ἀνω φορτωτικῆς δέν ὑφίσταται ὀπισθογράφησις τῆς πιστοδότιδος Τραπέζης «A.B.», εἰς διαταγήν τῆς ὁποίας ἐξεδόθη αὐτή πλήν δμως καθ' ἔδιος αὐτῆς προκύπτει, ἡ ἐν λόγῳ φορτωτική ἐξεδόθη εἰς τρία πρωτότυπα, ἐν ἐκ τῶν δποίων ὀπισθογράφηση πρός τήν ἐφειβλητού ὑπό τῆς ειρημένης Τραπέζης και ἀκολουθώς παρεδόθη παρά τῆς πρώτης (ἐφειβλήτου), ως νομίμου πλέον κομιστρίας εἰς τούς ἐν

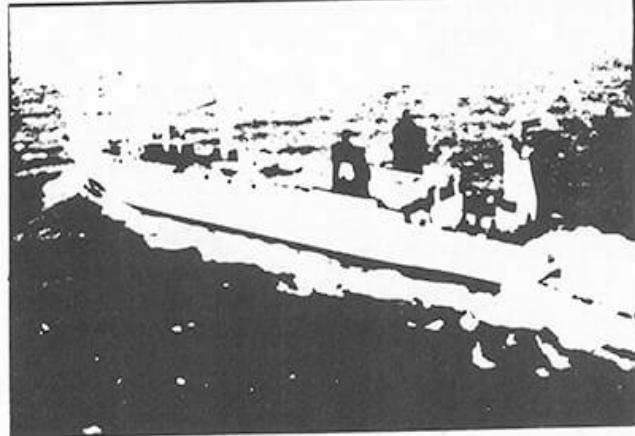
'Ακαμπα πράττορας τού πλοίου διά τήν παραλαβήν τού φορτίου, τού τοιούτου ισχυρισμού τῆς ἐφειβλήτου προσαποδεικνυομένου ως ούσια βασίμου ἐκ τῆς ὑπ' αὐτῆς ἐπικαλουμένης και ἐν ἐπισήμῳ μεταφράσει ἐκθέσεως ἐκφορτώσεως, ἔξης η προκύπτει ή εἰς αὐτήν παράδοσις τού ως ἀνω ἔξι ἀλεύρου φορτίου, τούθ' ὅπερ λογικῶς δέν θα συνέβαινεν ἔαν αὐτή δέν ἐνομιμοποιείτο διά τήν παραλαβήν αὐτού, ἀφού κατά τάς συνδεδυμένας διατάξεις τῶν ἄρθρων 171 και 173 K.I.N.D. ὁ ἐκναυλωτής ὑποχρεούται νά παραδώσῃ τά φορτωθέντα πράγματα εἰς τῶν νόμιμον κομιστήν τῆς φορτωτικῆς μόνον ἐπί ἐπιστροφῆ ταῦτης. 'Επομένως διά τήν πρώτην συζήτησιν ἐν τῷ πρώτῳ βαθμῷ προβληθείς ισχυρισμός τῶν τότε ἐναγομένων και ηδη ἐκκαλουσῶν περί ἐλλείψεως ἐνεργητικῆς νομιμοποίησεως τῆς ἐφειβλήτου, ἐπί τῶν λόγω δτι αὐτή δέν ἐτύγχανε νόμιμος κομιστρία τῆς ἐν λόγῳ φορτωτικῆς και δέν ἐνομιμοποιείτο ἐντεῦθεν εἰς παραλαβήν τού φορτίου, ὅρθως ἀπερρίφθη διά τῆς ἐκκαλουμένης ὁριστικῆς ἀποφάσεως και συνεπός δ σχετικός περί τού ἔναντιον δεύτερος λόγος ἐφέσεως αὐτῶν ἐλέγχεται ἀπορριπτέος ως ἀβάσιμος.

'Επειδή ναί μέν κατ' ἄρθρον 294 ἑδ. 2 K.I.N.D. ἀπό τῆς ἐνάρξεως τῆς ἴσχυος τού Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου καταργούνται πᾶσαι ἐν γένει αἱ διατάξεις νόμων η ἐθίμων αἱ ἀντικείμεναι εἰς τάς διατάξεις τού Κώ-

δικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου η ἀναγόμεναι εἰς θέματα ρυθμιζόμενα ύπ' αὐτοῦ, πλήν δμως η διάταξις τού ἄρθρου 479 A.K. δρίζοντος δτι «έαν διά τῆς συμβάσεως μετεβιβάσθη περιουσία η ἐπιχείρησις, δ ἀποκτῶν εύθυνεται ἔναντι τού δανειστοῦ μέχρι τῆς ἀξίας τῶν μεταβιβαζομένων στοιχείων διά τά εἰς τήν περιουσίαν η τήν ἐπιχείρησιν ἀνήκοντα χρέη» τό μέν ούδολως ἀντίκειται εἰς τάς διατάξεις τού K.I.N.D., τό δέ ούδολως ἀνάγεται εἰς θέματα ρυθμιζόμενα ύπ' αὐτοῦ, ἀλλ' ἀπλῶς και μόνον ἔχει συμπληρωματικήν ἐφαρμογήν, ἐλλείψει αὐτιθέτου εἰδικού δρισμού και ἐν τῷ πεδίῳ τού K.I.N.D. (πρβλ. 'Εφ. 'Αθ. 4406/1978 E.N.D. 7 σελ. 44 ἑπ.). Κατά ταῦτα ὁρθῶς τό πρωτοβάθμιον δικαστήριον ἐδέχθη δτι τυγχάνει ἐφαρμογῆς η προπαρατεθεῖσα διάταξις τού ἄρθρου 479 A.K. και ἐν τῷ πεδίῳ τού K.I.N.D. δι' ὅν λόγον δ τ' ἀντίθετα ύποστηρίζων 3ος (τελευταίος) λόγος ἐφέσεως ἐλέγχεται ἀπορριπτέος ως μή νόμιμος. Κατ' ἀκολουθίαν δέον δπως ἀπορριφθῇ η ὑπό κρίσιν ἐφεσις ως ούσια ἀβάσιμος και καταδίκασθοῦν αἱ ἐκκαλοῦσαι λόγω τῆς ἥττης των, εἰς τήν ως ἐν τῷ διατακτικῷ δικαστικήν δαπάνην τῆς ἐφειβλήτου τού παρόντος βαθμού συμφώνως πρός τάς συνδεδυμένας διατάξεις τῶν ἄρθρων 183, 176 K.Πολ.Δικ., 110 παρ. 1,107 παρ. 2 και III τού κώδικος περί δικηγόρων.

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

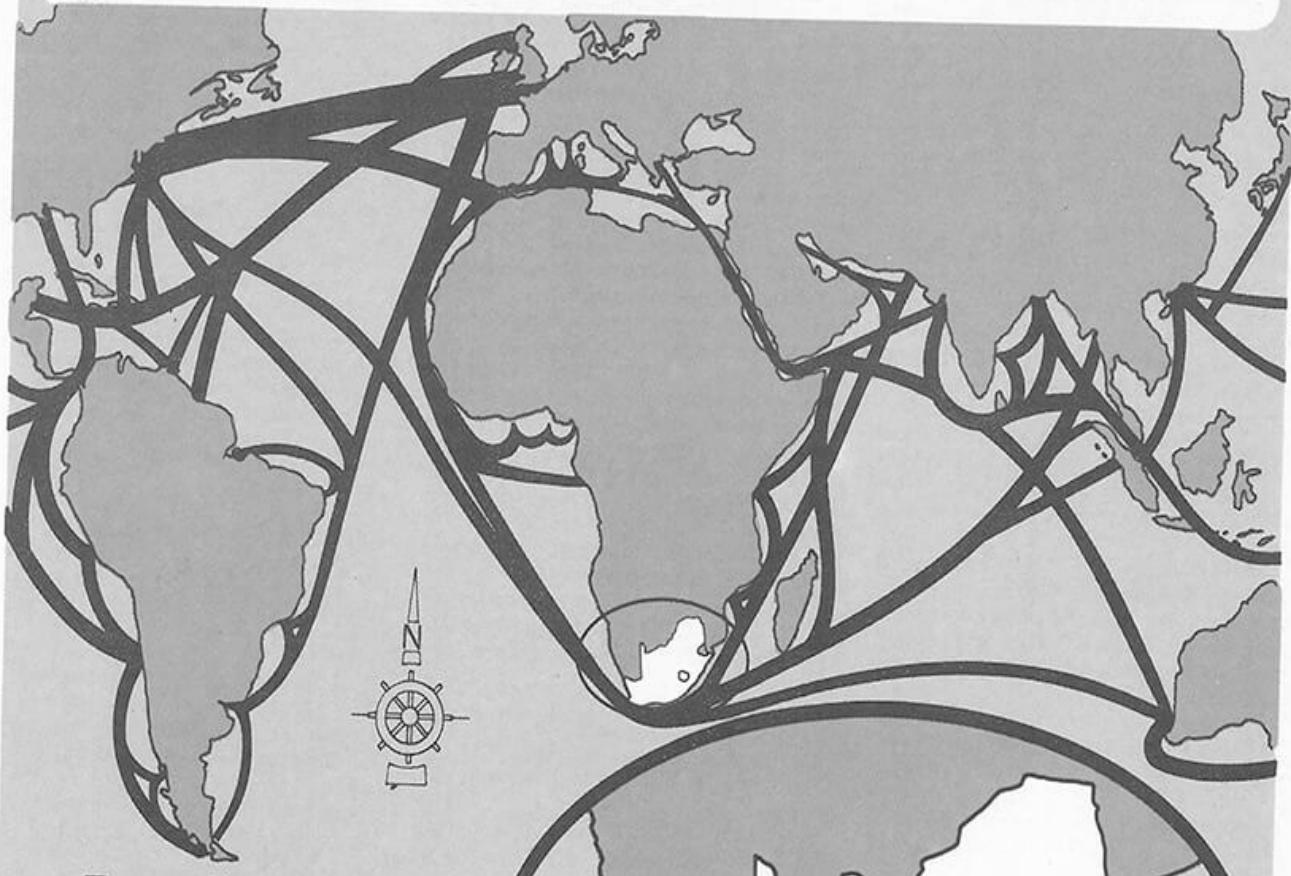
PIRAEUS

Tel.: 4521 111

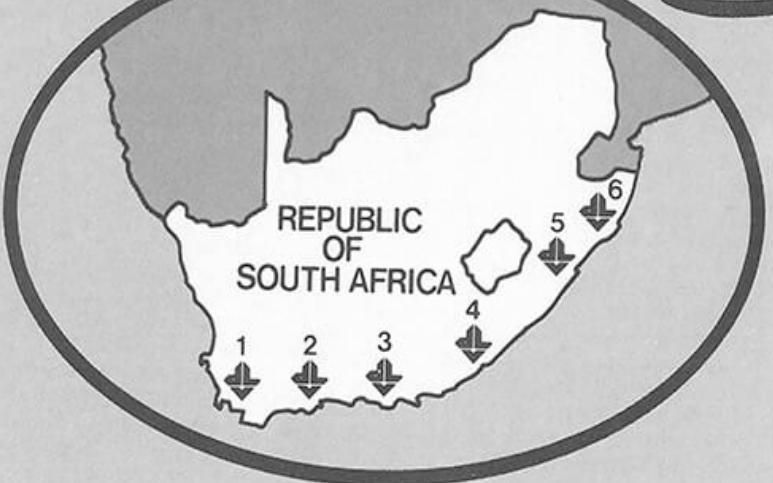
Telex: 21 2558

21 2559

DORBYL GROUP SHIP REPAIR IN SOUTH AFRICA



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



1 Cape Town

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

2 Mossel Bay

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

3 Port Elizabeth

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

4 East London

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

5 Durban

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

6 Richards Bay

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

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

R.S. TRIVETT & CO. (PTY) LTD.
at CAPE TOWN/DURBAN/RICHARDS BAY.



A member of the
Dorbyl Group
of Companies

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Τό σύστημα «ARPA» ἐπένδυση στήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου

Κατά τὴν διάρκεια τῶν «Ποσειδωνίων 82», ἡ KRUPP ATLAS ELEKTRONIKS (K.A.E.), σὲ εἰδικό meeting στὸ χώρο τοῦ περιπτέρου τῆς, ἀνέπτυξε παρουσία ἑκπροσώπων τοῦ Y.E.N., τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου καὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ τύπου ἐνδιαφέρουσες ἀπόψεις σχετικά μὲ τὸ ἐπίκαιρο θέμα τῶν Radar AR-PA.

Τοὺς παρισταμένους ὑπεδέχθη καὶ ἔχαιρησε ὁ κ. Δημ. Πυριόχος, διευθυντής τῆς ΕΛΚΗΜΕ, ὁ ὄποιος καὶ παρουσίασε στοὺς παρισταμένους τὸ ἐπιτελείο τῆς K.A.E. μὲ ἐπικεφαλῆς τὸν κ. Dietmar Schudlich, Division Manager, ἐπιφορτισμένο μὲ τὸν τομέα ἐφαρμογῶν στήν ἐμπορική ναυτιλία.

Ο κ. Schudlich ἐπεσήμανε σὲ γενικές γραμμές τὰ κύρια σημεῖα πού πρέπει νά τύχουν ἰδιαίτερης προσοχῆς γιά τὴν σωστή ἐπιλογὴ καὶ ἀξιοποίηση τῶν συστημάτων ARPA ἐφειρμένων στήν ἐμπορική ναυτιλία.

Οι εἰδικοὶ ὅμιλοι πού στή συνέχεια ἐλα-βαν τὸν λόγο ἀνέπτυξαν λεπτομερῶς τὰ ση-μεῖα αὐτά σὲ συνδυασμό μὲ τὴν ἀποδοτικότερη δυνατή ἀξιοποίηση τῆς ἐπενδύσεως ἐ-πὶ τῶν συστημάτων ARPA καὶ εἰδικότερα ἐ-πεσήμαναν τὰ ἀκόλουθα:

Λεπτομερέστερη ἀνάλυση ἐπὶ τῶν δημο-σιευθέντων στατιστικῶν στοιχείων σχετικά μὲ τὶς συγκρούσεις πλοίων γιά τὸ χρονικό διάστημα ἀπό τὸ 1956 μέχρι καὶ τὸ 1980, δί-δει τὰ ἀκόλουθα (NATIONAL PHYSICAL LABORATORY, JOURNAL OF NAVIGATION, Τόμος 26, 'Apr. 1):

1. 70% τῶν συγκρούσεων συμβαίνουν σὲ λιμάνια ἢ ἐκβολές, σὲ περιοχές μὲ πυκνή ναυσιπλοΐα καὶ σὲ διαύλους.

2. 82%, ὅταν ἡ ὄρατότητα είναι κάτω τῶν 4 χιλιομέτρων, κυρίως μεταξὺ 500 καὶ 2.000 μέ-τρων.

3. 40%, ὅταν ἡ χαμηλή ὄρατότητα διαρκεῖ πάνω ἀπό 24 ὥρες.

4. Οἱ περισσότερες συγκρούσεις συμβαί-νουν τίς νυκτερινές ὥρες.

5. Οἱ παλιροιακοὶ κύκλοι ἐπηρεάζουν ση-μαντικά τὶς συγκρούσεις.

Τὰ στοιχεῖα 1-4 καθιστοῦν σαφέστατο τὸ βασικό ρόλο τῆς συσκευῆς Radar γενικώς σάν τοῦ μόνου μέσου πού στὴν προκειμένη περίπτωση μπορεῖ νά βασισθεῖ ὁ ναυτίλος γιά τὴν ἀντιμετώπιση τῆς καταστάσεως καὶ τῆς ἀποφύγη τῆς συγκρούσεως.

Δύο σπουδαῖα χαρακτηριστικά τῶν συ-σκευῶν Radar παίζουν ἐν προκειμένω ση-μαντικό ρόλο:

- Οἱ συσκευές πρέπει νά είναι ταυτόχρονα ἀξιόπιστες καὶ διαθέσιμες. Ἡ ἀξιοποίησία τους ἀφορᾶ τὴν λειτουργική τους ικανότητα νά ἐντοπίζουν δεδομένους «στόχους» μὲ ἴ-κανοποιητική ἀκρίβεια, ἐνώ «διαθεσιμότης» σημαίνει τὸν χρόνο λειτουργίας χωρὶς βλά-βες μὲ δσο τὸ δυνατὸ μικρότερο διάστημα διακοπῆς λειτουργίας λόγω βλάβης στὸ χρόνο πού μεσολαβεῖ μεταξὺ διαδοχικῶν βλαβῶν.

- 'Εφ' ὅσον ὁ κίνδυνος συγκρούσεως αύ-

ξανεῖ μὲ τὴν διάρκεια τῆς κακῆς ὄρατότητας, ἰδιαίτερη προσοχὴ πρέπει νά δίδεται στὴν «έργονομική διάταξη τῶν σημείων χειρι-σμοῦ καὶ παρατηρήσεων τῆς συσκευῆς σὲ τρόπο ὃστε νά βοηθεῖται ὁ παρατηρητής καὶ χειριστής νά διατηρεῖ ὑψηλό βαθμό συγκεν-τρώσεως στὴ διάρκεια τοῦ χρόνου φυλακῆς.

Ἐχοντας σὲ γενικές γραμμές θίξει τὶς συνθήκες κάτω ἀπό τὶς ὄποιες ἐπισυμβαί-νουν συγκρούσεις, πρέπει νά λαμβάνεται σοβαρὸς ὑπ' ὄψιν διτὶ ἡ ἐκ τῶν συγκρούσεων προκύπτουσα ζημία είναι πρὶν ὅπ' ὅλα ἀνά-λογος μὲ τὴν πραγματοποιούμενή ἐπένδυση γιά τὴν ἀγορά μᾶς ἀξιόπιστης συσκευῆς Radar ἡ συστήματος ARPA.

Τόσο γιά τοὺς πλοιοκτήτες δσο καὶ γιά τοὺς κατασκευαστές τῶν Radar ARPA είναι πρωταρχικό νά δίδεται ἡ δέουσα προσοχὴ σὲ δ, τι ἀφορᾶ τὸν παράγοντα «ἀσφάλεια» καὶ τὸ προκύπτον κόστος, ἀκριβῶς γιατί ὁ παράγων αὐτὸς ἀποτελεῖ τὸ κυριαρχο στοι-χεῖο σὲ κάθε ἀπόφαση μᾶς σωστά ὄργανω-μένης ἐπιχειρήσεως.

Περαιτέρω ἀνάλυσις ἐπὶ τῶν στοιχείων πού ἐπιδροῦν στὴν ἐπιλογὴ ἐνός καταλλή-λου συστήματος ARPA δῆγει στὰ ἔξης κρι-τήρια:

- 1) Τιμὴ
- 2) Τεχνικές προδιαγραφές
- 3) Ἀξιοποίησία τοῦ συστήματος
- 4) Διαθεσιμότης (ὅπως ἐπεξηγήθη ἀνωτέ-ρω)
- 5) Τεχνική ὑποστήριξη ἀπό πλευρᾶς SE-RVICE.
- 6) Ὁ κατασκευαστής
- 7) Ἀπόδοση τοῦ χειριστοῦ στὴ χρήση τοῦ συστήματος
- 8) Ἀποδοτικότης τῶν συστημάτων ARPA σὲ δ, τι ἀφορᾶ τὸ σχεδιασμό τους γιά μεγ-ιστη δυνατή χρήση τους.

Ἄπο τὰ ἀνωτέρω, τὰ σημεῖα 2, 3, 4, 7 καὶ 8

είναι χωρὶς ἀμφιβολία οἱ παράγοντες κριτή-ρια πού ἐπιδροῦν διμεσα σὲ δ, τι ἀφο-ρᾶ στὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου.

Ἄν τοις συστατοῦμε σὲ πο-σοσταία μεγέθη τὰ πιο πάνω 8 κριτήρια θά έχουμε στὴ διάθεσή μας τὰ ἀρχικά στοιχεῖα γιά ὑπολογισμούς πού δῆγονται σὲ ἀντικε-μενικότερη κρίση.

Κριτήρια	% = Wi
1. Τιμὴ	45
2. Τεχνικές προδιαγραφές μὲ παράγοντα ἀξιοποίησίας 0,8 ἐπὶ τῶν δημοσιευμένων παρὰ τοῦ κατασκευαστοῦ στοιχείων	20X0,8 = 16
3. Ἀξιοποίησία	5
4. Διαθεσιμότης	15
5. Τεχν. ὑποστήριξη (service)	10
6. Κατασκευαστής	3
7. Ἀποδοτ. Χειριστοῦ	3
8. Ἀποδοτ. συσκευῆς	3
Τιμὴ = 45%	
'Ασφάλεια = 42% (2 + 3 + 4 + 7 + 8)	100%
Service = 10%	
Διάφορα = 3%	

Σὲ ἐπόμενο βῆμα, βαθμολογώντας ἀπό 1-10, τὰ πιο πάνω 8 κριτήρια θά ληφθοῦν σάν βάση συγκρίσεως 4 ὑποθετικῶν συσκευῶν ARPA:

Κριτήριο	Συσκ. A	Συσκ. B	Συσκ. Γ	Συσκ. Δ
1	3	2	4	10
2	8	7	5	1
3	8	8	5	5
4	10	6	6	5
5	7	6	6	2
6	6	8	5	2
7	5	5	5	5
8	10	8	6	3

Κατάταξη τῶν συσκευῶν (Αμ):

- A: Συσκευή γενικώς παραδεδεγμένης ύψη-λής ποιότητος.
- B: Συσκευή ύψηλής ποιότητος.
- C: Συσκευή μεσαίας τάξεως.
- D: Συσκευή χαμηλού κόστους.

Βαθμολογία ἀπό πλευρᾶς ἀσφαλείας ("Αθροίσματα κριτηρίων 2 + 3 + 4 + 7 + 8)

- A = 41 Βαθμοί
- B = 34 Βαθμοί
- C = 27 Βαθμοί
- D = 19 Βαθμοί

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω στοιχείων εἰ-ναι δυνατός ὁ ὑπολογισμός τῆς συνολικῆς βαθμολογίας μᾶς ἐκάστης τῶν τεσσάρων συσκευῶν ἐφαρμόζοντας τὸν μαθηματικό τύπο:

$$\text{Συνολ. Βαθμολογία} = \Sigma(Wi)X(Am)$$

«Ἡτοι πολαπλασιάζοντας τὴν βαθμολογία πού ἐδόθη σὲ κάθε κριτήριο ἀπό τὸ 8 (Am) ἐ-πὶ τὸ ποσοσταία μέγεθός του (Wi) καὶ ἀθροί-ζοντας τὰ μερικά γινόμενα δῆγοντα στὰ ἔξης ἐνδιαφέροντα ἀποτελέσματα:

$$\text{Συνολ. Βαθμολογία συσκευῆς A} = (45X3) + (42X4) + (10X7) + (3X10) = 1957 \text{ βαθ.}$$

$$\text{Συνολ. Βαθμολογία συσκευῆς B} = (45X2) + (42X3) + (10X6) + (3X8) = 1602 \text{ βαθ.}$$

$$\text{Συνολ. Βαθμολογία συσκευῆς C} = (45X4) + (42X27) + (10X6) + (3X5) = 1389 \text{ βαθ.}$$

$$\text{Συνολ. Βαθμολογία συσκευῆς D} = (45X10) + (42X19) + (10X2) + (3X2) = 1274 \text{ βαθ.}$$

Θεωρώντας τὰ κύρια αἴτια τῶν συγκρού-σεων καὶ τὸ μόνο διαθέσιμο μέσο ἀποφυγῆς τους γιά τὴν πρόληψη ἀνθρωπίνων ἀπω-λειών, πλοίου, φορτίου καὶ τὴν διαφύλαξη τοῦ περιβάλλοντος, μποροῦμε νά ἔχαγάγουμε ποσοτικά συμπεράσματα πού δῆγονται σὲ περισσότερο ἀντικειμενικά κριτήρια πολύ χρήσιμα στὴ λήψη ἀποφάσεως γιά τὴν ἐπι-λογή καταλλήλου συστήματος, καθιστώντας διάφανη τὴν διατίμηση τοῦ παράγοντος «ἀ-σφάλεια» μέσω τῶν τεχνικῶν δεδομένων τῶν διαθεσίμων στὴν ἀγορά συστημάτων ARPA.

Ο παράγων «ἀσφάλεια» μπορεῖ νά υπολο-γίζεται ποσοσταίας ἐπὶ τοῦ κεφαλαίου πού ἐπενδύεται. Σὲ τελική φάση είναι δυνατόν νά ληφθοῦν ὀρθολογιστικές ἀποφάσεις πού νά ικανοποιούν ταυτόχρονα ἀντικειμενικά καὶ ὑποκειμενικά κριτήρια.

Μετά τὸ πέρας τῶν ὀμιλίων ἀκολούθησε συζήτησης καὶ παρουσίασης τῆς συσκευῆς ARPA 8500 A/CAS τῆς KRUPP ATLAS-ELEKTRONIK ἐν λειτουργίᾳ.

ΟΙ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΤΑ «ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΑ ΣΚΑΦΗ» ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΗ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΛΙΖΑΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

(Τό Αρχαιολογικό Μουσείο "Ανδρου, 1981

Τό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, 1979)

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

'Επιτίμου Προέδρου τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν)

Σέ ενα δρόμο μου, πού μέ τόν τίτλο «Ο Ναυτικός πλούτος στά έργα τῆς φιλαλητικής» δημοσιεύθηκε στά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», έτονιζα, μέ εύρυτερες άναπτύξεις και συγκεκριμένες άναφορές, δι τοι προσφορές τού ναυτιλιακού κόσμου και τών 'Ελλήνων άειναυτών δέν περιορίζονται στή λειτουργία και τήν άλματωδή πρόσδο τῆς πιό δυναμικής πλουτοφόρας πηγής τῆς έθνικής οικονομίας, ἀλλά δραματίζονται, δημιουργούν, θεμελιώνουν και ένισχυουν ίδρυμά πού υπηρετούν τήν ύγεια, τή μόρφωση και τήν κοινωνική και πολιτιστική πρόσδο τού λαού μας ή και ἀκτελούν έργα και άνυψωνουν κοινωφελή κέντρα στούν ναυτόποους, στίς μικρές έλληνικές πατρίδες πού συνδέονται μέ τήν οικογενειακή καταγωγή και παράδοση τού έλληνικού έφοπλισμού, πού οι βαθύτερες ρίζες του βρίσκονται στό αιγαιοπελαγικό πνεύμα τῆς συντροφοναυτοσύνης.

'Από τίς σελίδες τῶν "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ" στό δρόμο πού προανέφερα ύπογραμμίζα δι τονή "Ανδρο οι άειναυτές τού νησιού εύεργέτησαν ποικιλότροπα τή γενέτειρά τους. Κορυφαίος άναμεσα στούν 'Ανδριώτες θαλασσοθλητές ὁ άλησμοντος Πέτρος 'Ιω. Γουλανδρής άναπτυσσοντας σέ ύψηλά ἐπίπεδα τό ναυτεμπορικό ἀγώνα τῆς οικογενειακής κοινοπραξίας «Goulandris Bros Ltd», μέ τήν ίδρυση άντιπροσωπευτικών γραφείων στό Λονδίνο και στόν Πειραιά, δέ λησμόνησε τό γενέθλιο νησί του: πλούσιες οι προσφορές του, άνοιξε δρόμους, έφερε νερά και σκόρπισε πηγές καλοσύνης.

Αύτήν τήν πατρική παράδοση τῆς κοινωνικής εύπραγγίας συνέχισαν και συνεχίζουν τά δεια παιδά του, ἡ ἀστρική πλειάδα τῶν Υἱών Πέτρου Γουλανδρή ('Ιωάννης, Γεώργιος, Νικόλαος, Βασίλειος και Κωνσταντίνος), πού μέ τήν ίδρυση τῆς 'Εταιρίας «ORION» ἔρμησαν νικηφόροι θαλασσοθλητές στίς πλοιαροές δόλου τού κόσμου ἀλλά και ἐγίναν οι φωτισμένοι 'Ωρίωντες τῆς δημιουργίας και τής προσφοράς γιά τήν "Ανδρο και γιά τήν 'Ελλάδα, πού έφερναν μά νέα αύγη ἐπιχειρηματικής δραστηριότητος και κοινωνικής ἀγαθοεργίας.

Πρόσφατα η 'Ακαδημία 'Αθηνών σέ πανγιγική συνεδρίασή της (29-12-1981) βράβευσε δίκαια δυό ζευγάρια Γουλανδρήδων γιά τίς σημαντικές προσφορές τους: Τό Βασίλη και τήν 'Ελιζα Γουλανδρή γιά τήν μεγάλη συμβολή τους στήν πολιτιστική και πνευματική άναπτυξη τού τόπου μέ τήν ίδρυση τού Μουσείου Τέχνης τό 1979 και τού 'Αρχαιολογικού Μουσείου τό 1981. Και τό Νίκο και τήν Ντόλλη Γουλανδρή γιά τή διεθνή προβολή

τῆς 'Ελλάδος μέ τήν έκθεση τῆς περίφημης συλλογῆς Κυκλαδίτικης και έλληνικής Τέχνης στήν 'Ιαπωνία, στή Ρωσία, στήν 'Αμερική κι' ἀλλού.

Ἡ δίκαιη τιμητική διάκριση, πού ἀπένειμε η 'Ακαδημία 'Αθηνών στούς Γουλανδρήδωνς ἀπευθύνεται στά δυό ἐκλεκτά ζευγάρια, πού τιμούν μέ τίς προσφορές τους τήν οικογενειακή τους παράδοση, ἀλλά ἀποτελεῖ ἐπίσης τήν άναγνώριση δι τοι διαλεχτού έκπρόσωποι τού ναυτιλιακού κόσμου πρωτοπορούν σέ έργα έκπολιτιστικής άναπτυξης και σέ πρωτοβουλίες γιά τή διεθνή καλλιτεχνική και πνευματική προβολή τῆς 'Ελλάδος.

'Η οικογένεια Γουλανδρή δέν μάς ἐντυπωσιάζει μόνο μέ τά έπιβλητικά οκάφη τῆς, πού διασχίζουν τήν θάλασσας τήν οικουμένης. 'Η οικογένεια Γουλανδρή στολίζει τήν 'Ελλάδα και μέ καλλιτεχνικά οκάφη, πού ἀκτινοβολούν ύψηλή τέχνη, πνεύμα παιδείας και ηθος κοινωνικής ἀρετής.

'Αληθινά και χωρίς ύπερβολή τά πνευματική ιδρύματα πού άνυψωνουν μέ τίς προσφορές του δι τονής Βασίλης και τήν 'Ελιζα Γουλανδρή είναι καλλιτεχνικά οκάφη. Τό είπε, τούς δέσμους αύτού τό εύστοχο χαρακτηρισμό, ὁ πολιαγαπτός μου Βασίλης Γουλανδρής δταν μήλισ στά έγκαινια τού 'Αρχαιολογικού Μουσείου (29 Αύγουστου 1981):

«'Η γυναίκα μου κι' ἐγώ θελήσαμε νά δώσουμε στήν ιδιαιτερη πατρίδα μου, ένα μουσείο πού μέ τά εύρήματα πού θά ἐκθέτονται στής αιθουσές του φιλοδοξεῖ νά χαράξει τήν πολιτιστική 'Ιστορία τού Νησιού, ἀπό τούς ἀρχαιοτάτους ως τούς νεώτερους χρόνους. 'Ας εύχημοθύμει τό νέο αύτο καλλιτεχνικό οκάφη νά είναι καλοτάξιδο....».

Δέν θα μπορούσε νά δοθεῖ ἐπιτυχέστερος χαρακτηρισμός. 'Η έλληνική ναυτοσύνη δταν στή σύγχρονη ἐκφρασή τῆς έχει δέισις ἐκπρόσωπους — ένα Βασίλη η' μάν 'Ελιζα Γουλανδρή — ναυπηγεῖ καλλιτεχνικά οκάφη, πού ταξιδεύουν τόν ήλιο τού πνεύματος

και τής τέχνης στής στεριές τής έλληνικής πατρίδας.

Αύτά τά ιδρύματα, τά καλλιτεχνικά οκάφη, δι πως τά είπε δι τονής Βασίλης Γουλανδρής φέρουν πνευματικό πλούτο κι' ἐπαναπατρίζουν πνευματικός θησαυρούς. Τό Αρχαιολογικό Μουσείο τής 'Ανδρου, πού ἀφέρωσαν δι τονής Βασίλης και τήν 'Ελιζα Γουλανδρή στό πανάρχαιο πνεύμα και στούς σημερινούς άνθρωπους τών Κυκλαδίτικων νησιών, ἐπαναπάτρισε στή νησί του τόν 'Ερμη τής 'Ανδρου, τό περίφημο δγαλμα - ἀντίγραφο τού Πραξιτέλειου 'Ερμη, πού σμίλεψε κάποιος γλύπτης τό δεύτερο αίώνα και πού βρέθηκε στά 1832 στήν Παλαιόπολη τής 'Ανδρου, τό δγάρος δι 'Οθωνας και τό δώρησε στό 'Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο.

Αύτός δι 'Ερμης τής 'Ανδρου, λίγες μέρες πρίν ἀπό τά έγκαινια τού 'Αρχαιολογικού Μουσείου, ξαναγύρισε στήν 'Ανδριώτικη γῆ γιά νά στηθεῖ σέ περιβλεπτο βάθρο τού τοπικού Μουσείου, πού είναι υπόδειγματικό στό είδος του. 'Ένα Μουσείο πρότυπο, πού συνδυάζει τή λειτουργικότητα, μέ τίς ἀρετές και τό χαρακτήρα τής Κυκλαδίτικης ἀρχιτεκτονικής, πού είναι ἐργό ένός Φημισμένου 'Ελληνας 'Αρχιτέκτονα τού Στάμου Παπαδάκη, Καθηγητή στήν έδρα 'Αρχιτεκτονικής τού Πανεπιστημίου τής Νέας 'Υόρκης, και πού βέβαια οι προσφίλεις μου Βασίλης και 'Ελιζα Γουλανδρής άνελαβαν τήν οικονομική δαπάνη ἀπό τήν άνεγερση τού κτιρίου ώς τήν τελευταία λεπτομέρεια πού ἀπαιτεῖται γιά τή λειτουργία αύτού τού πρότυπου Μουσείου.

Τό Αρχαιολογικό Μουσείο τής 'Ανδρου συγκεντρώνει τίς πού έγκυρες άναγνωρίσεις. 'Η Πολιτεία και τήν 'Αρχαιολογική ἐπιστήμη τιμούν τήν προσφορά τού Βασίλη και τήν 'Ελιζα Γουλανδρή. 'Ο Καθηγητής τού Πανεπιστημίου τού Σίντεϋ 'Αλέξανδρος Καμπίτογλου έγραψε: «'Η ίδρυση τού 'Αρχαιολογικού Μουσείου πραγματοποιήθηκε χάρη στήν έμπνευση, τής πολύχρονες προ-

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ, 'Αρχιπλοίαρχος

ἡ έμπειρος εἰς ναυτολογήσεις

ζητεῖται διά γραφείον πληρωμάτων

εἰς ΜΑΝΙΛΑΝ, ΦΙΛΙΠΠΙΝΑΣ

Γράψατε έσωκλείοντες βιογραφικόν σημείωμα,

πρός: Κον ΓΙΑΝΚΟΝ ΝΙΚΑΝΔΡΟΥ

POST RESTANTE, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

σπάθεις και τή γενναιοδωρία τού κυρίου και τής κυρίας Βασίλη Π. Γουλανδρή. Ή "Ανδρος, τό Έλληνικό "Εθνος και διεθνής ἀρχαιολογικός κόσμος πρέπει νά τούς εύγνωμονούν γι' αὐτή τή σημαντική προσφορά".

Ο Ναυτιλιακός κόσμος, πού έχει παρακολουθήσει τήν έντυπωσιακή αειναυτική δραστηριότητα τής οίκογενειακής κοινοπραξίας Γουλανδρή, χαιρετίζει μέ αισθήματα τιμῆς και περηφάνειας τά καλλιτεχνικά σκάφη τού Βασίλη και τής Ελίζας Γουλανδρή, πού καλαρμενίζουν στήν ύπηρεσία ιδανικών παιδείας, πνευματικού φωτισμού και καλλιτεχνικής άγωγής.

Δυό χρόνια πρίν από τό Αρχαιολογικό Μουσείο, στίς 28 Ιουλίου 1979, δι Βασίλης και ή Ελίζα Γουλανδρή πρόσφεραν στήν "Ανδρος και στήν Έλλαδα ένα δλλο έπιβλητικό "Ιδρυμα, τό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, πού καθώς γράφει ο ίδρυτης του στοχεύει νά παρουσιάσει και νά καταδείξει τήν άδιασπαστή ένότητα τής καλλιτεχνικής δημιουρ-

γίας πού άναπτύχθηκε στήν "Ανδρο ἀπό τήν ἀρχαιότητα μέχρι σήμερα.

Τό «Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης» στεγάζει στίς αιθουσές του πίνακες και γλυπτά κορυφαίων Νεοελλήνων Έργατών τής τέχνης, πού δίνουν άντιπροσωπευτικά ρεύματα και χαρακτηριστικές ροπές δημιουργίας και προσανατολισμού.

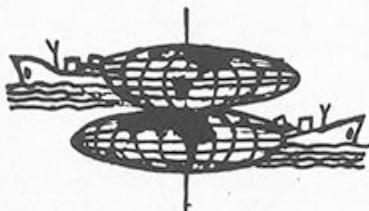
Οι πιό πολλοί πίνακες χορηγήθηκαν από τήν πλούσια συλλογή τού Βασίλη και τής Ελίζας Γουλανδρή, πού καθώς είναι γνωστό διαθέτουν λαμπρά έργα απροσμέτρητης άξιας, πού πολλές φορές τά δανείζουν γιά έκτακτες έκθεσεις σέ μεγάλα Μουσεία τής Ευρώπης και τής Αμερικής.

Μέ τό «Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης» δι Βασίλης και ή Ελίζα Γουλανδρή έπαναπάτρισαν στή γῆ τών πατέρων τους το μεγάλο "Ελληνα Γλύπτη Μιχαήλ Τόμπρο (1889 - 1974), πού γεννήθηκε στήν Αθήνα ἀπό πατέρα Ανδριώτη μαρμαρά. Τά δέκα γλυπτά τού Μιχ. Τόμπρου, πού στεγάζει τό «Μουσείο

Σύγχρονης Τέχνης» άκτινοβολούν τήν ισορροπημένη ζωντάνια και τήν άρρενωπή ἀλκή τού δημιουργού τους, ἀλλά κι ἐπιβεβαιώνουν τή στοχαστική παρατήρηση πού έχει διατυπώσει ο πολυαγαπητός μου Βασίλης Γουλανδρής ὅταν έγραψε: «Δέν είναι τυχαίο φαινόμενο πώς ή ἐμπνευσμένη δημιουργία τού Μιχάλη Τόμπρου μπορεῖ σαφαλτε νά θεωρηθεῖ, ὅτι ἀρδεύεται ἀπό τήν ίδια αισθητική παράδοση, πού δημιούργησε ή ἀρχαία αιγαίοπελαγή ιτική και κυκλαδίτικη γλυπτική...».

Θέλω άκομα νά προσθέσω ὅτι ή λειτουργία τών δύο Μουσείων, πού ίδρυσαν στήν "Ανδρο δι Βασίλης και ή Ελίζα Γουλανδρή, πρόσφεραν στό νησί έχειωσιστό ένδιαφέρον και ή αύξανόμενη κάθε χρόνο κίνηση ξεπέρασε κάθε πρόβλεψη.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ



YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: "ATASA JEDDAH"

TELEPHONES: OFFICE: 6425216 — 6422518

A.O.H.: 6673078 — 6690771

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD

Shipping Agents, Bunkers Supplies,
Salvage and Towing Operations

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

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO — GIZAN

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

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
MICHAEL TSIOUTIS
CHARALAMBOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

SEN. OFFICERS

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

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



Transhipment in high sea Pacific ocean from Soviet fish carrier M/V PROLIV SANNIKOVA

LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100,000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD. RENNIE HOUSE
57/60 ALDGATE HIGH STR.
LONDON EC3 N1 AL
TEL: 4882171/4 TELEX: 889378 TRANS G

LAS PALMAS OFFICE

LAVINIA CORPORATION C/O ITALMAR SL
6 LOUIS MOROTE LAS PALMAS
CANARY ISLANDS - SPAIN
TEL: 275220/275216
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ASHA LAS PALMAS

PIRAEUS HEAD OFFICE

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

27-29 NOTARA STR. PIRAEUS-GREECE
TEL: 4129529/4129680/4174004/4173008
TELEX: 211650/213876 LASK GR.
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS

WE SERVE OUR CLIENTS
IN THE TRANSPORT
OF REEFER CARGOES
THROUGHOUT THE WORLD

* 32 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 20/3/1982

British Shipbuilders Technology cuts costs

Rising oil prices have pushed up ship operating costs and have stimulated the need for fuel efficient vessels capable of producing profits at lower freight rates.

Today's problems demand modern solutions – advanced technology is the key.

British Shipbuilders research and development facilities are respected throughout the world. These resources have been applied to developing a new generation of economic vessels.

Extensive use of computers has enabled British Shipbuilders to produce optimised designs, exploring

hydrodynamic and propulsive options to produce the most efficient match between hull and engine.

Fuel consumption is but one area that has been investigated in depth in the search for economy. Every aspect of the ship has been examined with a critical eye – coatings, materials and construction methods – to produce better ships.

New technology is assisting British Shipbuilders to move forward into a new age of economic ships designed to meet the demands of owners and markets alike.

Advanced technology cuts costs.

London. British Shipbuilders, 197 Knightsbridge,
London SW7 1RB. Tel: 01-581 1393. Telex: 8814702 BSBLDR G
Piraeus. Alassia Building, 13, 2nd Merarchias Street.
Piraeus, Greece. TT38 Tel: 4115446. Telex: 3051 APBS GR
Hong Kong. 903 Wing On Centre, Connaught Road,
Central Hong Kong. Tel: 5-436265/7. Telex: 63384 BSBHK HX

BS **British
Shipbuilders**

The new BS B42/45
Economy Bulk Carrier





ΑΙΓΑΙΝΟΣ

Νέος λιμήν

Η Διεθνής Τράπεζα έχοργησε σημαντικό δάνειο ύψους 132 εκατομ. δολαρίων πρός την Αίγυπτο για την κατασκευή νέου λιμένος δυτικών της Αλεξανδρείας στήν περιοχή Έλ Ντικχέλα, με άντικειμενικό σκοπό την μείωση της συμφόρησης ή όποια παρατηρείται στόν λιμενα της Αλεξανδρείας, από όπου διακινούνται σήμερα περίπου 25 εκατομ. τόννοι έτησίως έναντι μάς δυναμικότητας που δεν υπερβαίνει τους 18 εκατομ. τόννους.

Η περιοχή Έλ Ντικχέλα προσφέρει μεγαλύτερο βύθισμα της Αλεξανδρείας και εύρισκεται πλησίον της περιοχής δου θά κατασκευασθεί χαλυβουργείο με έτησια παραγωγή 7 εκατομ. τόννων χάλυβος πρός εξαγωγή.

Βάσει του κατασκευαστικού προγράμματος ο νέος λιμήν προβλέπεται νά έχει δυναμικότητα 40 εκατομ. τόννων έτησίως, έγκαταστάσεις για την διακίνηση 180.000 κοντένερς και θά τεθεί σε λειτουργία περί τα τέλη του 1984.

ΓΑΛΛΙΑ

Οι Γάλλοι διά την Ναυτιλίαν

Μέτην δημοσίευση του νέου Νόμου πής κυβερνήσεως Μιττεράν καθορίζονται οι έπιδοπτσίες τίς όποιες παρέχει ή σοσιαλιστική κυβέρνηση πρός τους Γάλλους έφοπλιστές για την άγορά ή ναυπήγηση πλοίων, οι όποιες είχαν έγκριθεί από τό περασμένον Δεκέμβριο.

Για τίς ναυπήγησεις σκαφών, έξαιρουμενών μόνον τών μεγάλων δεξαμενοπλοίων και τών ποταμοπλοίων, ή γαλλική κυβέρνησης έπιδοτεί την διαφορά του έπιτοκου πέραν του 8% έτησίως και γιά χρονική περίοδο 8.5 έτών, το 80% της άξιας του ναυπηγούμενου πλοίου.

Έπισης οι έφοπλισται πού παραγγέλουν πλοία στα γαλλικά ναυπηγεία, λαμβάνουν καθαρή έπιχοργήση ίσια με το 7.5% της άξιας του ναυπηγούμενου πλοίου, με μόνη ύποχρέωση έντος ένος έτους από την παραλαβή του νά προσθούν σε ληστή αύξηση του μετοχικού κεφαλίου της πλοιοκτητρίας έταιρίας του πλοίου αυτού.

Είναι αύτονότο δι την ιστού πού ούσιαστική πριμοδότηση άντανακλά πέραν από τό ένδιαφέρον της κυβερνήσεως γιά την άνανέωση του γαλλικού έμπορικου στόλου και την προσπάθεια τονώσεως της έγχωριας ναυπηγής βιομηχανίας ή όποια άποτελεί άναπόσπαστο τμήμα μάς ύγιούς ναυτικής βιομηχανίας.

Οσον αφορά τίς άγορές μεταχειρισμένων πλοίων ή βοήθεια της κυβερνήσεως είναι έπισης πολύ ούσιαστική, καθώς γιά έκάστη άγο-

τό πλοϊο αύτό είναι τό πρώην φινλανδικό «Φινλανδία», ναυπηγήσεως του 1968, πού ύπεστη σοβαρή διασκευή μέτοπος 130 έκατομ. κορωνών. Σήμερα μπορεί νά μεταφέρει 510 έπιβάτες μέταναρχήσεις από τό Χόνγκ - Κόνγκ και προσεγγίσεις στήν Ιαπωνία, Κίνα, Σιγκαπούρη, Ινδονησία και Φλλίπινες. Τό πλήρωμά του φθάνει τά 220 πρόσωπα, και είναι κυρίως Νορβηγοί και Δανοί ναυτικοί.

Ο στόλος

Στό τέλος Απριλίου δα Δανικός έμπορικος στόλος περιελάμβανε 670 πλοϊα συνολικής μεταφορικής ικανότητος 7.800.000 τον. d.w. Μεταξύ αύτών είναι 99 δεξαμενόπλοια 5 έκατομ. τόννων, 47 πλοϊα κοντέινερς, 34 πλοϊα γραμμής και 40 έπιβατηγά. Ο μέσος δρος ήλικιας του Δανικού στόλου είναι 6.9 έπη μέτα παγκόσμιο μέσο δρος 10.6 έπη.

Τό σύνολο τών καθαρών εισπράξεων σε έβονο συνάλλαγμα του Δανικού στόλου άνηλθε τό 1981 σε 6.400.000.000 κορώνες μέτανολο άκαθαρίστων ναυτιλιακών εισπράξεων 17.500.000.000 κορώνες. Σέ σχέση μέτο τό 1980 σημειώθηκε αύξηση κατά 35%.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Συνεχίζονται οι έπιχοργήσεις

Η κυβέρνηση τής Βόννης άπεφάσισε τήν συνέχιση τών έπιχοργήσεων πρός τά δυτικο-γερμανικά ναυτηγεία μέχρι τού 1995.

Γιά τό έπόμενο οίκονομικό έπος ένεγρά φη στόν γερμανικό κρατικό προϋπολογισμό ποσό ύψους 652 εκατομ. μάρκων γιά την κάλυψη τών έπιχοργήσεων αύτών.

Πολεμικά σκάφη γιά τήν Αργεντινή

Άνακοίνωση του δυτικο-γερμανικού ναυπηγείου «Blohm and Voss» άναφέρει δι τη οίτεσερις φρεγάτες πού κατασκευάζονται γιά λογαριασμό τής Αργεντινής και τών όποιων ή παραγγελία είχε άνατεθεί πρό της συρράξεως τών νήσων Φάλκλαντ θά παραδοθούν βάσει τής άρχικης συμφωνίας από τά τέλη του προσεχούς Νοεμβρίου και κατά τήν διάκρεια του 1983, καθόσον η κυβέρνηση τής Αργεντινής συνέχισε καθόλο αύτό τό διάστημα τίς πληρωμές της βάσει τών δρων του σχετικού συμβολαίου.

ΔΑΝΙΑ

Τά κρουαζιερόπλοια

Ο γνωστός έφοπλιστικός οίκος τής Κοπεγχάγης Λόριτζεν δρχίσει τήν έκτέλεση του προγράμματος κρουαζιερών «Απων Ανατολής». Τό υπερωκεάνιο «Pearl of Scandinavia» άπλευτες έκ Σιγκαπούρης και έφθασε τήν 1 Ιουνίου στό Χόνγκ - Κόνγκ γιά νά έγκαινιάσει σειρά έβδομαδιαίων κρουαζιερών.

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

νήσεων Ρήγκαν, ή όποια διατηρεί τίς έπιχορηγήσεις πρός τούς Αμερικανούς πλοιοκτήτας γιά τήν κατασκευή ή άγορά σκαφών στό έξωτερικό.

Έποιης ή μέχρι σήμερα ποσοστιαία συμμετοχή έκ 49% ένων συμφερόντων ύπό τήν άμερικανική σημαία αύξανεται σε ποσοστό 75% με τήν προϋπόθεση δι ή διαχείριση τού πλοίου θά βρίσκεται ύπό άμερικανικό έλεγχο ένω διακόπτεται ή χρέωση ειδικού φόρου στά έπισκευαζόμενα στό έξωτερικό άμερικανικά πλοία.

Τέλος, στήν προσπάθεια τής κυβερνήσεως νά βελτιωθεί ή θέση τής άμερικανικής ναυτιλίας θά παύσουν διάφορες γραφειοκρατικές καθυστερήσεις στήν καθημερινή διαδικασία τής ναυτιλιακής έργασίας ένω θά έπανεξετασθούν σέ βάθος οι ζητούμενες τροποποιήσεις τών ύψισταμένων έπιχορηγήσεων γιά τήν κατασκευή άμερικανικών σκαφών στά έγχώρια ναυπηγεία.

ΟΙ άποψεις τών Πλοιοκτητών

Κατά τήν άποψη τού προέδρου τής Άμερικανικής έταιρας «Sealand Industries» ή ναυτική βιομηχανία τών «Ηνωμένων Πολιτειών χρειάζεται σοβαρές επενδύσεις, τής τάξεως τών 8 δισεκατομμυρίων δολαρίων, γιά νά είναι συναγωνιστής στής διεθνείς άγορές και νά έχει τήν δυνατότητα μεταφορικής καλύψεως τού 40% τού έμποριου τής χώρας.

Άλλη άμερικανική ναυτιλιακή έταιρια, ή «Lykes Bros» μετά τήν «V.S Lines» έχεταί προσφορές γιά τήν άναθεση παραγγελίας ναυπηγήσεως τεσσάρων σκαφών μεταφορικής φορτίων χύδην και έμπορευματοκιβώτιων, έπενδυση πού θά άνελθει γύρω στά 300 έκατομ δολάρια.

Τά ναυπηγεία

Κατά τή διάρκεια τού 1981 τά ιδιωτικά Άμερικανικά ναυπηγεία έλαβαν παραγγελίες γιά 9 μόνο πλοία συνολικού τονάζ 154.000 τον. γκρός (έναντι 7 πλοίων τού 1980 και 21 πλοίων τού 1979). Έξ αλλου κατά το 1981 παρεδόθησαν 22 πλοία 346.960 τον. γκρός. Στίς άρχες τού 1982 τό καρνέ τών παραγγελιών περιελάμβανε 35 πλοία 730.300 τον. γκρός.

Οι παραγγελίες πλωτών έξεδρών γεωτρύσεως έφθασαν τίς 26 μονάδες, από τίς οποίες οι 20 αύτούψούμενες, και οι άλλες ποντιζόμενες ή ημιβυθιζόμενες, ένω 31 παρεδόθησαν μέσα στό έτος (1981). Στίς άρχες τού 1982 ήσαν ύπό κατασκευή 66 πλωτές έξεδρες.

Έξ αλλου οι παραγγελίες πολεμικών πλοίων στά ιδιωτικά ναυπηγεία έφθασαν τά 28 σκάφη από τά άποια 6 φρεγάτες, 5 καταδιωτικά, 3 υποβρύχια, 2 καταδρομικά και διάφορα δλλα. Τά παραδοθέντα πολεμικά τό 1981 έφθασαν τά 26, τά δέ στό τέλος τού έτους τελούντα ύπό ναυπηγηση άνερχονται σε 95 μονάδες 573.332 τ. έκτοπισματος.

Μέ τά δεδομένα αύτά οι άρμοδιοι ναυπηγικοί κύκλοι κυμαίνονται μεταξύ αισιοδοξίες και άπαισιοδοξίες. Γιατί μολονότι ή αύξηση τής ναυπηγήσεως πολεμικών σκαφών θεωρείται βέβαιη, ο ρυθμός παραγγελίας έμπορικών πλοίων είναι μάλλον άποθαρρυτικός.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Πρωτοποριακή τεχνολογία

Τό iαπωνικό μικτό σκάφος «Kinokaws

Maru» 179.618 τον. d.w. πού ναυπηγήθηκε από τή «Σουμιτόμο» είναι τό πρώτο στόν κόσμο σκάφος έφοδιασμένο μέ μηχανή ή δοπία έλεγχεται αύτομάτως από τή φωνή τού Πλοιάρχου.

Η μηχανή Σούλτζερ, κατασκευής τής «Σουμιτόμο», είναι τού νέου τύπου χαμηλής καταναλώσεως και κατά τούς Ιάπωνες θά έπιφερε οικονομία καυσίμων τής τάξεως τού 40% άνα τόννο μεταφερομένου φορτίου. Οι προφορικές έντολές τού πλοιάρχου μετατρέπονται σέ σήματα τά άποια μεταδίδονται στήν μηχανή τού σκάφους χωρίς τήν άναγκη χρηματοποιήσεως τηλεγράφου και τήν μεσολάβηση μηχανικού ύπηρεσίας στό μηχανοστάσιο.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Έναντι τών ναυπηγείων

Κυβερνητικοί άξιωματούχοι τής Μαδρίτης άνεκοινωσαν τήν άπόφαση τής ισπανικής κυβερνήσεως νά έπανεξετάσει τήν άπόδοση τής λειτουργίας τών μεγάλων ναυπηγικών μονάδων τής χώρας, βάσεις καθαρώς οικονομικών κριτηρίων και νά προχωρήσει στήν άπόλυτη τού πλεονάζοντος έργατοικού δυναμικού ή άκομη και στό κλείσιμο τών μονάδων έκείνων πού παρουσιάζουν μεγάλες ζημιές.

Ειδικότερα, τά σχέδια τής κυβερνήσεως θά έπερεάσουν τά ναυπηγικά συγκροτήματα «Αστιλέρος Έσπανόλες» και «Αστάνο» τού Έλ Φερρόλ, όπου πληροφορίες άναφέρουν δι ή πραγματοποιηθεί μείωση τού έργατοικού προσωπικού κατά 18%, μέ ταυτόχρονη προσπάθεια αύξησεως τής έτησιας παραγωγής τών ναυπηγείων αύτών κατά 29% έντός τών έπομένων δύο έτών.

ΙΤΑΛΙΑ

Η ύπόθεση Λάουρο

Διυσχέρειες και έρωτηματικά προξένησε δι η πρόσφατη παραίτηση τού κ. Αλχαντέρφ, στής προσπάθειες διασώσεως τού ναυτιλιακού γκρούπ τής «Λάουρο Λάΐνς». Ο κ. Αλχαντέρφ δρίστηκε πρό τριμήνου ή από τήν ιταλική κυβέρνηση έπιτροπος στήν έταιρια και ίπεύθυνος γιά τήν κατάστρωση σχεδίου άναχρηματοδοτήσεως τής έταιριας μέ τήν έγγυση τού κράτους και έκποιήσεως τών μή αποδοτικών ένεργητικών τής στοιχείων.

Πληροφορίες άναφέρουν δι ή παραίτηση δέν έγινε άποδεκτή και ή ιταλική κυβέρνηση διπεύει και χορήγησε ποσό 6 δισεκ. λιρετών γιά τήν τακτοποίηση άμεσων ταμειακών άναγκων τής «Λάουρο Λάΐνς».

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο

Όνεος Πρόεδρος τού Ναυτικού Έπιμελητηρίου, μέ τήν λήξη τών έχθροπραξιών στά νησιά Φάλκλαντ, έτοιμάζεται νά δώσει τήν μάχη μέ τήν βρετανική κυβέρνηση, γιά τήν προστασία τού έμπορικου στόλου, μέ άντικειμενικό σκοπό τήν έπανοδο τής άπαλλαγής κατά 40% τού φόρου γιά έπενδυσεις σέ νέα σκάφη.

Παρά τήν μείωση, ο βρετανικός στόλος παραμένει ένας από τούς μεγαλύτερους τού κόσμου, συμβάλλοντας μέ 1,5 δισεκά-



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

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16
 24 HOUR SERVICE
 COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

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

τομ. δολάρια περίπου ξένου συναλλάγματος τόν χρόνο στό ισοζύγιο πληρωμών τής χώρας.

'Αναμικτήρας νερού και πετρελαίου

Η ιρλανδική ναυτιλιακή έταιρια «Τζώρτζ Μπέλ» δοκίμασε έπι 12 μήνες μέ επιτυχία την χρηματοποίηση αναμικτήρος νερού και πετρελαίου στήν μηχανή τού κοντεΐνερό πλοίου «Μπέλ Ρηλάιαν» και έπειτα έξοικονόμηση καυσίμου κατά 3-4% γεγονός που ώθησε τήν έταιρια στήν παραγγελία οκτώ συσκευών-αναμικτήρων «Εμάλσα» γιά νά έφοδιάσει τά ύπολοιπα πλοία της.

Η συσκευή «Εμάλσα», έχει άκομη χρησιμοποιηθεί άπό τό τμήμα μηχανικών θαλάσσης τού Πανεπιστημίου τού Νιούκασλ, στήν Βορειοανατολική Αγγλία, γιά τήν προώθηση έρευνών πάνω στήν τεχνολογία τής χρήσης άραιομένων καύσιμων. Κάτω άπό τίς έργα-στηριακές συνθήκες ή έξοικονόμηση καύσιμων έφθασε τά 5% - 7% μέ τή χρήση τού συστήματος αύτού. Τό Βρετανικό Τμήμα Βιομηχανίας γιά νά βοηθήσει τήν προώθηση τών έρευνών διάθεσε 139.000 λίρες, ώστε τό πανεπιστήμιο νά δοκιμάσει συστήματα αναμικτήρων πάνω σέ πλοια. Στά συστήματα αύτά τό πετρέλαιο και τό νερό συνδυάζονται σέ πολύ μικρά σταγονίδια διάμετρου περίπου τεσσάρων μικρών. Τό πετρέλαιο καθώς βρίσκεται στό ζέν μέρος τού σταγονίδιου και καίγεται μετατρέπει τό νερό σέ άτμο και προκαλεί έκατομμύρια «μικροεκρήξεις» μέ τίς όποιες δημιουργούνται άκομη μικρότερα σταγονίδια. Έπειδή δέ ή ανάμιξη μέσα στήν αναμικτήρα γίνεται σέ στεγανό χώρο τό νερό δέν δρεχται σέ έπαφη μέ τόν άρεα και άποφεύγεται ή δημιουργία σκουριάς μέσα στή μηχανή.

ΜΠΑΧΑΜΕΣ

Αύξηση τού Νηολογίου

Σέ πρόσφατη επίσκεψή τους στό Λονοίνο, έκπρόσωποι τού Γραφείου Ναυτιλιακών Υποθέσεων τών νήσων Μπαχάμες δήλωσαν διά πολλές άπό τίς γνωστές εύρωπαϊκές

ναυτιλιακές έταιριες δείχνουν ένδιαφέρον γιά νηολόγηση νέων πλοίων στής Μπαχάμες πού κατά τήν διάρκεια τών δυόμιση τελευταίων έτών παρουσίασε αύξηση κατά 550.000 τον. γκρός.

Οι ίδιοι έκπρόσωποι άνεφερον διά έντος τού 1982 οι Μπαχάμες θά προσπογράφουν τήν ΜΑΡΠΟΛ '73 και τό Πρωτόκολλο κατά τής Ρυπάνσεως τού 1978.

NΟΡΒΗΓΙΑ

Ό έμπορικός στόλος

Μολονότι διά άριθμός τών ύπο νορβηγική σημαία σκαφών δέν δλαξε, τό συνολικό τονάλιο τού νορβηγικού στόλου μειώθηκε κατά 160.000 τόνων τόνων τόνων 'Απρίλιο, πού οφείλεται στήν πώληση μεγάλων δεξαμενοπλοίων. «Ένα πετρελαιοφόρο τών 230.000 τ. d.w. πουλήθηκε γιά διάλυση στή Φορμόζα και 15 δλα πλοία πουλήθηκαν σέ ένοντας ένω 13 πλοία παραδόθηκαν ή άγοράστηκαν. Υπολογίζεται διά ή μείωση αύπη τού έθνικου στόλου θά συνεχίσθει μέχρι τό τέλος τού έτους δεδομένου διά προβλέπεται ή έκποιηση μεγάλων πετρελαιοφόρων είτε γιά έκμετάλλευση είτε γιά διάλυση.

Ό Νηογνώμων

Κατά τήν έπειτσα δικθεση του, διά «Νόρσεκ Βέριταρ», περιλαμβάνει 3.948 πλοία 45.100.000 τ.γκρός άνηκοντα σέ 90 διαφορετικές χώρες. Από αύτά τά 693 είναι δεξαμενοπλοία 23.000.000 τ. γκρός δηλαδή ποσοστό 51%, έναντι ποσοστού 25% τών μπάλκερς 10% τών λοιπών φορτηγών και 4% τών λοιπών πλοίων.

Από πλευράς έθνικότητος τά έγγεγραμμένα στόν Νορβηγικό νηογνώμονα πλοία είναι: 18,6% νορβηγικά, 8,4% λιβεριανά, 4,3% Ελληνικά, 2,4% παναμαϊκά, 1,4% σουηδικά. Τά λοιπά άνηκουν σέ διάφορες άλλες χώρες μέ προβάδισμα Αγγλίας, Ινδίας, Φινλανδίας, Σιγκαπούρης και Δανίας.

Στό τέλος τού 1981 διά Νορβηγικός Νηογνώμων άπασχολούσε 2.542 πρόσωπα και τό κεφάλαιο του άνήρχετο σέ 1.156.300.000 κορώνων.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Νέες παραγγελίες

Ο Δυτικο-γερμανικός δημιος τής «Χάπαγκ Λλόύδι άνεκοίνωσε διά άνεθεσε παραγγελία στά ναυπηγεία «Σαμσούγκ» τής Νοτίου Κορέας γιά τήν ναυπήγηση δύο κοντεΐνερο-πλοίων συνολικής άξιας 80 έκατομ. δολλαρίων.

Τά σκάφη, χωρητικότητας 34.000 τον. d.w. θά παραδοθούν περί τά μέσα τού 1984.

Κατασκευή πλωτής έξεδρας

Στά ναυπηγεία τής «Χιουντάι» άνετέθη διά πού τήν κρατική έταιρια πετρελαίων τής Ινδίας ή κατασκευή πλωτής έξεδρας άντλησε-ως πετρελαίου ή όποια πρόκειται νά χρησιμοποιηθεί στόν λιμένα τής Βομβάρης.

Η έξεδρα, δυναμικότητος άντλησεως 320.000 βαρελίων ήμερησίως, θά κοστίσει 250 έκατομ. δολάρια και θά παραδοθεί στούς Ινδούς στό τέλος τού 1983.

Πρόκειται γιά τήν πρώτη παραγγελία κατασκευής έξοπλισμού γιά τήν Βιομηχανία «offshore» πού άνατιθεται σέ κορεατικό ναυπηγείο, ένδεικτη τής προσπαθείας τών Κορεατών νά έπιβληθούν, διά τής μεθόδου τών χαμηλών τιμών, σέ δλους τούς τομείς τής διεθνούς ναυπηγικής βιομηχανίας.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Γιά τήν έπέκταση τών λιμένων

Η Διεθνής Τράπεζα ένέκρινε δάνειο πρός τόν Παναμά ύψους 25 έκατομ. δολαρίων γιά πού περιτέρω έπέκταση τών λιμενικών έκαταστάσεων πού βρίσκονται στήν είσοδο τού διαύλου στόν Ατλαντικό Ωκεανό, κατόπιν τής άποφάσεως τής παναμαϊκής κυβερνήσεως νά δαπανήσει περί τά 50 έκατομ. δολάρια γιά τήν βελτίωση τών λιμένων τής

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)



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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,
METRO MANILA, PHILIPPINES
Telephones: 977051/4 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564
Telexes: ITT 742018 GRECO PM, RCA 7227321 EGE PH,
EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN
Cables: ELGRECO, MANILA

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ιδρύθη ύπό τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καὶ
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τούς όποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 14.500.000.000. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (Δε-
κατέσσαρα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Άνήκει καὶ διοικεῖται ἀπό "Ελληνας ἐφοπλιστάς".
- Εκπροσωπεῖ τό 'Ελληνικόν Δημόσιον διά τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν
τῶν ύπο 'Ελληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καὶ τάς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Ε-
φοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω 'Οργανισμόν διά τήν ἐξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων τῶν ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092

TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

NAYTILIAKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Η άναδόμηση δέν περιέλαβε τό YEN

'Από την τροπολογία που κατατέθηκε στή Βουλή τό βράδυ της Τρίτης γιά την άναδιάρθρωση τού ύπουργικού Συμβουλίου προκύπτει ότι τό ύπουργεο Ναυτιλίας παραμένει και πάλι «έκτος τού νυμφώνος». Και αύτό διποδεικνύει για μάτι άκομη φορά ότι δχι μόνον ο τόπος άλλα και οι έκαστοτε κυβερνήσεις δέν άντιλήθησαν ποτέ τή σημασία τής Ναυτιλίας γιά την γενικότερη προκοπή τής χώρας. Δυστυχώς.

Αύξανονται σταθερά οι παροπλισμοί πλοίων

Σέ ενα δεκαπενθήμερο διάριμμός τών παροπλισμένων πλοίων αύξηθηκε κατά 18 και αύτό άποτελει μία άδιαφευστή άπόδειξη ότι οι ήμερες πού περνά η Ναυτιλία μας γίνονται συνεχώς δυσακολότερες. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία τού ύπουργειού Ναυτιλίας (έντός παρενθέσεως άναφέρεται διάριμμός τών παροπλισμένων πλοίων μέ διάληκη σημαία), τά παροπλισμένα πλοία από 377 (295) στίς 14 'Ιουνίου, αύξηθηκαν σε 385 (303) στίς 16.6, σε 388 (306) στίς 21.6, σε 389 (307) στίς 23.6 και σε 395 (314) στίς 28 'Ιουνίου. 'Από τά στοιχεία αύτά προκύπτει ότι αύξανεται σταθερά διάριμμός τών παροπλισμένων πλοίων μέ διάληκη σημαία. 'Επίσης προκύπτει ότι στό χρονικό διάστημα από 14.6 - 28.6 τά παροπλισμένα πλοία αύξηθηκαν κατά 9 στό άγκυροβόλιο τής 'Ελευσίνας, κατά 2 τής Χαλκίδας, κατά 1 τών 'Αντικύρων, κατά 9 τού Γαλαξειδίου, κατά 3 τού 'Αστακού και κατά 1 τής Μήλου, ένω, άντιθετως, μειώθηκαν κατά 1 στό άγκυροβόλιο τής Ιθάκης και κατά 2 τού 'Αργοστολίου. 'Από τά παροπλισμένα στίς 28 'Ιουνίου πλοία τά 128 συνολικής χωρητικότητας 8.375.720 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια και τά 267 συνολικής χωρητικότητας 2.316.396 τον. γκρός φορτηγά έπιρού φορτίου διαφόρων τύπων ένω τά 314 παροπλισμένα πλοία μέ διάληκη σημαία άντιπροσωπεύουν συνολική χωρητικότητα 7.344.503 τον. γκρός.

Τά παροπλισμένα κατά άγκυροβόλιο είχαν ώς έξης στίς 28.6 (έντός παρενθέσεως διάριμμός άντιπροσωπεύει τά δεξαμενόπλοια και ό δευτέρος τά φορτηγά έπιρού φορτίου):

- 'Ελευσίνας 202 (78 - 124).
- Χαλκίδας 51 (6 - 45).
- 'Αλιβερίου 17 (17 - 0).
- 'Αντικύρων 6 (6 - 0).
- 'Ιτέας 19 (19 - 0).
- Γαλαξειδίου 26 (3 - 23).
- Λευκάδας 19 (0 - 19).
- Ιθάκης 3 (0 - 3)

- 'Αστακού 21 (0 - 21)
- 'Αργοστολίου 9 (0 - 9)
- 'Ηγουμενίτσας 6 (0 - 6)
- Μήλου 3 (0 - 3)
- Στυλίδας 13 (5 - 8)

Δέν έχουν χρησιμοποιηθεί άκομη τά άγκυροβόλια Νέας Περάμου Καβάλας δημού έχουν καθορισθεί 18 θέσεις παροπλισμού, Πτελεού Βόλου με 15 θέσεις και τής εύρυτερης περιοχής τού λιμένος Θεσσαλονίκης με 12 θέσεις.

'Υπό τήν Κυανόλευκο

Στό 'Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αίτησεις διά τήν έγγραφή στό 'Ελληνικό Νηολόγιο βάσει τού άρθρου 13 τών κάτωθι σκαφών:

- 1) «ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ», φορτηγό ναυπηγούμενο, 15.359 τον. γκρός, άνηκον στήν έταιρια «Tarsprings Shipping Company» ('Αθανάσιος Χαραλαμπίδης).
- 2) «ΜΑΡΟΥΛΑ», φορτηγό ναυπηγούμενο, 32.247 τον. γκρός, άνηκον στήν έταιρια «Maritime Corporation» (κ. Κ.Ξυλάς).
- 3) «ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ», ναυπηγούμενο φορτηγό, 32.247 τον. γκρός, άνηκον στήν έταιρια «Sotiras Maritime Corp.» (κ. Κ.Ξυλάς).
- 4) «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» μπάλκ κάρριερ (πρώτη γαλλικό «Clymenia») 10.691 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, άνηκον στήν έταιρια «Thetis Shipping Corporation» (κ. Γ.Μ. Φουστάνος).

Μετονομασίες

Τό φορτηγό «Τζών Π.» 4.716 τον. γκρός, τού 1968, μετονομάσθηκε «'Αγιος Λουκᾶς» και ύψωσε τήν παναμαϊκή σημαία.

— Μετονομάσθηκε «Ντάλια Α.» τό φορτηγό «Εντερπράϊς» 9.132 τον. γκρός, τού 1957.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Μαργαρίτα» 15.404 τον. γκρός, τού 1966, μετονομάσθηκε «Μαργαρίτα Ι.».

— Σέ «'Αλκμήνη Α.» μετονομάσθηκε τό φορτηγό «Στέλλα» 8.898 τον. γκρός, τού 1957.

Μετωνομάσθηκε «'Ιόνιαν Πρίνσεψ» και ύψωσε σημαία Παναμά τό έλληνικό φορτηγό «Εύγενία Μ.» 8.999 τον. γκρός τού 1961.

— Τό φορτηγό «Κάπταιν Δημοσθένης» 19.019 τον. γκρός μετωνομάσθηκε «Σαντάν» ύψωσας τήν λιθεριανή σημαία.

— Σέ «'Αρίων» μετωνομάσθηκε τό έλληνικό φορτηγό «Τόλμη» 4.979 τον. γκρός τού 1971 και ύψωσε τήν σημαία τής Μάλτας.

— «Ψύφαση τήν κυανόλευκο άφού μετωνομάσθηκε σε «Φάλκον» τό ύπο κυπριακή σημαία φορτηγό «Νόρδερν Αϊς» 4.100 τον. γκρός τού 1960.

— Τό φορτηγό «Ζαρατούστρας» τών Αδελφών Γουλανδρή 10.965 τον. γκρός, τού 1961 έπωλήθη, μετονομασθέν «Μάρεβελ Μαίρη» και ύψωσε σημαία Παναμά.

— Μετωνομάσθηκε «'Ηγκλ Πράιντ» τό κυπριακό φορτηγό «Χούντα Πέρλη» 3.020 τον. γκρός τού 1967. Παρέμεινε ύπο κυπριακή σημαία.

Τά συμβεβλημένα

Τόν Μάιο ύπεγράφησαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν άσφαλιση τών πληρωμάτων τών κατώτερων πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας με δένες σημαίες!

— «Πάχη», κυπριακό, 925 τον. γκρός, από 1.12.81, έκπρόσωπος κ. Έλευθ. Ζενεμπίσης.

— «Σή Γκάλλη», ύπο σημαία Μάλτας, 9.042 τον. γκρός, από 15.1.82, έκπρόσωπος κ. Δημ. Μπαρμπούτης.

— «Κάρρεντ Βέντσουρ», παναμαϊκό 1.477 τον., γκρός, από 3.10.81, έκπρόσωπος κ. Νικ. Τραγάκης.

— «Νούνακ», κυπριακό, 300 τον. γκρός, από 16.2.82 έκπρόσωπος κ. Νικ. Ψάλτης.

— «Άμβρακικός», ύπο σημαία Ονδούρας, 1.493 τον. γκρός, από 27.1.82, έκπρόσωπος κ. Παν. Γεωργοσόπουλος.

— «Καρίμπιαν Τρέιντερ», παναμαϊκό, 2.786 τον. γκρός, από 27.1.82, έκπρόσωπος κ. Νικ. Νικολιάδης.

— «Νάνο Κ.», κυπριακό, 1.599 τον. γκρός, από 25.1.82, έκπρόσωπος κ. Έμμ. Πιτσιλαδής.

Οι διαλύσεις

Τό λιθεριανό δεξαμενόπλοιο «Χρυσή» 41.066 τον. γκρός, τού 1966, έπωλήθη σε διαλυτές τού Ταϊβάν στά δολ. 110 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος.

Άγοραπωλησίες

— Τό φορτηγό «Emerald» 15.022 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1968 έπωλήθη σε «Ελληνες Σναντι 2,5 έκατομ. δολλαρίων.

— «Ελληνες άγόρασαν τό δηζελοκίνητο πετρελαιοφόρο «Takagisan Maru» 139.137 τον. d.w., κατασκευής τού 1973, έναντι 4,5 έκατομ. δολλαρίων περίπου.

— «Ελληνες τής Νέας Υόρκης άγόρασαν τό υπερδεξαμενόπλοιο «Everett F. Wells» 263.382 τον. d.w. με ζημίας στόν δέξια έναν-

SUPERINTENDENT ENGINEER

UNIVERSITY DEGREE, IS LOOKING FOR A PART TIME COOPERATION, WIDE EXPERIENCE ABROAD AND PIRAEUS, FULLY CONVERSANT WITH ALL ASPECTS OF REPAIRS, SURVEYS BOTH HULL AND MACHINERY, HULL AND MACHINERY CLAIMS, AND MONITORING THE PERFORMANCE OF THE VESSELS.

Please Call: NAFTIKA CHRONIKA for Ref: J.G.

Παράδοση δεύτερου πρόντακτ σε σοβιετική έταιρία



Παραδόθηκε τίς τελευταίες ήμέρες σε σοβιετική έταιρία τό δεύτερο άπό μιά σειρά πέντε σκαφών μεταφορᾶς παραγώγων άργου πετρελαίου, τά όποια έχουν χρονοναυλωθεί γιά μιά μεγάλη περίοδο έτών στούς Σοβιετικούς και παραδίδονται ΒΑΡΕ μόλις τελειώνει η ναυπήγηση έκαστου στά Έλληνική Ναυπηγεία του Σκαραμαγκά. Τά τεχνικά χαρακτηρι-

στικά τού σκάφους πού όπως και τό προηγούμενο ύψωσε τήν ρωσική σημαία και έπανδρώθηκε μέσος Σοβιετικούς ναυτικούς είναι: Μήκος: 162,00 μ., Πλάτος: 26,00 μ., Βύθισμα: 14,45 μ., Ταχύτητα: 15,5 κόμβοι, χωρητικότητα 29.900 τον. d.w., Τύπος μηχανής Burmeister and Wain 6L67GFCA.

τί 2,9 έκατομ. δολλαρίων.

Η έταιρία KOSTAMARE άγόρασε τό μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Πάϊόνηρ» από τόν οίκο Πάο τού Χόγκ Κόγκ. Τό σκάφος τό δόπιο θά παραλήφθει τόν Σεπτέμβριο είναι χωρητικότητας 11.169 τον. γκρός (19.503 d.w.t.) ναυπηγήσεως τού 1973, φέρει δέ μηχανή Β & Β και είναι έφοδιασμένο μέτεσσερα κρένια τών 22 τον. έκαστον..

«Έλληνες άγόρασαν τό VLCC "Beaugency" 239.604 t. d.w. ναυπηγήσεως 1973 από τήν γαλλικήν B.P. στην χαμηλή τιμή τών 3,75 έκατομ. δολλαρίων, ή όποια συμπεριλαμβάνει τά έκ 5.000 τόννων μπάνκερς πού εύρισκονται έντος τού πλοίου.

— Αγοράσθηκε γύρω στά 1,8 έκατομ. δολλάρια τό δεζελοκίνητο γαλλικό μπάλκ κάρριερ «Clymenia» 10.691 τον. γκρός, 16.393 τον. d.w., τού 1968.

— Αντί συνολικού ποσού 15,8 έκατομ. δολλαρίων άγοράσθηκαν από «Έλληνες τής Νέας Υόρκης, όπως εύρισκονται παροπλισμένα τά δηζελοκίνητα λιβεριανά μικρά σκάφη «Lake Barryessa» 52.402 τον. γκρός, 103.332 ton. d.w. τού 1972 και «Lake Shasta» 52.699 τον. γκρός, 103.230 τον. d.w. τού 1973.

— Τό δηζελοκίνητο ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Mickawa Maru» 28.528 τον. γκρός, 43.796 τον. d.w. τού 1967, άγοράσθηκε γύρω στό ένα έκατομ. δολλάρια.

— Σέ συμφέροντα τού Ταϊβάν έπωλήθη τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Pήγκαλ Σέιμπερ» 14.500 τον. γκρός, 26.639 τον. d.w. τού 1961. Τιμή δολ. 1.050.000.

— Αγοράσθηκε από «Έλληνες τού Λονδίνου ύπό τήν προϋπόθεση έπιθεωρήσεως τό άτμοκίνητο γερμανικό δεξαμενόπλοιο «Washington Enterprises» 121.554 τον. γκρός, 244.694 τον. d.w., τού 1975. Τιμή δολ. 4,7 έκατομμύρια.

— Τό άτμοκίνητο άγγλικό δεξαμενόπλοιο «Texaco Rotterdam» 14.949 τον. γκρός, 25.067 τον. d.w. τού 1968, άγοράσθηκε αντί 1,1 έκατομ. δολλαρίων.

— Αγοράσθηκε έπίσης τό δηζελοκίνητον λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Mediterranean Sun» 69.308 τον. γκρός, 138.373 τον. d.w. τού 1974. Τιμή γύρω στά 7,2 έκατομ. δολλάρια.

— Γύρω στά 4,5 έκατομ. δολλάρια άγοράσθηκε τό δηζελοκίνητο λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Asia Rose» 15.789 τον. γκρός, 30.644 τον. d.w. τού 1971.

— Άγοράσθηκε και παρελήφθη τό δηζελοκίνητο φινλανδικό μπάλκ κάρριερ «Arkadia» 13.393 τον. γκρός, 21.075 τον. d.w., τού 1959. Μετονομάσθηκε σέ «Διογένης». Υψωσε τήν κυανόλευκο.

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ ΣΤΗΝ ΕΣΤΙΑ;

Άνεγράφη ή πληροφορία και δέν διεψεύσθη ότι διευθυντής τής Έστιας Ναυτικών κ. Χρονόπουλος έμπόδισε όρκωτούς λογιστές νά διενεργήσουν διαχειριστικό έλεγχο, κατόπιν ύπουργικής έντολής, ένω είναι αύτονότο ότι ό ύπουργός Ναυτιλίας, σάν έποπευσσα διοικητική άρχη, έχει τό δικαίωμα νά διατάξει έκτακτο διαχειριστικό έλεγχο. Και τόν ένω λόγω έλεγχο δχι μόνον θά πρέπει νά τόν δέχονται οι πάσης μορφής άρμοδιοι άλλα και νά τόν έπιδιώκουν. Γι' αύτό θεωρούμε λανθασμένη τήν ένέργεια τού διευθυντού τής Έστιας Ναυτικών νά διώξει τούς όρκωτούς λογιστές, έκτος και διν ή Έστια ήθελε νά μήν διεξαχθεί ο έλεγχος γιά λόγους πού αύτή και μόνον γνωρίζει.

ΤΗ Ναυτική Έβδομάδα

Άπο 4-11 'Ιουλίου θά έορτασθει σε όλοκληρη τή χώρα ή Ναυτική Έβδομάδα μέσειρά έκδηλωσεων πού απόβλεπουν κυρίως στήν προβολή τού Πολεμικού παρά τού Εμπορικού Ναυτικού.

Ο Φθαλμόν αντί οφθαλμού

Οι Ισραηλινοί λιμενεργάτες άνεκοινωσαν ότι δέν θά φορτώνουν ή θά έκφορτώνουν έλληνικά πλοία τά όποια καταπλέουν σε ισραηλινούς λιμένες μετά τό μπούκοτάζ τών Έλληνων λιμενεργατών κατά τών ισραηλινών πλοίων σε ένδειξη συμπαραστάσεως πρός τούς Παλαιστινίους.

ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΛΑΓΟΣ

Άπεργία άσριστου διαρκείας δρχισαν στής 23 'Ιουνίου οι λιμενεργάτες στό Λάγος τής Νιγηρίας. Βασικό αίτημα ή χορήγησης αύξησεως έκ 15% στούς μισθούς τους και ή καθιέρωση ειδικού έπιδόματος γιά τά Χριστούγεννα.

ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΒΕΥΓΑΖΗΣ

Έργατικές διαφορές τών φορτοεκφορτωτών στό λιμάνι Χαλδία τής Δυτικής Βευγάζης δημιούργησε προβλήματα προσεγγίσεως φορτηγών σκαφών από τίς 18 'Ιουνίου.

Κρατεῖται άκομη τό «Γιουροτράνσπορτ»

Τό έλληνικό φορτηγό «Γιουροτράνσπορτ» τό όποιο είχε κρατηθεί στής 7 Μαΐου σε βορειοκορεατικό λιμάνι γιά άξιώσεις τών Βορειοκορεατών σέ άλλο πλοίο τής ίδιας διαχειρίστριας έταιρίας έξακολουθεί άκομη νά κρατεῖται έκει.

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

Ζητεῖται άμεση αύξηση τῶν ρυμουλκικῶν δικαιωμάτων

Αύξηση τῶν ρυμουλκικῶν δικαιωμάτων κατά 75% ζητεῖ ἡ "Ενωση Πλοιοκτητῶν Ρυμουλκῶν καὶ Ναυαγοσωστικῶν προκειμένου νά έπιζησει ὁ κλάδος, δεδομένου ὅτι τά ύφιστά μένα δικαιώματα καθορίσθηκαν ὅταν τό δολλάριο εἶχε 35 δραχμές.

Σέ συνέντευξη τύπου τήν περασμένη ἐβδομάδα πού ἔδωσε τό προεδρείο τῆς Ἐνώσεως ἀναφέρθηκαν διεξοδικά οἱ ἐνέργειες πού ἔχουν γίνει μέχρι τώρα γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων πού ἀντιμετώπιζει ὁ κλάδος καὶ ὑπεγραμμίσθη ὅτι ἐκτός ἀπό τά πολύ χαμηλά ρυμουλκικά δικαιώματα, προβλήματα δημιουργοῦν καὶ οἱ ἐκτός πάσης πραγματικότητας, ὥστας χαρακτηρίζονται, ὅροι τῶν Κανονισμῶν Λιμένων (τοῦ Πειραιῶς καὶ τῶν ἀλλών λιμένων τῆς χώρας).

"Τά ρυμουλκικά δικαιώματα ἀναφέρθηκε ἀπό τὸν κ. Ἀλέξ. Ν. Βερνίκο, εἰχαν ρυθμίσθει μὲ τιμὴ δολλαρίου 35 δρ., ἐνώ σήμερα εἶναι 72 δρ., περίπου. Μέ τὸ δολλάριο συνδέονται τά καύσιμα, λιπαντικά, ἀνταλλακτικά μηχανῶν κλπ.

Τά ἀναπόφευκτα «παζαρέματα» τῶν πελατῶν μας, τά ἔξοδα συγκεντρώσεως τῶν ἀποδεικτῶν χρησιμοποιήσεως τῶν ρυμουλκῶν, πού εἶναι ἀπαραίτητα γιά νά πληρώνονται τά ρυμουλκικά δικαιώματα καὶ ἀλλες ἐπιβαρύνσεις, στήν ούσια, μέ τά ρυμουλκικά δικαιώματα πού ισχύουν, φαλκιδεύονται κατά 50% περίπου".

Γιά νά υπάρξει ἔξυγίανση τῶν ἐπαγγελματικῶν ρυμουλκῶν, κατέληξε ὁ κ. Βερνίκος πρέπει:

— Οἱ τιμές μονάδος, κάθε ύπηρεσίας νά αὔξηθοῦν κατά 75%.

— Τό EXTRA δώρον ἐορτῶν, Ν. "Ετους, Χριστουγέννων, Πάσχα, Δδειες, πρέπει νά διπλασιασθεῖ σέ διάρκεια καὶ συντελεστή, ὑπέρ τά πολύ τίς ρυθμίσεις τοῦ ύπουργείου Εργασίας.

— Τά ρυμουλκικά δικαιώματα πρέπει νά συνδεθοῦν μέ βάση τό δολλάριο καὶ ἔαν καθυστερεῖται ἡ πληρωμή τοὺς πέραν τῶν 15 ἢ 20 ἡμερῶν, νά προσαυξάνονται ἀνά 15θήμερο κατά 1% γιά νά καλύπτονται οἱ ύψηλοι τόκοι τῶν Τραπεζικῶν πιστώσεων".

Κατά τή διάρκεια τῆς συνέντευξης τύπου ἀνακοινώθηκε καὶ ἡ πρόσφατη συμφωνία μεταξύ ιδιοκτητῶν καὶ ἐργαζομένων στά ρυμουλκά, ἡ ὁποία μεταξύ ὀλλῶν προβλέπει:

α) Αὔξηση τῶν σημερινῶν βασικῶν μισθῶν κατά 14% ἀπό 1.7.1983

β) Καθιέρωση τιμαριθμικῆς ἀναπροσαρμογῆς (A.T.A.) ἀπό 1.9.82, ὑπολογιζομένης ἐπί τοῦ βασικοῦ μισθοῦ τῆς 1.7.82. Ἡ A.T.A. τῆς 1.1.83 θά ύπολογισθεῖ ἐπί τοῦ βασικοῦ μισθοῦ τῆς 1.7.82 προσαυξημένου κατά τό ποσό τῆς A.T.A. τῆς 1.9.1982 κοκ.

γ) Ὑπολογισμό τοῦ ἡμερομισθίου, ὑπερωρίας, ἐπιδόματος πολυετίας ἐπί τοῦ ἔκαστοτε ισχύοντος μισθοῦ, ὥστας δρίζει ἡ παράγραφος B'

δ) Αὔξηση τῆς ἔξτρα ἀμοιβῆς Σαββάτου τῶν 12 ὥρων σέ 17,25 ὥρες.

Παρθενικό ταξίδι κέμικαλ τάνκερ



Μετά τήν ἐκτέλεση τῶν δοκιμῶν καὶ τήν παράδοσή του ἀπό τά ναυπηγεία τῆς «Ἄποστολος Μαΐου» τῆς Ριγιέκας, κατέπλευσε πρό ἡμερῶν στήν Ἐλευσίνα, πραγματοποιώντας τό παρθενικό του ταξίδι, τό κέμικαλ τάνκερ «Ἀράμπιαν Τρέιντερ», τό ὅποιο εἶναι τό δεύτερο ἐκ τής σειρᾶς τῶν ἐννέα ἀδελφῶν σκαφών πού ναυπηγοῦνται στά γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία γιά λογαριασμό τῆς ἑταίριας «Ἄποστολος Μαΐου». Τό «Ἀράμπιαν Τρέιντερ», 39.000 τ. w. κατέπλευσε στά διūλιστήρια τῆς «Πετρίλα» ὅπου ἐφόρτωσε φορτίο κτηροζήνης προοριζόμενο γιά τήν Τζέντα. Μέ τήν εύκαιρια τοῦ κατάπλου τοῦ σκάφους τό ἐπισκέφθησαν ὁ ἐκ τῶν πλοιοκτητῶν κ. «Ἀρης» Ἐμμανουήλ, συνοδευόμενος ἀπό τόν πατέρα του κ. Νικ.

«Ἐμμανουήλ, τόν διευθυντή τῆς «Ἄποστολος Μαΐου» στόν Πειραιά κ. Γιάννη Χατζή καὶ ὄλλα στελέχη τῆς ἑταίριας. Τό «Ἀράμπιαν Τρέιντερ», ὥστας καὶ τό «Ἀπόστολος Τσάλλεντζερ», τό πρώτο σκάφος τῆς σειρᾶς πού ἔχει παραληφθεῖ ἀπό καιρό καὶ ταξιδεύει, εἶναι ἐφοδιασμένο μέ τά πλέον σύγχρονα συστήματα ναυσιπλοίας καὶ ἀσφαλείας καθώς καὶ χειρισμού φορτίων δεδομένου ὅτι σέ 19 δεξαμενές μπορεῖ νά μεταφέρει ισάριθμα διαφορετικά είδη φορτίων. Ή σειρά τῶν ἐννέα κέμικαλ τάνκερς τῆς «Ἄποστολος Μαΐου» θά ὀλοκληρωθεῖ τήν διοίξη τοῦ 1984, ὅπότε ἀπό τά γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία θά παραδοθεῖ τό τελευταίο σκάφος. Στή φωτογραφία τό «Ἀράμπιαν Τρέιντερ» κατά τίς δοκιμές του.

G. M. LINES BEST EXPERTS IN MALTA

FOR REGISTRATION OF COMPANIES AND SHIPS
AND THEREAFTER, ALL YEAR ATTENDANCE.

YOUR CONTACT: MR. J.G. MAISTRE

146-1, ST. LUCIA STREET
VALETTA — MALTA
TEL: 26.043/607785
TLX: 467 OR 725 ECOCRD MW.

Η Ε.Ε.Ε. ΒΡΑΒΕΥΣΕ ΑΡΙΣΤΟΥΧΟΥΣ



Σέ ειδική έκδηλωση που πραγματοποιήθηκε στις 23 Ιουνίου στά γραφεία της Ένωσεως Ελλήνων Εφοπλιστών στόν Πειραιά, βραβεύθηκαν όκτω άποφοιτοι διαφόρων Κέντρων Επαγγελματικής Καταρτίσεως που πρώτευσαν στη διάρκεια του άκαδημαϊκού έτους 1981-1982. Οι βραβευθέντες μέχρι παραγγελίας και ειδικό δώρο είναι οι: Άλεξης Στυλιανός, Ιωάννης Ζαγοραίος, Παναγιώτης Παπουτσής, Μανούσος Κουλιάκης, Ιωάννης Μαρκάκης, Χρήστος Μαύρος, Άλεξανδρος Ποταμίανος, και Νικόλαος Μούτσας.

Στούς βραβευθέντες μίλησε έκ μέρους της Ε.Ε.Ε. ο κ. Γεώργιος Λαναράς τονίζοντας τήν σημασία τής ναυτικής έκπαιδεύσεως γιά τήν άσφαλτει τήν ναυπιλοίας, τήν προστασία τών θαλασσών από τή ρύπανση και τή βελτίωση τής ποιότητας ζωής και έργασίας στό πλοιο. Στή φωτογραφία στιγμιότυπο από τήν τελετή τής βραβεύσεως.

Η Αθήνιαν Τάνκερς

Στόν νορβηγικό οίκο «Maritime Protection» A/S άνετέθη ύπό τής έλληνικής ναυτιλιακής έταιρίας «Αθήνιαν Τάνκερς» ή προμήθεια τών συστημάτων IGS που θά τοποθετηθούν στά τρία ναυπηγούμενα στή Χερσόνα σκάφη μεταφοράς παραγώγων τού πετρελαίου, έναντι κόστους γιά κάθε σύστημα που φθάνει τά 500.000 δολάρια.

Η κρίση στήν «Ένωση Πλοιάρχων

Συνεχίζεται ή κρίση που έξεσπασε στήν «Ένωση Πλοιάρχων μετά τήν παραίτηση τού κ. Έλευθ. Καπνίση ύπό τήν προεδρία. Στής 17 Ιουνίου, στή διάρκεια μιάς κυριολεκτικά μαραθωνίου συνεδρίασεως, τό Δ.Σ. τής ΠΕΠΕΝ έξελεξε νέο πρόεδρο τόν κ. Ιωάννη Φαρρά. Κατά τή συνεδρίαση, δύως άναφέρεται σε σχετική άνακοινώση, υπέβαλαν τίς παραίτησεις τους λόγω εύθυξιας ή Α' άντιπροσέδρος και προσωρινώς προεδρεύων κ. Γ. Δούκας, ή Β' άντιπροσέδρος κ. Ιωάνν. Μαζαράκης και ή Β' γενικός γραμματέας κ. Θ. Μανωλάκος. Οι παραίτησεις αύτές έγιναν αποδεκτές ύπό τήν πλειοψηφία τού Δ.Σ. και γιά

τήν άναπλήρωση τών κενών θέσεων έξελεγησαν Α' άντιπροσέδρος ό κ. Μ. Ζενεφύλλης και ή Β' άντιπροσέδρος ό κ. Δημ. Καστέλλης. Στήν άνακοινώση άναφέρεται ότι οι κ.κ. Δούκας και Μαζαράκης δέν υπέβαλαν αίτησεις έπανεκλογής του σε όποιοδήποτε άξιωμα. Έπισης στήν άνακοινώση άναφέρεται ότι μετά τήν έκλογη άντιπροσέδρων όπωχρησαν ύπό τή συνεδρίαση ή Α' γενικός γραμματέας κ. Nik. Αναγνωστόπουλος και ή τημίας κ. Παν. Δρακουλάκος, οι όποιοι έθεωρήθησαν έκπτωτοι ύπό τό Δ.Σ. τό όποιο προχώρησε στήν άντικατάστασή τους με τήν έκλογη τού κ. Παν. Καγιάφα σάν Α' γενικού γραμματέως, τήν έπανεκλογή τού κ. Θωμά Μανωλάκου σάν Β' γενικού γραμματέως και τήν έκλογη τού κ. Μαν. Λαμπρινού σάν ταμία. Οι κ.κ. Αναγνωστόπουλος και Δρακουλάκος, θεωρούνται μή νόμιμη τήν άντικατάστασή τους, δέν είχαν παραδώσει τά καθήκοντά τους μέχρι τήν Τρίτη και δύως έκτιματά ή δλη κατάσταση στήν «Ένωση Πλοιάρχων θά ξεκαθαρίσει με νέες άρχαιρεσίες, γιά τίς όποιες δλλωστε κάνει λόγο σε σχετική άνακοινώση και τό νέο προεδρείο. Πάντως έκει-

νο πού συνιστάται ύπό δλους είναι ή διατήρηση τής ένότητος στήν «Ένωση Πλοιάρχων με όποιαδήποτε θυσία.

Νέος τεχνικός διευθυντής στά Ναυπηγεία Χαλκίδος

Καθήκοντα Τεχνικού Διευθυντού στά Ναυπηγεία Χαλκίδος άνελαβε ό κ. Εύαγγελος Φ. Γεωργιάδης, μέχρι τώρα Διευθυντής 'Επισκευών τών Ναυπηγείων 'Ελευσίνας.

Ο κ. Γεωργιάδης γεννήθηκε τό 1940 στήν Αθήνα. Είναι διπλωματούχος Μηχανολόγος Ναυπηγός Μηχανικός τού Τεχνικού Πανεπιστημίου 'Αννοβέρου τής Δ. Γερμανίας και μέλος τού Τ.Ε.Ε. 'Επι έπιταστιά έργασθηκε στά Ναυπηγεία 'Ελευσίνας ώς Μηχανικός Παραγωγής, Προϊστάμενος 'Ελευσίνας ώς Μηχανικός Παραγωγής, Προϊστάμενος Συνεργείων και Τομεάρχης Νέων Κατασκευών. 'Επισής έπι τριετία ώς Αρχημηχανικός (Α. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ & ΣΙΑ) και ύπό τό 1979 έως σήμερα ώς Διευθυντής 'Επισκευών τών Ναυπηγείων 'Ελευσίνας.

Έκπαιδευτικό ταξίδι δοκίμων μέ πλοιο τής «Ελληνικής»

Ο Γενικός Διευθυντής τής Α.Ε. 'Ατμοπλοϊκών Γραμμών «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ» κ. Γρηγόρης Καλλιμανόπουλος, άνταποκρινόμενος σε σχετικό αίτημα τού 'Αρχηγού τού Λιμενικού Σώματος 'Αντιναύαρχου Δ. 'Ορφανού και έπιθυμον νά συνεχίσει τήν άποτελεσματική συμβολή του στήν άρτιότερη ναυτική, τεχνική και έγκυκλοπαιδική έκπαιδευση τών νέων στελεχών τού Λιμενικού Σώματος, άπεφάσισε δημοσίως και έφεσης ή «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» διαθέσει τόν στόλο της γιά τήν έκτελεση τού έτησίου θερινού έκπαιδευτικού πλού τών δοκίμων σημαιοφόρων Λιμενικών.

Η εύγενική αύτή προσφορά τού κ. Γρηγόρη Καλλιμανόπουλου άποτελει τή συνέχεια μιάς παράδοσης πού έγκαινίασε ύπό δείμνηστος πατέρας του ίδρυτης τής «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ», Περικλής Καλλιμανόπουλος πρίν άρκετά χρόνια και πού διετήρησε ύπό τό διαθήση τής Έταιρίας.

Γιά τόν φετενό έκπαιδευτικό πλού, στόν δύποιο ή πάρουν μέρος 29 δόκιμοι και 4 άξιωματικοί καθηγηταί - έπιτηρηταί θά διατεθούν τά άδελφά τύπου RO/RO HELLENIC EXPLORER και HELLENIC VALOR. Τά πλοία τού τύπου αύτού είναι νεότευκτα και ύπερσαύγχρονα, έξοπλισμένα μέ τελευταίου τύπου ναυτιλιακά και λοιπά βοηθήματα γιά τήν έκπαιδευση τών δοκίμων, διαθέτουν δέ άνετες ένδιαιτησιες, πλυντήρια και δλες τίς λοιπές έυκολιες οι δοπιές θά ξεσαφαλίσουν τήν άνετη διαβίωση τών δοκίμων.

Ο 'Έκπαιδευτικός πλούς θά διαρκείσει περισσότερο ύπό δύο μήνες. Κατά τήν διάρκεια του τά πλοία θά προσεγγίσουν στούς άκλούθους λιμένες, AQABA, HEDDAH, SHARJAH, DAMMAM, KUWAIT, HOUSTON N. ORLEANS, CHARLESTON, PROTEUS.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD:

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

BALTIMORE, PHILADELPHIA, N. YORK, VALENCIA. Η έπιβίβαση και άποβίβαση θα γίνεται στον Πειραιά.

Τά τέσσερα ύπό μετασκευήν κοντεΐνερόπλοια τής «Ελληνικής»

Στις 26 Ιουνίου σε ειδική τελετή στο Παλέρμο παρουσιάστηκε το «Ελλένικ Φαίηθ», 21.250 τον. d.w. το πρώτο από τα τέσσερα κοντεΐνερόπλοια τής «Ελληνικής» που μετασκευάζονται στα ιταλικά ναυπηγεία της «Cantieri Navali Riuniti».

Η έργασία της μετασκευής του σκάφους διήρκεσε 65 ήμερες και ή μεταφορική ικανότης του πλοίου αύξησηκε σε 1.200 TEU's διά προσθήκης, ένων διετρήθη η ταχύτης του σκάφους στούς 19 κόμβους.

Το «Ελλένικ Φαίηθ» θα ένταχθει από τον προσεχή Αύγουστο στην γραμμή Αμερικ. Κόλπου/Ανατολ. Μεσογείου, Ερυθρας Θαλάσσης, Αραβικού Κόλπου και Ινδίας ένων τα υπόλοιπα τρία σκάφη θα παραδοθούν μέχρι τον πρώτου τριμήνου του 1983.

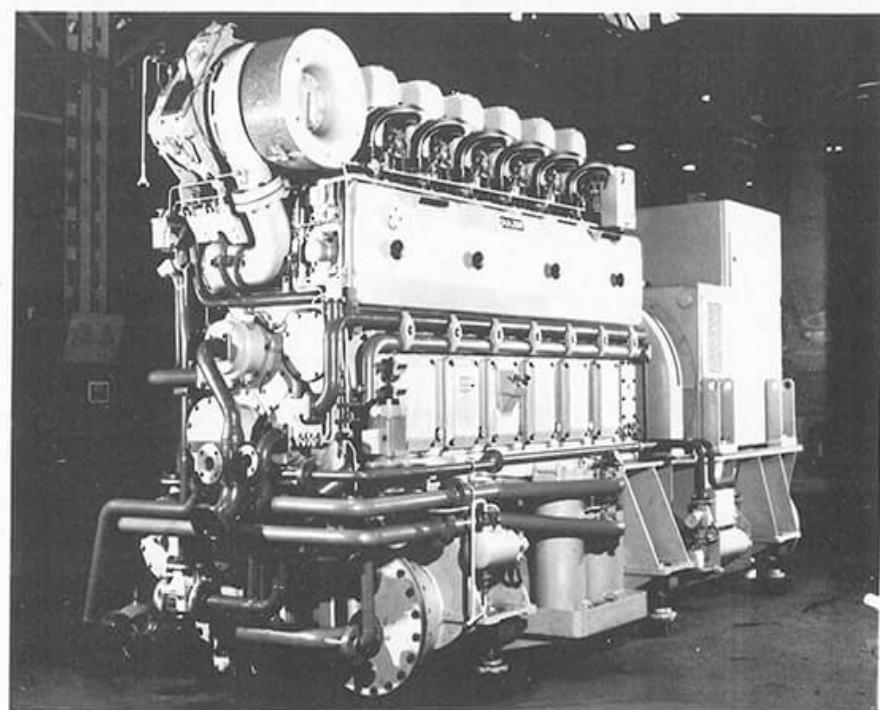
Κατά την τελετή ο κ. Γρηγόριος Καλλιανόπουλος τόνισε ότι κατά την τελευταία διετία ή «Ελληνική» τετραπλαίσιας σχεδόν την δύναμή της σε έμπορευματοκιβώτια, παρέλαβε τά δύο νεοναυπήγητα σκάφη «Ελλένικ Ντόουν» και «Ελλένικ Αϊλαντ», άγρασε το κοντεΐνερόπλοιο «Ελλένικ Πέρλ» ένων τον Αύγουστο άναμένεται και η παράδοση του τρίτου σκάφους «Ελλένικ Κέπη» από τα ναυπηγεία της Σιγκαπούρης.

Η τοπική αύτοδιοίκηση μετέχει στήν ANTEΣΙ

Ο Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ανώνυμου Ναυτιλιακής Έταιριας Σάμου — Ικαρίας (ANTEΣΙ Α.Ε.) και τά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου σε συνένευξη τύπου έζητησαν τούς στόχους και τις μελλοντικές προοπτικές της Έταιριας μετά την πρόσφατη άναληψη κυβερνητικής πρωτοβουλίας για την έπιλυση τών σοβαρών οικονομικών δυσχερειών που άντιμετώπισε ή έν λόγω έταιρια.

Η Έταιρια αυτή είναι έταιρια λαϊκής βάσεως με 2.500 μετόχους, κατοίκους του Νομού Σάμου. Επίσης το 1/3 του μετοχικού της κεφαλαίου άνήκει στον οργανισμό Τοπικής Αυτοδιοίκησης Νομού Σάμου.

Στήν φωτογραφία διακρίνονται έξι άριστρων πρός τα δεξιά: ο κ. Κώστας Σοφούλης, υποδιοικητής EKTE, μέλος του Δ.Σ. της ANTEΣΙ, ο κ. Εμμ. Νιότης, γενικός διευθυντής, ο κ. Χρ. Στάθης, Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της ANTEΣΙ, ο κ. Κων. Πυργιώτης, διευθύνων σύμβουλος και ο κ. Κυρ. Παπαγεωργίου οικονομικός διευθυντής της έταιριας.



Οι ηλεκτρομηχανές Σουλτζερ της σειράς 6 ATL 25 οι οποίες καταναλίσκουν τον ίδιο τύπο βαρέος πετρελαίου με τις κύριες μηχανές της νέας σειράς 6 RLA 66 τών οποίων η κατασκευή προχωρεί για την τοποθέτηση των σε πέντε μπάλκ κάρριερ τών 25.000 τον. d.w.

Tό HMC

Ζωηρό ένδιαφέρον προκάλεσε τό περίπτερο του Hellenic Marine Consortium στά «Ποσειδώνια» διότι έδωσε την εύκαιρια νά γνωστοποιηθεί εύρυτερα ή ωραία αύτή συλλογική προσπλευμα μιάς ομάδας έφοπλιστών πού διαχειρίζεται περισσότερα από 150 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2,5 έκατομ. τόννων d.w. Τό κατατοπιστικότατο άλλα και ωραιότατο φυλλάδιο πού διενέμετο σε όλους τους έπισκεπτες περιείχε πληροφορίες για την συγκρότηση και για διάλεξ τις δραστηριότητες πού άναπτύσσει τό HMC για την προαγωγή τών συμφερόντων τών μελών του και γενικότερα της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Τά έπασφάλιστρα γιά κινδύνους πολέμου στίς έμπολεμες περιοχές

Ένω πλέον για τόν Νότιο Ατλαντικό δέν ύπάρχει έπασφάλιστρο, τά πλοία πού κινούνται πρός τόν Λίβανο καλούνται νά καλύψουν κάθε ταξίδι βάσει ποσοστιαίς έπιβαρύνσεως κυματονόμενης γιά κάθε περίπτωση.

Γιά τά πλοία πού κατευθύνονται πρός «Kharg Island» ισχύει έπασφάλιστρο γιά κινδύνους πολέμου έκ 0,75%

Σέρ ο Πρόεδρος των Ναυτασφαλιτών Λλόδης

Στόν Πρόεδρο τών Βρετανών Ναυτασφαλιτών τών Λλόδης κ. Πήτερ Γκρήν άπενεμηθή από τήν Βασιλισσα τής Αγγλίας ό τίτλος τού Σέρ, σε ένδειξη τιμῆς γιά τήν δραστηριότητά του ώς μέλους τών Βρετανών Αντεράιτερς από τό 1947.

Στά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά

Η γνωστή βρετανική έταιρια κατασκευής προπελλών «Stone Manganese» έπεκτείνει τίς έγκαταστάσεις της έπισκευής προπελλών οι οποίες λειτουργούν έντος τών «Ελληνικών Ναυπηγείων» στόν Σκαραμαγκά.

Έπιστης γιά τήν πληρέστερη έμπιητηση τών πελατών τοποθετήθηκε από τήν SMM ώς ύπευθυνος τεχνικός σύμβουλος ό βρετανός κ. Ναχλίκ ό όποιος κατά τήν τελευταία δεκαετία έχει διευθύνει συνεργεία έπισκευών προπελλών SMM σε διάφορα σημεία τού κόσμου.

Η Τεχνική Έπιτροπή τού ABS

Η έτησια σύσκεψη τών μελών τής Τεχνικής Έπιτροπής τού Αμερικανικού Νηογνώμονα πραγματοποιήθηκε στόν Πειραιά στής 9

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

SHIPBROKERS

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

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

RETHYMNI & KULUKUNDIS LTD.

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

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

'Ιουνίου ύπό τήν προεδρία τού Προέδρου και Γεν. Διευθυντού τού ABS κ. Γ. Τζόνστον.

"Ελαβαν μέρος οι κ.κ. Λ. Μινέτ, Χ. "Αρμστρογκ και Χρ. Σαρηγιαννίδης και έπιθεωρηταί τού νηογγώμονα πού άνηκούν στό τεχνικό έπιτελείο τού γραφείου τού Πειραιώς. Στήν Τεχνική έπιτροπή μετέχουν 36 μέλη πού καλύπτουν τόσο τήν ναυτιλιακή πλευρά δυο και τίς διάφορες τεχνολογικές και έπιστημονικές έξελίξεις στή χώρα μας.

Η 'Ελληνική' Επιτροπή τού Νορβηγικού Νηογγώμονος

'Ανεκοινώθησαν τά μέλη τής 'Ελληνικής Επιτροπής τού Det Norske Veritas τήν οποία άποτελούν οι κ.κ. Κ. Μ. Λεμός, Πρόεδρος, Α.Μ. Καραγέωργης, 'Αντιπρόεδρος και Ε.Γ. 'Εμπειρίκος, Α.Δ. 'Εμμανουήλ, Π.Γ. Γουλανδρής, Α. Χαλκούσης, Κ. Κομνηνός, Α. Οίκονομάκης, Σ.Ι. Κουλουκούντης, Γ.Λ. Λιβανός, Φ.Π. Λυκιαρδόπουλος, Μ. Μεθενίτης, Ι. Παπανικολάου, Χρ. Πιτέλλος, Α.Δ. Σπύρου, Γ.Π. Τσεμπελής και Θ. Βεντάμης, μέλη.

Η δωρεά τού κ. Παναγόπουλου

'Ο κ. Ευγένιος Παναγόπουλος έδωρθε και τό τρίτο περιπολικό στό Πολεμικό μας Ναυτικό. "Όπως είναι γνωστό, τά δύο άπό τά σκάφη αυτά κατασκευάσθηκαν στά 'Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά ύπό τήν τεχνική έπιβλεψη τού άδελφού του κ. Χρ. Παναγόπουλου. 'Άξια έκαστου σκάφος 1.000.0000 δολλάρια.

Μέ τήν εύκαιρια τής παραδόσεως και τού τρίτου περιπολικού πού έγινε στή διάρκεια ειδικής τελετής στίς έγκαταστάσεις τού Πο-

λεμικού Ναυτικού στόν Σκαραμαγκά, ή έφημερίδα «Τό Βήμα» τών 'Αθηνών παρουσίασε τή σταδιοδρομία τού δωρητού.

Στή Σαντορίνη

"Αρχισε ή λειτουργία τών Τελεφερίκ στήν Σαντορίνη, έργο πού άποτελεί δωρεά τού 'Ιδρυματος «Λούλας και Εύαγγελου Νομικού» και έχει κατασκευασθεί από Αύστριακούς βάσει διεθνών προδιαγραφών.

Τό τελεφερίκ έχει μεταφορική ικανότητα 700 άτομων τήν ώρα έναντι εισιτηρίου πού κοστίζει 160 δρχ. γιά τούς ξένους έπισκεπτες και 80 δρχ. γιά τούς κατοίκους τού νησιού. 'Από τίς εισπράξεις ποσοστό 20% λαμβάνουν οι άλλοτε ημιονηγοί τού νησιού και τά υπόλοιπα περιέρχονται στά δυοδα τών κοινοτήτων πού δχουν άναλάβει και τήν έποπτεια λειτουργίας τών τελεφερίκ.

Οι ιδιοκτήτες λαντζών

Οι ιδιοκτήτες λαντζών ύποστηρίζουν ότι δέν είναι άλληθή τά περι μή έξυπηρετήσεως τών πλοίων και περι ύπερβολικών χρεώσεων γιά τίς ύπηρεσίες πού παρέχουν. Οι ιδιοκτήτες λαντζών ύποστηρίζουν ότι ή έργασία έχει περιορισθεί σημαντικά μέ απότελεσμα νά έργαζονται μόνον οι μιασς άπό τίς λαντζές πού ύπάρχουν στήν περιοχή τού μείζονος λιμένος και έδηλωσαν ότι άντιτίθενται στή χορήγηση νέων άδειών πού έχει έξαγγειλει ό.κ. Γιώτας. Οι έξυπηρετούμενοι άπό τίς λαντζές, τών οποίων τά παράπονα έξεφρασαν οι στήλες αύτές, έχουν τόν λόγο.

Τό Ιωνικό Κέντρο Χίου

'Αρχιζει στίς 11 Ιουλίου ό τρίτος κύκλος

έλληνικών σπουδών στή Χίο μέ ένα πρόγραμμα μαθημάτων ειδικού φιλοσοφικού και φιλολογικού ένδιαφέροντος πού άφορούν τόν άρχαίο και σύγχρονο έλληνικο πολιτισμό.

Τά σεμινάρια, γιά κάθε κλάδο, είναι διαρκείας δύο έβδομάδων και γίνονται καθημερινά έκτος Σαββάτου και Κυριακής, χωρίζονται δέ σε τέσσερις περιόδους πού θά διαρκέσουν ώς τίς 14 Σεπτεμβρίου.

Οι Κύκλοι Σπουδών τού 'Ιωνικού Κέντρου προσφέρονται σέ διαμα κάθε ηλικίας και έθνικότητας. Οι αιτήσεις έγγραφης έχεταν ται με κριτήρια τήν δυνατότητα τών αιτούντων νά παρακολουθήσουν τούς Κύκλους Σπουδών και τήν έφεσή τους γιά πνευματική έργασία και προσωπική άναπτυξη.

Τό 'Ιωνικό Κέντρο στεγάζεται σέ ένα μεγάλο άρχοντικό, νεοκλασσικού ρυθμού σπίτι. Τά μαθήματα πραγματοποιούνται μέσα στήν πόλη τής Χίου, στή Χώρα, σέ έγκατα, στάσεις στή διάθεση τού 'Ιωνικού Κέντρου, καθώς και έξω άπό τή Χώρα, σέ χώρους ιστορικού και πολιτιστικού ένδιαφέροντος.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΑΕΥΤΕΡΗ ΜΑΡΜΑΤΣΟΥΡΗ «ΠΕΡΙΠΛΑΝΗΣΗ»

Κυκλοφόρησε μέ τόν τίτλο «Περιπλάνηση» ή τρίτη συλλογή ποιημάτων τού πλοιάρχου Ε.Ν. Λευτέρη Μαρματσούρη, πού μέ τίς δύο προηγούμενες, τά «Ταξίδια» και τής «Συμπληγάδες» είχε δώσει άπτα δείγματα τής καλλιτεχνικής του εύαισθησίας.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES

President

"MEDOV"

Directors:

GEORGE F. POULIDES

LUIGI SCAFFARDI

GIUSEPPE GALASTRO

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

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

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361/268532 — Telex: 270046/271460/213836 — Cables: MEDOV

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS



Θαλάσσια άτυχήματα

ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: Έπιθεωρήθηκε στήν Τζακάρτα περί τά μέσα 'Ιουνίου με ζημιές στήν κυρ. μηχανή. Άνελήφθησαν έπισκευές.

ΑΡΕΤΗ Λ: Δεξαμενίστηκε στή Γύδνια στίς 24 'Ιουνίου λόγω ζημιών στήν προπέλλα του πλοίου από πρόσκρουση σέ πάγους στής Μεγάλες Λίμνες, στό τελευταίο του ταξίδι.

ΑΡΙΑΝΑ: Προσέκρουσε στό κρηπίδωμα του λιμένα Λα Ροσέλ στίς 17 'Ιουνίου και ύπεστη ζημία στά πλευρικά έλάσματα και στήν πλώρη. Άνελήφθησαν προσωρινές έπισκευές ένων οι μόνιμες θά διεξαχθούν άργοτερα.

ΒΕΛΟΣ: Οι πλοιοκτήτες ζήτησαν έπιθεώρηση του πλοίου στήν Όσακα στίς 15 'Ιουνίου λόγω ζημιάς από πρόσκρουση. Οι σχετικές έπισκευές άνεβλήθησαν.

ΘΕΟΔΩΡΑ (Λιβερ.): Έπιθεωρήθηκε στή Γιοκοχάμα στίς 14 'Ιουνίου με ζημιές από πρόσφραξη και κακοκαιρία πού ύπεστη στά τελευταία ταξίδια του. Άνελήφθησαν έπισκευές χωρίς νά άπαιτηθεί δεξαμενισμός του πλοίου.

ΙΩ: Κατά τήν διάρκεια του στό λιμάνι του Μπιλμπάο στίς 22 'Ιουνίου προσέκρουσε σέ γερανό του λιμανιού στόν όποιο προξένησε ζημιές. Το σκάφος δέν παρουσίασε καμιά ζημιά.

ΚΑΛΥΨΩ III: Έπιθεωρήθηκε στό Ντακάρ στίς 21 'Ιουνίου με ζημιές στής ήλεκτρογεννήτριες. Άνελήφθησαν έπισκευές από τοπικό συνεργείο.

ΚΑΤΙΝΑ: Ύπέστη διαρροή πετρελαίου λόγω προσκρούσεως στήν αλυσίδα του φορτηγού «Pengall» στό Γιουροπόρτ. Έκτελέστηκαν προσωρινές έπισκευές και τό πλοϊο έφθασε στό Ρόττερνταμ γιά έπιθεώρηση και έκτελεση μονίμων έπισκευών.

ΛΑΒΙΝΙΑ Β (Λιβερ.): Έζήτησε έπιθεώρηση στή Γιοκοχάμα στίς 16 'Ιουνίου συνεπεία ζημιών πού έχει ύποστει τό σκάφος στά υφαλα σέ προηγούμενα ταξίδια.

ΜΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ: Νταμάμα γιά Μαουρίτους κενό φορτίου ύπεστη ζημία και στίς 3 ήλεκτρομηχανές στίς 16 'Ιουνίου. Έτηζήθη συνδρομή ρυμουλκού και τό πλοϊο έφθασε στό Ντουμπάι στίς 23/6 γιά έπιθεώρηση και έκτελεση άναγκαίων έπισκευών.

ΝΤΕΛΙΑ: Έπιθεωρήθηκε στό Ντακάρ στίς 25 'Ιουνίου με ζημία στήν προπέλλα από πλωτό αντικείμενο. Δεξαμενίσθηκε και άνελήφθησαν μόνιμες έπισκευές στά υφαλα και στήν προπέλλα.

ΝΤΙΕΓΚΟ: Στίς 28 'Ιουνίου έχεπεμψε σήμα κινδύνου σέ πλάτος 42.00 βόρειο μήκος 09.28 δυτικό λόγω εισροής ύδατων στά κύτη, μετά από έκρηξη τό πλοϊο με φορτίο σιδηρομεταλλεύματος βυθίστηκε ένων τά 21 μέλη του πληρώματος περισυνελέγησαν από τό δεξαμενόπλοιο «President Delcourt» και διεκπεραιώθησαν στό Βίγκο.

ΝΤΙΝΟΣ Μ.: Προσάραξε με φορτίο 64.500 τον σιδηρομεταλλεύματος στόν ποταμό Όρινόκο στίς 14 'Ιουνίου. Τό πλοϊο άνελκύστηκε στίς 18 'Ιουνίου μετά την βοήθεια 3 ρυμουλκών.

ΟΚΤΩΝΙΑ ΧΕΡΙΤΑΖΑ (Παναμ.): Άπο Πόρτ Αρθουρ γιά Γκουάιμα με φορτίο γεννημάτων ύπεστη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο στίς 14 'Ιουνίου. Τό πλήρωμα έγκατελεψε τό σκάφος.

ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ: Στό Κιουρασάο στίς 18 'Ιουνίου έζήτησε έπιθεώρηση συνεπεία ζημιάς στό Νο. 5 κύλινδρο τής κυρ. μηχανής.

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ: Άπο Ντώρμπαν γιά Πόρτ Ελίζαμπεθ ύπεστη ζημία στό λέβητα από ύπερθέρμανση. Έπισκευές άνεβλήθησαν γιά νά έκτελεσθούν προσεχώς στήν Έλλαδα.

ΠΕΜΠΑΝΕ: Έπιθεωρήθηκε στή Βρέμη λόγω ζημιών κατά τήν διάρκεια τών τελευταίων φορτώσεων τού πλοίου. Άνελήφθησαν έπισκευές στά άνυψωτικά μέσα και στά κύτη τού πλοίου.

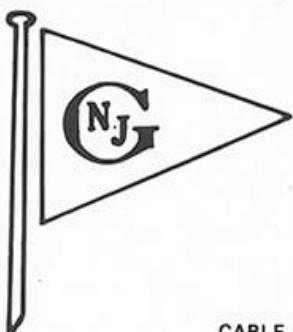
ΡΟΓΙΑΔ ΣΚΑ'Υ: Ύπέστη πυρκαϊά και βιθίστηκε 30 μίλια από τό Σαίντ Αντιόκο στίς 15 'Ιουνίου. Τό πλήρωμα περισυνελέγη από τό φορτηγό «Mathilda» τό όποιον τούς μετέφερε στό Λέγκχορ.

ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ: Έφθασε στή Σίμπα στίς 16/6 με ζημιές λόγω σφοδρής θαλασσοταραχῆς όπου οι πλοιοκτήτες ζήτησαν έπιθεώρηση.

ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ: Θεσσαλονίκη γιά Ισπανία με φορτίο σιτηρών προσάραξε σέ βραχώδη περιοχή κοντά στήν Ανδρο. Δύο ρυμουλκά άπεκόλλησαν τό σκάφος και τό μετέφεραν στό Λαύριο γιά έκτελεση έπισκευών.

TZIM ΣΤΗΒ: Προσάραξε στήν Αμοργό στίς 19 'Ιουνίου και ύπέστη ζημιές στά διπύθμενα. Άνελκύστηκε από 2 ρυμουλκά και μετέφερθη στόν Πειραιά γιά έπιθεώρηση και έκτελεση άναγκαίων έπισκευών.

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

Η ναυλαγορά

Για τόν όναγνωστη πού ζει μέσα στό κλίμα τής Ναυτιλίας ίσως ή άναγνωστη τού σημερινού μας δελτίου είναι περιττή. Πρόγραμτι, ο συντάκτης τού δελτίου ναυλαγοράς δεν έχει νά προσθέσει στά όσα πρόσφατα γράφτηκαν παρά τους άκομα χαμηλότερους ναύλους του τελευταίου δεκαπενθυμέρου στις περισσότερες ναυλώσιες-κλειδιά. Και άκομα, τήν παραπέρα καθοδική τάση τους, τάση πού έγινε όροτρη μέσα στά στενά πλαίσια τού δεκαπενθυμέρου.

"Ετσι, ένων οτις 21 Ιουνίου σημειώσαμε — δχι χωρίς δυσφορία — τον ναύλο τών δολ. 15,50 γιά 51.000 τον. σιτηρών από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δύο μόλις μέρες όργατέρα άνωπλήσαμε τό ναύλο αύτό, δύον οι 52.000 τον. πληρώθηκαν μόλις δολ. 14,50/τον.

Στόν τομέα τών σιτηρών πρός Κόντινεντ, οι ναύλοι έκυμάνθησαν μεταξύ δολ. 10/10,25 γιά τους 55.000 τον., ένων ΟΒΟ έδεχθηκε τό χαμηλότατο ίσως από πολλού ναύλο τών δολ. 7/τον. γιά 70.000 τόννους.

Μοναδική έλπιδα γιά μιά σύντομη έξισορρόπηση, προκειμένου νά σταματήσει η καθοδική τάση, είναι ή άναμενόμενη είσοδος τών Σοβιετικών στήν άγορά, γιά τήν δύοις γράφομε στήν συνέχεια.

Χαρακτηριστικές κατά ταξίδι ναυλώσεις:

Σιτηρά:

- 30.000 τον. σιτηρά, από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 17 φίο, 8 ήμέρες, Ιούλιο.
- 52.000 τον. σιτηρά, από Κόλπο γιά Ιαπωνία δολ. 16,25 φίο, 11 ήμέρες, Ιούλιο (ναύλωση 17/6).
- 51.000 τον. σιτηρά, από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 15,50 φίο, 11 ήμέρες, Ιούλιο (ναύλωση 21/6).
- 52.000 τον. σιτηρά, από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 14,50 φίο, 11 ήμέρες, Ιούλιο - Αύγουστο (ναύλωση 23/6).
- 70.000 τον., από Κόλπο γιά Βέλγιο / Όλλανδια, δολ. 7 φίο, 13 ήμέρες, Ιούλιο.
- 32.000 τον., από Κόλπο γιά Έλλαδα, δολ. 13,5 φίο, 5 ήμέρες/3.000 τον., Ιούλιο.
- 25.000 τον., από Χαττέρας γιά Αίγυπτο, δολ. 15 φίο, 5 ήμέρες/1.000 τον., Ιούνιο.
- 20.000 τον., από Πλείτ γιά Δ. Μεξικό, δολ. 33,75, 2.000/1.000 τον., Ιούλιο.

Κάρβουνο:

- 90.000 τον., από Χ. Ρόντς μέ συμπλήρωση 115.000 P. Μπέι, δολ. 10,50, 7 ήμέρες και 15.000 τον. (γιά P. Μπέι).
- 44.000 τον., από Ρόττερνταμ γιά Ιταλία, δολ. 3,60 φίο, 5 ήμέρες, Ιούλιο.
- 80.000 τον., από Νόρφολκ γιά Έμστεντ, δολ. 3,95 φίο, 4 ήμέρες/2.000 τον., Ιούλιο.
- 60.000 τον., από Αυστραλία (NSW) γιά Κόντινεντ, δολ. 12,50 φίο, 10.000/10.000, Ιούλιο.

Μεταλλεύματα:

- 90.000 τον., από Τουμπαράδο γιά Χιχόν, δολ. 5,50 φίο, 3 ήμέρες/15.000 τον., Ιούλιο.
- 65.000 τον., από Δ. Αφρική γιά Χαττέρας, δολ. 4 φίο, 6 ήμέρες, Ιούλιο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

"Ένα μεγάλο μέρος τών ναυλώσεων τού ύπο έξεταση δεκαπενθυμέρου έγινε υπό τή μορφή χρονοναυλώσεων ταξιδίου. Τά μισθώματα, στά χαμηλότατα από μακρού επιπέδα, δειχνούν καθαρά τήν κατάσταση.

Μέ έμμεσο τρόπο, οι Σοβιετικοί φάνηκαν κάπως στο προσκήνιο κανόνας μισθώσεις από Πλείτ γιά Σ. Ένωση, μέσω συνεργαζομένων έταιρων:

— 54.000 τον., από Γιβραλτάρ γιά Μαύρη Θάλασσα μέσω Πλείτ, έπαναπαράδοση Πασσέρα, δολ. 4.400 ήμερησίων.

— 50.000 τον., ως άνωτέρω, δολ. 4.400 ήμερησίων.

Φήμες διτί έναυλώθησαν δύο ή τρία άκομα πλοία, κατ' εύθειαν γιά λογαριασμό τής Sovfracht δέν έπαλιθεύθηκαν. Οι φήμες μιλούν διά δολ. 2.800 γιά 30.000 τον. d.w. και περίπου δολ. 4.000 γιά 52.000 τον. d.w. Τά σχόλια περιτίθενται...

Στήν "Άπω Άνατολή, τό ημερήσιο μισθώμα τών δολ. 2.500 πληρώθηκε σέ 64.000 τον. d.w. από Ιαπωνία γιά Κόντινεντ μέσω Αύστραλιας.

Μιό δλλη χαρακτηριστική ένδιαφέρουσα ναύλωση:

— 60.000 τον. d.w. από Κόλπο γιά τρία κυκλικά ταξίδια N. Αφρικής, δολ. 5.000 ήμερησίων.

Τόσο στόν Εύρωπαϊκό δύο και στόν χώρο τής "Άπω

Άνατολής τό 15.000 τον. d.w. φορτηγό έπληρωθηκε γύρω στά δολ. 3.000/3.300 ήμερησίων.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τό νέο τής περιόδου είναι ή φοινομένη έπαναληφθή τών φορτώσεων VLCC από Kharg Island, έπειτα από 16 ήμέρες άποκλεισμού, λόγω τών Ίρακινών έσπεροπορικών έπιθεσών στήν περιοχή. Τήν στιγμή πού γράφονται αύτες οι γραμμές άνωμένεται μέ ενδιαφέρον ή άναγγελία τής πρώτης ναυλώσης και, φυσικά, τό έπιπεδο τού ναύλου. Έν τώ μετοξύ:

— 230.000 τον., από Περσικό γιά Κόντινεντ, WS 20 (μέ βάση 9 κόμβους) και όψιον γιά μέχρι 120 ήμέρες άποθήκευση στά δολ. 8.000 ήμερησίων, 25 Ιουνίου.

Σειρά έτέρων ναυλώσεων έτηρηθηκαν έμπιστευτικές ώς πρός τόν πληρωθέντα ναύλο.

Στήν Καραϊβική, ένα VLCC ναυλώθηκε γιά ύπερατλαντικό ταξίδι στά WS 16. Μετά από μιά σχετική κίνηση τών πρώτων ήμερών, ή περιοχή αύτή παρέμενε ύποτονική.

Στήν Μεσόγειο, ή ζήτηση φαινόταν περιορισμένη μέ ναύλους περί τό WS 105 γιά καθαρά φορτία 30.000 τόννων.

— 230.000 τον., από Περσικό γιά Κόντινεντ, WS 20 (μέ βάση 9 κόμβους) και όψιον γιά μέχρι 120 ήμέρες άποθήκευση στά δολ. 8.000 ήμερησίων, 25 Ιουνίου.

Σειρά έτέρων ναυλώσεων έτηρηθηκαν έμπιστευτικές ώς πρός τόν πληρωθέντα ναύλο.

Στήν Καραϊβική, ένα VLCC ναυλώθηκε γιά ύπερατλαντικό ταξίδι στά WS 16. Μετά από μιά σχετική κίνηση τών πρώτων ήμερών ή περιοχή αύτή παρέμενε ύποτονική.

Στήν Μεσόγειο, ή ζήτηση φαινόταν περιορισμένη μέ ναύλους περί τό WS 105 γιά καθαρά φορτία 30.000 τόννων.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΣΑΝΤΟ ΠΑΓ' ΟΝΗΡΗ: Ρίβερ Πλείτ μέ συμπλήρωμα Μπουένος "Άρες 14.000 τον. γεννήματα Βενεζουέλα δολ. 29.200 φόρτωση/1.000 τον. έλευθ. έκφρτωση, 1-19 Ιουνίου.

ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΗ: Ρίβερ Πλείτ μέ συμπλήρωμα Μπουένος "Άρες 21-22.000 τον. σιτηρών άνατολ. άκτη Μεξικού δολ. 25.75 2.000 τον. φόρτωση/1.000 τον. έλευθ. έκφρτωση, 12-25 Ιουνίου.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ: 'Ακτή Ειρηνικού 56.000 τον. κώκ πετρελαίου 10% Κόντινεντ, δολ. 10,10 φίο 10.000 τον. φορτοεκφρτωση 10-23 Ιουνίου.

ΕΥΝΙΚΗ: Αμερικ. Κόλπο 55.000 τον. γεννήματα 5% Σήφορθ δολ. 9 φίο. 5 ήμέρες φόρτωση, 8.000 τον. έκφρτωση, όψιν Αμέρειο / Ρόττερνταμ / Αμερικ. Κόλπο δολ. 8 φίο 7-12 Ιουνίου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι: Αμερικ. Κόλπο 22.000 τον. γεννήματα Χουέλβα και Σεβίλλη δολ. 12,50 φίο. 4 ήμέρες φόρτωση, 3.500 τον. έκφρτωση 25-26 Ιουνίου.

ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ: Ρίβερ Πλείτ μέ συμπλήρωμα Μπουένος "Άυρες 20.000 τον. αιτηρών άνατολ. άκτη Μεξικού δολ. 27.50, 2.000 τον./1.000 τον. Ιουνίου.

ΜΑΡΚΙΖ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 25.000 τον. γεννήματα Ιαπωνίας δολ. 18,50 φίο. όψις Ιουλίου.

ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ: Αμερικ. λιμένες Βορείων Χάτερας 27.500 τον. γεννήματα Αίγυπτο. δολ. 15,50 φίο. πέντε ήμέρες φόρτωση/1.000 τον. έκφρτωση, 29 Ιουνίου - 6 Ιουλίου.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΖΙΟΝ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 55.500-57.500 τον. γεννήματα Ιαπωνίκιο Μεσόγειο. δολ. 9,25 φίο. πλέον 25 σέντη γιά δεύτερο λιμένα έκφρτωσες 11 ήμέρες έκφρτωση διάστημα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.: Ποταμό Μισισιποππη 74.000 τον. γεννήματα Όλλανδια. δολ. 7,50 φίο με 13 ήμέρες έκφρτωση, 3-12 Ιουλίου.

ΑΝΤΩΝ Π.: Αμερικ. λιμένες Βορείων Χάτερας 24.000 τον. γεννήματα Μαρόκο. δολ. 10 φίο. πέντε ήμέρες φόρτωση/1.500 τον. έκφρτωση, 14-17 Ιουνίου.

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS AND BUNKERS

CABLES: "TAKISHIP"

TELEX: 121529 — 18616 TAKIS AR

AV. CORRIENTES 538

BUENOS AIRES

TEL: 394.5612

394.3992

394.3891

394.3548

394.2129

PRIV.: T. contogeorgis 44.3059

E. Andresen 86.7115

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΟΡΑΤΖΟΝ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωμα Μπουενός Αύρες 20.000 τον. οιτηρά 10% δυτική ακτή Μεξικού δολ. 35. 2.000 φόρτωση/1.000 τον. έκφρτωση 25 Ιουνίου - 5 Ιουλίου.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β: Αμερικ. Κόλπο 23.370 - 23.800 τον. γεννήματα Ταιβάν. δολ. 12,50 φίλο, δολ. 12,50 φίλο, πέντε ήμερες φόρτωση/5.000 τον. έκφρτωση, όψιμο Πίσκο δολ. 14.13 φίλο φόρτωση/2.000 τον. έκφρτωση 21/26 Ιουνίου.

ΝΕΠΤΟΥΝ Κ: Αμερικ. Κόλπο 53.150 τον. γεννήματα Ταιβάν. δολ. 17,25 φίλο όψιμον ένα ή δύο ήμερες δολ. 17,75, 7 ήμερες φόρτωση/4.000 τον. έκφρτωση, 21-28 Ιουνίου.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ: Αμερικά 10.000 τον. φορτίου σε σάκκους περιοχή Γκέντ δολ. 38,60 φίλο 1.000 φόρτωση/λάινερ τέρμης 20-24 Ιουνίου.

ΒΙΟΛΕΤΤΑ: Αμερικ. Κόλπο 27.000 τον. γεννήματα Ταιβάν. δολ. 20,65 φίλο, 4 ήμερες φόρτωση/1.000 τον. έκφρτωση 30 Ιουνίου - 10 Ιουλίου.

ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ: Αμερικ. Κόπο 24.000 τον. φορτίου Λάγκουέρα. δολ. 10, 5 ήμερες φόρτωση/1.000 τον. έκφρτωση, 24-29 Ιουνίου.

ΚΑΡΙΒΙΑΝ ΝΤΡΗΜ: Αμερικ. Κόλπο 15-16.500 τον. καλαμπόκι Άλγερια. δολ. 31 φίλο, 4 ήμερες φόρτωση/300 τον. έκφρτωση 13-25 Ιουλίου.

ΒΟΜΑΡ: Αμερικ. Κόλπο 25.000 τον. 5% γεννήματα Αίγυπτο. δολ. 18, φίλο, 4 1/2 ήμερες φόρτωση/1.000 τον. έκφρτωση 26 Ιουνίου - 3 Ιουλίου.

ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ: Αμερικ. λιμένα Βορείων Χάππερος 25.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο δολ. 15 φίλο, 5 ήμερες φόρτωση/1.000 τον. έκφρτωση, 23-28 Ιουνίου.

ΓΑΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΝΟ: Αμερικ. Κόλπο 32.000 τον. 5% γεννήματα Έλλαδα δολ. 14 φίλο, 5 ήμερες φόρτωση/3.000 τον. έκφρτωση, 5-12 Ιουλίου.

ΑΠΟ ΤΙΣ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΕΛΛΟΡΑ: Πουέρτο Ορντάζ 70.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν δολ. 5,65 φίλο 7 ήμερες φόρτωση 1-10 Ιουλίου.

ΑΡΕΒΟΥΖΑ: Σέρε 14.000 τον. οιτηρών Άλγερια δολ. 12,60 φίλο 3.000 τον. φόρτωση/500 τον. έκφρτωση διεστέ.

ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡ: Νικόδιμο 18.000 τον. φορτίου σε παλέτες Ροστόκ. δολ. 31,25, 2.000 φορτοεκφρτωση 28 Ιουνίου - 3 Ιουλίου.

ΑΛΒΙΝ: Έλλαδα 10.800 τον. οιτηρών Τυνησία. δολ. 8 φίλο, 1.000 φόρτωση/2.000 τον. έκφρτωση 16-20 Ιουνίου.

ΤΖΕΤΝΤ ΙΙ: Κούβα 14.000 τον. ζάχαρη σε σάκκους Κίνα, δολ. 40 φίλο με φόρτωση σε δύο λιμνένες Κούβας, 1.250 τον. έκφρτωση 1-15 Ιουλίου.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΓΙΟΜΦ: Βανκούβερ 17.600 τον. θερφί Ινδία. δολ. 30 φίλο, 5.000 τον. φόρτωση/1.000 τον. έκφρτωση 20-30 Ιουνίου.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΔΩΣΕΙΣ

ΑΜΙΛΑ: 22.232 τον. d.w. (1.086.000 κ.π. 14,5 κόμβοι 27 τον. φιούελ, τού 1972). Παράδοση Βόρειο Ειρηνικό Ιουλίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Ιαπωνία δολ. 3.500 την ήμερα και έπιπλον άμοιβή 50.000 δολλάρια.

ΑΘΑΝΑΣΙΑ: 15.000 τον. d.w. (693.900 κ.π. 15 κόμβοι 28 τον. φιούελ τού 1974), παράδοση Νότιο Ιαπωνία 7-9 Ιουλίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Καραϊβική δολ. 2.800 την ήμερα.

ΤΖΩΝΥ: 16.321 τον. d.w. (773.000 κ.π. 14,5 κόμβοι τού 1976) παράδοση Αμβούργο 5 Ιουλίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Άντσο, Αφρική, δολ. 4.300 την ήμερα.

ΑΙΓΑΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ: 21.050 τον. d.w. (966.000 κ.π., 14 κόμβοι 28 τον. φιούελ τού 1976). Παράδοση Σιγκαπούρη 5-13 Ιουλίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση βόρεια ακτή Νοτίου Αμερικής δολ. 5.000 την ήμερα.

ΑΛΜΠΙΩΝ: 27.038 τον. d.w. (13 κόμβοι 27-28 τον. φιούελ και 2 τον. φιούελ τού 1969). Παράδοση Νότιο Αφρική 1-10 Ιουλίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Ιαπωνία δολ. 4.000 την ήμερα.

ΚΕΥΤΗ ΚΟΝΣΤΕΛΕΙΤΣΩΝ: 18.663 τον. d.w. (766.991 κ.π. 14 κόμβοι 224 τον. φιούελ και 2 τον. φιούελ τού 1970). Παράδοση με τήν διφή η πλοηγικό σταθμό Ρίο ντε Τζανέιρο 20-28 Ιουνίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Αμβούργο ή Βρέστη δολ. 4.900 την ήμερα πλέον διαμοιβή δολ. 135.000.

ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ: 16.400 τον. d.w. (3.208.000 κ.π. 13 κόμβοι 33 τον. φιούελ και 3 τον. φιούελ, τού 1976). Παράδοση Αμερικ. Κόλπο 9-17 Ιουνίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Νότιο Κορέα δολ. 7.300 την ήμερα πλέον διαμοιβή 135.000 δολλαρίων.

ΣΙΦΩΝΙΑ: 14.912 τον. d.w. (676.080 κ.π. 13 κόμβοι 18 τον. φιούελ και 1.5 τον. φιούελ, φρήγον τού 1968). Παράδοση με τήν διφή στόν πλοηγικό σταθμό Μότζη Ιουνίου ταξίδι, έπανωπαράδοση Καράτοι, δολ. 3.960 την ήμερα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΖ: 26.958 τον. d.w. (1.082.000 κ.π. 13 κόμβοι 22 τον. φιούελ, τού 1969). Παράδοση Ιλιχέσους Βραζιλία

16-22 Ιουνίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Μεγάλες Λίμνες δολ. 3.075 την ήμερα γιά τις πρώτες 43 ήμερες, δολ. 4.200 γιά τις έπιπλες 17 ήμερες και κατόπιν δολλάρια 5.500 ήμερησίων γιά κάθε έπιπλον ήμερα.

ΠΑΛΑΜΕΑ: 18.678 τον. d.w. (747.000 κ.π. 12 κόμβοι 23 τον. φιούελ διλ και 1,8 τον. φιούελ τού 1960). Παράδοση με τήν διφή πλοηγικό σταθμό Αμερικ. Κόλπο 23-28 Ιουνίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση στόν πιλότο Ταΐτης δολ. 3.500 την ήμερα συμπληρωματικών τών υπερωριών.

ΤΕΛΑΜΟΝ: 17.985 τον. d.w. (15 κόμβοι 29 τον. φιούελ τού 1978). Παράδοση Λιβερτσουάλ 23 Ιουνίου μακ. ταξίδι, έπανωπαράδοση Κριτσόπαλ ή Παραμαρίμπο, δολ. 3.850 την ήμερα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: 54.270 τον. d.w. (14,5 κόμβοι 52 τον. φιούελ και 3 τον. φιούελ τού 1975). Παράδοση διερχόμενο Γιαράκτα διμεση, ταξίδι μεσώ Ρίβερ Πλέιτ και Μαύρη Θάλασσα, έπανωπαράδοση περιοχή Σκώ - Πόσαρερ δολ. 4.400 την ήμερα.

ΦΙΦΦ ΑΒΕΝΙΟΥ: 19.361 τον. d.w. (855.000 κ.π. 14 κόμβοι 28 τον. φιούελ τού 1970). Παράδοση Νότιο Αφρική 10-20 Ιουλίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Μεγάλες Λίμνες δολ. 3.200 την ήμερα.

ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ': 47.456 τον. d.w. (1.970.716 κ.π. 14 κόμβοι 45 τον. φιούελ και 2 τον. φιούελ τού 1968). Παράδοση άνατολ. ή δυτική Αυστραλία 28 Ιουλίου - 10 Αύγουστου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Ερυθρά Θάλασσα δολ. 5.300 την ήμερα πλέον δολ. 145.000 ώρα διαμοιβή.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ: 61.492 τον. d.w. (2.615.000 κ.π. 14 κόμβοι 42 τον. φιούελ και 2 τον. φιούελ τού 1973). Παράδοση Χάμπτον Ρόδες όρχες Ιουλίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Βραζιλία δολ. 5.000 την ήμερα πλέον διαμοιβή 90.000 δολλαρίων.

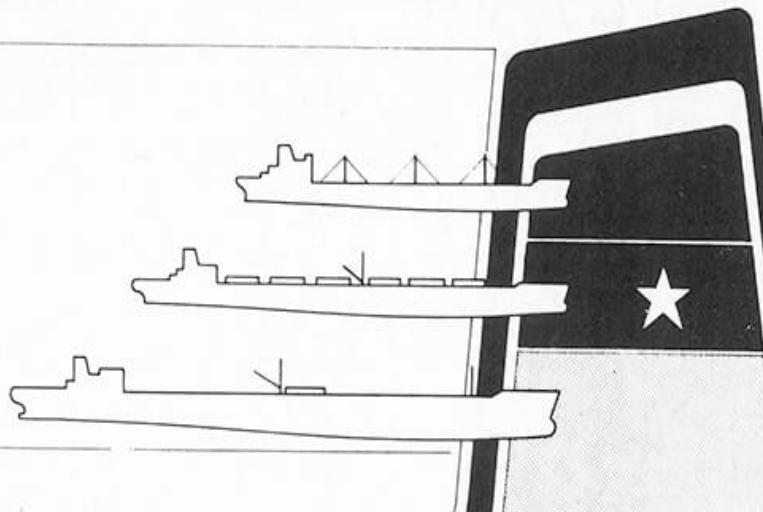
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ: 27.311 τον. d.w. (1.158.711 κ.π. 14,5 κόμβοι 32 τον. φιούελ τού 1966). Παράδοση Σαντ Λάρενς 29 Ιουνίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Κολομβία δολ. 4.000 την ήμερα πλέον διαμοιβή 15.000 δολλαρίων.

ΦΡΗΠΟΡΤ: 51.071 τον. d.w. (2.209.000 κ.π. 15 κόμβοι 48 τον. φιούελ, τού 1973). Παράδοση Πόρτ Κέμπλα 10-30 Ιουλίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Ιαπωνία δολ. 4.300 την ήμερα πλέον διαμοιβή 120.000 δολλαρίων.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 60.534 τον. d.w. (2.620.000 κ.π. 14 κόμβοι 42 τον. φιούελ τού 1970). Παράδοση Αμερικ. Κόλπο 6-16 Ιουλίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Αμερικ. Κόλπο δολ. 6.100 την ήμερα πλέον διαμοιβή 130.000 δολλαρίων.

ΠΕΤΡΕΛ: 21.711 τον. d.w. (921.000 κ.π. τού 1974). Παράδοση Δυτική Αυστραλία Ιουνίου, ταξίδι, έπανωπαράδοση Περα-

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



κό Κόλπο, δολ. 5.500 τήν ήμέρα.

ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ: 19.905 τον. d.w. (14 κόμβοι τού 1978). Παράδοση Αμερικ. Κόλπο μέσα Ιουνίου, 3 ώρες 3 κυκλικά ταξίδια Δυτικής Αφρικής δολαρία 5.000 τήν ήμέρα.

ΠΙΟΝΙΤΥ: 14.900 τον. d.w. (669.000 κ.π. 13.5 κόμβοι 18 τον. φιούελ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1971). Παράδοση Ιαπωνία 18-22 Ιουνίου, ταξίδι, έπαναπαράδοση Καραϊβική δολ. 3.050 την ήμέρα.

ΑΛΦΙΤΟ: 26.160 τον. d.w. Z(1.178.390 κ.π. 13 κόμβοι 27 τον. φιούελ τού 1963). Παράδοση Πορτογαλία δμεση συνέχιση προηγ. ναυτλώσεως κυκλικό ταξίδι Μεγάλων Λιμνών. Έπαναπαράδοση Πορτογαλία δολ. 6.500 τήν ήμέρα.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΑΝΤΩ Β: Σιγκαπούρη 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου. Περίοδο WS 157.5, 23 Ιουνίου.

ΑΣΗΜΗ: Καραϊβική 49.000 τον. μέρος φορτίου Βραζιλία WS 55, 26 Ιουνίου.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ: Καραϊβική 70.000 τον. μέρος φορτίου άκτης Ατλαντικού WS 48, 29 Ιουνίου.

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Σίνην Κρουά 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου. Δυτική άκτη Ήνωμ. Πολιτειών WS 140, 15 Ιουνίου.

ΑΡΧΩΝ: Κιουρασό 80.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλία, Κόντινεντ. Μεσόγειο WS 32.5, 16 Ιουνίου.

ΤΡΕ'ΝΤ ΟΝΟΡ: Δυτική Αφρική 100.000 τον. μέρος φορτίου Σαιντ Κρουά, WS 39.25, 15 Ιουνίου.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Σίνην Κέχιρ 125.000 τον. άκτης Ατλαντικού / λιμένος Κόλπου WS 44.75, 15 Ιουνίου.

ΤΟΡΝΑΝΤΟ: Μπόννυ 51.000 τον. μέρος φορτίου Μοντεβίδεο. WS 52.5, 28 Ιουνίου.

ΜΑΡΙΑΛΙΑ: Σίνην Κέχιρ 78.000 τον. Νάπολη WS 50, 21 Ιουνίου.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Μποχάμες 54.000 τον. άκτες Ατλαντικού / Αμερικ. Κόλπο WS 70, 18 Ιουνίου.

ΝΕΔΙ: Γουάντη Φειράρ 50.000 τον. μέρος φορτίου Μελίλλη WS 72, 22 Ιουνίου.

ΚΕΦΕΥΣ: Ράς Τανούρα 27.000 τον. καθαρά Τζέντα WS 132.5, 18 Ιουνίου.

ΙΖΑΜΠΕΑ: Σαλλόμ Βός 65.000 τον. μέρος φορτίου Άκτη Ατλαντικού WS 44, όψιν Αμερικ. Κόλπο WS 42, 25 Ιουνίου.

ΕΛΠΙΔΑ: Περιακός Κόλπος 180.000 τον. μέρος φορτίου Φιλιππίνες WS 28, 26 Ιουνίου.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ: Καύμαν 65.000 τον. Αμερικ. Κόλπο WS 62.5, 24 Ιουνίου.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ: Σιγκαπούρη 20.000 τον. καθαρά Ίνδονησία WS 164, 23 Ιουνίου.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Μαύρη θάλασσα 22.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου Μεσόγειο / Κόντινεντ WS 125, όψιν περιοχή Κανορίων WS 130, 24 Ιουνίου.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου Άκτη Ατλαντικού / Αμερικ. Κόλπο WS 70, 25 Ιουνίου.

ΕΙΡΗΝΗ Μ.: Γουάντη Φειράν 60.000 τον. Εύρωπαικό λιμένα WS 57.5, 25 Ιουνίου.

ΕΚΤΩΡ: 29.707 τον. d.w. (1.305.000 κ.π. 15 κόμβοι, 36 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1970). Παράδοση Μαύρη θάλασσα 10-20 Ιουνίου ταξίδι, έπαναπαράδοση Πενάγκη ή Ιαπωνία δολ. 5.000 ημερώρια.

ΕΡΜΗΣ: 29.777 τον. d.w. (1.305.000 κ.π. 15 κόμβοι, 37 τον. φιούελ τού 1972). Παράδοση Νότιο Ιαπωνία 8-15 Ιουνίου ταξίδι Αυστραλία — Μεσόγειο, έπαναπαράδοση Πάσσαρε δολ. 4.750 τήν ήμέρα πλέον δολ. 1.500 τόν μήνα γιά υπερωρίες.

ΕΘΝΟΣ: 28.582 τον. d.w. (1.336.000 κ.π., 15 κόμβοι, 35 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1977). Παράδοση μέτρη διφίξη στον πλοηγικό σταθμό Νόρκπινγκ 7-14 Ιουνίου ταξίδι μέσω Ακαμπα, έπαναπαράδοση στον πλοηγικό σταθμό Πόρ Σάιντ, δολ. 5.000.

Οι 'Αγοραπωλησίες

'Η κρίση πού μαστίζει τήν διεθνή ναυλαγορά και πού έδειξε τάσεις παραπέρα έπιδεινωσης κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο, δισκησεις βαθύτατη τήν επιδρασή της στόν τομέα τών άγοραπωλησιών. Παρά τό γεγονός διτι οι τιμές τών πλοίων — ίδιως των παλαιοτέρων — έχουν ήδη φθάσει στό από μακρού χαμηλότατο σημείο τους, πράγμα πού εύνοει τόν καλώς, έστω, έννοούμενο καιροσκοπισμό, ή άπελπτική ζλλειψη προοπτικών άποχδλησης άποτελει τραχοπέδη στήν αὔξηση τής άγοραπωλησιής δραστηριότητας. "Ετσι, οι προδοκίες τών μεσιτών άγοραπωλησιών πλοίων δέν έκπληρωνται στό άκέραιο, χωρίς αύτό νά σημαίνει διτι μπορούν νά συγκριθούν μέτων μεσαίτες ναυλώσεων, οι οποίοι ζουν κάτω από ένα καθεστώς άβεβαιότητας και ζχχους μέ πολυάριθμα πλοία στό άγκυροβάθλιο, χωρίς άπασχόληση.

Στόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων, τό VLCC "BEAUGENCY", άγοράσθηκε από έλληνικά συμφέροντα στήν τιμή τών δολ. 3.850.000, ή όποια στήν πραγματικότητα είναι χαμηλότερη, διη ληφθεί ύπ' ψηφ διτι σέ αύτη περιλαμβάνονται και τά καύσιμα τού πλοίου, περίπου άξιας δολ. 900.000.

"Επίσης, τό M/T "TAKAGISAN MARU" (139.137 τον. d.w. τού 1973) άγοράσθηκε από έλληνες στήν τιμή τών δολ. 4.500.000.

Τό M/T "MEDITERRANEAN SUN" (136.188 τον. d.w. τού 1974) πραγματοποιήσε δολ. 7.200.000 ένώ άριθμός παρομοίων πωλήσεων εύρισκονται ύπό διαπραγμάτευση και προηγούμενες πωλήσεις άκυρώνονται μετά από έπιθεώρηση ή τήν συζήτηση τών λεπτομερεών τού συμβολαίου.

Ζωρό και τό ένδιαφέρον άγοράς μή υπερηλίκων μπάλκ κάρριερ. Τά καλά πλοία έξακολουθούν νά σπανίζουν και, κατά κανόνα, έπιτυγχάνουν «κόσμιες» τιμές.

Τό M/V "PACIFIC LEADER" (26.022 τον. d.w. τού 1975) φέρεται πωληθέν στά δολ. 8.000.000, ένώ τό M/V "GOLDEN PIONEER" (19.392 τον. d.w. τού 1973) έπετυχε δολ. 4.200.000.

"Ένας σεβαστός άριθμός πλοίων, παλαιών και νεωτέρων, τελει ύπό διαπραγμάτευση, μέ τούς άγοραστές τηρούντες μιά μάλλον παρελκυστική τακτική πού ύποκρύπτει τόν καιροσκοπισμό.

Στήν κατηγορία τού του ιαντνεκερ, χαρακτηριστική ή πώληση τού M/V "VESTLAND" (13.100 τον. d.w. τού 1978 στήν Άν. Γερμανία, τύπος γνωστός ώς "NEPTUN") στά δολ. 7.000.000. Παρόμοια πλοία, μεταξύ τών όποιων και STANDARD τύποι διως τό FREEDOM και τό SD14, άποτελούν άντικείμενο διαπραγμάτευσης, οι δροι τής όποιας και κυρίως ή τιμή παραμένουν έμπιστευτικοί.

Είναι πιθανό μιά τέτοια δραστηριότητα νά άποτελει μά προσπάθεια άγοράς/πώλησης πρίν από τίς θερινές διακοπές. Μία τέτοια ύπόθεση δηγεί στήν προοπτική μιάς άναπολας γιά τούς έπομενους ένα ή δύο μήνες. Πιστεύουμε διτι οι ένα άπό τά προσεχή δελτία μας θά εί-

μαστει σέ καλύτερη θέση νά άναφερουμε άριστικές συμφωνίες και τιμές.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Φορμόζα και N. Κορέα άποτελούν τόν προορισμό τής συντριπτικής πλειονότητας τών πλοίων πού πουλήθηκαν γιά διάλυση κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο.

"Ετοι, τό T/T "BRENDAMAR" (51.000 τον. d.w. τού 11963, 14.130 τον. βάρους) και τό παλαιό T2 "TEXACO BOMBAY" συμφωνήθηκαν στήν τιμή τών δολ. 112 και 100, άντιστοιχως, μέ παράδοση Φορμόζα.

"H N. Κορέα άγόρασε τά έξης πλοία: T/T "MARILENA" (μικτό, 27.000 βάρους) δολ. 105. T/T "EYGENIE"/"ARIETTA" (37.000 βάρους) δολ. 110. T/T "ESSO CALEDONIA" (34.000 βάρους) δολ. 108.50.

Γενικά, οι τιμές διαμορφώνονται ώς έξης:

Φορμόζα:

Γιά VLCC, δολ. 100/105.

Δεξαμενόπλοια (10/20.000 τον.), δολ. 110.

Μικρά δεξαμενόπλοια, δολ. 90.

Φορτηγά (χωρίς ένδιαφέρον), δολ. 75/85.

N. Κορέα

VLCC, δολ. 100/105.

Ποκιστόν:

Χωρίς άγοραπωλησιή δραστηριότητα, δολ. 85/90.

Ίσανα (Άν. Άκτη)

Γιά δύος τούς τύπους, δολ. 90.

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

"Από μιά πρόσφατη συλλογή τιμών στίς διάφορες άγορές και μέ σημαντικές διαφοροποιήσεις, οι μέσες τιμές τού δεκαπενθήμερου διαμορφώθηκαν ώς έξης:

	IFO	DIESEL
Ρόττερνταμ	174	280
Χάβρη	182	320
Σουέζ	183	324
Σιγκαπούρη	175	305
Ίαπωνια	190	331
Αύστραλια	195	350
N. Αφρική	165	340
ΗΠΑ	176	280

English Supplement

WORDS, NOT DEEDS

Chatting with newspapermen during his recent trip to Bulgaria, the Prime Minister, Mr. Papandreu, remarked that we could not maintain our present living standards for even a few months without the income from tourists, emigrant remittances and shipping. This is perfectly true. Indeed, without the contributions made by Greek shipowners, the past thirty years would have been far from successful for this country. The point to be made here is that the earnings from shipping are clear, without any of the outlays required for Greek industry or the expenses for a tourist infrastructure.

However, although Mr. Papandreu has made a correct assessment, his government has shown no practical interest in shipping which is at present undergoing one of the most serious crises in its history. Indeed, one-fifth of Greek tonnage is now laid up and many

ships are being transferred to other flags. Mr. Papandreu's words are not being backed up by deeds and the Ministry of Mercantile Marine appears indisposed to take those measures needed to make Greek ships competitive again.

Some time ago, the Minister, Mr. Yotas, had declared he had not received specific proposals from the Shipowners' Union with regard to guarantees for the employment of Greek crewmen in the event that the Ministry agreed to sanction the signing of bilateral agreements between owners and foreign unions. Yet the answer to that has been given time and time again by the President of the Union Mr. A. Karageorgis, with the assurance that Greek crewmen would always have priority. Mr. Yotas also remarked that as long as there was unemployment, the government could not approve of these bilateral agreements for foreign crews. But the exi-

sting unemployment is only in the field of masters and chief engineers and is understandable since 380 ships have been laid up and the Greek-flag fleet has been reduced by 160-170 ships since the beginning of the year. Seamen and lower-deck crews in general are still hard to find but the Ministry appears to be oblivious of this fact. When it wakes up, it will be too late — not for the Ministers, who come and go, but for the country as a whole, which will lose the valuable income it has so far enjoyed from shipping.

ANOTHER 200 SHIPS TO BE TRANSFERRED?

How serious the decline in Greek-registered shipping is becoming — and only the Ministry appears unaware of it — is the report in the newspaper "Messeniavini" that a group of Greek owners who manage more than 200 vessels, are holding daily meetings to discuss the manning of these ships with homogeneous foreign crews — Filipino or Kore-


Ansa
Greece



Ansa Yachting · Sachinis Group

MAIN OFFICES:
SACHINIS GROUP - ANSA
158, ALKIVIADOU STR.
P.O.Box 142 PIRAEUS, GREECE
TELEX 21-2307 ANSA GR.
CABLES ANSA GR.
PHONES: 4515253 - 4128390

AGENCY:
SACHINIS GROUP - ANSA
157 KARAISKOU STR
P.O.Box 142 PIRAEUS, GREECE
TELEX 21-1956 ANSA GR.
CABLES ANSA GR.
PHONES: 4170134 - 4177684



Yachts for Sale Yachts for Charter POSIDONIA '82

MEET US AT STAND 605 (B)

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

an — which means, of course, that they will be transferred to other flags. Can we afford to lose another 200 ships? The question is one for the Government to answer, and, most particularly, for the Prime Minister Mr. Papandreu.

SOLVING THE PROBLEM...

Our good Ministry of Mercantile Marine has solved the problems that will arise with the application, as of today, of the system of inspecting ships in European ports to make sure they are manned by qualified and properly certified officers and lower deck personnel. It has sent a circular, dated June 1 and received by the Shipowners' Union on June 17, on the subject. No mention of any effort to provide qualified but uncertificated personnel with the necessary documents. Obviously, the opinion has prevailed in the Ministry that "it is up to the owners to find the people required".

We happen to know, however, that many owners are at a loss in this respect and that many crew members who occupy higher-ranking posts than those inscribed on the certificates they hold, and who perform their duties satisfactorily, will now have to be signed on as lower rankers.

But the Ministry has nothing to worry about. It has solved the problem by sending out a circular...!

GREEK FLEET STILL SHRINKING

The Greek-flag merchant fleet continues to decline in numbers. From June 1 to June 15, seventeen more ships were lost to the Greek Register. More specifically, 5 ships totalling 261,874 grt. were registered and 22 ships totalling 284,285 grt. were removed from the register. Of these, 14 were sold to foreign owners and 7 transferred to other registries (6 to Panama and 1 to Pakistani flag). The 22nd. ship was sunk.

ANXIETY OVER IMCO

Almost 25 year old, IMCO is today an exceptionally useful organisation which has vindicated to the full the purpose for which it was set up. Created in 1948 by the important maritime powers of the time, it became effective ten years later when its charter was ratified by 21 countries. As its name implies, it was an inter-governmental and consultative or-

ganisation aimed at ensuring the safety of navigation. The general impression is that it has succeeded in its aims.

Today, it includes 122 countries and has been renamed IMO (International Maritime Organisation). This has created fears in some quarters that it has become too big and consequently too unwieldy to handle tasks that were more quickly dispatched when it was smaller. Difficulties also arise when the underdeveloped countries are disposed to take matters that are not purely technical. In this sense, fears have been expressed that IMO might become a political forum for third world countries. These fears are shared not only by the traditionally maritime countries but also by those whose economies are closely linked with the ups and downs of maritime trading.

THE INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION

During the annual meeting of ISF, held recently in Gr. Britain and hosted by the General Council of British Shipping, Mr. Bill Menzies-Nilson was elected President of the International Shipping Federation, succeeding Sir Frederic Bolton, who held the post for the past nine years.

Mr Menzies-Wilson, who has had a wide experience of industrial relations in both the shipping and the steel industries, is a prominent member of the United Kingdom shipping community and Chairman of "Ocean Transport and Trading" Ltd.

Commenting on items discussed at the meeting, Mr. Menzies-Wilson said that, "ISF is particularly concerned about recent proposals within UNCTAD on conditions for the registration of ships, which would severely restrict the ability of owners to man their ships in the future. We consider that, while nationality restrictions concerning key officers and the crew of ships do exist in some countries, it is important for the flag state to retain discretion in this matter — which is essentially one of domestic and economic policy. Any such manning restrictions would lead to the disposal of ships and the loss of jobs on a substantial scale — contrary to the interests of shipowners and seafarers alike in many countries. This would apply both to long-established maritime nations and also those maritime nations, particularly in Asia, which supply seafarers in

other countries' ships".

"The only justifiable restriction at international level on manning is that dictated by safety. And this has recently been the subject of a strongly-worded IMO Assembly Resolution adopted last November, which has the full backing of ISF."

The ISF Council welcomed the Memorandum of Understanding on Port State Control, adopted by fourteen European states in January. It means that from this month the whole of Europe will be covered by a network of port inspections designed to enforce basic international maritime standards adopted by IMO and ILO over past years.

Mr. Menzies-Wilson also drew attention to the recently published Code of Good Management Practice, produced jointly by ISF and the International Chamber of Shipping (ICS) which is directed at senior management of all companies which operate ships. The Code, which has been developed with the blessing of the IMO Secretary-General, sets out a number of detailed recommendations concerning management of ship operations from the shore standpoint.

"ISF and ICS very much hope that everyone involved in the management of ships will read this Code and learn from it", he said. "It is important to remember that the 'human element' covers both shore and sea staff".

U.S. MARITIME POLICY

The first official steps towards a new US maritime policy have been announced by Secretary of Transportation Drew Lewis. They include: extension of the temporary authority for subsidised US flag operators to build or buy ships abroad and still retain their operating differential subsidies; reflagged vessels to be immediately eligible for government impelled cargoes; the current 49% ownership allowed to foreign interests in US flag vessels to be increased to 75% — but, management would still be kept in American hands; relieve all US flag ships of the present 50% duty on repairs made abroad; support of the Federal government for the elimination of FMC regulations governing liner rates in the domestic trades; and a general relaxation of unnecessary regulations in the everyday ship management work. Construction subsidies, which have been curtailed under the Reagan Administration, are to be further studied.

**ΠΑΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ
ΖΗΤΕΙΤΑΙ
ΠΕΠΕΙΡΑΜΕΝΟΣ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
Βιογραφικά Σημειώματα: Ταχ. Θυρίδα 109, ΠΕΙΡΑΙΑ**

AID TO GERMAN SHIPBUILDERS

A decision to continue government subsidies to shipyards until 1995 has been reached by the West German cabinet. The figure set aside in the 1983

budget to cover the subsidies is 652 million D. Marks.

THE KIEL INSTITUTE PREDICTIONS

In its customary annual review of maritime transport, the Kiel Institute of World Economy concludes that the continuing lack of substantial economic growth and the accelerated growth of the world merchant fleet will keep freight markets depressed almost throughout 1982.

A certain expansion of world trade is expected to start from mid-1982 onwards and the following predictions are made for each market sector:

- Demand for dry-cargo shipping will presumably remain relatively slack. Raw material movements have shown no signs of revival so far, in the face of stagnant steel production, and still low commodity prices. Exceptional factors, such as very long port delays, will hardly be effective again. As the bulk fleet — mainly vessels of 60,000 dwt plus — is growing rapidly, the pressure of oversupply will remain strong.

- Liner trade is expected to grow very slowly or even decline in some important trades. Competition among liner operators is expected to grow in view of shrinking imports of the oil producing countries.

- Demand for tankers will at best retain its 1981 level. Moreover, the average transport distance is shrinking again, as crude oil exports from African countries which had been hit by too-high f.o.b. prices, are resumed, and more oil is offered by nearby producers (e.g., Mexico). Bookings of large tankers for oil storage which sustained the market in 1981, have largely ceased. As a consequence, freight rates will again be determined by the highly elastic tanker supply. They will stay at a low level for VLCC and ULCC, and be under pressure for small tankers because a large number of new vessels is coming into service. Rates for medium-sized tankers of 100,000 to 175,000 dwt may harden relatively, more crude oil being shipped from Africa, and the deepened Suez offering them new employment opportunities.

PREDICTIONS ON DRY BULK CARGOES

Mitsui Lines, in a newly published report, predicts a gloomy freight market for the dry cargo sector at least until autumn of 1983.

Mitsui blames high interest rates and the continuing excess of bulk tonnage for its pessimism, while seaborn volumes of the three main bulk cargoes are predicted generally stable this year.

Grain volume, which increased an average 6.6% a year between 1974 and 1981, fell back to increase only 3% last year at 204 million tons, Mitsui forecasts a 2-3% rise this year, reaching between 208 and 210m tons.

The growth in seaborne coal traffic, which increased by 25% in 1979 and 18% in 1980, dropped back to 4% last year and volume of both coking and steaming coal shipped is likely to rise at about the same rate this year.

Combined volume in 1982 is expected to be between 210 and 215 m tons.

Falling crude steel output in both Japan and Europe is forecasted to have a depressing effect on seaborne iron ore traffic. Mitsui predicts a fall from last year's total of 303m tons to 294m this year.

The above figures result in a total volume for the three major bulk commodities between 710-718 million tons compared to a total bulk carriers tonnage of 196 million tons d.w., which in terms of aggregate tonnage mean that, by the end of 1982 the surplus tonnage of bulk carriers will be about 24%, nearly 50% up on last year.

NORWAY AND SWEDEN OFFER INCENTIVES TO SHIPPING

The two major Scandinavian shipping nations in an effort to boost the development of their national merchant fleets are offering schemes which will increase their competitiveness.

The new conservative government in Norway is examining ways to permit its owners to move under less-costly flags provided there is a genuine reason in each particular case. Already, a specific licence system is being used as the basis of Norwegian companies flagging out for a particular project.

These licences are granted where it is clear that access to certain markets would otherwise be closed, co-

50 YEARS AGO

— Under present world economic conditions, the freight market is in a hopeless state. Freight rates have dropped to a level at which it appears impossible to operate a cargo ship. The present crisis is the worst ever in shipping history.

— The total strength of Greek shipping is now 570 ships totalling 1,487,528 grt. It marks an increase, since December 31, 1931 of 27,434 grt. Laid up shipping, amounting to 562,062 grt. represents 43% of total tonnage.

— The number of laid-up ships gives an indication of the extent of unemployment among seamen which runs close to 5,000. No other occupation in Greece can show such a high unemployment figure.

— The Dutch cargo ship "Tova" of 10,694 dwt. built in 1920, has been bought by Messrs. Rethymnis & Kulukundis on behalf of other Greek owners at a price of 5,000 pounds.

— Examinations were announced for September 7 for the selection of 16 cadets in the top form, 5 cadets for the 2nd form and 1 cadet for the third form in the Merchant Navy School at Hydra.

— With the death of Anthony G. Yannoulatos on June 22, another noted and respected figure has passed from the Greek shipping scene.

— The Minister of Mercantile Marine, Mr. G. Vasiliadis, has approved the request of Mr. Boucas for extended leave and replaced him as Director of Mercantile Marine by Mr. V. Koutsis, the most senior Coast Guard officer.

"Naftika Chronika"
No. 37 July 1, 1932

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

operation with developing countries is involved, a foreign shareholder controls the cargo or provides much of the equity or if an older ship marked up for eventual sale is used.

Sweden on the other hand, has planned a new maritime investment incentive scheme, worth between around 50 million dollars per year, by which Swedish shipping firms ordering newbuildings or buying second-hand ships will be eligible for refunds from the taxes paid by their crews.

The necessary Bill is being submitted to the Swedish Parliament within a framework of responsible measures to help regain the international competitiveness of their fleet which lies largely upon the shipowners and their employers.

It is more than apparent that all major shipping nations are seriously examining the problems facing their national flags and adopt economic policies and flexible measures to safeguard the presence of their merchant fleets on the world scene.

We look forward examining what the Greek government's long awaited "special arrangements" shall be and whether these will restore the competitiveness of our fleet.

"MARAD" DESIGNS BULKER

Following the Japanese example, the US Maritime Administration's naval architects department has come up with its own design for an extra-shallow draft bulk carrier with special application for the coal export trade.

The ship will have a capacity of 172,000 tons d.w. at a draft of 51 feet but

it will also be able to load 144,000 tons of coal at a draft of 45 feet.

THE FOUR CONTAINER SHIPS UNDER CONVERSION FOR "HELLENIC LINES"

Hellenic Lines Inc., which has added three new container vessels to its fleet in the last six months, announced it has entered a new phase in its fast-moving, U.S.D. 320 million modernization program with the commissioning of the MV "Hellenic Faith", the first of four fully cellularized container pride class vessels converted by Cantieri Navali Riuniti, in Italy.

The MV "Hellenic Faith", 21,250 t.d.w. which will be added to the U.S. Atlantic Gulf / Eastern Mediterranean, Red Sea, Arabian Gulf and Bombay and Karachi service, is one of four pride class ships originally built for Hellenic Lines in Finland. By replacing hatches one through four with a fully cellularized mid-body section, the vessels will achieve a container capacity of 1200 TEUS while maintaining a speed of 19 knots. All four sister vessels are to be converted by the first quarter of 1983.

ABS GREEK TECHNICAL COMMITTEE

The Greek Technical Committee of the American Bureau of Shipping held its Annual Meeting on 9 June in Greece.

ABS Officials attending the Meeting were Mr. William N. Johnston, Chairman and President, Mr. Louis V. Minett, Vice President-Officer in Charge of Operations Division, Mr. Henry M. Armstrong, Principal Surveyor for the Me-

diterranean Area, Mr. C. Sariyanidis, Principal Surveyor for Greece and members of the ABS Piraeus Technical Staff.

The 36-member Committee enables ABS to maintain close contact both with marine interests and various technological and scientific disciplines in Greece.

NEW VICE-PRESIDENT IN "OCEANIC FINANCE"

Mr. Francis Lambert has joined "Oceanic Finance Corporation" Limited, the shipping finance and investment group, as Vice-President responsible for European business development. He has also been appointed to the Board of Oceanic Financial Services Limited.

Mr. Lambert joined Chemical Bank in 1974; was appointed Assistant Vice-President in 1977 and Vice President in 1980 with responsibility for the Scandinavian and Continental Europe shipping business.

MESIMVRINI'S SHIPPING ARTICLES

The afternoon daily "Mesimvrini" has just completed publication of a series of extremely interesting articles on shipping. It contained interviews with leading personalities in the Greek shipping world and a reprint of "Naftika Chronika's" list of Greek owners who began their careers as seamen.

NAYTIKA XRONIKA

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: NOTARA 77 ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4176 658 - 4122 537
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ: «XRONIKA» ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 76

NAFTIKA CHRONIKA

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

EDITING & PRINTING OFFICES: 77 NOTARA STR.
P. O. BOX 76 — PIRAEUS
PHONE: 01 - 4176658 OR 4122537
CABLE: "CHRONIKA" PIRAEUS

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 2.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 2.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 40.00
Europe and U.K. (Surface Mail).....	Pounds Stg. 32.00
U.S.A. and Canada (Air Mail).....	U.S. Dollars 100,00
Central and South America (Air Mail).....	U.S. Dollars 115,00
Middle East and Africa (Air Mail).....	U.S. Dollars 80,00
Far East and Australia (Air Mail).....	U.S. Dollars 120,00

‘Η κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



(θ. = φυχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6646	ε. Ἀμβέρσα 7/6	
ΑΒΑΣ	62	10405	δ. Κωνίτολη 22/3 διά Κωνσταντζα	
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	α. Σιγκαπούρη 2/5 διά Π. Κελάγκ	
ΑΒΙΝ ΟΤΑΛ ΔΗΜΤΕΡ (δ.)	69	104616	ἀργει στὸν Ἀλιβέρι	
ΑΒΙΝ ΟΤΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	ἀργει στὸν Ἀλιβέρι	
ΑΓΑΘΗ	74	6017	δ. Π. Σαΐδ 28/5	
ΑΓΑΘΗ Φ.	61	13092	δ. Σουέζ 5/6	
ΑΓΑΠΗ	69	10006	δ. Σουέζ 5/6	
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	α. Φιλαδέλφιον 29/5 διά Βενεζουέλα	
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	67	4106	ε. Ἀμβέρσα 5/6 διά Ἐλ Τζαζίρ	
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ.	62	12243	α. Κίγκοτον 15/5 διά Σύρια	
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. Τζενταν 27/3	
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	δ. Π. Σαΐδ 30/5	
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Μοντεβίδεο 14/6	
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙII	57	1241	μεσογειακές μεταφορές	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	α. Λ. Πόλιας 6/6 διά Σιμπενίκ	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ε. Ἀμβέργο 10/6	
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Λάδος 2/6	
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	ε. Τζακάρτα 12/6 (ἐπισκευές)	
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ἀργει στὸν Λευκάδα	
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	α. Ν. Ὁρλεάνη 31/5	
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	ε. Πειραιά 9/4 (ἐπισκευαί)	
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	69	6074	ὑπό παραβάθη	
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	α. Λεμεσός 8/6 διά Γαλάται	
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗΝΗ	68	9031	α. Γκάρτη 8/6	
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	α. Βαρκελώνη 22/5 διά Βάχραν	
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. Πειραιά 24/4	
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	7528	δ. Κωνίτολη 18/5 διά Αύγουστα	
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ἀργει στὴν Ἐλευσίνα ἀπό 18/1	
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ε. Θεούτα 10/4 διά Ἀβάνα	
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	δ. Γιβραλτάρ 7/6 διά Ν. Ὁρλεάνη	
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΣΙΟΝ	59	8852	α. Κονίτολη 8/6	
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	ε. Σήρνες 15/6	
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	69	2988	δ. Π. Σαΐδ 9/5 διά Μεσόγειο	
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ε. Καστελάμπρος 26/4	
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ε. Πειραιά 10/6	
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	παροπλισμόν στὴν Ἐλευσίνα	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	ε. Λάγος 29/5	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ἀργει στὸν Πειραιά	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	α. Βηρυτός 13/5 διά Βάρνα	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	α. Τζιμπούτι 13/4 διά Κίνα	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2276	μεσογειακές μεταφορές	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ε. Βηρυτός 5/5	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ἀργει στὸ Κουβέιτ ἀπό 27/7/78	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	δ. Γιβραλτάρ 10/6 διά Νοβεμβρωιανού	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	1587	ε. Τζενταν 11/6	
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	α. Μιτιλήνη 31/3 διά Λά Κουστίρα	
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	ε. Σ. Άννα Μπαίν 2/4	
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	δ. Π. Σαΐδ 9/6 διά Ὁδησσό	
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. "Αμβέρσα 4/6 διά Πειραιά	
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	α. Π. Ἀρθουρ 15/5	
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	ε. Γιοκοχάμα 10/6	
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	ε. Βίλε Κοντοπίουσον 22/4	
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	ἀργει στὴν Λευκάδα	
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργει στὸν Πειραιά ἀπό 18/1	
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΣΕΡ	70	4231	ε. "Ηστ Λόντον 9/6	
ΑΔΩΝΙΣ Τ.	71	9999	δ. Παναμά 11/6	
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Βενετία 10/6	
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ε. Πειραιά 4/6	
ΑΗ ΓΠΡΗΓΗΣ	64	7752	εἰς Γκέμπετη 17/11	
ΑΗΣ ΓΠΡΗΓΗΣ	55	5886	ἀργει στὴν Στυλίδα	
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	εἰς Πειραιά	
ΑΘΑΝΑΙΑ	56	13555	ἀργει στὸν Πειραιά ἀπό 18/7/81	
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Συγκαπούρη 21/5 διά Τζακάρτα	
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ	56	7369	ἀργει στὴν Ἐλευσίνα	
ΑΘΕΝΣ ΖΗ	61	5023	ἀργει στὴν Ἀκτίνη	
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργει στὴν Ἀντίκρη	
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργει στὴν Ἰθάκη	
ΑΘΗΝΑ (δ.)	64	19695	α. Σ. Μάικλ 15/5	
ΑΘΗΝΑ	63	10170	δ. Π. Σαΐδ 11/4 διά Ρουμανία	
ΑΘΗΝΑ	58	10662	δ. Μπρούνουπούτελ 20/5	
ΑΘΗΝΑ	68	8905	ε. Πόρτμπαντος 16/5	
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Καρτίς 6/6	
ΑΘΗΝΑ K.	81	11980	α. Ν. Τώναπον 3/6 διά Ἰωνίων	
ΑΘΗΝΑ M.(δ.)	68	45678	ἀργει στὴν Ἐλευσίνα ἀπό 13/11	
ΑΘΗΝΑI	62	11047	δ. Κωνίτολη 6/5	
ΑΘΗΝΑI	56	4301	εἰς Πειραιά ἀπό 17/4	
ΑΘΗΝΑI'S	58	9892	α. Π. Σαΐδ 10/6	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ε. Νέλον (Ν.Ζ.) 14/6	
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	α. Στέβεν 6/6 διά Τάραντα	
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	52	3361	α. Μαρίνα ντι Καράρα 3/6 διά Κουβέιτ	
ΑΘΩΝ	79	10428	ε. Λάγος 4/6	
ΑΘΩΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	δ. Παναμά 8/6 διά Κάρτοντφ	
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. Σάντος 4/6 διά Βενετία	
ΑΘΩΣ I	64	7997	δ. Σουέζ 20/5	
ΑΙΑΣ	67	9457	α. Κοπεγχάγη 15/6 διά Σουραμπάγια	
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	δ. Παναμά 25/5	
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6387	α. Ρ. Γκράντε 3/5 διά Νταμάρ	
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	μεσογειακές μεταφορές	
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	α. "Αμβέργο 2/6 διά Μη. Τάρες	
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ.	76	12498	δ. Σουέζ 6/6	
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ.	76	12498	α. Κουβέιτ 4/6 διά Μ. Ἀχμαντί	
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ.	74	12498	δ. Σουέζ 6/6 διά Μ. Καρπούς	
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ'ΙΣΝΤΟΜ	72	11184	δ. Σουέζ 12/6 διά Ἐρυθρὰ θάλ.	
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ε. Σουάμπα 2/6	
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΤΙΚ.	74	12498	α. Γιοκοχάμα 29/5	
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ.	76	12498	δ. Τάγκα 3/6 διά Μομπάσα	
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	δ. Παναμά 15/5	
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	α. Νταμάρ 30/5	
ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ.	74	18963	α. Αύγουστα 18/5 διά Ἀργεντινή	
ΑΙΑΣ	64	7877	ἀργει στὴν Ἐλευσίνα	
ΑΙΑΣΚΑ 2	59	1012	δ. Κωνίτολη 15/5	
ΑΙΒΙΝ	59	8780	ἀργει στὴν Ἐλευσίνα	
ΑΙΒΥΩΝ	62	13122	εἰς Πέραμα 25/5 (ἐπισκευές)	
ΑΙΒΟΡΑΔΑ	77	5868	δ. Κωνίτολη 7/6	
ΑΙΕΑ	73	8824	δ. Κωνίτολη 14/5	
ΑΙΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	δ. Κωνίτολη 10/6	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	δ. Βαρκελώνη 8/5	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	59	3782	δ. Κωνίτολη 10/6	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΑ Κ. III.	67	13212	ε. Σάντος 11/6	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΑ Δ.	71	2560	μεσογειακές μεταφορές	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	ε. Ἰνβεργκόρτον 24/5	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΑ Ι.	65	1657	εἰς Βαλέτα 17/4	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Σφάξ 22/5 διά Ν. Καρβάλη	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. "Αντεν 3/6	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	μετων. «ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ»	
ΑΙΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	α. Μόμπιλ 2/6	

ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ε. Σ. Τόμας ντε Καστίλα 18/5		BΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	άργει στον Πειραιά
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Χάρμιλον 28/5 διά Μόντρεαλ		ΒΙΒΗ	59	4532	α. Κανένα 25/5 διά 'Ανναμπα
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Φρημάντλ 7/5 διά Σαλήφ		ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	α. Πειραιά 12/3 διά 'Ιταλία
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	άργει στον Πειραιά 12/3		ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	άργει στην Αλεπούσο 30/1
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	άργει στον Πειραιά 24/4/81		ΒΙΔΕΛΜΙΝΑ	59	2251	α. Ρόττερνταν 12/6 διά 'Ασσαμπ
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Ρουέ 12/6		ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	δ. Σουεζ 2/6 διά Νιουμπάτι
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	εις Κουβέδι 13/5		ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	άργει στο 'Αλιβέρι
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	36487	άργει στον Πειραιά 23/6/81		ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	α. 'Αιμέρρα
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Νιώριμπαν 25/5 διά 'Ισπανία		ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	εις Μασσαλία 1552 (έπισκευες)
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Τοίμα 6/6		ΒΙΠΚΕ	71	6717	μετων. «ΖΙΝΑ»
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	δ. Γιβραλτάρ 10/6 διά Δυρράχιο		ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	άργει στον Πειραιά
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259	α. Κόροπος Κρίστι 26/5		ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	άργει στον Πειραιά
ΑΡΤΖΥΑ (δ.)	66	36764	α. Ν. 'Ορλέανην 6/6		ΒΟΜΑΡ	71	16313	α. Ν. 'Ορλέανην 19/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Ρίο 'Ιανέριο 7/6		ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	ε. Πειραιά 4/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	α. Γιβραλτάρ 23/4		ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	α. Φόρ 19/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	άργει στην Γάνδη 18/7		ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ	61	2408	εις Βεραρκού 2/10
ΑΡΧΙΜΗΑΣ	66	16094	δ. Κωνιτόλη 28/5 διά 'Οδησσός		ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΡΟ (δ.)	60	1434	άργει στην Χαλκίδα 9/10
ΑΡΧΙΜΗΑΣ	70	10491	α. Σιγκαπούρην 4/6 διά 'Οκινάουα		ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει στον Πειραιά 5/2/79
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	α. Γιουροπόρτ 19/5		ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Ν. 'Ορλέανην 3/6
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΟ (μ.)	72	42253	ε. 'Αιμέρρα 26/5		ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	α. Π. Έλιξαμπε 11/6 διά Καναδά
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.)	64	33847	α. Ν. 'Ορλέανην 5/6					
ΑΣΙΑ	66	35001	ε. Νιούκαστλ 24/4					
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	67	9525	δ. Μπρούνονμπούτελ 12/5 διά Μόντρεαλ		Γ.Μ.Ε. ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	δ. Παναμά 14/6
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	68	17458	ε. Δουλίουν 15/6		Γ.Μ.Ε. ΠΑΛΜΑ	61*	5816	ε. 'Αιμέρρα 7/6
ΑΣΚΟΝΑ	71	70481	α. Γιουροπόρτ 27/5 διά Πειραιά		ΓΑΙΡΕΤΟΣ (δ.)	64	31952	δ. Παναμά 30/5
ΑΣΕΑ'Υ	70	30500	έξωθι Νιούκαστλ 2/5		ΓΑΛΗΝΗ	59	8528	α. Ρόττερνταμ 11/6
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	70	13363	ε. Ματαντί 5/5		ΓΑΛΗΝΗΝ	60	10186	ε. Έλ Τζαζίρ 16/6
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	ε. Πειραιά 10/6		ΓΑΡΟΥΓΑΛΙΑ	68	12252	δ. Σουεζ 30/5
ΑΣΠΙΩ (δ.)	56	18857	δ. Κωνιτόλη 10/6 διά Κωνστάντζα		ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	9778	δ. Π. Σάδι 31/5 διά 'Οδησσός
ΑΣΠΙΣ	58	9278	α. Καζαπλάνκα 28/5 διά Πειραιά		ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	δ. Γιβραλτάρ 11/6
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 8/6		ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΗΛΗΣ	76	16037	δ. Παναμά 11/6
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	άργει στο Γαλαξείδι		ΓΕΩΡΓΗΣ ΕΡΩΝΤΑΣ	78	15269	α. Ρ. 'Ιανέριο 26/5 διά Τζακάρτα
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	ε. Σιγκαπούρην 2/6 διά Ταιβάν		ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	δ. Μπρούνονμπούτελ 1/6 διά 'Αγ. Λαυρέντιο
ΑΣΤΕΡΟΠΑΤΝΗ	60	6134	ε. Βηρυτό 4/6		ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	61	8592	α. Νιούριμπα 2/6
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Αγ. Φραγκίσκο 12/6		ΓΕΩΡΓΙΟΣ	60	23451	δ. Κωνιτόλη 10/6 διά 'Ιταλία
ΑΣΤΗΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	δ. Σκάλη 27/5 διά Ρίγα		ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	5773	α. Μάλτα 26/4 διά Κούρβα
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	α. Κορούνα 3/6		ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Α' Μπέρρα 12/6		ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611	α. Π. 'Αντζελες 22/5		ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28430	ε. Καράτοι 28/5 (ΑΙΑΛΥΣΗ)
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Φιλαδέλφειαν 4/6 διά Κιουραδό		ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	α. Χιούστον 6/6
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Χιρούριμ 28/5 διά Μπρισμπαΐη		ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	α. Π. Νογκάρο 20/4 διά 'Ανναμπα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. 'Αιμέρρυο 9/6 διά Τοιταγκόκ		ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	δ. Σουεζ 11/6 διά Μογκαντίσιο
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Κουβέτη 10/6		ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	59	10364	άργει στο 'Αστακό 5/3		ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	δ. Π. Σάδι 4/6
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	άργει στον Πειραιά 18/7		ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΑΛΑΣ	70	18634	α. Φρημάντλ 30/5 διά Αίγυπτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'ΓΛ	71	1435	α. Κάτων 27/5		ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Σεβίλη 9/6 διά Π. Σάντα Μαρία
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Σ. Ράιτινη Πόντη 14/6		ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	70	19162	δ. Γιβραλτάρ 7/6 διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	α. Πειραιά 3/6 διά ΗΠΑ		ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΑΟΥ	71	17509	ε. Πειραιά 3/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	64	10292	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 16/5 διά Νορβηγία		ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	18170	δ. Κωνιτόλη 21/5 διά Μήλο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΟΥΣΕΣ	71	7232	α. Μόντρεαλ 10/6 διά Σουαθμπότον		ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	10544	α. Νιόρμπατ 26
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	άργει στον Πειραιά 16/5/77		ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	παροπλισμένο στην 'Ελευσίνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	78	5868	α. Τζένταν 11/6		ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	ε. Βόλον 20/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΑΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Θέουτα 7/5 διά 'Αργεντινή		ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	ε. Τεργιστήν 7/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Θάντερ Μταϊζ 27/5 διά Ρωσία		ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	εις Πειραιά 22/11 (έπισκευες)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Μόντρεαλ 9/6 διά Ρωσία		ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	ε. Ρουέν 3/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Λόμαρ 2/6 διά 'Αργεντινή		ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	72	1598	α. Νίκαια 12/5 διά Τύνιδα
ΑΤΛΑΝΤΙΚΣ	77	35706	α. Μόρρο Ρεντόνα 2/5 διά Νικάμα		ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Αλεξανδρεία 2/6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Πειραιά 31/5		ΓΙΑΝΝΗΣ ΕΔΑΣ	69	2933	α. Χρήστης 20/5 διά Μερούν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ	62	5430	μεσογειακές μεταφορές		ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Νταμάρι 31/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	δ. Γιβραλτάρ 6/6 ΗΠΑ		ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.	81	5491	α. Τάμπα 25/5
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	77	11804	α. Ντόχε 9/6 διά Σιγκαπούρην		ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	α. Ριο Γκράντε 6/6 διά Ρωσία
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	άργει στο 'Αλιβέρι		ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. ΜΑΡΙΟΣ Η.	71	9093	α. Τζένταν 25/5 διά Μογκαντίσιο
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	α. Σιγκαπούρην 21/5		ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	12561	α. Ντουλούθ 29/5
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Ντόρμπαν 18/5		ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	21374	α. Αύγουστον 12/5 διά Μη. 'Αύρες
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	ε. Κάνταλα 12/4		ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΥΑΔΑΣ	70	9087	α. Χιούστον 8/6
ΑΤΡΩΤΟΣ	61	10893	άργει στον 'Αστακό 6/4		ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Μάλτα 27/5 διά Καλλάδο
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ε. Χάρηρη 10/6		ΓΙΑΝΝΗΣ ΙΙ (δ.)	71	123370	άργει στον Πειραιά 20/10
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	μεσογειακές μεταφορές		ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	53	3524	εις Σαράζ 16/12
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	δ. Μπρούνομπούτελ 2/6		ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28601	α. Ντωρίπατ 29/5 διά Περσικόν
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Μπρούνομπούτελ 2/6		ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	δ. Κωνιτόλη 8/3 διά Πότι
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Ριο 'Ιανέριο 22/5		ΓΙΟΥΠΠΕΡ	61	10671	δ. Μπρούνομπούτελ 29/5 διά Λενίνγκραντ
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	79	10993	άργει στην Χαλκίδα		ΓΙΟΥΝΙΠΑΡ ΠΡΑΤ'ΝΤ	67	13091	ε. Πιοκοχάδα 6/6
ΑΥΡΑ (δ.)	67	3476	άργει στον Πειραιά 27/5		ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. 'Αϊδ 10/6
ΑΥΡΑ	68	44467	α. Λάγος 25/5 διά Βραζιλία		ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	ε. Πειραιά 31/5 διά 'Ινδιάν
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	68624	α. Πειραιά 10/6		ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ	60	3847	ε. Ντακάρ 7/4
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	68680	ε. Πειραιά 1/5 (έπισκευες)		ΓΙΟΥΠΠΕΤΕΡ	52	8129	άργει στον Πειραιά 13/11/76
ΑΦΟΒΟΣ (δ.)	65	38606	ε. Πειραιά 31/3		ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΝΟ	60	5977	ε. Ν. 'Ορλέανην 4/6
ΑΦΡΙΚΑ	65	35477	ε. Γκέντ 3/6		ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290	δ. Γιβραλτάρ 7/6 διά 'Ελ Τζαζίρ
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	δ. 'Ελιονταρ 2/6		ΓΙΟΡΓΟΣ	60	3351	δ. Κωνιτόλη 31/5 διά Κωνστάντζαν
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	ε. 'Αμστερνταμ 18/4		ΓΙΟΡΓΟΣ Κ.	67	2920	ε. Σκίκιτ 13/6 διά Νίκαια
ΑΦΡΟΕΣΧΑ (δ.)	56	16944	ε. Πειραιά 16/4		ΓΙΩΤΑ	62	10163	ε. Λόνας 28/4
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Πειραιά 25/5 διά Φορτσίουν		ΓΚΑΖ ΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	34568	άργει στον Πειραιά 24/11
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	α. Παρανόγκαδα 8/6		ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	2986	ε. Χάρηρη 14/6
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	δ. Σουεζ 11/6		ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	65	3996	ε. Αλεξανδρεία 4/6 διά 'Ελλάδα
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Τζένταν 9/6		ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8224	ε. Σουεζ 21/3
ΒΑΓΙΑ	69	9985	μεσογειακές μεταφορές		ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	ε. Πενασκόλα 15/5 διά Αλεξανδρεία
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ ..								

ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Γιβραλτάρ 6/4		ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	ε. Σηπτέλ 13/6		ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	δ. Κων/Πολη 7/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΗ	65	7952	α. Λ. Πάλμας 4/6 διά 'Ιταζάϊ		ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	α. 'Αμβρούσιο 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	δ. Παναμά 25/5 διά Γκουαγιάμας		ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Πειραιά 1/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148	δ. Σαΐδ 22/2 διά Ελλάδαν		ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ε. Λάρνας 2/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΠΝΤ	72	12919	δ. Παναμά 15/5 διά 'Αλγερία		ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	εις Μπαντάρ 'Αμπάς 20/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	δ. Γιβραλτάρ 11/4 διά Ταϊτακόγκ		ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	ε. 'Ανναμάτα 2/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Ισκεντέρου 29/4 διά Κρήτη		ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	63	17681	ε. Ν. 'Ορλεάνην 13/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Κόρπους Κρήτη 9/6		ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	δ. Π. Σαΐδ 13/6 διά Λιβύρον
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	α. Ρ. Γκρέιτ 21/3 διά 'Ελ Τζαζάρι		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	α. Λίβερπουλ 11/6 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	ε. Ν. 'Ορλεάνην 8/6		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	69	13053	α. Καράτσι 9/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	δ. Γιβραλτάρ 28/5 διά Κόλπον ΗΠΑ		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	α. Δ. 'Αντζελές 11/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΖΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Παναμά 31/5		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ε. Πειραιά 19/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΖΕ'ΙΣ	74	13036	α. Ν. 'Ορλεάνην 2/5		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7780	α. Βαρκελώνη 9/6 διά Λιβύη
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΑΓΚ	72	43479	δ. Σκάλ 19/5 διά Λενίγκραντ		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΙΣ	69	11148	α. Κοτονού 19/3		ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	ε. Μπρισμπάτην 6/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Ν. 'Ορλεάνην 9/6		ΔΗΜΟΣΩΣΗΣ Β. (δ.)	58	16277	α. Πειραιά 21/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Τάμπα 15/5 διά Κοατζακόδλος		ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872	δργεί στην Καβάλα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	75	13036	ε. Αύγουσταν 9/6		ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	μετων. «ΚΕΙΤΠ ΜΠΛΑΝΚΟ» σημ Κύπρου
ΓΚΟΥΑΙΑΣ	67	20178	α. Βανκούβερ 19/5		ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	60	8868	α. Ρεθίφι 20/5 διά Λάγος
ΓΚΟΥΝΤ Α'ΙΔΑΝΤΕΡ	68	1804	ε. Κ. Τάουν 9/6		ΔΙΑΜΑΝΤΕΙΑ	60	8750	α. Φράγκος 30/5
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ	70	11525	δ. Κων/πολην 3/5 διά Μαύρην Θάλ.		ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	δργεί στην Καβάλα 1/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	ε. Ένδην 2/3		ΔΙΑΜΑΝΤΟ (δ.)	58	13105	εις Πειραιά 30/1
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	δ. Σουεζ 3/5 διά Περσικόν		ΔΙΑΣ	71	16379	α. Τζένταν 12/5 διά Μη. 'Αμπάς
ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΟΤΟΡ	70	12379	δργεί στην Μπάραν		ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Νίκαια 19/5 διά Μαλασία
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑ'ΤΩΝ	64	10141	ε. Λάγος 20/5		ΔΙΑΣ	70	10378	δ. Παναμά 13/6
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΚ	65	20765	ε. Μη. Χομείνι 14/6		ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	δ. Π. Σαΐδ 25/1 διά Δυρράχιο
ΓΚΟΥΝΤ ΔΕΗΝΤΥ	63	8628	δ. Πειραιά 16/4		ΔΙΟΝΥΣΟΣ	81	32000	εις Κωνσταντζαν υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΟΥΝΤ ΔΗΝΤΕΡ	73	59193	α. Ξημπόν πόδης 12/6 διά Γαλλίαν		ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ.	61	9443	δ. Π. Σαΐδ 10/4
ΓΚΟΥΝΤ ΔΟΡΤΝ	68	9067	ε. Τζένταν 24/4 διά Μη. 'Αμπάς		ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	δ. Π. Σαΐδ 9/6
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ	66	36276	α. Δ. 'Αντζελές 4/6 διά Μπαλμπόδα		ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Κολούμπια ρίβερ 30/5 διά Μπαγκλαντές
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	ε. Γάνδην 5/5		ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887	δ. Π. Σαΐδ 14/5 διά ΗΠΑ
ΓΚΟΥΝΤ ΜΙΤΡΗΣ	63	10141	α. Λομπίτο 9/5		ΔΡΟΜΟΝ	64	17487	ε. Πειραιά 7/6
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΦΙΝ	68	9070	ε. Ρόττερνταν 9/6		ΔΡΟΜΩΝ	64	1596	δργεί στο Κατάκωλο
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	65	21388	ε. Μη. Χομείνι 14/6		ΔΡΥΣ	65	20201	α. Μπρούνωμπούτελ 7/6 διά ΗΠΑ
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑ'Ι ΟΝΗΡΗ	60	4470	δργεί στον Πειραιά 12/2		ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	στον Πειραιά 25/12 (έπισκευες)
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ	68	9080	ε. Γάνδην 5/6		ΔΥΣΤΟΣ.	72	3847	ύπο παραλαβήν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ	68	9080	α. Τζένταν 29/3 διά 'Ιράν		ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ	60	11837	α. Νταμάρι 6/6		ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. 'Αλεξανδρέια 11/6 διά Τουρκία
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3843	α. Αμέρεροαν 9/6		ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΙΝ	78	16326	δ. Σουεζ 21/5 διά 'Ιράν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	δργεί στον Πειραιά 4/2		ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΤ'ΙΜ	72	16398	α. Κολούμπια ρίβερ 9/6 διά Κορέα
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΡΙΤ	63	8432	ε. Αμβούργον 10/6		ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Π. Καστορίς 6/6 (ΕΠΩΔΗΘΗ)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	δργεί στον Πειραιά πάπι 16/3					
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ	67	38636	α. Μπρεμερχάρφεν 29/5 διά Π. 'Ορντάς					
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	εις 'Αμπορτνταν 18/2					
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	6923	εις Λιβερπούλ 28/1					
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	α. Πειραιά 8/3 διά Λαττάκια					
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	α. Αυβέροαν 11/6 διά Πειραιά					
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	42273	δ. Παναδ 15/5					
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	δ. Παναμά 3/5 διά Κίνα					
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3839	ε. Μόρπιλ 31/5 διά Ν. 'Ορλεάνην					
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.)	67	39444	ε. Π. Σαΐδ 14/5					
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΑΝΤ	60	7187	ε. Πειραιά 28/2					
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	63	2603	α. Βαλτιμόρη 4/6 διά 'Αρούμπα					
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	67	38636	ε. Ν. 'Ορλεάνην 11/6					
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2876	ε. Βούβλαν 25/5					
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΑΛΤ'	63	15381	α. Ντουλούθ 5/6					
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΑΗΤΖΕΝΤ	69	22915	ε. Κούντα 14/6					
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΣΠΡΙΤ	70	22912	α. Χακάτα 26/5 διά Αυστραλία					
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23390	δ. Κων/πολη 9/6					
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΦΑΕ'ΙΜ	62	15389	ε. Χάμπτον πόδης 13/6					
ΓΚΡΕΙΤ'Ι Σ.Δ.	71	16306	δ. Σουεζ 22/5					
ΓΚΡΗΝ ΣΚΑ'Υ	68	4995	α. Μερούν 26/5					
ΓΚΡΗΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.	63	13516	ε. Ρόττερνταν 12/6 διά 'Ιταλία					
ΓΑΡΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	δργεί στον Πειραιά 21/4/77					
ΓΑΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ε. Στόρετραν 23/12					
ΓΑΛΥΦΑΔΑ	69	14029	ε. Γιοκοχάμα 12/6					
ΓΑΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.	69	26356	δ. Παναμά 3/15					
ΓΑΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ.	65	11624	ε. Ν. 'Ορλεάνην 3/6					
ΓΑΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	ε. Ν. 'Ορλεάνην 15/6					
ΓΑΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	α. 'Αμπορτνταν 15/6 διά Ν. 'Υόρκην					
ΓΑΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723	δ. Κων/πολη 20/5 διά Νοβοροσιούκην					
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	α. Βούβλην 15/5 διά 'Αμβούργο					
ΓΟΓΡΟΓ	58	7061	ε. Π. Σαΐδ 9/3					
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	δργεί στον Πειραιά 13/4/76					
ΓΟΥΙΝΤΝΤΡΟΣ	62	1427	α. Λ. Πάλμας 4/5					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	δ. Κων/πολη 5/6 διά Κωνσταντζα					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	δ. Παναδ 26/5					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΖΑΣ	75	19451	δ. Παναδ 24/4					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	δ. Κων/πολη 10/6 διά 'Οδησσό					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Χιούστον 7/6					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Αγυούστα 3/6 διά Γιβραλτάρ					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Τάμπα 10/6 διά Καράτσι					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Π. Αρθρου 29/5					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	δ. Θερανταίη διά 8/6					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΙΙ	75	19451	δ. Παναδ 26/5					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	α. Χόβικ 30/5					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Σιδένευ 4/6 διά Αιγυπτο					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22817	α. Παρανάγκους 30/5					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	66	22449	α. Ξημπόν πόδης 9/6 διά Ρουμανία					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΙΤΑΙΤ	67	22817	α. Λίβερπουλ 22/5 διά Βερμούδες					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΔΥΕΤΣ (δ.)	69	41477	δργεί στον Πειραιά 8/2					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204	α. Τακόμη 8/6 διά Κίνα					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΛΑΝΤ (δ.)	65	32717	ε. Πειραιά 17/5					
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Χάιφα 31/5 διά 'Αμπιτζάν					
ΓΡΕΦΟΣ	59	9191	δργεί στον Πειραιά 23/1					
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	α. Π. Μπάριος 1/5 διά Σ. Τόμας ντε Κατίλα					
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ε. Μομπάσα 1/6					
ΔΑΝΙΑΛ	63	13628	δ. Γιβραλτάρ 2/6 διά ΗΠΑ					
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Σιδένευ 23/5					
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	α. Μπαλάδ Τέρμ. 20/5					
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	εις Π. Σάιδ (ἀπόθηκη)					
ΔΕΣΦΟΙ	65	19049	α. Αγυούστα 21/5 διά 'Αργεντινή					
ΔΕΜΑΡΓ.	64	8226	α. Ντακάρ 22/4 διά Νουακότ					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ε. Λισσαρών 22/2					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Νιουσούθ 5/6					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	δ. Π. Σάιδ 8/6					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	δ. Γιβραλτάρ 20/5 διά Νουακότ					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	32714	α. Κριστομπάλ 4/6					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.	63	10085	ε. Πειραιά 5/6					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ε. Βιτόρια 25/5					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΑΒΙΡΙΔΗ	67	11659	δργεί στην Στυλίδα					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	α. Τάμπα 11/6 διά Νόρτενχαμ					
ΔΗΛΩΣ	70	8497	εις Μονρόβια 27/11					
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	ε. Ριο Γκρόντες 8/6 διά Ροστόκ					
ΔΗΜΗΤΡΑ	63	13027	δ. Γιβραλτάρ 6/4 διά ΗΠΑ					
ΔΗΜΗΤΡΑ	76	14531	ε. Πάλμας 4/6 διά 'Ακαμπο					
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	65	7952	α. Καλκούτα 10/6 διά Λιβύη					
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	76	13027	ε. Σαΐδ 22/2 διά Λιβύρον					
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	65	19451	α. Καράτσι 9/6 διά Λιβύη					
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	65	19451	α. Καράτσι 9/6 διά Λιβύη					
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	65	19451	α. Καράτσι 9/6 διά Λιβύη					
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	65	19451	α. Καράτσι 9/6 διά Λιβύη					
ΔΗΜΗ								

ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	δ. Νιόβερ 7/6 διά "Αγ. Λαυρέντη		ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477	ε. Πειραιά 6/6
ΕΠΑΝΩΝ	67	5487	α. Κουβέτι 5/5	εις Βενετία 18/1 (έπισκευές)	ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	α. Βίλμιγκτον 29/5 διά Αρούριπα
ΕΠΑΠΙΔΑ	66	9918	εις Βοϊμάνη 29/12	εις Βοϊμάνη 29/12	ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	
ΕΠΑΠΙΔΑ	56	8352	ε. Τσιταγκόρι 4/6		ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΛΗΣ	68	10722	ήρει στον Πειραιά όπω 20/4
ΕΠΑΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	δ. Π. Σάδι 5/6 διά Κόντινεντ		ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	δ. Π. Σάδι 11/5 διά Αλγερία
ΕΠΑΠΙΣ (δ.)	58	12262	δ. Παναμά 22/5		ΘΕΟΔΗΠΟΤΟΣ	65	41872	ε. "Αματερνταμ 12/6
ΕΠΑΠΙΣ	71	9885	δ. Π. Σάδι 10/6		ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	ήρει στη Στυλίδη όπω 7/2
ΕΛΑΣΦΕΘ	63	4555	ε. Φόρς 5/6		ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (δ.)	62	25717	ε. Χάρην 14/6
ΕΜΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	ε. Ντάρμπατ 8/6		ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	ήρει στη Φορταλέζα (άποθήκη) 27/3/81
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Αμέρερα 31/5		ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	57	9153	ε. Πειραιά 10/5
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	27830	ε. Ρινιέκ 7/6		ΘΕΡΜΑΓΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	16380	α. Σιγκαπούρην 31/5 διά Κουβέτη
ΕΜΟΥΟΥΙ (δ.)	58	20590	α. Χόβρη 11/1 διά Δ. Γκουάρια		ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	77	10460	θερόντα διά. 28/5 διά Τζένταν
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Κουβέτι 5/6 διά Σιγκαπούρην		ΘΕΤΙΣ	55	8992	ήρει στον Πειραιά 25/1
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δ. Κωνίπολη 22/3 διά Γαλατώ		ΘΕΤΙΣ	74	35540	ε. Σίδνευ 3/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	57	9132	υπό παραλαβήν		ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	ε. Λίβερπουλ 12/6
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ ΓΚΑΛΦ	72	10013	ε. Βίλμιγκτον 14/6		ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	δ. Κωνίπολη 8/6
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Λάγος 18/5 διά Π. Χάρκουρτ		ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μεβίλ ρόδες 28/5
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Φρήνορι (Μπαχάμας) 3/6		ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	α. Ντακάρ 22/5 διά Θεσσαλονίκη
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	α. Φρήνορι (Μπαχάμας) 3/6		ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	α. Χάρηπον ρόδες 21/5
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Σάντος 3/1 διά Μπ. "Άρες		ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	α. Ν. Ορλεάνην 6/5
ΕΠΟΣ	78	6053	ήρει στον Πειραιά 21/8		ΙΑΣΩΝ	70	11489	ε. Λονδίνο 12/6
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ.	66	16301	ε. Πειραιά 19/5		ΙΑΖΑΜΠΑ (ι.)	78	60653	ε. Ρότερνταμ 15/6
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ.	65	15765	δ. Κωνίπολη 22/5		ΙΚΑΝ	58	2882	δ. Π. Σάδι 8/6
ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	64	16323	ε. Χάρην 8/6		ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	α. Τζένταν 29/5
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	62	31051	α. Π. φ Σπαιη 14/5 διά Αργεντινή		ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ε. "Άντεν 21/5
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	ε. Τζένταν 13/5		ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	δ. Π. Σάδι 9/6
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	εις Πειραιά 5/5		ΙΝΓΚΑ	58	3860	ήρει στον Πειραιά 17/3
ΕΡΗΝΗΣ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	ε. Πειραιά 25/4 (έπισκευές)		ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	εις Πειραιά 10/8
ΕΡΗΜΗΣ	72	15951	ε. Γιοκοχάμα 4/6		ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	δ. Π. Σάδι 6/6
ΕΡΗΜΗΣ	78	1250	μεσογειακές μεταφορές		ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8105	εις Π. Σάδι (άποθήκη)
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8917	α. Χάμιλτον 3/6 διά Περού		ΙΝΤΕΡΣΠΡΙΤ	60	14840	ε. Λίβερπουλ 9/6
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. "Άμερερα 12/6		ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΤΥ	63	15806	α. Σετουμπάλ 23/5 διά Ντουλούθη
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (ι.)	67	33980	δ. Παναμά 4/6		ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΙΕΡ	73	15498	ε. Πειραιά 9/6
ΕΡΟΙΤ' ΚΟΣ ΣΕΥΛΑΡ	57	2074	μεσογειακές μεταφορές		ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	ήρει στο Αλιβέρι 20/4
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Πειραιά 25/4		ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	ε. "Αματερνταμ 1/6
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758	ε. Πειραιά 13/4 διά Ρόττερνταμ		ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	ήρει στο Αλιβέρι
ΕΤΕΡΝΑΛ ΠΙ'ΙΣ	63	9341	δ. Κωνίπολη 27/5		ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Τζέντα 13/3
ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗ	56	5087	ε. Ριγέκα 29/5		ΙΟΣ	69	9946	ε. Λάγος 6/6
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	ε. Σιγκαπούρην 10/6		ΙΟΣ	57	2875	ήρει στον Αστακό 5/3
ΕΥΑ	59	11894	α. Λ. Πόλιμα 18/4		ΙΟΥΑΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Μάλτα 10/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	α. Αύγουστο 12/5 διά Αλγερία		ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	δ. Π. Σάδι 24/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ.	63	9153	ε. Τζένταν 31/5		ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	δ. Σουέζ 9/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Σκώ 3/6 διά Κλαιπέντα		ΙΣΜΗΝΗ	68	4204	α. Εμέν 6/6 διά Τέμα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	α. Καλαμάτα 16/4		ΙΧΟΕΙΣ	77	19166	α. Κουβέτι 4/4 διά Κούμπαρ διλ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	ήρει στον Πειραιά 22/2		ΙΩ	69	8909	δ. Π. Σάδι 3/6 διά Μεσόγειο
ΕΥΒΟΪΤ' ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	ε. "Άμερερα 12/6 "Άβανα		ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Λομπίτο 25/5
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	ήρει στην Χαλκίδα 25/11		ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Π. Σάδι 6/6
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Νουάρ 31/5		ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Νόποη 10/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ήρει στον Πειραιά 9/10		ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	ε. Σέτε 5/6
ΕΥΗ Λ.	67	14569	δ. Σκώ 25/4 διά Λενινγκραντ		ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	α. Λομπίτο 19/5
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Βαλαρόπ 8/6		ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	ε. Σύρο 9/4
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Λ. "Αντζέλες 15/5 διά Μανίλα		ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	δ. Μπρουνόμπουτελ 21/5
ΕΥΛΑΙΑ	59	8630	εις Πειραιά 4/3		ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	ε. Θρή ρίβερ 26/5
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Λάγος 11/5		ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. "Άντεν 23/5 διά Π. Σουδάν
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12207	α. Τσαγκουάρδα 9/6		ΙΩΝ	71	11506	α. Τζένταν 10/6 διά Τζιμπουτί
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Αύγουστα 4/3		ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	α. Μπούλεν Μπαίη 30/5 διά Μεξικό
ΕΥΠΟ ΣΕΥΓ'ΑΟΡ	60	10611	α. Τσαγκουάρδας					
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές					
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Φρημάντλ 13/6					
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ήρει στη Λουάντα 5/6					
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ε. Πειραιά 26/3					
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Σήμρες 20/5 διά Βρέστη					
ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	7165	ήρει στον Πειραιά 31/1					
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	μεσογειακές μεταφορές					
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	α. Καβάλλα 20/2					
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	μετων. «INTRA TROPHY»					
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Τάμπα 17/5					
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. "Αντοφαγκάστα 13/6					
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Σιγκαπούρη 9/5					
ΕΦΗ.	61	3791	δ. Γιβραλτάρ 12/4					
ΕΦΗ	58	2556	στή Αύγουστος 1/12/77					
ZANET.	66	4503	α. Πειραιά 8/6 διά Θεσσαλονίκη					
ZΑΝΗΣ.	81	22857	α. Σαράζ 6/6					
ZΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Ν. Ορλεάνην 10/6					
ZΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	ήρει στον Πειραιά 12/11					
ZΕΤΤΑ.	71	20516	δ. Παναμά 31/5					
ZΕΥΣ	60	11687	ε. Πειραιά 19/3					
ZΕΦΥΡΟΣ	77	16366	ε. Ν. "Ορλεάνην 11/6					
ZΗΝΟ.	81	23100	α. Πόρτλαντ (Βικ.) 4/6 δι "Ιράν					
ZINI.	76	11348	α. Ν. "Ορλεάνην 3/6					
ZΙΡΙΑ	71	4635	δ. Σουέζ 28/5 διά Τζουμπάλ					
ZΥΓΟΣ	76	19166	α. Ριο Γκράντες 17/4					
ZΥΓΟΣ.	69	3490	δ. Γιβραλτάρ 2/6					
ZΩΗ (δ.)	67	43231	ήρει στο "Αργοστόλι 23/12					
NΒΗ	79	16376	δ. Κωνίπολη 25/4					
HΓΚΑ	52	2674	α. Οζάκα 1/4 διά Αυστραλία					
HΓΚΑ	58	1590	ε. Κριστούπαλ 30/4					
HΖΥ ΡΑΙΤΝΕΡ	81	4617	μεταφ. Χούλ - Γιουροπόρτ					
HΛΑΣΑΣΚΟΣ	60	14472	α. Ντάμαδ 8/6					
HΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Λ. "Αντζέλες 4/6 διά Γιοκοχάμα					
HΛΙΟΣ	62	10750	δ. Κακινάτα 31/5 διά Ρόττερνταμ					
HΡΑ	79	16390	ε. Σάκιδ 2/25					
HΡΑΚΑΗΣ	53	5691	ε. Δάντοις 6/6					
HΡΟ	65	23390	α. Χάρηπον δρός 11/6 διά Πορτογαλία					
HΡΟΔΑΣ	57	7068	ε. Καράτοι 2/6					
HΣΤΓΟΥΙΤΝ	81	16700	α. Λονδίνον 30/5 διά Λάγος					
HΣΤΠΟΡΤ	67	27018	ήρει στο "Αργοστόλι 23/12					
HΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	δ. Κωνίπολη 25/4					
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	δ. Σουέζ 6/6 διά Μπ. "Αμπάς					
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	α. Μπούλεν Μπαίη 18/5 διά Ντός Μπόκας					
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	ε. Ρίταρντς Μπαίη 7/6					
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Λ. Γκουάρια 7/5					
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	δ. Παναμά 6/6 διά Κουβέτη					
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	48781	α. "Άμερερα 14/6 διά Ρόττερνταμ					
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	ήρει στον Πειραιά όπω 11/4					
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (μ.)	65	37431	δ. Σάδι 29/5 διά Μπαγκνούλι					
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	δ. Κωνίπολη 9/6					
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	δ. Δουνκέρκη 15/5 διά ΗΠΑ					
ΘΑΣΟΣ Α' ΛΑΝΤ	76	9444	α. Ντουκούθ 13/5					
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	7							

ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ	62	3144	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9806	α. Καράτι 25/5 διά Πειραιά δρυγεί στην Βουβάθη από 956/80
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	δ. Παναμά 30/5 διά Μασαλάν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	θ. Θάντερ Μπαιη 11/6 διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207	α. Τορόντο 5/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Τορόντο 5/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	α. Π. Χάρκουρτ 18/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	δρυγεί στον Πειραιά όπα 11/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Ρίτσαρντς Μπαιη 5/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	δ. 'Εσκουμίνς 3/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝΤΖΑ	66	19595	δ. Κωνιτόλη 9/6 διά Μ. Θάλασσα
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	α. Μερόντα 27/5 διά Πειραιά
ΚΑΡΑΙΤΣΙΣΚΑΚΗΣ	65	16903	δ. Κωνιτόλη 1/6
ΚΑΡΑ	65	11940	δ. Σκώ 5/5 διά Λευκονύκραντ
ΚΑΡΕΝ	76	4617	α. 'Αργεντινή 27/5
ΚΑΡΕΡΑ	67	5453	ε. Παναμά 10/6
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Π. Σαΐδ 14/6
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. Γκήλοντς 5/6 διά *Αντεν*
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	ε. Άρμπούργο 15/6
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	δρυγεί στο Γουόρερ από 8/1/81
ΚΑΡΑΟΒΑ	75	29314	ε. 'Άμβούργο 3/6
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Μαντράς 7/6
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. 'Αλεξάνδρεια 5/6
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Μάλτα 11/5
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Μόμπιλ 23/5 διά 'Ερεγλί
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Χέν Πόιντ 23/5 διά 'Ιαπωνία
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Γκήλοντς 14/6
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	ε. 'Άμβούργο 14/6
ΚΑΣΟΣ	76	14983	*ε. Βαλένθια 10/6
ΚΑΣΟΣ	56	3105	μερογειακές μεταφορές
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	α. Ραβέννα 14/5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Μόμπιλ 11/6
ΚΑΣΙΑΝΗ ΓΚΛΟΡΥ	59	4632	δ. Γιβραλτάρ 2/5 διά Λαττάκια
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	α. 'Αμβέρσα 11/6 διά Μόντρεαλ
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ	68	26644	ε. 'Αμβέρσα 12/6
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'ΙΝΤ	58	2448	ε. Μπέρα 31/5
ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ	57	1235	α. 'Αβίλες 18/5 διά Ελ. Τζαζάρ
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	α. Πειραιά 11/5 διά Κολόμπο
ΚΑΣΤΖΩΡ	50	7544	α. Τζέμπουτι 9/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Νταμάν 13/4 διά 'Ιαπωνία
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	δ. Κωνιτόλη 29/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Κίελο 14/6 διά Βαλτική
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Τζέντα 1/6 διά Ελ. Τζαζάρ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	α. Βαρκελώνη 17/5 διά Σαμψούντα
KATIA (δ.)	61	12959	α. 'Αλεξανδρεία 4/6 διά Ιταλία
KATIE	60	10187	δρυγεί στο Γαλαξίδι
KATIE	69	5068	ε. 'Αλεξανδρεία 2/6
KATINA (δ.)	66	38878	ε. Ρόττερνταμ 13/6
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894	εις 'Αμβούργον από 9/2 (έπισκευα)
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Λός 'Αντζελες 8/6
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	δρυγεί Ρίβερ Φάλ 22/4
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ε. Τόκιο 5/6
ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΤΚ'	69	9853	ε. Ντόρμπρατ 8/6
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ'	71	9964	δ. Π. Σαΐδ 5/6
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	δρυγεί στον Ρίβερ Φάλ από 1/2
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΟΥΜ	75	16307	ε. 'Αγ. Φραγκίσκο 8/6
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	α. Ντουμπάτι 4/6 διά Μαπούτο
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/6
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	41	1580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΙ'ΝΤ	70	13907	α. Χέν Πόιντ 23/5 διά Κούβα
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑ'ΙΤ	67	21706	δ. Κωνιτόλη 3/5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	α. Λάς Πάλμας 30/5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	α. Σουδάμπα 26/4 διά Μπ. 'Αμπας
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	α. 'Αμβέρσα 19/5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΩΝ	58	5266	α. 'Αλεξανδρεία 10/6 διά Ρουμανία
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒΣ	52	5674	δ. Κωνιτόλη 29/5 διά Κωνσταντζά
ΚΕΦΑΛΑΟΝ. ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	57	5250	δ. Κωνιτόλη 5/6 διά Κωνσταντζά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΑΝ.	52	5674	δ. Κωνιτόλη 8/6 διά Μ. Θάλασσα
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	ε. 'Αλεξανδρεία 1/6
ΚΕΧΕΡΑ	61	14982	ε. Τζέντα 9/6
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	α. Φρημάντα 24/5 διά Περσικό
ΚΙΓΚ ΚΑΛΜΟΣ (δ.)	64	33445	δρυγεί στον Πειραιά από 10/2
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	δ. Γιβραλτάρ 7/5 διά Βάχραν
ΚΙΘΑΙΡΩΝΑΣ	81	15400	εις Βάρνα όπω συμπλήρωσιν
KIKI	70	16196	δ. Κωνιτόλη 18/5
KIKH	57	9723	εις Αιγαίνατα 5/5
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΑΟΥ	67	11174	μετωπομάσθη «HACI SEFER KALKAVAN»
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ	62	10834	α. Λός Πάλμας 31/5 διά Κόρπους Κριστί
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	δρυγεί εις Πειραιά από 12/8
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Κουβέιτ 3/6 διά Φιλιππίνες
ΚΛΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	58	8300	α. Νταμάν 10/6 διά Ντάρ ες Σαλάμ
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΛΗΡΗ	77	17300	α. Χέν Πόιντ 3/6 διά 'Ιαπωνία
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	δρυγεί στον Πειραιά από 17/3
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/5
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ε. Πειραιά 3/3
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	ε. Κολόμπα 10/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	56	4770	εις Βομβάτη 6/1 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II	57	4336	ε. Καλαμάρη 17/5
ΚΛΕΛΙΑ (δ.)	63	34358	α. Ράς Σουκέρ 10/4 διά Σαντάτι
ΚΛΗ	58	9882	ε. Μαπούτο 22/5
ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Μπαγκόκ 30/4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/5
ΚΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	67	4507	α. 'Υμουίντεν 26/5 διά Μπετζάνια
ΚΟΜΠΑΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	3858	δ. Γιβραλτάρ 12/6 διά Μπιλμπά
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	ε. Ταϊμανίνα 8/6
ΚΟΝΙΤΣΑ	75	34298	α. Βατιάμπρη 10/4 διά 'Αργεντινή
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Βανκούμπερ 13/6
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	δ. Παναμά 4/6
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	ε. Κούρε 27/5
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	δ. Σουέζ 5/6
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	α. Χάμπτον Ρόδς 13/6 διά Γαλλία
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/6
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Σιγκαπούρη 10/6
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	δρυγεί στην Σιγκαπούρη από 8/10
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ'ΙΟΝΗΡ	68	22836	ε. Μοράσσα 10/5
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Ντουμπάτι 11/6 διά Κολόμπο
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	δ. Γιβραλτάρ 6/6 διά ΗΠΑ
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	α. Κουβέιτ 5/6 διά Δανία
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	ε. Κουβέιτ 7/6
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	66	42164	δρυγεί στον Πειραιά από 15/6/81
ΚΟΝΣΤΕΛΑΙΣ	67	7680	α. Πειραιά 27/5

ΑΙΓΑΙΝ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	61	8951	όργει στην Ήγουμενίτσα				
ΛΙΤΣΙΩΝ ΠΡΑΐΝΤ.....	71	9074	ε. Δουσκέρην 14/6				
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.).....	61	21894	α. Τάραντα 29/5 διά Κωνσταντζά				
ΛΙΨ.....	68	9650	ε. Γκουανιάκι 1/6				
ΛΟΓΙΑΙΤΥ.....	69	9045	όργει στην Μπάραν όπο 24/9/80				
ΛΟΪ'ΝΤΑ (δ.).....	75	24408	ε. Χάβρη 14/6				
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	δ. Παναμά 21/5				
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ.....	64	6549	α. Τζέντα 2/6 διά Μογκαντίσιο				
ΛΟΥΚΑΣ Ν.....	72	13637	α. Ερή 12/6				
ΛΟΥΣΣΙΟΣ.....	73	63287	ε. Πιουροπόρη 16/6 διά Χάρπτον Ρόδς				
ΛΟΥΣΥ.....	74	16006	α. Ρίσαρντς Μπαιν 27/5				
ΛΥΔΑ.....	59	1226	εις Θεσσαλονίκη όπο 6/2/81				
ΛΥΡΑ.....	64	6547	α. Μπιλμάρη 8/6				
ΛΥΡΕΤΤΑ.....	67	41914	ε. Λουλέα 11/6				
ΛΥΡΕΤΤΑ.....	68	4071	ε. Λάδης 26/5				
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	69	25168	α. Σάντος 3/6				
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.....	58	4585	ε. Τζέντα 26/5				
ΜΑΙΟΣ.....	62	8975	όργει στον Πειραιά όπο 19/1				
ΜΑΙΟΣ.....	52	2025	όργει στον Πειραιά όπο 7/2				
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	81	23000	α. Λος 'Αντελές 4/6 διά Γιοκοχάμα				
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	α. Μάλαγα 22/5 διά Μπ. 'Αυρες				
ΜΑΙΡΗ Κ.....	72	4990					
ΜΑΙΡΟΥΛΑ.....	63	14203	ε. Νόπολη 10/6				
ΜΑΙ'ΥΣΑΝ ΙΙ.....	58	5376	δ. Δαρδανέλια 2/6				
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504	δ. Σούεξ 11/6				
ΜΑΚΡΑ.....	73	8957	δ. Παναμά 27/5				
ΜΑΛΙΑΚΟΣ.....	62	9721	α. Ρουέν 4/6 διά Αίγυπτο				
ΜΑΝΑΜΑΡΙΑ (δ.).....	65	13278	εις θέση 35.36.8— 11.48. A. 9/6				
ΜΑΝΘΩΣ.....	77	5874	α. Σάντος 2/6 διά Λάγος				
ΜΑΝΙΑ.....	68	2918	α. Πειραιά 22/5 διά Ιταλία				
ΜΑΝΝΑ (δ.).....	70	65223	α. Γκάλιθεστον 8/6				
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ.....	77	16267	δ. Κωνιπάλη 6/6				
ΜΑΝΤΟ Ζ (δ.).....	72	17432	ε. Σινκαπούρη 8/6				
ΜΑΝΩΔΗΣ Λ.....	80	5511	α. Σαουσεύμποτον 12/6				
ΜΑΝΩΔΗΣ Χ.....	62	15405	δ. Σουεξ 7/2				
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ.....	77	12526	α. Ν. Όρλεάνη 20/5				
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ.....	71	9372	α. Νταράμ 12/6				
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΑΕΡΟΣ.....	58	9163	εις Πειραιά όπο 5/10 (έπισκευές)				
ΜΑΟΥΝΤ ΟΦΥΡΣ.....	68	18525	ε. Πειραιά 4/6				
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΙΟΣ.....	78	17149	α. Βανκούβερ 28/5				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ.....	77	19678	ε. Νάντη 7/6				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	73	36264	ε. Παρανάγκου 9/6				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ.....	81	33500	α. Νιουκάρτ 2/6 διά Ιτανία				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	α. Βανκούβερ 28/5				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ.....	68	57204	α. 'Υμουριν 9/6 διά Χάρπτον Ρόδς				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147	α. Ρίτσαρντς Μπαιν 16/5 διά Ιτανία				
ΜΑΡΑΘΩΝ.....	61	12847	όργει στον Πειραιά όπο 11/3				
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΪ'Κ.....	62	8967	ε. Λάργος 10/6				
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505	α. Βρέμη 19/5 διά Κριστομπόλ				
ΜΑΡΑΜΠΟΥ.....	78	8845	ε. Τοιτανόκ 3/6				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.....	66	18155	ε. Αύγουστα 4/3				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.).....	66	15404	α. Βόλο 9/4 διά Ιταλία				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.....	58	11849	ε. Αυγούστα 4/3				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.....	60	10748	όργει στο 'Αργοστόλι 21/1				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙΙ.....	49	6607	όργει στη Χαλκίδα				
ΜΑΡΓΙΚΟ (δ.).....	76	81106	δ. Π. ΣαΐδηΧ 24/3				
ΜΑΡΙΓΚΟ.....	58	2966	α. Μπιλμάρη 12/6				
ΜΑΡΕΖΟΛ.....	69	9623	α. Θέσσαλη 1/6				
ΜΑΡΙ.....	74	8925	δ. Π. Σαΐδη 10/6				
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.....	66	18569	α. Τίλιτσεφοκ 10/5 διά Βατούμ				
ΜΑΡΙΑ.....	65	47544	ε. Φρήπορτ (Μπάχ) 12/5				
ΜΑΡΙΑ.....	70	9101	ε. Λεισεσά 17/3				
ΜΑΡΙΑ.....	58	5746	όργει στη Χαλκίδη όπο 23/9				
ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.....	62	3199	α. Ρουέν 2/6				
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΤΗ.....	74	15938	α. Γιοκοχάμα 4/6				
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ.....	70	9565	α. Π. Κορτές 22/5 διά 'Αβάνα				
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ.....	60	6978	α. 'Άλεξανδρεια 24/5 διά Ιταλία				
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).....	68	1599	ε. 'Αντελ 31/5				
ΜΑΡΙΑ Κ.....	70	51602	δ. Σαΐδη 2/6				
ΜΑΡΙΑ Λ.....	70	9063	α. Τζέντα 25/4 διά Μπ. 'Αμπας				
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001	ε. Σαφάνικα 14/6				
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.....	76	6034	α. Αμβούρο 3/6 διά 'Αμπερσα				
ΜΑΡΙΑ Ν.....	73	13631	α. Π. Λίνκολν 14/6 διά 'Αμπερσα				
ΜΑΡΙΑ Ε.....	68	11361	ε. Θέσσαλη 11/6				
ΜΑΡΙΑ ΕΥΔΑ.....	67	9365	δ. Σουεξ 29/5				
ΜΑΡΙΑ Σ.....	58	9028	εις Τ. Ζέων όπο 29/4/81				
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΤΟΥ (δ.).....	66	42799	α. Ν. Όρλεάνη 9/6				
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ.....	58	9507	α. Αμβερσα 29/5 διά Λάγος				
ΜΑΡΙΑΝΗ.....	70	9767	ε. Νιούπορι 12/6				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432	ε. Χιούντον 5/6				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙ.....	79	5700	όργει στον Πειραιά όπο 21/11/79				
ΜΑΡΙΒΙΚ.....	75	68411	όργει στον Πειραιά όπο 6/2				
ΜΑΡΙΓΩ.....	62	23805	όργει στον Πειραιά όπο 1/3				
ΜΑΡΙΕΒΑ.....	72	9824	α. Σπέτζια 10/6				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.).....	75	115207	α. Σέτε ΙΙΙ στη Μαρσαλία				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	8344	όργει στο 'Αλιβέρι όπο 6/2				
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.).....	67	40075	ε. Σάντος 10/6				
ΜΑΡΙΚΑ.....	62	9055	ε. Σάρρος 5/6 διά Λάγος				
ΜΑΡΙΚΑ Τ.....	60	6235	όργει στο Πειραιά 31/1				
ΜΑΡΙΕΛΑΝΑ (μ.).....	71	72335	α. Αμβέρσα 16/5				
ΜΑΡΙΑΥ.....	71	16269	δ. Σκώ 9/6 διά Λενίνγκραντ				
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	68	14569	ε. Θάντερ Μπαιν 6/6				
ΜΑΡΙΝΑ.....	80	40000	α. 'Αγκρα ντός Ρέις 14/5 διά Όλλανδια				
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ.....	75	14523	ε. Κόμπη 7/6				
ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	65	19566	α. Σάντος 30/5 διά 'Οδησσό				
ΜΑΡΙΝΑ Π.....	61	7838	ε. Πειραιά 9/5				
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.).....	65	36065	α. Π. Άρενας 2/6 διά Κουιντέρο				
ΜΑΡΙΤΣΑ.....	67	33586	δ. Σκώ 27/5 διά Λενίνγκραντ				
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.....	68	29324	δ. Σκώ 2/6 διά Λενίνγκραντ				
ΜΑΡΙ ΦΙΛΙΠ.....	72	17510	δ. Κουνιπόλη 17/5				
ΑΡΚΑ Λ.....	58	2140	δ. Κουνιπόλη 8/6 διά Βάρνα				
ΑΡΚΑΛΑΝ.....	68	14771	α. Γουεστμπιντερ 4/6				
ΑΡΚΙΖ.....	75	28082	δ. Παναμά 30/5 διά Βενετία				
ΑΡΚΟΣ Ν.....	69	11434	δ. Κουνιπόλη 2/6				
ΑΡΛΑΕΝ.....	57	5087	ε. Χαμίνα 9/6				
ΑΡΛΙ (δ.).....	59	20827	α. Βρέμη 8/6 διά Τζέντα				
ΑΡΟΥΑΙΟΣ.....	78	19974	α. Γιοκοχάμα 4/6 διά Νιώρμπαν				
ΑΡΟΥΚΩ.....	57	8899	όργει στο 'Αργοστόλι 10/1				
ΑΡΣ.....	48	3368	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΡΤΗΣ.....	61	11915	μετων. «MARTIN S.8 σημ. Παναμά				
ΑΡΥΛΙΖΑ.....	70	15806	δ. Κωνιπόλη 7/6				
ΑΡΩ.....	73	32510	α. Σάντος 4/6 διά Ροζάριο				
ΜΑΣΣΑΛΙΑ.....	64	1968	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	α. Θέσσαλη 21/4 διά 'Αρούμπα				
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΝ (δ.).....	62	12197	α. Σ. Αννα Μπαι 2/6				
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΙ Υ (μ.).....	66	32645	δ. Γιβραλτάρ 6/6				
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ.....	65	10554	ε. Ν. Όρλεάνη 13/6				
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.).....	65	34185	δρεις στον Πειραιά 1/8				
ΜΑΤΙΔΑ.....	65	7696	α. Μερόνιν 18/5 διά Τρίπολη				
ΜΑΤΙΝΑ.....	63	2911	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΕΓΑΣ (δ.).....	67	43231	α. Ν. Ύόρκην 7/6 διά 'Αρούμπα				
ΜΕΦΩΝΙΚ (μ.).....	66	39617	ε. Χάμπτον ρόδη 12/6				
ΜΕΛΩΠΗ (δ.).....	81	33500	δ. Παναμά 3/1/5				
ΜΕΙΤΖΟΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15688	α. Νιώρμπαν 31/5 διά ΗΠΑ				
ΜΕΙΝΑ.....	66	1599	α. Λ. Πόλμας 20/5				
ΜΕΙΛΙΩΝ ΟΝ.....	75	35489	α. Νιούκαστλ 30/5 διά Ισπανία				
ΜΕΙΛΙΩΝ ΟΝ.....	68	10017	α. Ρίο Γκράντε 6/6 διά Ισπανία				
ΜΕΙΛΙΩΝ ΟΝ.....	71	113780	δ. Νιώρμπαν 5/6 διά Νιώρμπαν				
ΜΕΙΛΠΟΥ Χ.....	68	10355	α. Χιούστον 5/6				
ΜΕΙΑΤΕΜΙ (δ.).....	76	24743	α. Μόμπιλ 7/6 διά Βενεζουέλα				
ΜΕΝΕΛΑΟΣ.....	69	12748	α. Πασάγιες 27/5 διά Χάρπατόν				
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.....	68	2296	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΕΝΙΤΕΣ.....	59	12255	δ. Γιβραλτάρ 8/6				
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ.....	63	12407	όργει στο 'Αργοστόλι 23/1				
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	11783	ε. Έλ. Τζαζάρι 21/5				
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤ'ΙΖ.....	57	10389	δρεις στην 'Αντικύρα				
ΜΕΝΤ ΕΣΠΛΑΟΡ.....	66	9826	α. Μόντρεαλ 10/4 διά 'Αλγερία				
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ.....	72	9218	δ. Γιβραλτάρ 8/6				
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ.....	81	9969	ε. Χάρη 29/4				
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.....	81	9969	όργει στη Γαλάτια 1/2/78				
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ.....	61	6					

ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ.....	68	36168	α. Μάλαγκα 4/6 διά Σαντάντερ α. Σέπετιμα Τέρμη 13/5	NIKY.....	58	9087	· όργει στόν Πειραιά 12/10 ε. Ραβέντα 20/4
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	α. Λ. "Αντζελες 9/6 διά Μπουσάν	ΝΙΜΑΣ I.....	56	3274	· όργει στόν Πειραιά 6/8/79
ΜΟΜΠΛΙΑ (δ.)	69	47958	ε. Φιουμιτάνο 7/6	ΝΙΜΠΑΔA.....	71	2994	δ. Κονιπολη 5/6 διά 'Οδησσο
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Σίδνευ 11/6	ΝΙΟΒΗ	69	21673	εις Π. Σούδη 30/12/79
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	· δργει στόν Πειραιά 6/9	ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ.....	57	5279	α. Ν. 'Υόρκην 12/6 διά Σαντ Κρουά
ΜΟΣΧΑ Δ.....	56	8823	δ. Παναμά 6/6 διά Τζόρνταν	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Ιταζάρι 16/5 διά 'Ιμπιούμπα (ΕΠΩΛ)
ΜΟΥΝΣΤΕΡΑΕ'ΓΝΤΣ	60	9365	ε. Έλλεσμερ Πόρτ 14/6	ΝΟΡΦ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	5430	· δργει στόν Αλεξάνδρεια 11/4/78
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Μαπούτο 29/5	ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Αύγουστα 8/6 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. Τόκιο 2/6	ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ε. Ά Γκουλέτ 6/6
ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	εις Πειραιά 9/3 (ΕΠΩΛ.7	ΝΟΡΦ ΧΑΙ'ΝΕΣ	62	15110	ε. Πειραιά 17/5 (έπισκευες)
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	α. Μίνα Καμπούς 10/6	ΝΟΡΦΘΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	ε. Κανά 9/6	ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Σάντος 9/6 διά Φορταλέζα
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	· υπό παραλαβήν	ΝΟΤΑ Κ.....	70	6235	α. Π. Νούρ 24/5 διά Ντουαλά
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	ε. Πειραιά 6/4	ΝΟΤΗΣ	55	3956	εις Νάντην 3/4/80
ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΟΥΠ	57	5452	ε. Ναγκόγια 31/5 διά Δ. 'Αντζελες	ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	δ. Παναμά 12/6
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	εις Ντόβερ 20/5	ΝΟΤΟΣ	61	7351	ε. Ν. 'Ορλέανην 10/5
ΜΠΕΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	εις Δ. Πάλμας 20/12	ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	66	22260	α. 'Αμβέρσαν 6/4 διά 'Ελ Τζαζίρ
ΜΠΕΛΣΚΑ'Υ	57	7974	δ. Παναμά 9/6	ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	· υπό παραλαβήν
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	μεσογειακές μεταφορές	ΝΤΑΝΙΑΕΔ	66	27074	α. Λ. Γκουλέτ 10/6 διά Αύγουσταν
ΜΠΙΑ	75	7246	· δργει στόν Πειραιά 10/6	ΝΤΑΝΙΕΛ (δ.)	59	12299	μετων. «ESRA»
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	δργει στόν Πειραιά 8/11	ΝΤΑΝΙΕΛ	67	3868	α. Νόρντεχαρ 6/6
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΙ'Υ	63	9657	ε. Σφάξ 12/4	ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	58	7396	α. Καντί 8/5 διά Τρίπολιν
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	58	3778	εξω από Λευνιγκραντ 16/5	ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	61	13054	α. Βρέμην 8/6 διά Βενγάλην
ΜΠΟΝΑΤΣΔ	68	16005	α. Μορπάδας 10/6 διά Καράτοι	ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Γκόμπες 21/4 διά Παλέρμο
ΜΠΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	3621	ε. Φιλαδέλφεια 9/6	ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Ν. 'Υόρκην 9/6 διά Κιουρασόδ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	μεσογειακές μεταφορές	ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ ΣΥΑΟΡ (δ.)	58	11486	α. Π. ντέ Μπουκ 9/6 διά Μπαχρέν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ·				ΝΤΑΦΦΟΝΤΙ Β. (δ.)	61	22256	α. Π. ντέ Πειραιά 20/5
PANTZA (δ.)	64	32756	α. Ν. 'Υόρκην 2/6 διά 'Αρουμπά	ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ	60	7178	α. Πειραιά 2/6 διά Πάτρα
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	εις Πειραιά 9/12 (έπισκευες)	ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	α. Λάγος 4/6 διά Κτημές
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Λάγος 20/5 διά Τέλας	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Ρότερνταν 12/6 διά Χιούστον
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	· δργει στόν Ελευσίνα	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Λάγος 2/6
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	δργει στόν Λευκάδα	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Μπιλόπουλο 30/5 διά Λάγος
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'ΙΣ	54	6103	· δργει στόν Στυλίδα	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΑΚΟΝ	80	17100	α. Ν. 'Ορλέανην 28/5
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	δργει στόν Ελευσίνα	ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝ	68	13553	α. Κελάγκ 13/6 διά Συγκαπούρην
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	δργει στόν Ελευσίνα	ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	63	7700	α. Στέτε 22/2 διά 'Ελ Τζαζίρ
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	· δργει στόν Ελευσίνα	ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	δ. Γιβραλτάρ 11/5 διά 'Αλεξάνδρεια
ΜΠΡΑΒΟΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	δ. Παναμά 1/6	ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Μαπούτο 1/6
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΚΑ'Υ	69	2979	α. Μερόν 9/5 διά Τρίπολιν	ΝΤΕΝΙΣ Μ.....	59	6134	α. Μάλτα 30/4 διά Πειραιά
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	α. Πουπίνιο 4/6 διά Γιβραλτάρ	ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	β. Σάδι 13/6 διά Μαύρην Θάλ.
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	α. Πικοχάδα 3/5 διά Χαβάην	ΝΤΙΑΝΑ	65	3512	μεσογειακές μεταφορές
ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	α. Ν. 'Ορλέανην 8/6	ΝΤΙΚΝΙΤΥ	57	8485	· δργει στόν Πειραιά 20/5
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	δ. Κωνιπολην 5/6 διά 'Οδησσον	ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	δ. Γιβραλτάρ 24/5 διά 'Ελ Τζαζίρ
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	α. Καζαπλάνκα 3/6 διά 'Ολμπανο	ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	α. Γκιζόν 29/5 διά Βραζίλιαν
ΜΥΡΞΙΝΙΔ	77	5511	α. Μπότανγκον 5/6 διά Τσαντλερ	ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	α. Μόντρεαλ 28/5 διά 'Αρουμπά
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	· υπό παραλαβήν	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	α. Τζιουπούτι 25/5 διά Ίνδιαν
ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	εις θάντ 63/45 Β. — 20.48 Α. 2/6	ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	μεσογειακές μεταφορές
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	δ. Δαραδάνελα 31/5 διά Μουδανιά	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	α. Μόντρεαλ 4/6 διά Πύλων
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	ε. Πικοχάδα 22/5	ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	78	15229	α. Θεούτα 29/5 διά Μόμπιλα
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	δ. Π. Σάδι 14/6 διά 'Αμβέρσαν	ΝΤΟΝΑ ΤΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	α. Κουνιπολη 29/5 διά Νορθοβορούσιον
Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	α. Χόγκ Κόκ 12/6	ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	εις Πειραιά 7/1 (έπισκευες)
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	66	20199	· υπό παραλαβήν	ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	εις Πειραιά 10/7/81
ΝΑΓΟΣ	71	2997	ε. Σπαλάτον 11/6	ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	α. Λ. Γκουλέτ 6/6 διά Πύλων
ΝΑ'ΙΑΝΤ	75	35561	ε. Μπιλμπάδο 6/6	ΝΥΜΦΗ Κ.....	66	22260	δ. Κωνιπολη 6/6 διά Ιλιχέβοκ
ΝΑΝΟΥΛΑ	63	2589	ε. Σπέτζες 6/6				
ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	α. Πειραιά 4/6				
ΝΑΝΟ Κ.....	66	1789	μεσογειακές μεταφορές				
ΝΑΞΟΣ	70	8825	δ. Γιβραλτάρ 28/5 διά 'Ανναμπά				
ΝΑΞΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	80	10982	α. Χόγκ Κόκ 10/6 διά Καρδιούνγκ				
NATA	77	9399	δ. Παναμά 22/5 διά Σαγκάνην				
NATAΛI K.....	53	3577	εις Κεντήρας 17/9/81				
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	11520	α. Σάουθ Ρήγιντης Πόιντ 11/6 διά Φρήπορτ				
ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.....	56	3640	ε. Αμπούργον 23/2				
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	εις Ρουέν 10/10/81				
ΝΑΥΤΙΑΟΣ	66	6845	α. Ρουέν 18/4 διά Άλγερια				
ΝΑΥΤΙΑΟΣ	70	16224	α. Τανγκέρην 29/5				
ΝΕΑ ΕΠΙΣ	78	16478	α. Ρ. Γκράτες 2/5 διά Μπ. 'Αμπας				
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Γκαδέστον 3/6				
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. Τζέδονβιλ 7/6 (έπισκευες)				
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	δ. Παναμά 7/6 διά Ρότερνταν				
ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324	α. Ρός Σουκέρ 30/3 διά Σουεζ				
ΝΕΊ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	1997	ε. Πειραιά 8/6				
ΝΕΑΗ Π. (δ.)	57	12483	δ. Κανιπόλην 25/5				
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Χόμπον ρόδος 8/4 διά Παναμά				
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Συγκαπούρην 29/4 διά Χόγκ Κόκ				
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	ε. Πειραιά 8/6				
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Κόμπης 18/5 διά Βανκούβερ				
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Μοντεβίδεο 24/4 διά Μη. 'Άυρες				
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.....	67	32644	α. Αμβούργον 5/6 διά Κη Σουετ				
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	α. Ριο Γκράτον 30/5 διά Ρότερνταν				
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Κακούχαδα 28/5 διά Μιζουσίμα				
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	α. Λομπίτο 29/5				
ΝΕΦΕΑΗ	68	24894	α. Μοντεβίδεο 7/6 διά Σάν Λορέντζο				
ΝΕΦΕΑΗ	69	5709	α. Νταμάριον 12/6 διά Κουβέτη				
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	εις Πειραιά 28/7/81				
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	δ. Σουεζ 15/54 διά 'Ελ Χάπλ				
ΝΗΡΗΣ	77	18080	ε. Σάντοβα 14/6				
ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	· δργει στόν Πειραιά 25/5/81				
ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	α. 'Αλεξάνδρεια 10/6				
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	· δργει στόν Χαλκίδα 20/12				
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	α. Βρέστην 14/6 διά Βέντοπλις				
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	α. Μπρίντετος 22/5 διά Τομπικό				
ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ	64	4566	α. Τόμπα 11/6 διά Τούρπριτο				
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Γκάμπες 14/5				
ΝΙΚΑΤΟΡ	64	10275	ε. Αμβέρσαν 13/6				
ΝΙΚΗ	71	9075	ε. Λισσαβάνη 13/4				
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	ε. Κανιπόλη 25/5				
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.....	64	6183	· δργει στόν Πειραιά 7/10				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	65	29721	α. Μάντρες ντε Νιτέους 12/5 'Αργεντινή				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	ε. Ριέρ βέρες 1955				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	α. Συγκαπούρην 5/6 διά Πόρτ Κελάρη				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	μεσογειακές μεταφορές				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	· δργει στό Αλιβέρι				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	δ. Γιβραλτάρ 6/6 διά ΗΠΑ				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	64	1589	ε. Πειραιά 16/5				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	75	29004	α. 'Αμβέρσαν 29/5 διά Κόλπον ΗΠΑ				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ε.	69	11434	ε. Φιλαδέλφεια 7/6				
ΝΙΚΟΣ	55	2303	ε. Μαντράς 10/6				
ΝΙΚΟΣ	61	1543	μεσογειακές μεταφορές				
ΝΙΚΟΣ Α.	56	8					

ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	α. Τζένταν 30/5 διά "Ακούπα		PONTOPOROS (δ.)	67	45229	ε. Πειραιά 5/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	α. Κομώ Μπαι 14/6 διά Ρωσίαν		PONTOS MARINER	61	12808	παροπλισμένο στήν 'Ελευσίνα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΔ.	70	7773	ε. Πόρτα Χάρκοφτ 8/5		ΠΟΠΗ	67	11002	α. Πειραιά 5/6 διά Μοντεβίδεο
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. "Άλεξάνδρεια 11/6		ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Κακιάντα 2/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΥΔΑΣ	58	8764	δργει στόν Πειραιά 30/7/81		ΠΟΡΟΣ	81	13800	ε. Μπράκες 16/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ε. Γουΐνταρ 18/5		ΠΟΡΟΣ Α' ΓΛΑΝΤ	81	10990	α. Μόντρεαλ 9/6 διά Χάλιφαξ
ΠΑΝΔΟΡΑ	61	10873	ε. Χάρην 10/6		ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ	70	3992	ε. Α' Αμβούργος 12/5 διά Λάγος
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Χιρσούμα 13/5 (έπισκευές)		ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	εις Πειραιά (έπισκευές)
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	δργει στό "Άργοστόλι 23/12		ΠΟΣΕΙΔΩΝ...	67	18656	α. Τζάκαρνθιλ 31/5 διά Πρόβιτνες
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	α. Μαλδίκα 18/5 διά Νουαχότ		ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	δ. Γιβραλτάρ 10/6 διά Ντόνγκες
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕ'Γ'Μ (δ.)	64	33642	δ. Ντουμπάι 6/6 διά Βούμπλαν		ΠΟΣΕΙΔΩΝ	61	9404	δ. Μπρούνουμπούτελ 24/5 διά "Άλεξάνδρεια
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	α. Καγκούλα 3/5 διά Ναύσκατα		ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	58	11048	α. Πειραιά 2/6 διά Σουεζ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές		ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	δ. Παναμά 6/6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	80	30639	α. "Αμβέρσα 11/6 διά Λενινγκραντ		ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	ε. Π. Σάδι 11/6
ΠΑΟΛΙΝΟ	54	1020	α. Πειραιά 9/5 διά Χαλκίδα		ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	δργει στόν "Αστακό όπο 21/2
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	ε. Πειραιά 30/4 (έπισκευές)		ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	δργει στόν Ντουμπάι όπο 1/1
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	α. Σάντος 3/6 διά "Άλεξάνδρεια		ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Παναμά 6/4 διά Χουανγκπού
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	δ. Γιβραλτάρ 2/6		ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ (δ.)	74	124724	δργει Πειραιά 18/4/81
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	δ. Γιβραλτάρ 11/6 διά Τριπολίν (Λιβάνου)		ΠΡΟΣΟ	68	34640	δ. Σκώ 14/6 διά "Οξελοσούντ
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	ε. Πειραιά 22/4		ΠΡΟΤΕΥΣ	68	37419	δ. Παναμά 9/6
ΠΑΠΑΦΟΤΗΣ	73	16640	δ. Κυνήπολιν 10/6 διά "Άλεξάνδρεια		ΠΡΟΤΟΚΑΛΗΤΟΣ	62	9229	ε. Ν. "Υόρκην 27/5
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Ρίταρπερ Μπαι 3/6 διά "Ανκόνα		ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	δ. Μόντρι 28/5 διά Τζένταν
ΠΑΡΑΟΣ (δ.)	64	30735	α. Μάλτα 5/3		ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	δ. Παναμά 10/6 διά Σαφί
ΠΑΡΑΟΣ	62	9636	ε. Καζαμπλάνκα 6/5		ΠΥΘΙΑ	72	10351	α. Λ. "Αντζέλες 29/5 διά Τασμανία
ΠΑΡΓΑ	59	10065	εις Πειραιά 4/6		ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	α. Π. Σάδι 26/5
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	εις Τριπολίν Λιβύης (έπισκευές)		ΠΥΔΑΣ	81	13800	εις Τόκιο υπό συμπληρώσιν
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	62	9455	ε. Π. "Ελίζαπεθ 11/6		ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	δ. Κυνήπολιν 20/5 διά Μπουργκάς
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	ε. Γάνδην 3/6 διά "Αργοκούνεγκούν		ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	δ. Μπρουνουμπούτελ 10/5
ΠΑΡΟΣ	60	12762	ε. Γιουρόπορτ 9/6		ΡΑΓ'ΝΑ	81	32247	α. Τζεμπέλ 'Αλι 7/6 διά Μίνα Καμπούς
ΠΑΡΟΥ	65	8883	α. Μοντεβίδεο 5/6 διά Μπ. "Άυρες		ΡΑΓ'ΝΟ (δ.)	59	12413	δ. Π. Σάδι 12/6
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	69	1999	α. Σαΐνης "Αννα Μπαι 4/5 διά Βερακρούς		ΡΑΓ'Σ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	5249	δ. Μονπάσα 3/5 διά Κιαρανιού
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	δργει στό Αλιβέρι όπο 4/2		ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' (δ.)	77	18325	δ. Κωνιόλη 6/6 διά "Οδησσόν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	67	10771	α. "Αυτού Ντάμη 12/6 διά Ντουμράμ		ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	α. Π. ντε Μπου 30/5 διά Πειραιά
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	εις Πέραμα 25/5 (έπισκευές)		ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	α. Πειραιά 4/6 διά "Άλεξάνδρεια
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Σουεζ 13/6		ΡΕΑ	71	9025	ε. Ράς Σελάτα 21/5
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	α. Ν. "Ορλέανην 12/6		ΡΕΑ	56	4275	δργει στόν Πειραιά 18/3/80
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	δργει στόν Πειραιά 4/6/78		ΡΕΑ	61	4152	ε. Ντακάρ 9/4
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ	62	11756	δ. Σουεζ 3/15 διά Μπ. "Αμπάς		ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Ντάρι ές Σαλάμη 21/5
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	α. Λ. "Αντζέλες 11/5 διά Σαγκάνη		ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	α. Κορούνα 12/5 διά Μόντρεαλ
ΠΑΤΡΕΑ	74	13036	α. Φριμάντη 2/6 διά Μίνα Καρπούς		ΡΗΓΚΑΝ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	ε. Σιγκαπούρην 3/6 διά Ντώρμπαν
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	δργει στόν Πειραιά 24/2		ΡΗΓΚΑΝ ΣΚΑΥ'	63	14961	α. Ρίο Ιανέριο 20/5 διά Βόσπορο
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	ε. Γλασκώθην 7/6		ΡΗΓΚΑΝ ΣΤΑΡ	61	23548	ε. Ν. "Ορλέανην 4/6
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	δ. Πύλον 24/4 διά Σάντος		ΡΗΛΑ'ΙΑΝΤ	77	9774	α. "Αμβέρσαν 29/5 διά Ρεσίφε
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Εσκούμιν 2/15 διά Κούβα		ΡΗΜ Ι.	61	2981	ε. Τάμπα 13/2
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Τ.	57	8549	εις Ντουμπάτη 23/12		ΡΗΝΗ	62	9771	ε. Λίβερπολι 3/6
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ζ.	60	7707	δ. Μπρούνουμπούτελ 17/4 διά Κλαιπέντα		ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	α. Τουμπάρδο 12/4 διά Τομπάτα
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	δ. Γιβραλτάρ 8/6 διά Ρουέν		ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	α. Παρανάγκουα 6/6 διά Τζένταν
ΠΑΥΛΟΣ XII	69	1999	α. Βαρκελώνη 27/5 διά Σκίντα		ΡΙΒΑ	63	10299	α. Ισκεντερούν 3/5 διά Πειραιά
ΠΑΦΟΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Ν. "Ορλέανην 11/5		ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	δργει στό Γαλαξείδι 27/1
ΠΕΔΟΥΛΑΣ (δ.)	62	28222	δ. Ντουμπάτη 7/6 διά Βούμπλαν		ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	ε. Πειραιά 13/5 (ΕΠΩΛ.)
ΠΕΝΑΓΟΣ	67	16009	α. Γκήλογκ 14/5 διά Ρωσίαν		ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Ριγιέκα 2/6
ΠΕΝΑΓΟΣ	76	8376	δ. Π. Σάδι 7/6		ΡΙΟ ΜΑΝΕΖ	68	24198	α. Ν. "Ορλέανην 9/6
ΠΕΝΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές		ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙΤΡΟ	57	4931	ε. Λευκάδα 9/2
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Μογκαντίο 12/5 διά Μορπάσσα		ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	ε. Σπέτζα 15/5
ΠΕΛΛΑ	71	1594	δργει στόν Πειραιά 8/7/81		ΡΙΟΝ (δ.)	63	26376	ε. Ν. "Ορλέανην 4/5
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	α. Λάρνακα 29/5 διά Μερόν		ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	1552	δ. Σουεζ 26/5
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34446	μεσογειακές μεταφορές		ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	α. Τερνόβινεν 2/6 διά Γιβραλτάρ
ΠΕΛΑΩ	55	7737	εις Ράς Σουκίρ 12/1		ΡΟΔΟΣ	55	3370	ε. Πειραιά 13/4
ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	α. Π. Σάδι 22/5		ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	67	15362	δ. Γιβραλτάρ 3/6
ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	72	57802	ε. Βρέμην 12/6		ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	α. Σιγκαπούρην 25/5 διά Μπένονα
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	δ. Κωνηλόπολη 10/3 διά Καζαμπλάνκα		ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ε. Φιλαδέλφεια 3/6
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	δργει στόν Πειραιά 8/7/81		ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Σιγκαπούρην 5/6 διά Βούμπλαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	α. Ρότερντραμ 5/6		ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	δ. Κωνιόλη 5/5 διά Νοβρωσίσ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	α. Χόρικ 16/5 διά Ν. "Αρλέανην		ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	α. Τουμπάρδο 24/5 διά Ιαπωνία
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	δργει στόν Πειραιά 14/17/9		ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	69	2995	ε. Ντόρντρεχτ 14/6
ΠΕΡΙΛΙΟ (δ.)	71	9623	α. Χόρικ 29/5 διά Μπαρανίκλα		ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	δ. Σουεζ 12/6
ΠΕΡΙΛΕΩΠΗ	72	17605	α. "Αγ. Φραγκίσκον 20/5 διά Ντουμπάτη		ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	α. Έιλατ 8/6 διά Σιγκαπούρην
ΠΕΤΡΑ	76	23149	δργει στόν Πειραιά 8/2/81		ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	ε. Λάγος 29/4 διά "Αμπιτζάν
ΠΕΤΡΑΔΙ	72	9350	ε. Νταμάρι 6/6		ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ.	68	4207	α. Λ. "Αντζέλες 21/5 διά Τόκιο
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	δ. Σουεζ 9/6 διά Τζένταν		ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΚΑ'Υ'	69	4121	εις Θεσσ 38/10 Β. — 07/04 Α. 13/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	ε. Πειραιά 31/5		ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	α. "Αμβέρσαν 1/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	μεταφορές Τζέντας		ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11532	α. Μοράντα 10/6 διά Κατν
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	εις Τζέντα 14/17/9		ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	α. "Άλεξάνδρεια 11/6 διά Μέρσα ελ Χάμρα
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	δ. Π. Σάδι 22/5 διά Πειραιά		ΣΑΓΙΑΝΑΙ ΝΤΑΙΝΗ	64	7606	δ. Μομπάσα 15/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	δ. Σουεζ 9/6 διά Τζένταν		ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΙΟΥ (δ.)	68	53160	α. Ανακόρτες 22/5 διά Συρία
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Τζένταν 7/6 διά Ράς Τανούρα		ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	εις Μαντάρας 10/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 6/6		ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	63	31248	ε. Βούμπλαν 21/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	μεταφορές Τζέντας		ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	66	16186	δ. Κωνιόλη 22/5 διά Λονδίνον
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	ε. Πειραιά 18/4		ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	71	9767	α. Σ. Πέντρο 2/6 διά 'Αμπιτζάν
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά 31/3		ΣΑΙΝΤ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Καλκούτα 5/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 13/5		ΣΑΙΜΠΑΝ ΝΤΑΙΝΗ	69	6054	ε. Ακαμπά 2015 διά Νταμάρι
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 26/3		ΣΑΙΜΠΑΝ ΝΤΙΟΥ	68	9812	δ. Κωνηλόπολη 5/6 διά Φινλανδία
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	ε. "Αντεν 2954		ΣΑΙΜΠΑΝ ΡΕ'Ι	71	7013	δ. Κωνηλόπολη 22/5 διά "Ιλιχεβόκ
ΠΕΤΡΟΜΑΡΑ ΛΑ'Τ	57	8776	δ. Π. Σάδι 12/6		ΣΑΙΜΠΑΡΑ	71	8628	α. Δουνκέρκην 5/5 διά Λάγος
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15522	ε. Λιμάνι Τουρκίας 25/5		ΣΑΙΜΠΕΡ ΣΗ.	71	5963	α. Δουνκέρκην 11/6 διά "Άλεξάνδρεια
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	δργει στόν Αστακό		ΣΑΙΜΠΕΡ ΣΚΑ'Υ'	71	6189	ε.

ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Δομινικά 14/6 διά Γκουαγιάνα		ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Σίδνευ 9/6 διά Ιστανβύ
ΣΑΝΤΙΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Σαιντ Τζένη 8/6 διά Π. ω Πρίνς		ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Ταιμπα 16/6 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996	α. Πόρτ Έσκιβελ 7/6 διά Π. "Άλφρεντ		ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Γκλάντιστον 4/6 διά Κίπριμα
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	α. Τσαγκουαρόμας 8/6 διά Μπαρμπάδος		ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	δ. Σουεζ 10/6 διά Μαλαΐσια
ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ	70	2653	α. Σεβίλην 27/5 διά Ντέρνα		ΣΤΑΡ ΠΡΑΓ'ΝΤ	62	15649	α. Μόρεχεντ 2/6 διά Ισπανία
ΣΑΝΠΑΤ'Ζ.	75	1999	α. Καβάλδα 25/5 διά Μήλο		ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Σίδνευ 23/5
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Ριο Γκράντες 7/6 διά Άλγερια		ΣΤΑΡ ΣΙΠ.	62	4357	α. Νουαντχιμπού 7/5 διά Νουακότ
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	α. Βιτόρια 8/6		ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Σουάμπτα 9/5
ΣΑΝΤΟ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	78	9773	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 12/5		ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Ρόττερνταμ 4/6
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Βανκούμερ 4/6		ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Δ.	76	163810	άργει στόν Πειραιά 12/3
ΣΑΝΤΟΣ	58	9017	μεσογειακές μεταφορές		ΣΤΑΥΡΟΥΔΑ Ζ.	69	16789	δ. Γιβραλτάρ 30/5 διά Όδησσος εις Άμπετζαν 27/12
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	α. Μοντεβίδεο 3/6 διά Μπ. "Άρες		ΣΤΑΥΡΟΥΔΑ Κ.	52	2445	δ. Ντουμπάι 26/5 διά Κολόμπο υπό παραλαβήν
ΣΑΣΕΣΣΟΡ	58	11946	άργει στήν Αντίκαρα		ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.)	68	103178	α. Λ. "Αντζελες 7/6
ΣΑΥΟΥΘΓΟΥ'ΝΤ	63	15981	ε. Αμοτεργαν 14/6		ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Θέουτα 9/4
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Γκήλογκ 8/6		ΣΤΕΛΛΑ Λ.	57	8898	άργει στήν Πειραιά
ΣΑΦΦΟ	63	17876	α. Τενερίφη 2/5 διά Μπ. "Άρες		ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ε. Ταρτούς 5/6
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ε. Λάγος 2/5		ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	α. Μάλαγκα 21/5 διά Τζαζίρη
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. Τζένταν 6/6		ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	δ. Παναμά 21/5 διά Βαλπαραίζο
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	α. Σ. Λούις ντη Ρόν 2/6		ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	ε. Τζένταν 22/4
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άργει στό Λούπιτο		ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Αμέρισα 3/6
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	δ. Κωνιτόλη 2/15		ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	62	11034	δ. Παναμά 5/6
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	ε. Λάγος 1/5		ΣΤΥΛΙΑΣ (δ.)	61	16417	ε. "Ιμινχάν 13/6
ΣΕΛΑΣ	63	10947	δ. Γιβραλτάρ 13/4 διά Έλ Τζαζίρη		ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΕΛΕΣΤΙΑ	62	6172	α. Λά Γκουαλέτ 10/6		ΣΥΜΦΩΝΙΚ (μ.)	72	70507	ε. Γιουροπόρτ 8/6
ΣΕΛΕΜΗΛ	63	10076	α. Α'μβεράσ 5/4 διά Έλ Τζαζίρη		ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	ε. Άλεξανδρεια 11/6
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	α. Ν. Όρλεάνην 5/6		ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	άργει στήν Λευκάδα από 20/2
ΣΕΜΙΤΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Α'μβεράσ 5/5 διά Μπετζάδια		ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	άργει στήν Λευκάδα από 19/2
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Βανκούβερ 21/5		ΣΥΡΑ	77	16380	δ. Παναμά 21/5 διά Βαλπαραίζο
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	δ. Κωνιτόλη 11/6		ΣΥΡΟΣ	64	5237	ε. Τζένταν 30/5 διά Ακαμπού
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	α. Πειραιά 5/6 διά Λιβύη		ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	ε. Πειραιά 31/5
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Τζένταν 28/5		ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	δ. Σουεζ 22/5
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	α. Βαλένθια 6/5 διά Κάμσαρ		ΣΩΤΗΡΗ	62	21099	δ. Σκοτ 7/4
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	δ. Κωνιτόλη 17/5 διά Νοβρωσίσκ		ΣΩΤΗΡΗΣ	70	5480	δ. Μεροίν 2/6 διά Βαχράν
ΣΗ ΓΚΑΡΟΥ	60	7746	άργει στήν Λευκάδα		ΤΑΙΤΙΚΕΡ ΜΠΑΙΗ	73	8843	ε. Ρόττερνταμ 4/6 διά Ραγκούν
ΣΗ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	59	9165	α. "Ηστ Λόντον 3/6 διά Ρίο Ιανέριο		ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	α. Λά Παλλίς 4/6
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. Ρόττερνταμ 13/5		ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	ε. Τέμα 4/6
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	α. Μελβούρνη 14/6		ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	άργει στήν Πειραιά 17/11
ΣΗ ΡΕΙΤ'ΝΤΖΕΡ	59	10075	ε. Ν. Όρλεάνη 10/6		ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	άργει στήν Πειραιά 26/3
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Νιώρουπαν 7/6 διά Ιανωνία		ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ε. Γάνδην 25/1
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΛΕΡ	64	1906	α. Σεβίλη 3/6 διά Έλ Τζαζίρη		ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	ε. Θεσσαλονίκη 28/5
ΣΗ ΤΑΙΤ'ΓΚΕΡ	71	13631	δ. Σουεζ 24/5		ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Π. "Εβεργκλέιντς 23/5
ΣΗ ΤΑΙΤ'ΝΤ	71	9810	α. Σιγκαπούρην 25/5 διά Όβεντο		ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	δ. Κωνίπλοι 8/6
ΣΗΤΚΑΑ	65	9572	δ. Παναμά 2/5 διά Κίνα (ΕΠΩΔ.)		ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Γ.	71	9078	ε. Μπαγκός 27/5
ΣΗΤΟΥ'ΝΤ	57	2926	δ. Βομβάδη 3/6 διά Κουβέη		ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗΠΗΝΗ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	ε. Τζένταν 23/5 διά Ιανωνία		ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	α. Σακάι 24/5 (ημ. Παναμά)		ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	ε. Γιουροπόρτ 8/6
ΣΙΩΩΝΙΑ	68	10016	α. Σιγκαπούρην 6/5 διά Λάγος		ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΕΙ'Ν	73	19420	δ. Γιβραλτάρ 25/4
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Χονολουλού 28/5		ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Ρόττερνταμ 11/1
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	α. Σιγκαπούρην 10/6 διά Μανίλα		ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	ε. Λαμπούάν 15/5
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΡΟΥ	56	6660	άργει στήν Αντίκαρα 15/12		ΤΑΣΙΑ	62	14150	δ. Σάφι 27/5 διά ΗΠΑ
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΝΤ	77	11272	δ. Παναμά 12/6		ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	ε. Κωνίπλοι 30/5
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Ρόττερνταμ 3/6		ΤΑΤΑΙ' ΚΟΥΗΝ	66	1677	δ. Γιβραλτάρ 2/6
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Τζένταν 26/5 διά Ντομάρι		ΤΑΤΑΙ' ΣΗ.	67	1926	ε. Γένει 8/6 διά Βεστέρας
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305	α. Σαντάντ 30/5		ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	δ. Ρίτσαρτς Μπαί 7/6
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. Πειραιά 2/3		ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	δ. Παναμά 22/5
ΣΙΑΒΕΡΣΑΡΚ	58	7686	α. Σαρζό 20/5		ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	ε. Μπονάρι 29/5 διά Ιταλία
ΣΙΜΠΥΛΑ	65	1409	α. Χουέλα 27/5		ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	δ. Φρήπορτ (Μπαχ) 2/5
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Χουέλα 4/6 διά Άλγερια		ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	ε. Μασαλίας 29/4 (επισκευές)
ΣΙΝΦΟΣ	72	16018	ε. Τέμα 3/5		ΤΕΛΑΜΩΝ	62	4856	άργει στήν Χαλκίδα
ΣΙΝΦΟΣ	66	10663	α. Βιτόρια 5/6 διά Πειραιά		ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	α. Σπάτ 4/6
ΣΙΝΦΟΣ Α'ΓΑΑΝΤ	81	10990	ύπο παραλαβήν		ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	α. Λάς Πλάμας 22/5
ΣΚΑΠΑΓΟΥ'ΝΤ	70	9077	δ. Γιβραλτάρ 24/3		ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	α. Ρόττερνταμ 4/6
ΣΚΑΠΑΛΕ'ΙΚ	53	3899	α. Ν. Όρλεάνη 24/3 (ΕΠΩΔ.)		ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ'	72	9081	α. Κόμπι 11/5 διά Σαγκάη
ΣΚΑΠΑΜΠΡΗΝ (δ.)	61	22018	α. Νιώρουπαν 1/6 διά ΗΠΑ		ΤΖΕ'ΙΝΤ	74	8915	δ. Κωνιπόλη 19/4 διά Ελλάδα
ΣΚΑΠΤΕΡΙΝ (δ.)	60	9085	ε. Όρλεάνη 31/5		ΤΖΕ'ΙΝΤ II	80	9100	α. Ν. Όρλεάνη 10/6
ΣΚΑΪ'ΥΦΡΟΣΤ	63	1280	α. Ν. Πλάμας 9/6 διά Ντακάρ		ΤΖΕ'ΙΝΤ III	80	9100	δ. Γιβραλτάρ 17/5 διά Βενγγάζη
ΣΚΙΑΙΟΣ (δ.)	67	48058	άργει στήν Πειραιά 16/9		ΤΖΕΛΑ	62	9571	α. Σάντος 30/5 διά Γιβραλτάρ
ΣΚΗΝΗΡΙΩΝ	69	9057	α. Ν. Όρλεάνη 24/3 (ΕΠΩΔ.)		ΤΖΕΛΕΠΗ	67	9173	δ. Π. Σιδ 25/5
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	α. Γιουροπόρτη 16/6 διά ΗΠΑ		ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	δ. Δαρδανέλια 10/5
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	μεσογειακές μεταφορές		ΤΖΕΝΗ Σ.	67	9171	ε. Λ. "Αντζελες 10/5
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ	58	4414	μεσογειακές μεταφορές		ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΑΡΟΥ	62	16563	α. Νόπολη 8/6 διά Χάβρη
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Ν. Πλάμας 5/6 διά Ν. Αμερική		ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ	68	3783	ε. Τζένταν 4/6
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	ε. Ν. Όρλεάνη 6/6		ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	α. Μπρεμερχάρεν 9/6 διά Μουρμάνοκ
ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	57	1094	ε. Πόττερνταμ 16/6		ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Τής 15/6 διά ΗΠΑ
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	δ. Πάδια 8/6		ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	δ. Κωνιπόλη 16/5
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	ε. Φιλαδέλφεια 8/6		ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ II.	68	16258	α. Σάντος 30/5
ΣΗΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓ ΚΙΣΤΑΖ	62	8771	α. Αλεξανδρεία 8/12		ΤΖΩΑΝΝΑ	77	19253	δ. Παναμά 10/8 διά Λονδίνο
ΣΗΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Αργκόνια 21/5		ΤΖΩΑΝΝΑ	69	15869	α. Ντάρ ές Σαλάδη 16/4
ΣΗΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	δ. Σουεζ 9/6 διά Τζένταν		ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569	α. Σιγκαπούρην 30/5 διά Αμερίδα
ΣΗΜΟΚΑ 2 (δ.)	67	2439	ε. Πειραιά 29/5		ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	α. Τής 15/6 διά ΗΠΑ
ΣΖΟΝΙΝΤ	68	11659	ε. Βίσακαπονάν 23/5 διά Κελλάγκ		ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	δ. Κωνιπόλη 16/5
ΣΖΟΥΑΝ	63	5404	δ. Παναμά 31/5 διά Βίγκο		ΤΖΩΝ ΓΡΕΟΣ	77	16380	α. Εσπεράνα 30/5 διά Υεμένη
ΣΖΟΥΑΝ ΔΕΓ'ΙΚ (δ.)	61	20433	α. Ταρζέταν 6/6		ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Μπιλμπάδο 10/6
ΣΖΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ε. Τζένταν 8/6		ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	δ. Παναμά 2/6
ΣΖΟΥΖΑΝΑ	68	7701	α. Ναγκόνια 21/5		ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Ραγκούν 8/5
ΣΖΟΥΙ'ΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ	56	10271	δ. Σουεζ 9/6 διά Τζένταν		ΤΖΩΝ Π.	68	4716	α. Μεροίν 24/4 διά Τρίπολη
ΣΖΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ε. Κελάρηκ 6/6		ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Μανφρεντόνια 21/9/79
ΣΖΟΥΝΙΟΣ	68	13894	ε. Α'μπούριο 14/6		ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Γένοβα 7/5
ΣΖΟΦΙΑ	53	2605	μεσογειακές μεταφορές		ΤΖΩΡΤΖ	78	14100	ε. Λονδίνο 14/6
ΣΖΟΦΙΑ Κ.	71	1569						

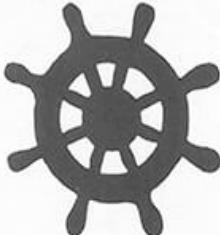
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Άλγκεβιρας 17/3		ΦΟΙΒΟΣ	58	5065	ε. Π. Έλιζαμπεθ 25/5
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	δ. Ντόβερ 13/6		ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	άργει στόν Πειραιά 23/3/81
ΤΟΥΛΙΠ.	70	32758	ύπό παραλαβή		ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	είς Πειραιά 2/2
ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.)	62	22272	α. Λ. Πλάδας 22/5 διά Βραζιλίαν		ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	δ. Π. Σάιδ 7/6
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	είς Έλσυουν 30/4		ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙ'Σ	63	16141	α. Κομώ Μπαΐη 4/6
ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. Ν. Όρλεάνην 26/5		ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΤΩΣΜΑΝ	72	10219	α. Σιγκαπούρην 15/5 διά Λομπίτο
ΤΡΑΙΝΤΟΜΦ (δ.)	68	46827	α. Γιβραλτάρ 23/5 διά Πειραιά		ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΓ'ΝΤ	70	11825	κούλ 12/5 διά Κουζία
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ.	64	7070	α. Γκοθενίμπουργκ 25/5 διά Λουάντα		ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	ε. Πειραιά 4/3 (έπισκεψαι)
ΤΡΑΝΣΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	ε. Νάντη 9/6		ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	δ. Δαρδανέλια 2/6
ΤΡΑΝΣ ΣΥΑΡ	59	3865	ε. Ρουάν 8/6		ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	δ. Κωνιόλη 21/5 διά Κωνιστάντζα
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	ε. Βιτόρια 5/6 διά Ν. Όρλεάνην		ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	δ. Βρέμη 7/6 διά Μερινά
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	ε. Αιλ. όφ Λέβις 20/5		ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	ε. Πειραιά 4/6 διά Χαλκίδα
ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ	66	25365	δ. Γιβραλτάρ 11/6		ΦΟΡΤΟΥΝΥ Υ	59	8665	ε. Αιθερπούλα 2/6
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	δ. Γιβραλτάρ 4/6 διά Χόμπιτον ρόδς		ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	ε. Ρεύνιον 8/6
ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Πιούμινο 6/6 διά Γιβραλτάρ		ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	είς Μπάραν 28/8/80
ΤΡΕΙΝΤ ΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Αννάπολις άνκορ. 8/6		ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Κ. Τάουν 6/6 διά Ρόττερνταμ
ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	ε. Ν. Όρλεάνην 10/6		ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	δ. Παναμά 24/5 διά Κίνα
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Χόμπιτον ρόδς 30/5 διά Αρούμπα		ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	α. Κόμπε 5/6
ΤΡΕΙΝΤΟΥ'ΓΙΝΤ	64	17295	α. Μπορντάν 24/5		ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	α. Δουβλίνο 2/6
ΤΡΕΙΝΤΟΥ'ΓΙΝΤ	81	16500	ε. Λάνδος 21/5		ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Κωνιόλη 7/6 διά Χαλκίδα
ΤΡΙΑ	57	8476	α. Μη. Άρμπος 11/3 διά Καράτσι		ΦΡΟΣΩ	70	18328	ε. Αύγουστα 11/5
ΤΡΙΑΣ III	67	3642	ε. Πειραιά 13/4		ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Σιγκαπούρην 10/6 διά Βιζακαπανάμ
ΤΡΙΒΕΛΣ	73	11644	ε. Αμπού Ντάμπι 9/6 διά Μπαγκόκ		ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	δ. Παναμά 23/5
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	ε. Αγκάρα ντός Ρέις 13/5 διά Αρακαζού		ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Παναμά 9/6
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	ε. Ντώρμπαν 9/5		ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	δ. Σκά 8/5 διά Ρίγα
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	ε. Πειραιά 13/5		ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	δ. Γιβραλτάρ 31/5 διά Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	65	18451	ε. Παλέρμο 18/5 (έπισκεψες)		ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	δ. Σουέζ 3/6
ΤΡΟΙ'ΕΝΜΠΕΑΣ	60	9255	ε. Σαίν Ναζίρ 29/5		ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	άργει στόν Πειραιά άπο 22/2
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	άργει στόν Πειραιά 10/3		ΧΑΡΡΥ Δ.	69	4025	α. Σεβλή 9/6 διά Τέβεντα
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Τόνδα 8/6		ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	ε. Καντίζ 31/5
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΑΣ	74	11644	α. Δουβλίνο 14/6 διά Αμβέρσα		ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	δ. Κωνιόλη 26/5
ΤΣΑΙΙ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	6867	δ. Σουέζ 4/6		ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	δ. Γιβραλτάρ 8/6 διά Σάινς
ΤΣΑΛΑΕΝΤΖ	56	7511	α. Αμβούργο 12/6 διά Βούμπλη		ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	α. Λ. Πλάδας 5/6
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	είς Θεσσαν. 13 16. B. 113.07. A. 15/5		ΧΕΛΜΑΡ	60	4657	α. Θέσσατα 14/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	δ. Κωνιόπολη 30/4		ΧΙΑΝ Α'ΙΓΑΝΤ	69	10016	α. Σιγκαπούρην 2/5
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	α. Βανκούβερ 31/5		ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	α. Τάιμπα 5/6
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	είς Όλακα		ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	α. Μόρο Ρεντόνο 15/5 διά Μπέλινχαμ
ΤΥΧΗ	59	4161	είς Μουκάλα 20/11		ΧΙΑΝ ΖΕΩΡ	69	10016	α. Σιγκαπούρην 24/5 διά Λάγος
ΥΔΡΑ	66	8306	άργει στόν Πειραιά 17/2		ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Καράτος 2/6
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	άργει στόν Σουέζ 27/6/78		ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	δ. Σουέζ 1/6 διά Κουβέλι
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	άργει στό Σουέζ 3/12/78		ΧΙΑΝ ΣΕΥ'ΥΔΡ	68	10121	α. Μπουρνί 13/6 διά Μ. Μαουγκανού
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	είς Κουμπάρο διά. 23/4		ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Αλεξάνδρεια 3/6
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	άργει στή Μήλο 6/4		ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Κ. Τάουν 23/5
ΦΑΙΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ε. Βιζακαπανό 8/6		ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	δ. Γκουαγιακίλ 7/6
ΦΑΙΕΘΩΝ	-71	11502	α. Νταμάρ 2/6		ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	δ. Κωνιόλη 10/6
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ε. Πειραιά 11/5		ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	ε. Κουβέλι 9/6
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. Κουβέλι 21/3		ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	ε. Αλεξάνδρεια 9/6
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	α. Άλγκεθρος 29/5		ΧΙΟΣ ΡΑΙΝ'	72	6671	α. Νταμάρ 7/6
ΦΑΙΔΡΩΝ	60	6723	δ. Σουέζ 2/5		ΧΙΟΣ ΡΗΘΕΡ	64	4464	α. Αλεξάνδρεια 1/6
ΦΑΙΔΡΩΝ	56	5382	μεσονειακές μεταφορές		ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	άργει στόν Πειραιά 6/8
ΦΑΙΔΡΩΡΑ	73	9112	ε. Π. Σάιδ 9/6		ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	δ. Κωνιόλη 9/6
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	α. Μουτσούρες 4/5 διά Κουβά		ΧΙΩΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	64	4970	α. Τόκιο 30/5
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΓΙΝΤ	64	16299	ε. Βόλο 11/4		ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	ύπό παραλαβήν
ΦΑΙΛΚΟΝ	78	13889	α. Τζέντα 10/6 διά Βούμπλη		ΧΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	64	4772	α. Σ. Μάικλ 12/6 διά Νιούκαστλ
ΦΑΙΛΚΟΝ	60	4100	α. Αμβούργο 26/5 διά Έμδεν		ΧΙΟΗ	75	16421	ε. Γένοβα 3/6
ΦΑΙΜΙΛΛΥ Α'ΙΒΟΡΥ	77	9477	α. Λάγος 13/5		ΧΙΟΥΠΑΝΤ	61	4877	είς Τρίπολιν (Λιβάνου) 20/1
ΦΑΙΜΙΛΛΥ ΑΝΤΣΕΑ	63	9854	ε. Πειραιά 25/4		ΧΙΟΥΠ (δ.)	64	33316	ε. Ν. Όρλεάνην 7/6
ΦΑΙΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	α. Ν. Όρλεάνην 28/5		ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67	9433	α. Αντεν 29/5
ΦΑΙΜΙΛΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	α. Πειραιά 21/5		ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	στό Τζιμπούτι 24/11
ΦΑΙΜΙΛΛΥ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	65	10116	ε. Λισσαβώνα 7/5		ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	72	4999	α. Ντακάρ 8/5 διά Ντουάλα
ΦΑΙΜΙΛΛΥ ΔΕΔΑΤΑ	62	9890	ε. Πειραιά 26/4		ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	67	3831	α. Αμέρερα 15/5 διά Ντουάλα
ΦΑΙΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	α. Άλεξάνδρεια 28/5		ΧΡΙΣΤΑΝΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	70	4145	α. Σφέδ 8/6 διά Π. Τόρρες
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Μασσαλία 4/6		ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	ε. Μπωμόντ 29/5
ΦΑΝΗΣ	55	3382	είς Τζουνι 20/5/77		ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ε. Αλεξάνδρεια 14/6
ΦΑΝΤΑΣΤ Υ (δ.)	74	23123	α. Καιμάν διά. 12/6 διά Ν. Όρλεάνην		ΧΡΙΣΤΙΝΑ K.	78	16935	ε. Γκάλθεστον 25/5
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	δ. Γιβραλτάρ 9/6 διά Μάλτα		ΧΡΙΣΤΙΝΑ K. II.	61	10434	δ. Κωνιόλη 10/6 διά Ιλιτσεφόκ
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Πειραιά 5/5		ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	66	41946	άργει στόν Πειραιά 11/4
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	άργει στόν Πειραιά 10/6/78		ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	ε. Ν. Όρλεάνην 16/6
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Βαλτιμόρη 27/4		ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	ε. Ριγέκα 14/6 διά Δυρράχιο
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Μ. Φαρχάλ 19/5 διά Αμπιτζάν		ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Τ.	59	5202	δ. Σουέζ 11/6
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Φιλαδέλφειαν 9/6 διά Μπόνου		ΧΡΥΖΑΝΘΕΜΑ	70	3025	ε. Μάλτα 15/6
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	α. Ντόρμπαν 3/6		ΧΡΥΖΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	ε. Θεσσαλονίκη 30/3		ΧΡΥΖΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	α. Παραράγκου 9/5 διά Ίραν
ΦΙΛΙΟ ΑΥΓΕΡΗΝ.	59	7801	άργει στή Πειραιά 22/9		ΧΡΥΖΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	άργει στόν Πειραιά 1/9
ΦΙΛΟΘΕΗΝ	61	9789	ε. Τζέντα 4/6		ΧΡΥΖΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Ιμινχάρ 11/6
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Ρότερνταν 27/5 διά Ντώρμπαν		ΧΡΥΖΟΥΛΑ Π.	57	2361	δ. Κωνιόλη 13/6 διά Ακαμπα
ΦΙΘΘ ΑΒΕΝΙΟΥ.	70	11041	ε. Νταμάρ 12/6		ΨΑΡΑ	56	8524	είς Περσιόν 14/4
ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΑΣ	62	19974	ε. Σάιδ 11/6		ΨΗΛΗ	65	12369	α. Λ. Αντέλεκες 14/6 διά Βανκούβερ
ΦΙΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	ύπό παραλαβήν		ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.	73	6680	α. Σάντος 4/6
ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'ΙΕΡ.	56	13408	δ. Σουέζ 9/6 διά Ερυθρά θάλ.		ΩΚΕΑΝΙΣ.	76	18080	α. Αμέρερα 28/5 διά Τάμπα
ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ.	72	7201	α. Σπαλέτο 9/6 διά Αλεξάνδρεια		ΩΚΕΑΝΙΣ.	71	10024	άργει στόν Πειραιά 20/3
ΦΙΛΑΜΙΝΓΚΟ.	63	4647	α. Γκέντ 11/6 διά Αμβούργο		ΩΚΕΑΝΟΣ	73	3717	άργει στή Χαλκίδα 10/1
ΦΙΟΙΣΒΟΣ.	71	19747	δ. Σουέζ 29/5		ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ.	67	28021	δ. Σκό 6/6 διά Λενινγκραντ
ΦΙΟΡΥ.	58	2874	άργει στή Γάνδα 9/6/79		ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ.	61	5201	α. Θέσσατα 17/6 διά Λάγος
ΦΙΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Λάγος 29/5		ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ.	65	1926	δ. Μάλτα 2/3 (ΕΠΛ.)
ΦΙΩΡΑ Κ.	60	9685	ε. Ιντόν 27/5		ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ.	60	5760	ε. Μασσάρουα 16/5
ΦΙΩΡΑ Ν.	73	17519	ε. Ακαμπα 4/5		ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ.	59	5330	ε. Αμπου Ντάμπι 30/5
ΦΙΩΡΑ II.	60	5044	δ. Π. Σάιδ 14/6 διά Αλεξάνδρεια		ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ.	72	1339	ε. Μπιζέρα 13/5

Τά ύπό ξένες σημαίες



ΑΓΑΠΗ II (κ.).....	53	1838	μεσογειακές μεταφορές		ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	άργει τόν Πειραιά 14/9			
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (κ.δ.).....	69	90890	α. Τζιμουτού 22/5		ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	άργει στόν Πειραιά			
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.).....	62	5930	ε. Ντώρμπαν 13/6		ΓΑΡΜΗΣ (μ.).....	67	37699	α. Φατέχ Τέρμ. 9/6 διά Ντακάρ			
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.).....	56	20140	ε. Σιγκαπούρην 12/6		ΓΙΑΝΝΗΣ (π.).....	64	22062	δ. Σκώ 24/5			
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.).....	50	1321	ε. Ανικάνο 8/6		ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.).....	70	9069	ε. Δουνκέρκη 14/6			
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.).....	55	2056	είς Πειραιά 12/12		ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.).....	69	12087	α. Γιοκοχάμα 29/5 διά Κύπρο			
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.).....	50	2167	α. Μάλτα 23/4 διά Έλλαδα		ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.).....	62	4137	δ. Κωνιτόλη 14/6			
ΑΓΡΙΛΙΑ (μ*).....	57	9144	ε. Σιγκαπούρην 14/6		ΓΚΑΖ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (δ.π.)*.....	65	4183	ε. Αλεξανδρεία 13/6			
ΑΔΕΛΦΑ (π*).....	66	11536	α. Σιγκαπούρην 18/5 διά Σουέζ		ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.).....	66	2691	α. Ακαμπα 28/5 διά Σουέζ			
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.).....	73	18328	ε. Κομώ Μπαιν 15/6		ΓΚΑΛΑΝΤ (δ).....	72	54926	άργει στόν Πειραιά			
ΑΕΛΛΟ (δ.).....	57	20745	άργει στόν Πειραιά 14/6/74		ΓΚΛΟΜΠΑΔΑ MENT.....	62	8530	α. Λάγος 10/6			
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (μ*).....	51	2430	ε. Π. δό Σπαίνη 14/6		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ.....	78	5351	α. Χάλιφας 6/6			
ΑΘΗΝΑ (μ.).....	64	30682	ε. Πορτμπαντόρ 16/5		ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΑΟΡΕΡ (κ.).....	67	2997	α. Στεουμπάλ 1/6 διά Βαλτιμόρη			
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.).....	61	26926	δ. Ντουμπάι 10/6		ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'ΥΛΟΡ (κ.).....	74	3279	ε. Φλωσιγκ 7/6			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.).....	81	18495	δ. Κωνιτόλη 14/6 διά Κωνιτόντα		ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.).....	68	8915	α. Χούλι 9/6 διά Κούβα			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500	δ. Κωνιτόλη 10/6		ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ε. Αλεξανδρεία 15/6			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*.....	81	18500	δ. Γίβραλτάρ 13/6 διά Χόβικ		ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)*.....	57	9433	α. Χιούδοντ 27/5			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*.....	80	18495	α. Βομβάθ 12/5 διά Νταμόρ		ΓΟΥΕΣΤΕΡΤΟΥ ΙΝΤ.....	70	11329	άργει στόν Πειραιά 12/4/81			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ*.....	59	8724	άργει στόν Πειραιά 2/12		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.).....	69	41477	α. ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).....	81	40357	α. Σουδάμπιτ 7/6 διά Σιγκαπούρην
ΑΘΛΟΣ ΙΝ(κ)*.....	66	1716	μεσογειακές μεταφορές		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΔΟΣ (δ.).....	67	23347	δ. Παναμά 12/6			
ΑΙΓΑΙΣ (π.)*.....	61	4364	ε. Αυβέρα 14/6		Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ.....	68	22782	α. Μπαλμόνα 29/5			
ΑΙΓΑΙΚΟΝ*.....	71	27958	α. Λ. "Αντζέλες 9/6 διά Γιοκοχάμα		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ.....	67	23347	δ. Γίβραλτάρ 16/6			
ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΡΑΩΝΤΥ (κ*).....	69	6200	α. "Ορανίτσαντ 15/6 διά Σ. Νίκολας		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ.....	68	22798	α. Παρανάγκουα 9/6 διά Ιταλία			
ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΡΑΩΝΤΥ (κ*).....	67	29256	ε. Χάμπτον ρόδος 15/6		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ.....	68	22798	δ. Κωνιτόλη 18/5 διά Πότι			
ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ*).....	65	8914	δ. Κωνιτόλη 27/4		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.).....	70	56799	α. Ρίτσαρντς Μπαιν 26/5 διά Ισπανία			
ΑΙΤΣΙΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930	ε. Σιγκαπούρην 3/6		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΥΤ (μ.).....	71	56800	α. Αματερντάμ 5/6 διά Γίβραλτάρ			
ΑΙΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)*.....	73	9690	δ. Παναμά 20/5		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΑΒ (δ.).....	72	114710	άργει στόν Πειραιά από 20/2/81			
ΑΙΚΗΗ (π.).....	68	4158	α. Ρ. Ιανέριο 29/5 διά Μπ. "Αύρες		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.).....	73	114933	α. Πούλο Μπούκορ 29/5			
ΑΙΚΡΟΝ *.....	72	62701	ε. Ρότερνταν 6/6		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.).....	78	126261	άργει στόν Πειραιά 23/12			
ΑΙΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.).....	73	61300	ε. Χονολούλου 8/6		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΑΡ (δ.).....	79	126260	άργει στόν Πειραιά 11/9			
ΑΙΛΑΜΕΙ'Ν (π.).....	62	10403	άργει στόν Πειραιά 3/11		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.).....	71	102326	άργει στόν Πειραιά 17/4			
ΑΙΛΓΕΝΙΚΙΜΠ*.....	66	2777	ε. Αμπέρα 17/6		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (δ.).....	72	102326	α. Τζένταν 11/6 διά Καροιούγκ (ΔΙΑΛΥΣΗ)			
ΑΙΛΕΚ (κ.)*.....	53	4702	α. Τζιμουτού 26/5 διά Μογκαντίσιο		ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	61	18202	α. Πειραιά 14/6			
ΑΙΛΕΚΟΣ (π.)*.....	57	2707	δ. Π. Σάδι 26/5		ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	ε. Αλεξανδρεία 20/12/79			
ΑΙΛΕΝΤΕΙ'Λ (δ.).....	70	51615	άργει στήν "Ελευσίνα		ΔΑΣΑΚΙ.....	72	14334	α. Θεούτα 22/5			
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.....					ΔΑΦΝΑ (κ*).....	63	11575	ε. Ντώρμπαν 3/6			
ΑΙΩΝΑΣ (δ.).....	77	126621	α. Φατέχ 11/5 διά Τρίνινταν		ΔΙΑΜΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ (π.).....	63	30886	α. Ν. "Ορλέαντην 26/5			
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*.....	58	4877	ε. Αστόνι 14/6		ΔΟΚΤΟΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*.....	68	50999	α. Πειραιά 1/6			
ΑΙΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.).....	74	6042	α. Ν. "Ορλέαντην 3/6		ΔΩΤΟ.....	68	35191	ε. Σέβεν διλ. 10/6			
ΑΙΛΙΝΤΑ (κ.).....	57	2404	ε. Κωνιτόλη 19/5 διά Άλγερια		ΕΒΙΤΑ II (κ.).....	65	1442	ε. Πειραιά 14/6			
ΑΙΛΚΑΜΑΝ*.....	66	27985	ε. Βρέμη 20/5		ΕΚΤΟΡ (κ.).....	72	4922	ε. Ν. "Υόρκην 11/6			
ΑΙΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.).....	65	37888	άργει στή Αλιβέρι		ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (π.).....	63	24810	άργει τό Γαλαξείδι			
ΑΙΛΜΑ Μ. (κ.)*.....	55	3709	στό Καράτο 23/6/80		ΕΛΕΙ'ΙΣΤΡΙΑ IV (κ.).....	52	2484	δρέσ στή Χαλκίδα			
ΑΙΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.).....	74	36911	α. Ρ. Τανύρα 5/6		ΕΛΕΙ'ΙΣΤΡΙΑ V (κ.).....	55	4037	μεσογειακές μεταφορές			
ΑΙΜΠΕΡ (κ.)*.....	62	10344	ε. Μπλάτα 23/4		ΕΛΕΝ.....	67	27989	α. Ρ. Ιανέριο 13/6			
ΑΙΜΠΙΔΙΤΥ (κ.).....	51	996	ε. Μογκαντίσιο 18/5		ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)*.....	72	94989	δ. Π. Αρένας 14/5			
ΑΙΑΝΑΡΙΑ (μ.).....	58	8952	μεσογειακές μεταφορές		ΕΛΕΡΑΝΤΑ*.....	73	17042	ε. Κολούμπια ρίβερ 8/6			
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.).....	59	4493	δ. Π. Σάδι 19/6		ΕΛΙΑΖΜΠΕΘ Ι(π.δ.)*.....	59	12662	α. Σιγκαπούρην 15/6 διά Ινδονησία			
ΑΙΑΝΟΡΑΣ Α'ΙΔΑΝΤ.....	67	21457	ε. Σμύρνη 1/6		ΕΛΙΝΑ (κ*).....	67	24766	α. Υγιούστα 28/5 διά Αγ. Λαυρέντη			
ΑΙΑΝΟΡΑΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135	δ. Θέραντα 6/6		ΕΛΕΝΕΙΠ. ΝΑΥΟΥΝ (μιγ.)	81	4280	ε. Αλεξανδρεία 14/6			
ΑΙΑΝΟΡΑΣ ΚΑΣΤΑ.....	68	21420	α. Τουμπάρδο 25/5 διά Τενερίφη		ΕΛΕΝΕΙΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.).....	75	45001	α. Ν. "Υόρκην 15/6 διά Αρούμπα			
ΑΙΑΝΟΡΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	69	21420	α. Τενερίφη 15/6 διά Όδησσο		ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*.....	67	47344	ε. Ορλέαντην 13/6			
ΑΙΑΝΟΡΑΣ ΜΕΝΤΩΡ.....	73	13753	α. Γκοκάχαμδα 6/6		ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ.....	76	22893	α. Ρ. Γκράντε 31/5			
ΑΙΑΝΟΡΑΣ ΣΤΥ.....	68	21426	ε. Σετούπαλη 31/5		ΕΛΕΣΠ. ΣΠΛΑΕΝΤΟΡ (δ.)*.....	75	60491	α. Κίρε 23/5 διά Σέρια			
ΑΙΑΝΟΡΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ.....	72	13732	δ. Σκο 19/5 διά Λενινοκράντ		ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.).....	66	9135	δ. Μπρούνομποτελ 7/6 διά Ροστόκ			
ΑΙΑΝΟΡΑΣ ΧΙΛΑΣ.....	68	21418	δ. Μόντρεαλ 7/6 διά Ντουκούθ		ΕΛΛΗΝΟΡΑ (Μάλ.).....	65	1113	δ. Βαρκελώνη 23/3 διά Ελ Τζαρί			
ΑΙΑΝΟΡΑΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796	α. Γίβραλτάρ 12/6 διά ΗΠΑ		ΕΛΜΑΝΙ (Μάλ.).....	66	8953	δ. Κωνιτόλη 3/6 διά Μ. Θάλ.			
ΑΙΝΟΥΔΑ Ι. (κ.).....	65	1204	ε. Πειραιά 24/5		ΕΛΝΤΑΛΙΑ (κ*).....	65	7498	ε. Ντουντή 6/6			
ΑΙΝΤΑ Ι (κ.).....	76	4617	μεσογειακές μεταφορές		ΕΛΠΙΔΑ (δ.)*.....	70	119729	α. Τζιμουτού 28/5 διά Ντουμπάι			
ΑΙΝΚΟ (κ.).....	64	1141	α. Γκέντ 16/6 διά Μαρακάιπο		ΕΛΑΜΕΑ (κ.).....	60	5513	δ. Κωνιτόλη 7/2 διά Έλλαδα			
ΑΙΝΝΑ ΚΑΣΙΑΝΗ (π.).....	54	2325	α. Λισσαβώνα 9/6 διά Φαύάλ		ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ (π.).....	60	9997	ε. Μπορντά 5/6			
ΑΙΝΝΟΥΙΑΣ ΤΙΡΗ (κ.)*.....	58	2874	ε. Σετούπαλη 13/4		ΕΡΓΙΝΑ Ι (π.).....	61	9335	α. Καράτον 11/6			
ΑΙΝΤΜΙΡΑΛ (κ.).....	62	8587	δρέσ στή Χαλκίδα 17/7/79		ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.).....	67	1498	μεσογειακές μεταφορές			
ΑΙΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.).....	73	129665	δ. Τζουάμαχ 28/5 διά "Αιν Σύχνα		ΕΥΑΗΑ (π.).....	59	7059	ε. Αμπέρα 16/6			
ΑΙΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.).....	55	1501	εις Μπέρμπετα 14/1/81		ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.).....	72	129260	άργει στόν Πειραιά 3/8			
ΑΙΞΙΟΣ (π.).....	57	2299	άργει στή Τραπάνι 3/5/80		ΕΥΓΕΝΙΑ I (π.δ.).....	54	11208	ε. Πλατζόν 19/5			
ΑΙΟΛΛΑΩΝ*	68	27989	α. Λ. "Αντζέλες 14/6		ΕΥΔΩΡΗ (δ.).....	64	35410	άργει στή Ιτα 21/2/81			
ΑΙΟΛΛΑΩΝΙΑ VII (κ.).....	66	1286	μεσογειακές μεταφορές		ΕΥΛΙΜΕΝΗ.....	79	29875	ε. Αννάπολις άνκ. 10/6			
ΑΙΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.).....	54	1220	μεσογειακές μεταφορές		ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Αματερντάου 12/6			
ΑΙΟΣΤΟΛΟΣ Μ.Β. ("Ονδ.").....	57	19609	άργει στόν Πειραιά 20/1		ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.).....	57	10741	εφύρα στή Ιτα 20/3/81			
ΑΙΡΑΜΠΑΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΣ (δ.).....	81	34000	δ. Ρ. Γκράντε 1/6 διά Ινδία		ΕΦΥΡΑ (δ.).....	65	35406	αργει στή Ιτα 20/3/81			
ΑΙΡΑΧΘΟΣ ΓΚΑΛΟΥΡ*	57	9852	ε. Καράτα 7/6		ΖΑΚ (π.)	62	10028	ε. Ρίβερ Μπλακγουώτερ 7/6			
ΑΙΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)*.....	56	5230	εις Πειραιά 20/2 (έπισκεψ)		ΖΑΧΑΡΟΥΔΑ (κ.)*.....	61	1841	στό Λείσερς 15/7/78			
ΑΙΡΓΥΡΟ (κ.)*.....	67	1523	α. Μαρίνα ντι Καράρα 11/6		ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	δ. Π. Σάδι 2/6			
ΑΙΡΙΣΤΟΛΕΗΣ Σ.....			ε. Πειραιά 26/4 (έπισκεψ)		ΖΕΥΣΟΡ (π.)	77	18838	δ. Γίβραλτάρ 26/5			
ΑΙΩΝΑΣ (δ.).....	76	125465	ε. Λάνος 9/6		ΗΓΚΡΑ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)*.....	67	3020	ε. Κασπάντανα 10/6			
ΑΙΡΙΩΝ (Μάλ.)*.....	71	4979	μεσογειακές μεταφορές		ΖΩΔΟΧΟΣ (π.)	60	21407	ε. Πειραιά 5/6			
ΑΙΡΚΟ (κ.).....	66	1163	δ. Γίβραλτάρ 12/6		ΖΗΤΕΡΩΣ (π.)	57	9433	δ. Κωνιτόλη 20/5			
ΑΙΡΚΤΙΚΟΣ ΟΣΕΑΝ (κ.).....	62	17298	ε. Καζαπτάνα 22/5		ΘΑΟΣ (δ.) ΣΙΓΚ.....	63	3293	ε. Ν. "Ορλέαντην 17/6			
ΑΙΡΠΑ ΣΑΝ (π.)*.....	68	2571	ε. Μπλέρο 2/4		ΘΑΟΣΡΟΣ II	74	51501	ε. Βίλμιγκτον 1/6 διά Καραϊβική			
ΑΙΡΧΩΝ (δ.).....	74	57992	εις Τέρμινα 10/6		ΘΕΩΔΟΡΑ	72	69874	ε. Ρίτσαρντς Μπαιν 16/5 διά Ισπανία			
ΑΙΣΤΡΟ (κ.)*.....	66	35280	ε. Φάλμουθ 2/6		ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)</						

ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	α. Χιούστον 16/6		ΛΕΥΘΕΡΟ (η)*	62	14027	α. Ντάρμπιταν 23/4
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.κ.)*	65	43666	δ. Ντουμπάι 28/5		ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Λάρνακας 12/6 διά Λαττάκια
ΚΑΛΑ (κ.)	52	2775	α. Σαρζά 26/2 διά Μπ. Αμπάς		ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Καγκούσιμ 3/4 διά 'Αργεντινή
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	64	4229	δ. Α'λεξανδρόπ 10/5		ΛΗΤΩ II	72	6106	α. Βρέμη 12/6
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	δ. Κωνιόπολη 14/6 διά Πειραιά		ΛΙΖΑ (η)*	58	8370	δ. Κωνιόπολη 15/5
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	ε. Μανούλο 27/5		ΛΙΛΑ (η)*	50	2734	είς Τρίπολη (Λιβύης) 3/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ (η)*	57	3826	ε. Πόρ όφ Σπάιν		ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΑ)*	81	16700	ε. Νταμάρ 12/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	δ. Κωνιόπολη 3/5		ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓΑ)*	81	16700	α. Φος 12/6 διά ΗΠΑ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*	54	10905	άργει στόν Πειραιά 26/12		ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	ε. Ρόττερνταμ 12/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Σαν Σευπαστέαν 10/6		ΛΟΥΖΟΝ (Μάτι.)	59	5023	α. Λιβόρο 10/6
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	18000	δ. Π. Σάδι 16/6		ΛΟΥΣΥ Ζ (η)	54	2557	άργει στή Χαλκίδα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)*	66	3168	ε. Ντόβερ 16/6		ΛΟΥΣΥ Ι (η)*	52	4755	α. Μπαχρέιν 17/3 διά Καράτι
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ	60	4068	υπό παραλαβή		ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π.*	56	8203	είς Σιγκαπούρην 9/5		ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΟΧ (μ.)*	75	136991	α. Τουμπαρόδο 10/5 διά Ιαπωνία
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΤΡΗΜΣ (η)*	62	9979	ε. Ν. Ύόρκην 29/5		ΜΑΙ'ΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. "Ιμρινχα" 13/6
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	α. Αυθέρα 18/3 διά Βάχραν		ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Μπιζώ 7/5 διά Λομέζ
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	είς Μανίλα		ΜΑΡΘΑ Λ. (η)*	59	8596	είς Μπιλιμπάρδο 22/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	δ. Γιβραλτάρ 26/5		ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (η.)	64	3947	α. Κ. Κριστί 2/6
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (η)*	81	3900	είς Ίμαπόρι υπό συμπληρώσιν		ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)*	60	13339	άργει στόν Πειραιά
ΚΑΣΤΑ Λ. ΑΛΦΑ (κ.)	72	18774	ε. "Αγ. Φραγκίσκο 12/6		ΜΑΡΙΖΑ*	62	3244	ε. Πουνταρένας 24/5
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)*	63	8671	ε. Λ. Τούρλας 6/5		ΜΑΡΙΚΑ Π. (η)*	73	45500	α. Πομπίτο 8/5 διά Μονρόβια
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	ε. Νταμάρ 10/6		ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)*	67	43649	α. Μαρονάλ 28/5 διά Φρήπορτ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	ε. Σπέτζια 22/5		ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ Δ. (δ.)	64	38568	α. Ράς Σουκερ 30/4
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Ρόττερνταμ 14/6		ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ III (κ.δ.)	65	46941	είς Πειραιά 14/9 (επισκευές)
ΚΙΜΩΔΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η)*	61	13308	α. Ρόττερνταμ 11/6		ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δ.π.)*	65	13512	ε. Τζακάρτα 5/6
ΚΑΕΙΩ Κ. (η)*	62	6039	α. Ρουέν 18/5		ΜΑΡΙΠΕΡΑ Δ. (δ.)	66	57027	α. Αίγα Σούχνα 9/5
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές		ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. 'Αλεξάνδρεια 10/6
ΚΟΡΑΛΙ (δ.)	64	37348	α. Μόντρ γι την ηπιού		ΜΑΡΙΤΣΑ III (η.)	65	10596	ε. Παλευμάνκ 17/5
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	δ. Σούεζ 11/6		ΜΑΡΙΩ	65	17238	α. Κολούμπια ρίβερ 15/6 διά Αίγυπτο
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	άργει στόν Πειραιά		ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	α. Ισκεντερόν 8/2
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Σ.δ.)*	75	16221	ε. Ντουεντίν 15/6		ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ (Μαλ.)	58	5522	δ. Π. Σάδι 17/6
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Σ.δ.)*	75	16221	υπό παραλαβήν		ΜΕΝΤ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	άργει στό Κουβέτι
ΚΟΥΗΝΗ ΣΗ (κ.)*	55	4565	α. Κωνιόπολη 14/6		ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	ε. Μπαντίρια 14/5
ΚΡΑΝΤΩΡ (η)*	64	2304	α. Σ. Κίτς 24/2 διά Κούβα		ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (η.δ.)	66	71337	είς Μπόνου (δηοθήκη)
ΚΡΙΟΣ (η)*	60	4089	α. Ταμπικο 10/6 διά Άβανα		ΜΕΡΞΙΝΙΔΙ (η.)*	61	9194	δ. Γιβραλτάρ 16/6 διά Βουβάλη
ΚΡΙΣΤΟΜΠΛΑ (κ.)*	42	3129	μεσογειακές μεταφορές		ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Λονδίνο 27/5
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	ε. Ν. Ύόρκην 18/6		ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.) κ*	70	17355	α. Σιγκαπούρην 25/5
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	άργει στήν Ίτελ 12/12		ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)*	72	17355	α. Μελβούρνη 16/6
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	α. Μπουκιών 22/4		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	δ. Π. Σάδι 18/6
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	δ. Κωνιόπολη 27/4		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Χοβίκ 10/5
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	α. Χουανγκούν 17/6 διά Ιαπωνία		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	είς Γκάδφ όφ Κάμπες 20/4/80
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.)	53	11230	άργει στόν Πειραιά 1/3/74		ΜΕΣΣΗΝΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	μπούλεν Μπαϊ 29/5 διά Ιαπωνία
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	δ. Σούεζ 9/6		ΜΗΑΟΣ ΙΙ (κ.)	59	3809	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΙΑΤΩΣΗΣ (Μαλ.)*	62	8819	είς Σρόδιντα		ΜΗΑΟΣ VI (κ.)	59	4686	δ. Π. Σάδι 19/6
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	είς Στρόβι όφ Τέραν 13/12		ΜΙΑ	80	15552	α. Κολόμπιο 31/5 διά Τασμασίνα
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Ντουμπάι 13/4 διά Μπαλκίπαν		ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000	δ. Παναμά 30/5
ΛΕΜΠΛΑΟΝ (κ.)	60	4068	δ. Π. Σάδι 8/6		ΜΙΝΑ Φ. (η.)	58	8733	α. Λάγος 13/6
ΛΕΣΙΝΓΚΤΟΝ (η)*	67	7718	ε. Βενετία 14/6		MINI ΛΑΙ'ΙΝΕΡ (η.)	71	1590	ε. Μπαρανκίλα 4/6
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφ. Ινδονησίας — Ταύλανδης		MINI ΛΑΙ'ΙΟΝ (η.)	70	1582	είς Ν. Ορλεάνην 8/4



Transmar

SHIPPING AGENCY

DIRECTOR: GEORGE KAVOUKAS

**ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ALL GREEK PORTS
GENERAL SHIP AGENTS FOR ALL KIND OF SHIPS
WITH BEST SERVICE AND COMPETITIVE RATES**

**SHIP MANAGEMENT • MARINE CONSULTANTS AND
REPAIRS SUPERINTENDENCE • MARINE SUPPLIES**

A leading firm concerned with
International Industrial Transport

HEAD OFFICE
II MERARCHIAS 3 STR.
PIRAEUS GREECE
PHONE: 4136502 (5 LINES), 4120424, 4173086
TLX: 21 2681 TRAN GR
CABLE: "TRANSMAR"

ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ (η.)	70	1587	εις Ν. Όρλεάνην 14/4		PΟΥΝΤΑΝ ΚΑΛΗΡΑ (η.)	72	57102	α. Γιουροπόρτ 18/6 διά Ν. Όρλεάνην
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η.)	70	1591	α. Χιούστον 13/5		ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Σιγκαπούρην 8/6
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (η.)	70	1591	α. Βαρκελώνη 8/6 διά Μπιζέρτα		ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (η.)	71	80194	άργει στό Μπρούνει Μιται
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (η.)	71	1562	ε. Γκάλεστον 6/6		ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η.)	56	3597	άργει στό Κατάκωλο 17/7/79
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (η.)	70	1592	α. Παραμαρίμπο 6/6		ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	ε. Σιγκαπούρην 30/3
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑ' (η.δ.)	70	1781	ε. Π. ντέ Μπούχ 16/6		ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	άργει Πειραιά 28/6/77
ΜΙΝΙ ΑΙΝΤ (η.)	71	1562	εις Τζάκοσνβιλ		ΠΡΙΑΜΟΣ .	70	30890	α. Κεμπέκ 9/6 διά Λενινγκραντ
ΜΙΝΙ ΑΟΡΥ (η.)	71	1584			ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	α. Φός 9/6
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (η.)	71	1584	α. Ντεμεράρα 10/5 διά Βενεζουέλα		ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΑΛΦΑ (κ.)*	70	20437	στό Πόρτλαντ 21/2
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (η.)	70	1592	α. Ν. Όρλεάνην 5/6		RANTIAN MENT	70	2999	α. Χάλιφας 14/6 διά Μπέλφαστ
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	δ. Παναμά 10/6		ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	εις Ν. Όρλεάνην 17/12		ΡΕΑ ΜΠ. (η.)	67	11258	ε. Μοντεβίδεο 14/6
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	ε. Βοστόνη 31/3		ΡΕΖΟΠΟΥΟΥΤ (δ.)	73	152.327	εις Φουτζέρια 15/12
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Φός 16/6		ΡΕΙ'ΝΦΡΟΣΤ (η.)	60	4820	α. Λ. Πάλμας 3/6 διά Μερινά
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	δ. Σκώ 10/6 διά Λένινγκραντ		ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ'ΙΜΠΕΡ*	61	14500	α. Σιγκαπούρην 5/5 (ΕΠΩΛ)
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	εις Σάν Νικολάο 29/3		ΡΗΦΕΡΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ(κ.)*	68	1243	ε. Τσερλότιδουν 15/6
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (η.)	57	2281	μεσογειακές μεταφορές		ΡΙΟ ΜΑΡ.	65	16334	α. Θεούτα 29/5
ΜΠΑΣΤΙΟΝ ΑΛΦΑ(κ)***	68	13/06	α. Μάλαγα 7/6 διά Τενές		ΡΟΖΑΝΙΩΝ ΤΟΣ (η.)	58	8920	ε. Ντόρματαν 9/6
ΜΠΑΥ'ΡΟΝ (η.)	61	1460	δ. Σκώ 4/6		ΡΟΝΖΑΝ (η.)	63	6100	ε. Πειραιά 1/6
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	δ. Σουέζ 1/6		ΡΟΝΧΙΑ (η.)	63	6063	ε. Μπορντώ 27/5
ΜΠΟΝΑΤΖΑ (κ.)	47	1591	ε. Αμβέρσα 18/6		SAINΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*	51	4788	άργει Λας Παλμας 10/9/79
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΠΙΕΡ (η.)	64	16073	εις Μπόνο (άποθήκη)		ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	α. Πασάγιες 8/6 διά Μόντρεαλ
ΜΠΡΑΒΟΑΛΤΟΝΑ (η.)*	55	5233	α. Ν. Ύρκην 12/6 διά Χιούστον		ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	δ. Κανιόπολη 6/6
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η.)*	67	4659	ε. Καρθαγένη 29/3		ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟ (κ.)	67	1973	δ. Κανιόπολη 5/6
ΜΠΡΑΒΟΝΙΟ (η.)	67	3861	ε. Χιούστον 13/6		ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	ε. Γιοκαίται 22/5
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	α. Ρίο 'Ιανείρα 16/5		ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	ε. Σιγκαπούρην 23/5 διά Σακάδι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	άργει στόν 'Αλιβέρι 31/5		ΣΑΝΔΑΛΑΚ (κ.)*	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΝΑΓΟΣ	61	9037	ε. Πούλα 13/6		ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ε. Σιγκαπούρην 15/6
ΝΑΣΣΑΟΥ (δ.)*	73	103961	ε. Λαμπουάν 8/6		ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Χιούστον 17/6
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	ε. Παραμαρίμπο 6/5		ΣΑΝΠΙΒΕΡ (η.)*	65	12102	ε. Σιγκαπούρην 16/4
ΝΕΟ (κ.)	67	2996	στόν Μαρράρα 16/4/81		ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Νάπολη 9/6
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άργει στήν 'Ιτα 14/4/81		ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η.)*	57	1674	μεσογειακές μεταφορές
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει στόν Πειραιά 23/12/73		ΣΑΟΥΓΘΟΥΓ'ΙΝΤ	70	11329	ε. Λονδίνο 19/6
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ	76	35567	ε. Γέκντ 11/6		ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	ε. Σιγκαπούρην 7/5
ΝΙΚΟΙ Ι (η.)	59	10748	δ. Κων/πολη 8/6		ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	ε. Σιγκαπούρην 26/5 διά Ντουμπάι
ΝΙΚΟΛΑΪΚΗ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές		ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ.)	69	1473	δ. Κων/πολη 9/5		ΣΗ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	71	11055	α. Ν. Όρλεάνην 17/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (η.)	67	4016	ε. Μπράουνοβιλ 25/5		ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Σάντος 15/6 διά Αμβούργο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. (κ.)*	57	4981	α. Σιγκαπούρην 5/6		ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. 'Αγ. Φραγκίσκο 17/6
ΝΙΚΟΣ Α (η.)	56	2163	άργει στή Χαλκίδα 22/10/80		ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Μάλτα 15/6 διά Μιζουράτα
ΝΙΜΑΣ Ι. (η.)	56	3274	ε. Ραβένα 20/4		ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Λ. Πάλμας 3/6
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ(κ.)	65	13458	α. Ρ. Γκράτε 27/5 διά Μανίλα		ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒ (η.)*	59	8860	α. Κολόμπι 11/6 διά Ραβέννα		ΣΙΚΙΠΠΕΡ (η.)	57	3070	άργει Αμπίτζαν 8/9/78
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ'ΑΝΤ	67	22817	α. Πειραιά 15/6 διά ΗΠΑ		ΣΙΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	α. Λ. Πάλμας 4/6 διά Αύρες		ΣΙΩΛΩΝ (δ.)	70	91954	εις Σιγκαπούρην 22/12
ΝΟΡΦΟΓΟΥ'ΙΝΤ	70	12063	ε. Ξημπόνον 8/6 διά Ελλάδα		ΣΙΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Ν. Ύρκην 29/5 διά Λα Γκουάιρα
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	δ. Κων/πολη 6/6		ΣΙΥΛΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	δ. Κων/πολη 15/5		ΣΙΦΙΑ (η.)	57	9311	δ. Σουέζ 17/3
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (η.)	61	5816	ε. Μίνα Σάρκο 21/2		ΣΙΝΗΙΑΔΑ	78	12518	α. Ν. Όρλεάνην 27/4
ΝΤΕΡΜΠΙ (κ.)*	66	7264	μετων. «NICE»		ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	ε. Πειραιά 7/5
ΝΤΙΝΤΙΕΡ (η.)*	62	6981	ε. Μανούτη 22/5		ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η.)	80	32000	α. Λ. Αντζελες 15/6 διά Κεσλάγκ
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	ε. Πειραιά 12/5		ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει Πειραιά 25/2/77
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Σίλικατ 27/5 διά Σένιπαχ Τέρμη.		ΣΥΜΗ (η.)	59	12180	ε. Σιγκαπούρην 16/5
Ο ΣΩΣ ΜΙΟ*	80	16200	ε. Γκάμπτες 9/6		TΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739	δ. Γιβραλτάρ 22/5
ΟΑΣΙΣ (η.δ.)	62	22424	α. Πειραιά 9/2 διά Ιταλία		ΤΑΡΤΟΥΣ (η.)	58	4231	προσάραξε 17.17 Ν. — 28.48 Α. 0/5
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	ε. Νάπολι 31/5		ΤΑΥ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Άμπον δι Μπουκούς 2/6
ΟΙΟΥΝΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	δ. Σουέζ 6/6		ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	άργει στόν 'Αστακό
ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Ν. Όρλεάνην 5/6		ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	εις Χόγκ Κόγκ
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	ε. Ν. Ύρκην 16/6		ΤΖΕΙ'ΝΤ (κ.)	56	6500	δ. Κων/πολη 19/4 διά Ελλάδα
ΟΚΤΟΝΙΑ ΧΕΡΙΤΑΖ (η.)	61	13271	προσφέρε 38 με Β. Βικούδιμας 14/6		ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (η.δ.)	73	9842	ε. Αύγουστα 13/6
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	άργει στήν 'Ιτα 12/12		ΤΖΕΝΗ	59	9585	άργει στή Σεύχελες 22/11
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	δ. Ντουμπάι 15/6		ΤΖΩΝ Α. (η.)	68	10016	ε. Αμπερένταν 4/6
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η.)	75	138037	άργει στήν 'Ελευσίνα		ΤΖΩΡΤΖΙ (κ.)*	54	7930	άργει στόν Πειραιά 19/2/77
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΙΕ'ΣΩΝ(δ.)	72	106123	δρει στήν 5/3/81		ΤΙΝΑ ΜΠ. (η.)	65	11245	άργει στό Αστακό
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (δ.)	64	32380	άργει στόν Τζάκονβιλ 30/4/81		ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ε. Βοστόνη 1/3
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΤ (δ.)	65	32478	δρειστόν Τζάκονβιλ 2/3		ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	δ. Κων/πολη 7/6
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	65	32407	δρειστόν Τζάκονβιλ 16/5/81		ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Βεραρόύς 24/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΛΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δρειστόν Ήλικρή διλ. 10/5		ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. Σ. Τζάν 1/6
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	δρειστόν Ίτα 20/1		ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Τεργέστη 1/6
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Κευχάν Τέρμη 9/6		ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΝΤΕΡ*	72	18724	α. Γιοκοχώμα 22/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΑΙΑΝ (δ.)	73	128561	α. Ντάς διλ. 10/6 διά Γαλλία		ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΑ*	72	18723	α. Γιοκοχώμα 9/6 διά Ταραγκόνα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	32379	α. Φιλαδέλφεια 2/3 διά Τζάκονβιλ		ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Ν. Όρλεάνην 11/6
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΦΕΩΝ	66	15668	δ. Σκώ 16/5 διά Λένινγκραντ		ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	3361	άργει στή Χαλκίδα 18/9/77
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΙΤΩΝ	66	15625	α. Ν. Όρλεάνην 25/5		ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	α. Λ. Πάλμας 5/2
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ε. Γκάλερτ 4/6 διά Οδησσό		ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28126	άργειστη Συλίδα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	δ. Σουέζ 6/6 διά Μεξικό		ΤΖΕΖΑΝΗ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ(δ.η.)*	61	8816	άργει στή Τουλόν 12/2
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	δρει στόν Πειραιά 21/5/81		ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	μεσογειακές μεταφορές
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	άργει στόν Πειραιά 26/10		ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)*	60	9030	άργει στή Σιγκαπούρην 13/9/76
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.)	64	30581	δ. Παναμά 10/6		ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	α. Μη. Αύρες 14/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	ε. Τόκιο 21/5		ΦΕΙΒΙ (κ.)	50	13074	άργει Πειραιά 26/10
ΟΑΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Ν. Όρλεάνην 11/6		ΦΙΛΙΠΠΟΙ (κ.)*	65	12495	α. Βανκούβερ 6/5
ΟΑΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές		ΦΙΩΝΑ Μ. (δ.η.)	54	1890	μεσογειακές μεταφορές
ΟΑΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	μεσογειακές μεταφορές		ΦΟΡΤ ΑΦΑ (κ.)	72	16135	ε. Ράς Τανούρα 8/6
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	άργει στόν Πειραιά 26/10		ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ Ζ. (η.)*	71	10586	α. Ήστ Λοντόν 10/6 διά Ιαπωνία
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	δ. Σκώ 10/6		ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	ε. Μπιζέρτα 29/5
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (ΣΙΓΚ.)	73	20354	α. Ρίτσαρτς Μπαιν 11/5 διά Ιαπωνία		ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	άργει στόν Πειρ

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ**

Καθημερινές άναχωρήσεις
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα και

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341



The Dutch are still making history

Amsterdamse Droogdok Maatschappij BV in Amsterdam, Holland, re-delivered the Ro-Ro passenger ferry "Saint Killian" to her owners after successful sea trials. In a record-beating time of 106 days, the vessel was rebuilt and lengthened 31.85 metres. The part of the ship that had to be mounted into the vessel was ready when the "Saint Killian" arrived at the yard. In a floating dock the vessel was cut in two pieces. Kept in balance by a floating crane the aft-part of the ship was towed out of the floating dock, while the ship's fore-part stayed in place. Then the mid-body was brought into the floating dock as close as possible to the fore-part. Next the ship's aft-part was brought in

again while divers controlled the measurements under water. The floating dock was then raised leaving the 3 parts of the ship dry.

After a complex job of making "one ship" again and of taking care of the interior works, the result is that the "Saint Killian II" can carry 98 more cars and 500 more passengers than before. ADM's modern equipment, careful planning and skilled workers made this giant lengthening project possible, just as another tight-schedule project, the fitting out the "Finnjet" with a diesel-electric propulsion unit, was performed in time. Therefore, when quality and the time of delivery count, your choice should be ADM. Our agents will tell you more about it.

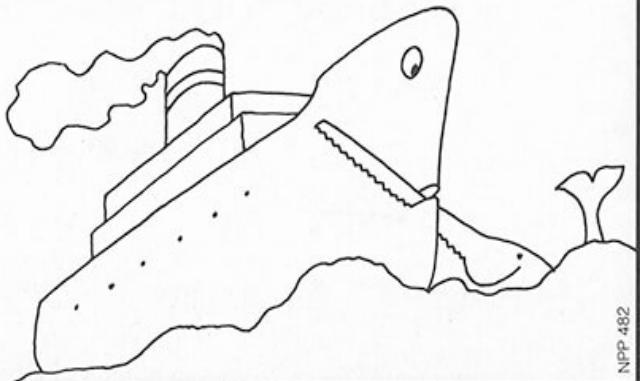


amsterdamse
droogdok
maatschappij bv

Amsterdam Drydock Company
PO. Box 3006, 1003 AA Amsterdam
Klaprozenweg 89, 1033 NN Amsterdam
Phone 020-5209911, Telex 11476

Agent in Greece
N. Bogdanos
Marine Bureau
85, Akti Miaouli, Piraeus
Tel. 01 452.0228
telex 212976 marv gr

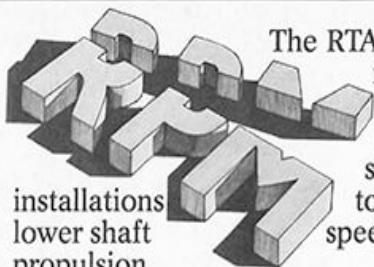
Who cares? We do!



NPP 482

TECHNICALLY SPEAKING, ANY SHIP OPERATOR WILL APPRECIATE THE FOLLOWING CLEAR CUT POINTS

1. IT CUTS SHAFT SPEED



The RTA Superlongstroke is a range of cross-head engines developed as simple direct drive to provide much lower shaft speeds for an efficient propulsion.

The 'Superlongstroke' results in shaft speeds of down to 70 rev/min.

This allows for a simple direct drive with the optimum propeller efficiency together with an adequate stern design, thus producing the same ship speed for less power and less fuel.

3. IT CUTS THE FUEL BILL

Therefore, the 'super' low shaft speed and the 'super' low specific fuel consumption of the RTA Superlongstroke together represent a new generation of fuel saving prime movers, cutting a further 10% off the fuel costs.

This will help the ship owner restore the economic balance of his business, seeing how the share of the fuel costs in the overall running of the ship has grown to such enormous importance over the last few years.

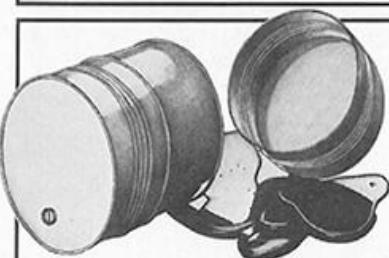
Efficient use of fuel energy in marine transportation requires the most outstanding fuel saving prime mover on the market.

That engine is the RTA Superlongstroke.



THE RTA SUPERLONGSTROKE

2. IT CUTS SPECIFIC FUEL CONSUMPTION



The RTA Superlongstroke produces the shipping world's lowest specific fuel consumption: with a thermal efficiency of over 50% the engine gets down to 123 g/bhph at 100% load or even 122 g/bhph at 85% or 90% load. This is the result of the super long stroke with high scavenging efficiency and the utilisation of well-proven Sulzer technology in high maximum combustion pressures.

4. IT CUTS ENGINE LENGTH

But does the greatly increased stroke mean an over-large answer is No. design of the engine? The compact RTA Superlongstroke makes it shorter than other engines of comparable performance. The ship owner can gain up to two metres of additional cargo space.

The shorter RTA, therefore, gives the ship owner a net profit in cargo capacity or a corresponding saving on capital expenditure.

NOW CUT THE COUPON

Dear Sulzer, I'd like to hear more of your clear cut arguments for the RTA Superlongstroke.

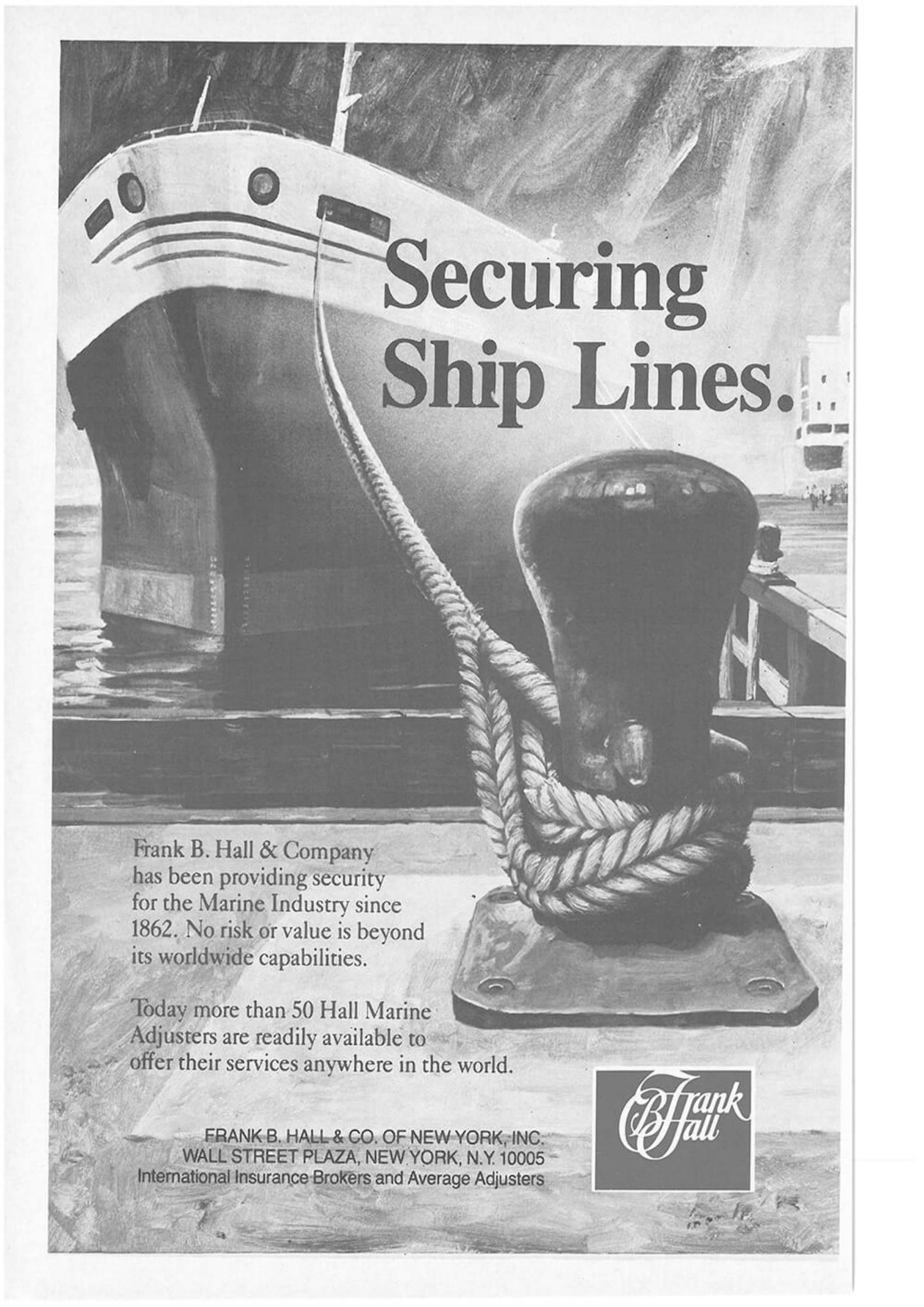
My name _____

My company name and address _____

My company position _____

Nautec O. E.
Th. G. Pappas -
A. A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street
Athen 134

SULZER



Securing Ship Lines.

Frank B. Hall & Company has been providing security for the Marine Industry since 1862. No risk or value is beyond its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine Adjusters are readily available to offer their services anywhere in the world.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters

