

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Νοεμβρίου 1984

Αρ. Φύλλου 1186/945

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1186/945 ΔΡΧ. 100 1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1984

CHANDRIS CRUISE LINES

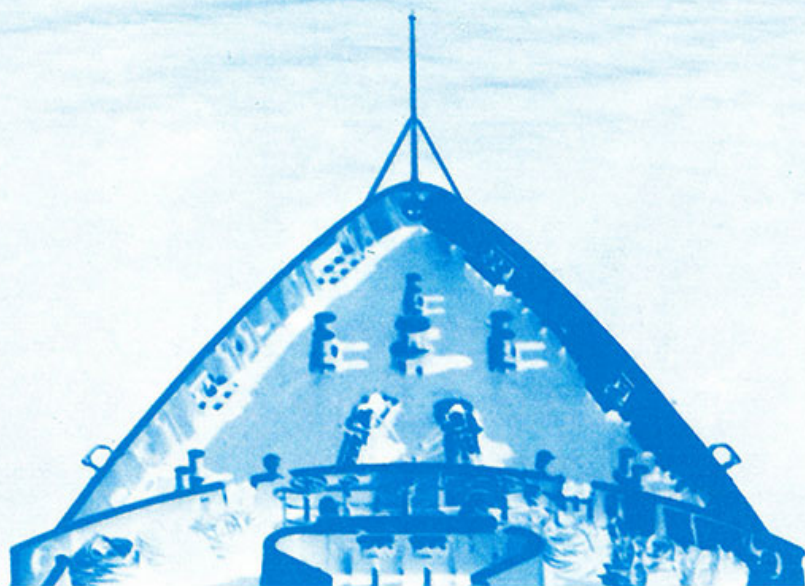
All year round
cruising programmes

Mediterranean · Caribbean · Bahamas
Mexico · Bermuda



AMERIKANIS · ARIANE · BRITANIS · ELLINIS
GALILEO · ROMANZA · THE VICTORIA

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4120932/3.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR



TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE
11 MERARCHIAS STREET No 12
AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127
185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



T.T. DOLCE — CY FLAG — DWT 232979 M/T

LONDON

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ

ενισχύει
τα μεγάλα
αναπτυξιακά
έργα

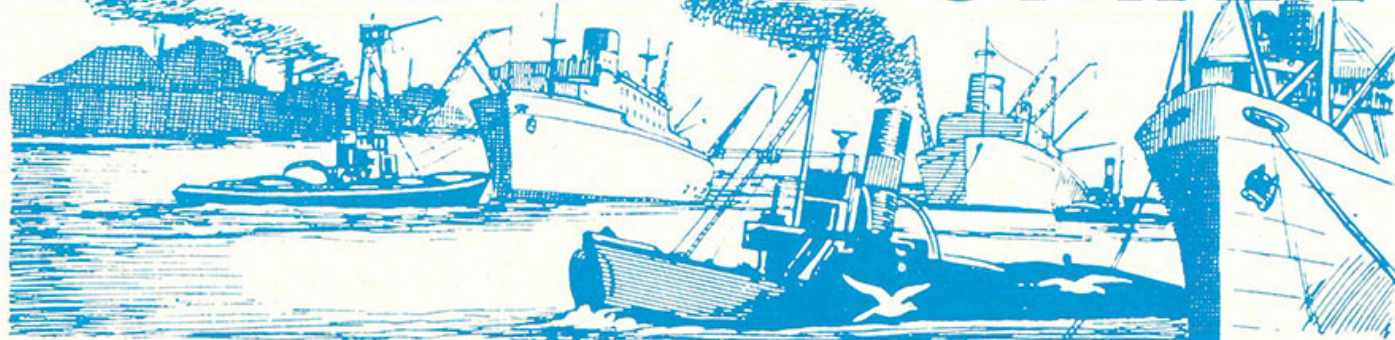
...για το καλό όλων μας



3.550.000 καταθέτες το εμπιστεύονται

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟ
ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ
δίπλα σας παντού και πάντα

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1186/946

1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο Τό NAT στο επίκεντρο

Τώρα πού έληξε ή προθεσμία πού είχε θέσει τό ύπουργείο στίς οργανώσεις τών έφοπλιστών καί τών ναυτικών νά υποβάλλουν τίς προτάσεις τους γιά τό Νομοσχέδιο, τό ένδιαφέρον όλων επικεντρώνεται στόν άσφαλιστικό οργανισμό τών ναυτικών μας, καθώς έχουν προηγηθεί όσα προηγήθηκαν κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο καί άναμένεται — εκτός άν επικρατήσει ή λογική πού τόσο επιβάλλεται — ένταση, ή όποία σέ καμία περίπτωση δέν πρόκειται νά άποβεί έπ' ώφελεία του NAT αλλά καί τών συμφερόντων τών ίδιων τών ναυτικών.

Δέν θά ύπεισέλθουμε στίς λεπτομέρειες τής πρόωρης άναμετρήσεως πού επιχειρήθηκε τίς τελευταίες εβδομάδες. Καί έμείς έχουμε ριζικές άντιθέσεις γιά τό νομοσχέδιο πού κατήρτ σε τό ύπουργείο Ναυτιλίας. Πιστεύουμε όμως στόν διάλογο. Καί εφόσον ό ύπουργός εκ προοιμίου ανέφερε ότι τό νομοσχέδιο ύπόκειται σέ τροποποιήσεις, βελτιώσεις ή άκόμη καί σέ άπόρριψη — πράγμα πού άναγράφεται καί στήν προμετωπίδα του νομοσχεδίου — δέν πρέπει νά ύπάρξει βιασύνη καί δέν έπρεπε νά γίνουν όσα έγιναν.

Θεωρούμε ότι ή διοίκηση τής ΠΝΟ σέ καμία περίπτωση δέν μπορεί νά άγεται καί νά φέρεται άπό τά συνθήματα μιås συγκεντρώσεως. Δέν είναι όμως ή στιγμή νά ά-

ναζητηθούν εύθύνες γιά ένέργειες ή παραλείψεις.

Έκείνο πού προέχει είναι νά ύπάρξει ό σωστός διάλογος μέ επιχειρήματα καί εάν παρόλα αυτά τό ύπουργείο Ναυτιλίας έμμένει σέ διατάξεις του νομοσχεδίου, πού οι αυτεργατικές οργανώσεις μέ τεκμηριωμένα επιχειρήματα θά έχουν άποδείξει ότι βλάπτουν τά συμφέροντα του NAT καί τών ναυτικών, κανείς δέν θά έχει άντίρρηση

ΟΙ ΕΛΛΗΝΟΣΟΒΙΕΤΙΚΕΣ ΣΥΝΟΜΙΛΙΕΣ

Η άπασχόληση περισσότερων ελληνικών πλοίων στίς σοβιετικές μεταφορές ήταν τό κυριώτερο θέμα πού συζητήθηκε κατά τή διάρκεια τών εργασιών τής συνόδου τής μικτής έλληνοσοβιετικής επιτροπής ναυτιλίας καί μέ τήν εύκαιρία αναφέρθηκε ότι τήν πρώτη θέση στίς σοβιετικές ναυλώσεις εκάλυψε κατά τό 1983 ή 'Ελληνική σημαία.

Έπίσης πρέπει νά σημειωθεί ότι συζητήθηκε τό θέμα τής άποφυγής διεθνών μέτρων στόν καταμερισμό τών φορτίων χύδην. Τό θέμα αυτό, όπως δήλωσε ό ύπουργός κ. Κατσιφάρας, δέν περιλαμβανόταν στήν άτζέντα τών έλληνοσοβιετικών συνομιλιών καί προκλήθηκε άπό τήν ελληνική πλευρά μετά τήν επισήμανσή του άπό ναυτιλιακό συντάκτη.

Στίς διαβουλεύσεις πού πραγματοποιήθηκαν εξέτάσθηκαν καί οι επιπτώσεις άπό τήν έφαρμογή τής διμερούς ναυτιλιακής συμφωνίας κατά τό χρονικό διάστημα πού μεσολάβησε άπό τήν προηγούμενη σύνοδο καί διαπιστώθηκε πόσο χρήσιμη είναι ή συμφωνία αυτή, γιατί άποτελεί τό μοχλό γιά τή συνεχή βελτίωση τών ναυτιλιακών μας σχέσεων καί τήν παραπέρα προώθηση τής συνεργασίας τών ναυτιλιακών εταιριών τών δύο Χωρών.

Άκόμη διαπιστώθηκε ότι ή μικτή 'Επιτρο-

νά γίνουν οι άγώνες πού πρέπει, αλλά τονίζουμε ότι σέ καμία περίπτωση οι άγώνες αυτοί δέν πρέπει νά στρέφονται κατά του ελληνικού πλοίου τό όποιο δέν εύθύνεται.

Καί μέ άφορμή τό λάθος πού σημειώθηκε στό NAT σέ σχέση μέ τήν αύξηση τών συντάξεων καί μέ όσα έχουμε επισημάνει σχετικά μέ τό NAT, επαναλαμβάνουμε ότι εκείνο πού χρειάζεται αυτή τή στιγμή είναι νά ίκανοποιηθούν τά δίκαια αιτήματα τών ναυτικών πού εκκρεμούν άπό πολλά χρόνια καί νά προχωρήσουμε σέ μία άμεση άναδιοργάνωση καί άναδιάρθρωση του Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου.

πή πού λειτουργεί στά πλαίσια τής συμφωνίας άποτελεί ένα εύέλικτο καί άποτελεσματικό όργανο, γιά τήν άνταλλαγή άπόψεων καί προώθηση θέσεων σέ γενικότερα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής τών δύο χωρών, άντηλλάγησαν άπόψεις γιά τήν εκπαίδευση καί τήν εξέλιξη τών όξωματικών καί πληρωμάτων του έμπορικού ναυτικού καί εξέτάσθηκαν άπό κοινού οι διεθνείς ναυτιλιακές εξελίξεις καί ή στάση τών δύο χωρών στά θέματα πού συζητούν οι Διεθνείς 'Οργανισμοί.

Κλείνοντας, θά επισημάνουμε δήλωση μέλους τής σοβιετικής αντιπροσωπείας, ή όποία βέβαια δέν μπορεί νά επαληθευθεί, ότι κατά τό 1984 τό ύψος τών ναύλων πού κατέβαλαν οι Ρώσοι σέ ελληνικά πλοία πλησιάζει τά 100 έκατομ. δολάρια.

Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Η 'Ένωση Πλοιάρχων ένέτεινε τίς τελευταίες εβδομάδες τις σύντονες προσπάθειες πού καταβάλλει άπό τίς άρχές του χρόνου γιά τήν άπασχόληση τών μελών της.

Πληροφορούμεθα ότι ήδη εκπρόσωπος τής ΠΕΠΕΝ βρίσκεται στήν Σαουδική Άραβία, όπου θά έχει συεννοήσεις μέ κυβερνητικούς παράγοντες οι όποιοι θά εξέτάσουν τά ναυτικά προσόντα τών πλοιάρχων πού έχουν ύποβάλλει αιτήσεις γιά νά άπασχολη-

θούν είτε ως πλοηγοί είτε ως πλοίαρχοι, σε θέσεις τις οποίες κατέχουν κυρίως Άγγλοι και Νορβηγοί.

Συνολικά μέχρι στιγμής υπάρχουν περί τις 60 αίτησεις Έλλήνων πλοιάρχων για την κάλυψη 32 θέσεων πλοηγών και 57 πλοιάρχων, ενώ βρίσκονται στο τελικό στάδιο οι διαπραγματεύσεις της ΠΕΠΕΝ για την υπογραφή των σχετικών συμβάσεων που θα καθορίζουν τους όρους άμειβης και εργασίας των. Η πρόσληψη θα γίνει για τρία χρόνια και κάθε έτος θα χορηγούνται δύο μήνες άδεια — ο έκτος μήνας κάθε εξαμήνου θα διατίθεται για άδεια.

Σχετικά με διάφορα σχόλια ναυτεργατικών κύκλων σχετικά με τον κίνδυνο προσελκύσεως Έλλήνων πλοιάρχων σε ναυτιλίες ξένων χωρών, θα σημειώσουμε ότι η Ένωση Πλοιάρχων έχει από καιρό διατυπώσει συγκεκριμένες προτάσεις για την απασχόληση των ανέργων πλοιάρχων ώστε να βρίσκονται πάντοτε στη διάθεση της Έλληνικής ναυτιλίας και είχε ζητήσει την πρόσληψη πλοιάρχων σε παροπλισμένα πλοία καθώς και την καθιέρωση θέσεως ύπαρχου στα δεξαμενόπλοια άνω των 100.000 τόν. d.w αλλά ως τη στιγμή αυτή μόνον δέκα περίπου πλοίαρχοι προσλήφθηκαν στα παροπλισμένα πλοία, ενώ στην πρόταση για την καθιέρωση θέσεως ύπαρχου στα μεγάλα δεξαμενόπλοια δεν δόθηκε καμιά απάντηση από την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών. Ακόμη η Ένωση Πλοιάρχων ζήτησε από το υπουργείο Ναυτιλίας να αναλάβει σταυροφορία για την τοποθέτηση περισσότερων πλοιάρχων στα παροπλισμένα πλοία ώστε οι ναυτικοί άλλων ειδικοτήτων που εργάζονται σήμερα σαν φύλακες στα παροπλισμένα να χρησιμοποιηθούν στα εν ενεργεία πλοία όπου παρατηρείται μεγάλη έλλειψη ναυτικών διαφόρων ειδικοτήτων.

ΕΠΙΚΑΙΡΗ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ

Ο φίλος κ. Γεώργιος Φουστάνος, με επιστολή του που δημοσιεύθηκε πολύ επίκαιρα προ ολίγων ημερών στην «Καθημερινή», επισημαίνει την σημασία της εμπορικής ναυτιλίας για την ασφάλεια της πατρίδος μας, ορμώμενος από την έκδοσή στην Άγγλία του βιβλίου «Merchant Ships at War — The Falklands Experience» του ναυάρχου Σέρ Τζών Φίλντζαουζ, αρχηγού της βρετανικής πολεμικής αποστολής στην μάχη των νήσων Φώλκλαντ, ο οποίος διατείνεται ότι «χωρίς τα εμπορικά πλοία, η αποστολή δεν θα μπορούσε να αναληφθεί και ελπίζω, ότι το μήνυμά αυτό θα γίνει απόλυτα κατανοητό από το Βρετανικό Έθνος».

Σημειώνει λοιπόν ο κ. Φουστάνος μεταξύ άλλων και τα εξής:

«Στην Ελλάδα, ύπαρχου αρκετοί, που έζησαν τη μεγάλη θυσία της εμπορικής μας ναυτιλίας στον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Και είχαν, τότε, κατανοήσει την πολύτιμη συμβολή της στον Έθνικό αγώνα».

Αλλά, 40 χρόνια πέρασαν, από τότε και οι περισσότεροι, έχασαν. Νέες γενιές μεγάλωσαν, και δεν έμαθαν ποτέ — γιατί κανείς δεν θεώρησε χρήσιμο να τους το πει ή να τους το γράψει — τον Έθνικό εκείνο ρόλο της ναυτιλίας.

Σήμερα, η προσοχή μας είναι στραμμένη με ανησυχία στην διεθνή πολιτική αβεβαιότητα, το κράτος μας βρίσκεται στη σκιά των απειλών, και ένα μεγάλο μέρος του κρατικού προϋπολογισμού δαπανάται, δικαιολογημένα, για την ενίσχυση της Έθνικής άμυνας.

Σήμερα, οι προβολείς της δημοσιότητας εστιάζονται να στραφούν στην «αγορά του αιώνα».

Σήμερα, η σημασία του «τέταρτου άμυντικού όπλου» (και πρώτου ειρηνικού όπλου της χώρας), φυλάσσεται στη ναυθαλινή της λήθης και της αδιαφορίας.

Εύχομαι, σαν Έλληνας πολίτης, να μη χαρακτηριστεί από τον ιστορικό, ή αναπόφευκτη — με τα σημερινά δεδομένα — απώλεια της ναυτιλίας, «απώλεια του αιώνα». Γιατί, αν — ο μὴ γένοιτο — συμβεί αυτό, θα βρεθεί κάποιος δικαιολογημένα να πει, ότι, θα πρέπει κάποτε, επιτέλους, να μάθουμε σαν Έθνος, να κατανοούμε όρισμα χρήσιμα μηνύματα, αντί να περιμένουμε αδιάφοροι την καταστροφή, για να χτίσουμε κατόπιν, στα ερείπια».

Τι άλλο να προσθέσουμε εμείς, παρά να επαναλάβουμε ότι είναι καθήκον της Πολιτείας να κάνει γνωστά με κάθε ευκαιρία στον Έλληνικό λαό τα πλεονεκτήματα που προσφέρει σε μία χώρα, ιδιαίτερα σαν την Ελλάδα, η διατήρηση μιας μεγάλης εμπορικής ναυτιλίας.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Θα πρέπει ακόμη να προσθέσουμε ότι δικαίως μας παρατηρούν ότι στην προσπάθεια αυτή δεν φαίνεται να βοηθεί όσο πρέπει η Κυβέρνηση. Μας υπογραμμίζουν μάλιστα ότι στην τελ υαία συνέντευξη του κ. Πρωθυπουργού έφ' όλης της ύλης, δεν βρέθηκε δυστυχώς η ευκαιρία να αναφερθεί στη ναυτιλία, στις δυνατότητές της και τα όφελή της. Και μάλιστα στον συναλλαγματοφόρο τομέα που ο ίδιος θεώρησε ως τον πιο κρίσιμο.

Αφού η κατάκτηση ξένων αγορών και η αύξηση των «συναλλαγματικών εισφορών» θεωρείται από τα μεγάλα και κρίσιμα θέματα που συνιστούν περιοριστικό παράγοντα σε ότι αφορά την οικονομική μας ανάπτυξη, διερρωτάται κανείς γιατί να μην ενισχύουμε με κάθε τρόπο τη ναυτιλιακή παχιά (άλλοτε) αγγελάδα μας ώστε να καλύψει ότι οι άλλες συναλλαγματοφόρες πηγές δεν μπόρεσαν να αποδώσουν μέχρι να «αναδιαμορφωθεί η ελληνική βιομηχανία» και να «έκσυγχρονισθεί η γεωργία».

Αντίθετα με τα διάφορα όχι εύστοχα μέτρα, η δύναμη του στόλου μας ελαττώνεται

και ή άλλοτε άνοδική καμπύλη της συναλλαγματικής προσφοράς του, έχει λάβει μία επικίνδυνη κατιούσα.

ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μας κατήγγειλαν πρόσφατα ένα περιστατικό που συνέβη σε ελληνόκτητο πλοίο νηολογημένο στον Παναμά, από εκείνα που ποτε συμβαίνουν οδηγούν δικαιολογημένα τους πλοιοκτήτες να δηλώνουν «ποτέ πιά Έλληνες».

Τό σκάφος ανεχώρησε από τό Ρότερνταμ όπου είχε προβεί σε έπι- κευές μηχανής ύψους περίπου 20.000 δολλαρίων και με την ευκαιρία της παραμονής του είχε συμπληρώσει εργασίες επιθεωρήσεως και είχε σε ισχύ όλα ά πιστοποιητικά πλεύσεως και κλάσεως του LRS καί έφθασε με προορισμό στη Χάβρη για συμπλήρωση φορτίου όπου έφθασε χωρίς κανένα πρόβλημα.

Αφού παρέμεινε στο άγκυροβόλιο μερικές ημέρες πλαγιοδότησε στην προβλήτα φορτώσεως στις 12 Σεπτεμβρίου και ενώ μετά τριήμερο συμπλήρωσε την φόρτωσή του οι τρεις μηχανικοί που επέβαιναν σ' αυτό έκάλεσαν τις Γαλλικές άρχές (French Board of Trade) καί κατήγγειλαν ότι τό πλοίο είναι άναξιόπλοιο, επικίνδυνο για τό πλήρωμα καί ότι οι πλοιοκτήται του τό προορίζουν για βύθισμα, χρησιμοποιώντας ψευδείς καταγγελίες όπως:

— Δεν εργάζεται ή άντλία πυρκαϊάς.

— Οι ηλεκτρογεννήτριες του πλοίου βρίσκονται σε κατάσταση καταρεύσεως καί εργάζονται έπισηφαλώς.

— Οι δεξαμενές έρματος του πλοίου συγκοινωνούν μεταξύ τους.

— Τα θερμαντικά στοιχεία των ήμερησιών δεξαμενών πετρελαίου διαρ έουν.

— Τα έπιστόμια θαλάσσης στο μηχανοστάσιο διαρρέουν καί δεν στεγανοποιούν.

— Ηλεκτρικές άνωμαλίες καί διαρροές στα ηλεκτρικά κυκλώματα.

Όπως ήταν φυσικό τό πλοίο κατακρατήθηκε καί έγινε έξονυχιστική έπιθεώρηση όλου του σκάφους, ενώ σε διαταγή μεθορμίσσεως του στην έπισκευαστική βάση αφού είχε ολοκληρωθεί ή φόρτωση, οι έν λόγω μηχανικοί άρνήθηκαν να κάνουν κινήσεις μηχανών καί ή μεθόρμιση πραγματοποιήθηκε με ρυμουλκά.

Η άναφορά του Board of Trade διαβιβάστηκε καί στον Νηογνώμονα ό οποίος με την σειρά του απέσυρε την κλάση του πλοίου καί ανέλαβε διά έπιθεωρητού έκτεταμένου έλέγχους πού έγιναν με την βοήθεια έξωτερικών συνεργείων.

Όλες οι κατηγορίες άποδείχθηκαν άβάσιμες καθώς όλα τά όργανα του πλοίου βρέθηκαν σε άριστη κατάσταση, αλλά βεβαίως ή ένδεκαήμερη καθυστέρηση του πλοίου καί ή άπασχόληση συνεργείων για την διενέργεια του έλέγχου εκόστισε στην πλοιοκτήτρια εταιρία περί τά 150.000 δολάρια.

Ακόμη κατά τη διάρκεια της έπιθεωρήσεως καί μέχρις ότου άπολυθούν οι τρεις μηχανικοί, έκάλεσαν έπιπροσθέτως καί την Γαλλική Τηλεόραση επί του πλοίου, δείχνοντας ώρυόμενοι διάφορα σημεία του πλοίου λίγο σκουριασμένα ή άνοιγμένα δάπεδα μηχανοστασίου, άποκαλώντας τό πλοίο «κάτεργο» καί ότι όλα τά ελληνικά πλοία βρίσκονται σ' αυτήν τη κατάσταση, καί όλοι οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι «καπιταλιστές» καί «ληστές».

Η Γαλλική τηλεόραση έδειχνε επί τριήμερο τη σχετική λήψη με ειρωνικά σχόλια για

ΧΡ. ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ

Chartered Engineer, CEI, London

Διπ/χος Ήλ/γος Μηχ/ος, Μονάχου
Πτυχιούχος Ναυτιλιακών, Λονδίνου

CLAIMS

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

ΜΕΛΕΤΕΣ — ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Fellow of

The Institute of Marine Engineers, London

Member of

The Royal Institution of Naval Architects,
London

Τεχνικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος

Τηλ. 4178181 — ΤΧ: 241015 CRIS GR.

B.O. Box 80347, Πλάτωνος 12, Πειραιεύς

τήν 'Ελληνική Ναυτιλία.

Εύλογα λοιπόν γεννάνται τό συμπέρασμα ότι οι άκατανόμαστες έներγείες τών τριών μηχανικών δέν στρέφονταν κατά του συγκεκριμένου πλοίου στο όποιο επέβαιναν εκείνη τήν περίοδο, αλλά γενικώτερα κατά τής ιδέας τής ύπάρξεως τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Ο "Έλληνας πλοίαρχος θεωρείται υπεύθυνος γιά όλα, ακόμη και όταν έχει ένεργήσει όπως προβλέπουν οι κανονισμοί. Αυτή ή αντίληψη έκπορεύεται από τό ύπουργείο Ναυτιλίας, τό όποιο θεωρεί ότι και όταν ακόμη ο πλοίαρχος έχει ένημερώσει τήν πλοιοκτητήρια εταιρία γιά διάφορες έλλείψεις πού παρουσιάζει τό πλοίο και έχει επί πλέον ζητήσει τήν άποκατάστασή τους χωρίς νά έχει βρει άνταπόκριση είναι υπεύθυνος γιati δέν παρουσιάζει στις λιμενικές αρχές τά σχετικά στοιχεία. "Ετσι, ή μη άνταπόκριση τής πλοιοκτητήριας εταιρίας νά άποκαταστήσει τις έλλείψεις πού έχει έπισημώσει δέν τόν άπαλλάσσει από τήν ύποχρέωσή του νά διατηρεί τό πλοίο στην κατάσταση πού άπαιτούν οι σχετικοί κανονισμοί. Και προστίθεται ότι όταν ο πλοίαρχος άντιμετωπίζει τέτοιες περιπτώσεις πρέπει νά τό γνωστοποιεί στη λιμενική αρχή και νά ζητάει σχετικές οδηγίες.

Είναι γνωστό όμως ότι κάθε τέτοια ένεργεια του πλοίαρχου θά οδηγήσει μέ μαθηματική άκρίβεια στην άπόλυσή του κατά πάσα πιθανότητα στη δυσφήμισή του πού θά τόν άποκλείσει ένδεχομένως και από άλλες άπασχολήσεις.

Βέβαια κατά τούς Νόμους ο πλοίαρχος έχει τήν εύθύνη του πλοίου. Άλλά δέν παύει συγχρόνως νά παρέχει επί μισθού τις ύπηρεσίες του σε κάποιον εργοδότη. Από τήν άντιφατική αυτή νομική κατάσταση δέν είναι σωστό νά βγαίνει πάντα ζημιωμένος ο πλοίαρχος.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ

Στό έγγραφο πού απέστειλε προς τήν "Ενωση Πλοίαρχων ο άρχηγός του Λιμενικού Σώματος, σχετικά μέ τά μέτρα πού πρέπει νά λαμβάνουν οι πλοίαρχοι τών έλληνικών πλοίων στις περιπτώσεις πού οι λαθρεπιβάτες οι όποιες βρίσκονται στα πλοία είναι εύερέθιστοι και έπιθετικοί, αναφέρει απλώς ότι ο πλοίαρχος πού είναι υπεύθυνος γιά τήν ασφάλεια του πληρώματος και τών λαθρεπιβατών, έχει τό δικαίωμα κατά τήν κρίση του νά λάβει τά ένδεικνύόμενα κατά περίπτωση μέτρα.

Έπειδή τόσο ή έλληνική νομοθεσία, όσο και στη σχετική διεθνή σύμβαση πού δέν έχει επικυρώσει ή "Ελλάδα, δέν ύπάρχουν ειδικές διατάξεις σχετικές μέ τή διατροφή και τήν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη τών λαθρεπιβατών, αλλά και έπειδή τό τελευταίο καιρό ύπήρξαν πολλά κρούσματα λαθρεπιβατών σε έλληνικά πλοία, κρίνεται σκόπιμο νά έκδοθεί μία ειδική έγκύκλιος πού νά προσδιορίζει έπακριβώς τά μέτρα πού όφείλουν νά λαμβάνουν σ' αυτές τις περιπτώσεις οι πλοίαρχοι τών έλληνικών πλοίων γιά νά

μήν κατηγορούνται έκ τών ύστέρων γιά κατάχρηση δικαιώματος.

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Σέ νέα ύφαλο προσέκρουσε τό περίφημο νομοσχέδιο γιά τά ναυτικά δικαστήρια ή μάλλον γιά τή σύσταση ναυτικού τμήματος στο Πρωτοδικείο και 'Εφετείο του Πειραιώς.

Τό νομοσχέδιο αυτό στάλθηκε από τόν 'Υπουργό Δικαιοσύνης προς τήν όλομέλεια του 'Εφετείου Πειραιώς γιά έπεξεργασία και κρίτική. Η όλομέλεια λοιπόν ύπήρξε άρνητική, γιati πιστεύει ότι καμιά δικαιολογία ή σκοπιμότητα δέν ύπαγορεύει τήν ίδρυση ειδικών ναυτικών δικαστηρίων. Πέραν αυτού όμως έχει βασικές άντιρρήσεις και σε διάφορες επί μέρους διατάξεις του νομοσχεδίου, όπως είναι ή συμπλήρωση τών κενών θέσεων δικαστικών λειτουργών στα δικαστήρια του Πειραιώς, ή κατάθεση έγγραφων σε ξένη γλώσσα κλπ.

Κατά τις δηλώσεις του 'Υπουργού Δικαιοσύνης τό νομοσχέδιο μέ τις άνωτέρω παρατηρήσεις θά έπιστραφεί στην 'Επιτροπή πού τό συνέταξε γιά άναθεώρηση.

ΤΑ ΑΖΗΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

Τέθηκε σε έφαρμογή ο νέος κανονισμός έκποίησης τών άζήτητων έμπορευμάτων από τόν ΟΛΠ μέ τόν όποιο, όπως ανέφεραν ο γεν. γραμματέας του ύπουργείου Ναυτιλίας κ. Β. Παπαδόπουλος και ή διοίκηση του 'Οργανισμού Λιμίνος, έκσυγχρονίζονται οι σχετικές διαδικασίες και έπιδιώκεται ή έξυγιανση του όλου κυκλώματος. Τήν άποψη αυτή έπιβεβαίωσε και ο γεν. γραμματέας του 'Εμπορικού και Βιομηχανικού 'Επιμελητηρίου Πειραιώς ο όποιος είπε ότι πράγματι ο νέος κανονισμός άποτελεί ένα βήμα γιά τήν έξυγιανση του θέματος.

Οι βασικότερες τροποποιήσεις πού γίνονται μέ τόν νέο κανονισμό ο όποιος άνακοινώθηκε ήδη στις παραγωγικές τάξεις του Πειραιώς είναι ότι καθορίζεται τιμή έκκινήσεως γιά κάθε έμπόρευμα πού έκτίθεται σε πλειστηριασμό, ή όποια προσδιορίζεται μέ βάση τά άποθηκευτικά δικαιώματα πού όφείλονται στον ΟΛΠ μέχρι τήν ήμέρα έκποίησης, καθώς επίσης θά ύποβάλλονται σφραγισμένες προσφορές στην έπιτροπή έκποίησης πού άποτελείται από τρεις ύπαλλήλους του ΟΛΠ και ο πλειοδότης θά άνακοινώνεται έπισήμως.

"Ας έλπίσουμε ότι μέ τόν τρόπο αυτό θά τεθεί τέρμα στην έκμετάλλευση τών άζήτητων έμπορευμάτων τά όποια επί σειρά έτών νέμονταν όρισμένοι έπιτήδριοι.

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Γράψαμε ήδη γιά τήν μεταξύ Μεγ. Βρετανίας και Κίνας συμφωνία πού μονογραφήθηκε στο Πεκίνο στις 26 Σεπτεμβρίου γιά τό μελλοντικό καθεστώς του Χόγκ Κόγκ, τό όποιο θά διαρκέσει επί 50 χρόνια μετά τό 1997, δηλαδή μέχρι τό 2047. Η συμφωνία θά

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τελευταίως ή επέκταση τής έλληνικής δραστηριότητας προς τήν "Απω "Ανατολή, χάρις εις τας έκ Μαύρης θαλάσσης εύρείας κλίμακος φορτώσεις διά Κίνα — Βλαδιβοστόκ, διήνοιξαν εις τό έλληνικόν φορτηγόν και τήν όδόν προς τόν τομέα του Βορ. Ειρηνικού. Ούτω ή εμφάνις τής σημαίας μας εις Βανκούβερ απέβη συχνοτέρα.

— Κατά τήν "Αργεντινήν έφημερίδα τό έλληνικόν φορτηγόν "Αλική" έφθασεν εις τόν λιμένα του Μπουένος "Αίρες με έπαναστατημένον τό ήμισυ του πληρώματος του και μέ φρουράν "Αργεντινών ναυτών επ' αυτού. "Ετερον βαρύ άπεργιακόν κρούσμα, ένέχον τήν μορφήν στάσεως ή το τό σημειωθέν επί του φορτηγού "Αττικός" όπερ καθυμνέτο κενόν έκ Μεσογείου εις Πλείτ.

— Η "Αγγλική Κυβέρνησις παρέσχε τήν συγκατάθεσιν της όπως παραμείνη εις Κάρδιφ επί ένα μήνα ώρισμένος αριθμός μηχανικών και ραδιοηλεγραφητών του Ε.Ν. προκειμένου νά ναυτολογούνται τμηματικώς επί έλληνικών σκαφών προς πλήρωσιν κενών θέσεων.

— Ο Μέχρι τούδε λιμενάρχης Θεσσαλονίκης κ. "Αθ. Τσεμπερόπουλος, έπιλιμενάρχης β' έτοποθετήθη προϊστάμενος του ναυτικού τμήματος τής Διευθύνσεως του Ε.Ν. "Ανέλαβε τήν διεύθυνσιν προσωπικού και έργων θαλάσσης ο έπιλιμενάρχης γ' κ. Παπαδόπουλος, ληξάσης τής άδ' ιας του.

— Παρά τών κ.κ. Ρεθύμνη και Κουλουκουνητή γιορτάσθη άντί τιμής 13.500 λιρών και θά παραληφθή εις Νέαν Ζηλανδίαν τό άγγλικόν φορτηγόν "Waikawa", 5.667 τόν. γκρός, 9.000 τόν. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919. Τό σκάφος τούτο θά τεθή υπό "Αγγλικήν σημαίαν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 93/1.11.1934)

πρέπει τώρα νά επικυρωθεί από τό Βρετανικό κοινοβούλιο και τήν κινεζική έθνοσυνέλευση.

Ειδικώτερα ως προς τήν πολιτική τών θαλασσιών μεταφορών κατά τό διάστημα αυτό, έχει συμφωνηθεί ότι τό Χόγκ Κόγκ θά έξακολουθήσει σάν μεγάλο ναυτικό κέντρο μέ διατήρηση τής σημερινής οργάνωσης και ρυθμίσεως τής ναυτιλίας του. Αυτό σημαίνει ότι θά διατηρήσει τό δικό του νηολόγιο και ότι τό λιμάνι του θά είναι έλεύθερο γιά τά πλοία όλου του κόσμου. Η συμφωνία έξασφαλίζει στους 150 περίπου έφοπλιστές του Χόγκ Κόγκ τήν υπό τή σημαία του έκμετάλλευση του στόλου τους γιά τά 13 χρόνια μέχρι τό 1997 και από κεί και πέρα τή δημιουργία μιας σημαίας Κινεζικού Χόγκ Κόγκ, άποδεκτής από έφοπλιστές, τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρίες και φορτωτές, τό καθεστώς τής όποιας έπεξεργάζεται ήδη ή βρετανική κυβέρνηση. Η χωριστή ένότητα του Χόγκ Κόγκ θά διατηρηθεί γιά τή συμμετοχή στις Κόνφερανς και τή συνέχιση τών νηογνώμων, ή δέ Κίνα ύπεσχέθη νά σεβαστεί όλες τις συμβάσεις του ΙΜΟ και του Δ.Γ.Ε. τις ό-



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
FINANCIAL AID
OPERATIONAL CONTROL
BUNKERS - Competitive prices

5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Έχουμε γράψει και άλλοτε ότι η επί των ναυτιλιακών πραγμάτων διοικητική αρμοδιότης στην Ισπανία ανήκει σε δώδεκα περίπου Υπουργεία και Υπηρεσίες με αποτέλεσμα τη γραφειοκρατική ασυνεννοησία, που πολλοί παράγοντες της χώρας θεωρούν υπεύθυνη για τη ναυτιλιακή καθυστέρηση.

Φαίνεται πράγματι ότι στην πρόσφατη προσπάθεια ανάπτυξης της ναυτιλίας ή πολυγωνία αυτή στάθηκε σοβαρό εμπόδιο, για την άρση του οποίου συνήλθε για πρώτη φορά μία μεγάλη συντονιστική επιτροπή. Η σύνθεσή της φυσικά ήταν εύριστα και ανάλογη της υπηρεσιακής καταπαράς, αφού κατ' ανάγκη περιέλαβε αντιπροσώπους των Υπουργείων Έμπορίου, Οικονομικών, Εθνικής Οικονομίας, Βιομηχανίας, Μεταφορών, Τουρισμού και Έπικοινωνιών. Η επιτροπή αυτή θα επεξεργασθεί σχέδιο οργανώσεως των θαλασσιών μεταφορών στο εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της χώρας, της συμμετοχής της εθνικής σημαίας και πολλά άλλα.

Υπάρχει βέβαια η γνωστή γραφειοκρατική συνταγή — αρκετά γνωστή και στη δική μας διοικητική πρακτική — κατά την οποία όταν θέλει να παρελκύσει ή να ματαιώσει μία υπόθεση, ο απλούστερος και ο ασφαλέστερος, αλλά και ο πιο αδιάβλητος τρόπος, είναι να την παραπέμψει σε μία επιτροπή. Όσο μάλιστα πιο πολυπρόσωπη είναι η εκπροσώπηση τόσο πιο σίγουρη είναι η ματαίωση. Γιατί η φυσική εξασθένιση της ευθύνης στα συλλογικά όργανα συμβάλει ώστε κατά κανόνα να υπάρχουν τόσες γνώμες όσοι και οι άνθρωποι που μετέχουν. Tot carpit tot sententiae.

ποιες θα έχει επικυρώσει το Χόγκ Κόγκ μέχρι το 1997.

Σημειούται ότι το Χόγκ Κόγκ κατέχει εμπορικό στόλο που ξεπερνά τα 60 εκατομ. τον. d.w. από τα οποία το 20% είναι ηολογμένο στο βρετανικό ηολόγιο και ένα ποσοστό της τάξεως των 7 εκατομ. τον. d.w. τελεί υπό ξένες σημαίες.

Η ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΣΗ

Ός τώρα ο καθαρισμός των παραλίων που έχουν ρυπανθεί από πετρελαιοειδή, γίνεται με την αποκομιδή των καταλοίπων για την καταχώρησή τους ή την απόρριψή τους σε τάφρους που ανοίγονται για το σκοπό αυτό στην παραλία.

Ήδη ένα Άγγλικό εργοστάσιο του Μπέν-φορσάιρ παρουσίασε μία καινούργια ιδέα καθαρισμού με τη χρησιμοποίηση απορρυπαντικού που μπορεί να δεχτεί και τη λερωμένη άμμο και τα λερωμένα χαλίκια ή βότσαλα. Το υλικό αυτό μεταφέρεται με μεγάλες νταλικές και άπλώνεται κοντά στη ρυπανθείσα παραλία έτσι ώστε να απορροφώνται εύ-

κολα τα ρυπανθέντα υλικά. Με τον τρόπο αυτό απορροφώνται 20 περίπου κυβικά μέτρα άμμου και χαλίκιων κάθε ώρα. Οι πρώτες δοκιμές στέφθηκαν με πλήρη επιτυχία και η έφευρέτρια εταιρία αντιμετωπίζει τώρα τη βελτίωση του συστήματος ώστε να μπορεί να απορροφά μέχρι 50 κυβικά μέτρα ρυπανθέντος υλικού την ώρα.

Η ΔΕΥΤΕΡΗ ΔΙΩΡΥΓΑ

Μεταξύ των σχεδίων δημιουργίας ενός δεύτερου καναλιού για την αποσυμφόρηση της σημερινής διώρυγας του Παναμά, είναι και το σχέδιο της διεθνικής διώρυγας Παναμά — Κολομβίας που χρησιμοποιώντας κυρίως τον ρού των ποταμών θα ξεκινάει στον Ειρηνικό από το Σάν - Μιγκουέλ, θα περνάει από Tuira, Cacarricca, Atrato και θα φτάνει στον Κόλπο Uraba στην Καραϊβική. Το έργο θα χρειασθεί πέρα από τη χρηματοδότηση των δύο κρατών, Παναμά και Κολομβίας, και γενναία οικονομική ενίσχυση από άλλη διεθνή πηγή.

Κατά τους ειδικούς μελετητές η προβλεπόμενη κίνηση της νέας διώρυγας δεν είναι δυνατό να δικαιολογηθεί τη δαπάνη της κατασκευής της. Δεδομένου ότι το νέο κανάλι θα γίνει για να προσελκύσει τα κάτω των 10.000 τον. γκρός πλοία και δεδομένου ότι ο αριθμός των διαβάσεων τέτοιων πλοίων από τη σημερινή διώρυγα κατά το 1982 δεν υπερέβη τις 4.700 και μάλιστα με συνεχή τάση μειώσεως, προκύπτει ότι η απόδοση του νέου καναλιού θα πρέπει να βασισθεί σε 4.000 περίπου διαβάσεις το χρόνο. Αν όμως ληφθεί υπόψη ότι το ήμισυ των διελθόντων πλοίων είχαν πλάτος άνω των 61 ποδών — που αποτελεί το άκραιο όριο πλάτους του νέου καναλιού — φθάνουμε στο συμπέρασμα ότι η προβλεπόμενη κίνηση θα περιοριστεί σε 2.000 περίπου διαβάσεις ετησίως, οι οποίες δεν είναι δυνατό να καλύψουν τις δαπάνες του.

Για τους λόγους αυτούς πολλοί πιστεύουν ότι εάν τελικά πρόκειται να αποφασισθεί η διάνοξη δεύτερης διώρυγας, θα είναι προτιμότερη η λύση της λεγομένης «όδοι 10», η οποία διερχόμενη εξ ολοκλήρου από παναμαϊκό έδαφος θα αφήνει στη χώρα όλο το προϊόν της έκμεταλλεύσεως της. Η σκέψη αυτή επιβεβαιώνεται από το επιτυχές παράδειγμα του παναμαϊκού διωθητικού πετρελαιογωγού που έγινε το 1983 και άνακούφισε σοβαρά την διώρυγα από διαβάσεις πάρα πολλών μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Ο ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Στά Φινλανδικά ναυπηγεία Βαρσίλα παραδόθηκε το μεγαλύτερο στον κόσμο πλοίο καταμαράν. Πρόκειται για το πλοίο - γερανό «Τιτάν 1», μήκους 141 μ., πλάτους 54 μ., βάθους 13 μ. και βυθίσματος 4 μ. Έχει άνωψωτική δύναμη 600 τόννων σε απόσταση βραχίονος 39 μ. και 150 τόννων σε απόσταση 69 μ. Προορίζεται κυρίως για εργασίες στο πεδίο των πετρελαϊκών εξορύξεων. Ενώ ως καταμαράν έχει φυσικά δύο γάστρες, παρουσιάζει εντούτοις ενιαίο όλο το κατάστρωμα

πίσω από τα υπερκατασκευάσματα της γεφύρας. Οι μηχανές και τα ενδαιτηματα είναι στο πρωραίο τμήμα. Έχει νητλοηλεκτρική πρόωση με τρεις κινητήρες νητλο δυνάμεως 5.400 kW. Είναι εφοδιασμένο με 8 άγκυρες των 10 τόννων που του επιτρέπουν να άγκυροβολεί σε βάση μέχρι 200 μέτρων, ενώ οι πρωραίοι έλικες, που μπορούν να λειτουργούν σύγχρονα ή ανεξάρτητα από την κύρια πρόωση, του προσφέρουν εξαιρετικές έλικτικές ικανότητες. Αντίθετα με τους συνήθεις γερανούς των πλωτών γεωτρύπανων, το «Τιτάν» έχει ένα μοναδικό πύργο γερανού που είναι τοποθετημένος στη μία γάστα, έτσι ώστε να αφήνει ελεύθερη τη μεγαλύτερη δυνατή επιφάνεια καταστρώματος.

Η κατασκευή του υπήρξε άληθινή πρόκληση για το ναυπηγείο, το οποίο έπρεπε να εφαρμόσει έντελώς καινούργιες μεθόδους ύπολογισμών, δεδομένης της έλλείψεως διαθεσίμων σχεδίων για γάστρα αυτής της μορφής. Η επιλογή του τύπου καταμαράν έγινε γιατί σύμφωνα με την παραγγελία έπρεπε να παρουσιάζει ιδιαίτερα μεγάλη επιφάνεια καταστρώματος για τη μεταφορά όγκων φορτίων για τις πλωτές έξεδρες εξορύξεως, να διαθέτει εξαιρετικά ένισχυμένη ευστάθεια κατά την άνωψωτική λειτουργία του και τέλος να έχει εύκολη πρόσβαση προς την Κασπία, όπου προορίζεται να μεταφέρει δύο δμοιες μονάδες που θα μεταφερθούν κομματιαστά για να συναρμολογηθούν σε Σοβιετικό ναυπηγείο υπό την επίβλεψη των Φινλανδών.

ΔΙΑΦΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΕΛΕΣΕΩΣ

Γράφοντας για τα εκπαιδευτικά ναυτικά μας συστήματα, δεν πρέπει να αφήσουμε να μās ξεφεύγει ένα βασικό πρόβλημα από το οποίο πηγάζουν πολλά «νί» μέρους ζητήματα. Το πρόβλημα αυτό είναι το διπλό σύστημα προελεύσεως άξιωματικών — ιδιαίτερος καταστρώματος — που ισχύει στη χώρα μας. Προέλευση από ειδικές σχολές και προέλευση εκτός Σχολών. Με ειδικές ναυτικές σπουδές και χωρίς ναυτικές σπουδές. Έχουμε δηλαδή από τη μία πλευρά τους αποφοίτους των ΑΔΣΕΝ (και των διαφόρων άλλων ναυτικών σχολείων) και από την άλλη τους αποφοίτους των κοινών γυμνασίων (σήμερα Λυκείων) οι οποίοι αποφασίζουν να εισέλθουν στη θάλασσα και να σταδιοδρομήσουν με το παλιό σύστημα των προαγωγικών εξετάσεων.

Ο διαφορισμός όμως αυτός έχει τις επιπτώσεις του. Γιατί οι προαγωγικές εξετάσεις οδηγούν στην απόκτηση καθαρά έπαγγελματικού διπλώματος το οποίο δεν παρουσιάζει στοιχεία εκπαιδευτικής ισοτιμίας. Έτσι ο Α' πλοίαρχος ή ο Α' μηχανικός ενώ έφθασαν στην κορυφή της ιεραρχίας τους δεν ξέρουν σε ποιά εκπαιδευτική βαθμίδα ανήκουν. Με επικίνδυνες πολλές φορές έπαγγελματικές συνέπειες.

Σε μία φιλότιμη προσπάθεια έξομοίωσης δημιουργήθηκαν τα ΠΡΟΔΕ, τα οποία όμως ή ύπολειπουν ή δεν λειτουργούν καθόλου έλλείψει σπουδαστών. Και το πρόβλημα διαιωνίζεται.

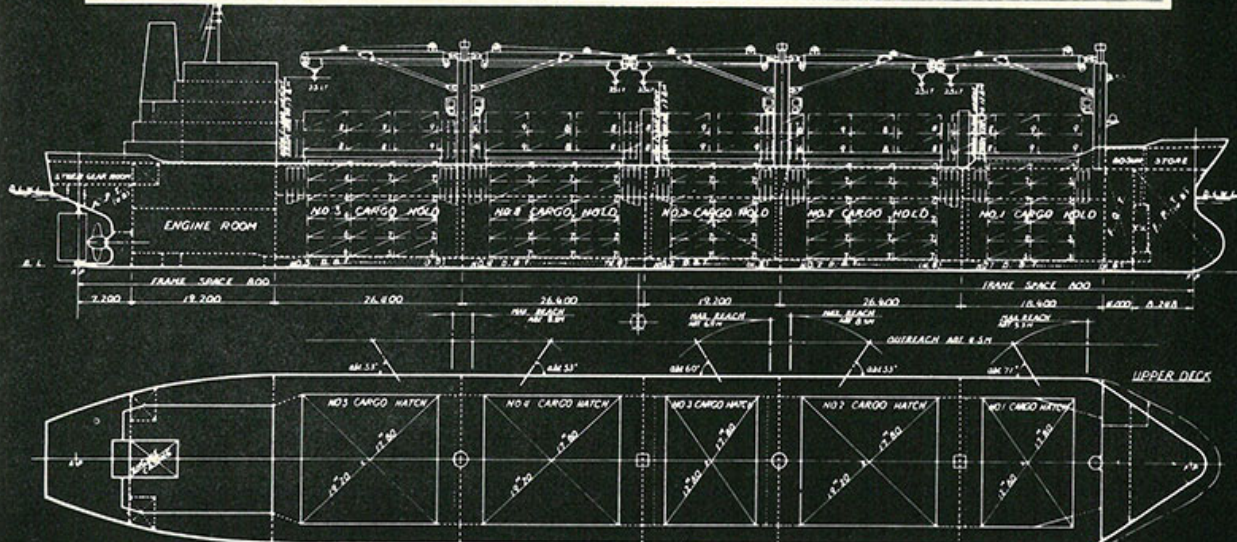


PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
FOR BUNKERS IN EGYPT

5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

The FRIENDSHIP HT

Multi-purpose 22,400 t.d.w. cargo vessel
of Algoship design –
highly efficient, versatile and economical



A new concept in ship design now available from
HARLAND AND WOLFF, LIMITED

QUEEN'S ISLAND · BELFAST BT3 9DU

Telephone: 0232 58456 · Telegrams: Harlandic Belfast · Telex 74396

Περίεργη ανάμιξη σοβιετικού ναυαγοσωστικού σέ θαλάσσια άρρωγή Έντός των Έλληνικών χωρικών ύδάτων

Στις 20.00 της 17 'Οκτωβρίου 1984 προσά-
ραξε στο λιμάνι της Ρόδου το σοβιετικό έπι-
βατηγό «IVAN FRANCO». Οι προσπάθειες
τοπικών ρυμουλκών να τό άποκαθήσουν δέν
είχαν ώφέλιμο αποτέλεσμα και γιά τήν ανέλ-
κυση του κατέπλευσε στή Ρόδο τό ελληνικό
ναυαγοσωστικό «ΑΣΤΕΡΙ» πού παρά τίς έπα-
νειλημμένες προσπάθειές του άποδείχθηκε
άνεπαρκές. 'Η συνδρομή του ελληνικού
ναυαγοσωστικού «ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ»
δέν είχε επίσης θετικό αποτέλεσμα. Γιά νά
βοηθήσει στή άποκόλληση του σοβιετικού
πλοίου έφθασε (άπό τή Σύρο στή Ρόδο τό σο-
βιετικό, ναυαγοσωστικό- παγοθραυστικό TD-
E "VLADIMIR RUSANOV". 'Η έπιτόπια λιμε-
νική 'Αρχή επέτρεψε τή συμμετοχή του στή
ναυαγίαρρεσία. 'Ετσι τό «IVAN FRANCO» ά-
ποκολλήθηκε 20.00 της 21.10.1984.

'Ανακύπτει όμως τό θέμα άν ή συμμετοχή
του σοβιετικού ναυαγοσωστικού στή συγκε-
κριμένη ναυαγίαρρεσία είναι σύμφωνη μέ τίς
κείμενες διατάξεις και άν έθιξε συνεπώς νό-
μιμα δικαιώματα Έλλήνων ναυαγοσωστών.

Καταρχήν πρέπει νά τονιστεί ότι όλες οι
διμερείς ναυτιλιακές συμβάσεις πού έχει ύ-
πογράψει και κυρώσει ή χώρα μας έπιφυλάσ-
σουν τό δικαίωμα τής παροχής θαλάσσιας ά-
ρρωγής στά ελληνικά χωρικά νερά στά έλλη-
νικά πλοία. Ειδικότερα ή έπιφύλαξη αυτή ύ-
πάρχει στή διμερή σύμβαση τής 11 'Ιουνίου
1929 μεταξύ Έλλάδος και Σοβιετικής Ένώ-
σεως (άρθρ. 8) πού κύρωσε ό ν. 4682/1929 κα-
θώς και στή νέα διμερή σύμβαση γιά τήν έμ-
πορική ναυτιλία τής 16 Δεκεμβρίου 1975 με-
ταξύ των ίδιων χωρών (άρθρ. 5 § 2 έδ. γ') πού

κύρωσε ό ν. 461/1976. 'Ωστόσο τό ζήτημα
ρυθμίζει λεπτομερέστερα ό Κώδικας Δημό-
σιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρ. 11 και 189) και
τό έκτελεστικό των διατάξεων αυτών Προε-
δρικό Διάταγμα 46/1983. Τό άρθρ. 1 του Δια-
τάγματος αυτού όρίζει ότι ή κατ' έπάγγελμα
θαλάσσια άρρωγή στά ελληνικά χωρικά νερά
είναι άποκλειστικό δικαίωμα των ελληνικών
ναυαγοσωστικών πλοίων, τό δέ άρθρ. 2 έπι-
τρέπει τήν παρέμβαση ξένων πλοίων μόνον
άν πρόκειται νά άποτραπεί άμεσος και σοβα-
ρός κίνδυνος ξένου πλοίου και δέν προσφέ-
ρεται κατάλληλο ελληνικό ναυαγοσωστικό.
'Ασχετα μέ τή συγκεκριμένη περίπτωση,
πρέπει νά τονιστεί ότι ή ρύθμιση του Διατά-
γματος είναι έλλιπής και ότι ή ρύθμιση του ν.
τής 19 Νοεμβρίου 1935 ήταν πληρέστερη κυ-
ρίως διότι πρόέβλεπε ποινικές κυρώσεις.
'Αλλά και μέ τήν ισχύουσα έλλιπή ρύθμιση
άναριωτιέται εύλογα κανείς πώς έπιτράπηκε
ή παρέμβαση του σοβιετικού ναυαγοσωστι-
κού - παγοθραυστικού στήν πιό πάνω ναυα-
γίαρρεσία. Παίρνει δέ ιδιαίτερες διαστάσεις,
διότι δείχνει τή χλιαρή προστασία των Έλ-
λήνων έπαγγελματιών του είδους άπό τίς λι-
μενικές 'Αρχές.

"Ας μή λησμονείται ότι τό ίδιο ζήτημα είχε
ανάκύψει τόν περασμένο χειμώνα κατά τήν
προσάραξη του τουρκικού πλοίου «ANTA-
LYA» στους Φούρνους τής 'Ικαρίας. Και
χρειάστηκε ή σθεναρή αντίδραση των Έλλή-
νων ναυαγοσωστών, γιά ν' άποτραπεί ή
πραγματοποίηση τής άποκαθήσεως του άπό
τουρκικό ναυαγοσωστικό (τό όποιο αλήθεια
μένει άνεξερευνήτο πώς έφθασε άπαρατή-
ρητο στά ελληνικά χωρικά νερά).

'Αλλά γιά νά επανέλθουμε στή συμμετοχή
του σοβιετικού ναυαγοσωστικού στή ναυα-
γίαρρεσία τής Ρόδου, πρέπει πρώτα - πρώτα
νά εκφράσουμε τήν άπορία μας γιά τήν άπο-
δοχή της άπό τους παρευρισκόμενους Έλ-
ληνες ναυαγοσωστές. Καί ή άπορία αυτή
μπορεί ένδεχόμενα νά βρεί άπάντηση στόν
έντονο ανταγωνισμό πού επικρατεί άνάμεσα
στις ελληνικές έπιχειρήσεις του είδους, πα-
ραμένει όμως άνεξηγήτη άν τήν δει κανείς ά-
πό τήν πλευρά τής έπιτόπιας λιμενικής 'Αρ-
χής.

Διότι δέν είναι δυνατό νά ύποστηριχθεί
βάσιμα ότι δέν ύπήρχε διαθέσιμο και κατάλ-
ληλο άλλο ελληνικό ναυαγοσωστικό γιά νά
συμβάλει στή διάσωση του «IVAN
FRANCO». 'Υπάρχουν πληροφορίες ότι τό
ναυαγοσωστικό «ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ», τό
ισχυρότερο ελληνικό ναυαγοσωστικό (ισχυ-
ρότερο και άπό τό σοβιετικό πού συμμετέ-
χε στή ναυαγίαρρεσία) ήταν έτοιμόπλου
στόν Πειραιά και οι ιδιοκτήτες του συζητού-
σαν τό ένδεχόμενο τής παρεμβάσεως του μέ
τόν πράκτορα του «IVAN FRANKO».

Και θά ήταν βέβαια άστέιο νά ύποστηρι-
χθεί ότι έκθέτουμε τά παραπάνω γιά νά ύπε-
ρασπιστούμε τά συμφέροντα του Α ή Β Έλ-
ληνα έπιχειρηματία. Σκοπός μας είναι ή ύπε-
ράσπιση τής ύποθέσεως τής ελληνικής έμ-
πορικής ναυτιλίας, ή όποία κάθε άλλο παρά
προάγεται όταν έκδηλώνονται άπό τό Διοι-
κητικό φορέα τής Ναυτιλίας περίεργα (και
παράνομα) φιλάλληλα αισθήματα πρós άλ-
λοδαπούς, όταν παραβιάζονται άμεσα διατά-
ξεις, ή τήρηση των όποιων άποτελεί ούσιώ-
δη λόγο τής ύπάρξεώς του. 'Η ύπογράμμιση
τής παραβάσεως αυτής άποτελεί τόν άμεσο
στόχο του σχολίου, ή κατανομή των σχετι-
κών εύθυνών γιά νά μήν επαναληφθούν άνά-
λογες περιπτώσεις είναι έργο άλλων.

'Εκείνο πού στό τέλος μπορούμε νά έπιση-
μάνουμε είναι ότι μεγάλο μέρος τής εύθύνης
γιά παρόμοια περιστατικά όφείλεται στήν ά-
σάφεια τής νομοθεσίας μας.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

Σκέψεις... εξελίξεις... καί προοπτικές...

...

Η πρόσφατη μείωση των τιμών του αργού από δύο χώρες εκτός ΟΠΕΚ απέδειξε πόσο ευθραυστή είναι η συνοχή τέτοιων κοινοπραξιών. Η τωρινή κρίση του ΟΠΕΚ δεν οφείλεται τόσο στην υπερπροσφορά όσο στις τιμές των ελαφρών τύπων αργού, οι οποίες έχουν μειωθεί δυσανάλογα έναντι των βαρέων τύπων πετρελαίου που ζητείται περισσότερο.

Ετσι η πρόσφατη συμφωνία της Γενεύης για την περικοπή της παραγωγής των 13 κρατών του Οργανισμού στο επίπεδο των 16 εκατομ. βαρελιών την ημέρα και η διάρκεια της περικοπής της παραγωγής θα εξαρτηθεί κυρίως από το θέμα των διαφορικών τιμών ελαφρών και βαρέων τύπων που θα ισχύουν για τα κράτη-μέλη σε συνάρτηση με την κατανομή κατά χώρα της μείωσης.

...

Παρά την άνοδο του δείκτη ναυλώσεως του Μπώλτικ στο υψηλότερο σημείο των δύο τελευταίων ετών, οι πλοιοκτήτες παραμένουν δικαιολογημένα σκεπτικοί για την πορεία της ναυλαγοράς στους προσεχείς μήνες.

Σύμφωνα με στοιχεία της «Ιντερκάργκο» η υπερπροσφορά τονάζ παραμένει το μέγα πρόβλημα, ενώ τα υπόπαραγγελία ή ναυπηγηση σκάφη στην κατηγορία των handy size υπολογίζονται σε 13 εκατομ. τον. d.w. και στα τύπου πάναμαξ περί τα 9 εκατομ. τον. dw.

Μόνη λύση παραμένει αύξηση του ρυθμού των διαλύσεων των παλαιότερων σκαφών και αναμένεται με ενδιαφέρον η απόφαση

του Οργανισμού Διοικήσεως της διώρυγας της Σουέζ, σχετικά με την μείωση των διόδων για την διέλευση ρυμουλκουμένων πλοίων με κατεύθυνση τα διαλυτήρια της Απώ Ανατολής.

...

Περισσότερη μειωμένη από ότι είχε αρχικά προβλεφθεί θα είναι η φετινή παραγωγή σιτηρών της Σοβιετικής Ένωσης.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τους υπολογισμούς του Αμερικανικού Υπουργείου Γεωργίας, η σοβιετική συγκομιδή δεν πρόκειται να ξεπεράσει τους 170 εκατ. τόνους, δηλαδή θα υπολείπεται κατά 70 εκατομ. τόνους του στόχου που είχαν θέσει οι Σοβιετικοί για να καλύψουν τις επισιτιστικές τους ανάγκες και κατά 25 εκατομ. τον. εκείνης της περυσινής περιόδου.

...

Αντίθετα, η φετινή παγκόσμια παραγωγή σιτηρών υπολογίζεται να φθάσει τους 509 εκατομ. τόνους, έναντι 496 εκατομ. της περιόδου 1983-84, από τους οποίους 104 εκατομ. τον., δηλαδή πέντε εκατομμύρια περισσότεροι από πέρυσι θα διακινηθούν στις διάφορες χώρες διά να συμπληρώσουν τις εντόπιες παραγωγές.

...

Σημαντική εμπορική συμφωνία ολοκληρώθηκε μεταξύ Αυστραλίας και Αιγύπτου για την προμήθεια της δεύτερης με ποσότητα σιτηρών της τάξεως των 10 εκατομ. τόνων κατά την επομένη πενταετία 1985-89.

Σύμφωνα με αυτή η Αίγυπτος θα απορροφήσει περί τους 2 εκατομ. τόνους εντός του 1985 και κατ' ελάχιστο 1,5 εκατομ. τόνους ετησίως τα επόμενα χρόνια.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι Αυστραλοί πωλούν σιτηρά στην Αίγυπτο επί μία δεκαετία και η συνολική ποσότητα σιτηρών που έχει απορροφηθεί από το 1971 μέχρι σήμερα υπολογίζεται περί τους 20 εκατομ. τόνους.

...

Συνεχίζεται η μείωση του ρυθμού των παραγγελιών στα Ιαπωνικά ναυπηγεία. Σύμφωνα με στοιχεία της οίκείας ναυπηγικής Ένώσεως οι παραγγελίες του Σεπτεμβρίου ήταν κατά 17,6% μειωμένες έναντι των τοποθετηθέντων τον αντίστοιχο περυσινό μήνα ενώ κατά το πρώτο εξάμηνο του τελευταίου οικονομικού έτους οι παραγγελίες των Ιαπωνικών ναυπηγείων συρρικνώθηκαν κατά 47,9% σε τόνους γκρός έναντι της αντίστοιχης περιόδου του 1983.

...

Για δεύτερη συνεχή χρονιά παγώνουν τα τέλη διελεύσεως της θαλάσσιας οδού του Αγίου Λαυρεντίου, γεγονός που έγινε αποδεκτό με ανακούφιση από την πλοιοκτησία.

Οι Καναδοί και Αμερικανοί υπεύθυνοι οδηγήθηκαν στην απόφαση να μην αυξήσουν τα διόδια μετά την αύξηση κατά 9% του τονάζ που διακινήθηκε μέσω του Σαίντ Λόρενς κατά το τρέχον έτος.

...

Σε άνησυχητικά επίπεδα τοποθετεί ο ΟΟΣΑ τον υπερπληθωρισμό του τονάζ στην κατηγορία των κοντεϊνερπλοίων.

Σύμφωνα με μελέτη του Οργανισμού, ο

The North of England P & I. Association Limited

(Established in 1860 and a member of the International Group of P & I Clubs)

We do not claim to be the biggest P & Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for over a hundred and twenty years to offer members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.

In an effort to offer even better and more expeditious services to our Greek members we have appointed as our correspondents in Piraeus, Messrs Marlin Insurance Agencies S.A. who, having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, will be able to assist the members locally.

For enquires please contact your Brokers or our Correspondents:

MARLIN INSURANCE AGENCIES S.A.

Iassonos Street No. 2, PIRAEUS

Phones: 4134007/4125297
Telex: 212801 (MARL GR)

παγκόσμιος στόλος πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα αυξηθεί μέχρι τα τέλη του τρέχοντος έτους κατά 25% έναντι του υπάρχοντος τονάζ περί τα μέσα του 1983, όταν σημειώτεον ή υπερπροσφορά χωρητικότητας υπολογίσθηκε ότι κυμαίνονταν μεταξύ 20-30%. Η ίδια μελέτη αναφέρει ότι η κρίση που πλήττει τα μπάλκερς και τα πετρελαιοφόρα έχει ήδη επεκταθεί και στα κοντεϊνερπλοία και είναι αξιοσημείωτο πως θα απασχοληθούν τα 280 νέα σκάφη που πρόκειται να παραδοθούν από τα ναυπηγεία μέχρι και τον προσεχή Δεκέμβριο.

Στό μεταξύ κατά τό διαρρέυσαν δεκαπεν-

θήμερο δύο γνωστές ξένες εταιρίες τακτικών γραμμών, η αμερικανική εταιρία «Sea-winds» και η ιταλική «Medafrika» επτώχουσαν.

Η μέν πρώτη με χρέη της τάξεως των 11 εκατομ. δολλαρίων δεν κατάφερε να ανθέξει στον εξουθενωτικό συναγωνισμό της αγοράς του Ειρηνικού, ενώ η δεύτερη έφθασε στη δεινή οικονομική κατάσταση μετά την κατά 50% μείωση των εισαγωγών της Νιγηρίας με την οποία είχε πολύχρονη συνεργασία και διατηρούσε δικά της αποθηκευτικά τέρμιναλ στο Λάγος και σε άλλα λιμάνια της χώρας.

μή μόνιμοι κάτοικοι της Ελλάδος.

Τά επιτόκια έχουν διαμορφωθεί σε πολύ υψηλά επίπεδα για να καλύψουν τόσο τον συναλλαγματικό κίνδυνο όσο και τον πληθωρισμό. Για ένα μήνα έχουμε επιτόκια καταθέσεων 25% — 26% τό χρόνο, ενώ για 3 και 6 μήνες 27% — 28%. Τά επιτόκια χορηγήσεων είναι κατά 4% — 5% υψηλότερα. Η αγορά για μετατρέψιμες δραχμές παραμένει πάντως πολύ περιορισμένη.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου	Νέα Ύορκη		
	24.9.84	24.10.84	Διαφορά %
Λίρ. Άγγλ.	1.2165	1.2255	+ 0.7
Μάρκ. Γερμ.	3.1400	3.0215	- 3.8
Φρ. Έλβ.	2.5660	2.4801	- 3.3
Φρ. Γαλλ.	9.6250	9.2937	- 3.4
Λίρ. Ίταλ.	1935.00	1873.5	- 3.2
Γιέν	247.60	244.2	- 1.4

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Λονδίνου (24.10.84)

Μήνες	1	3	6
Δολ. Άμερ.	9 3/4	10 1/16	10 7/16
Λίρ. Άγγλ.	10 5/16	10 1/8	10
Μάρκ. Γερμ.	5 9/16	5 13/16	5 7/8
Φρ. Έλβ.	5 1/8	5 5/16	5 3/8
Φρ. Γαλλ.	10 7/16	10 7/8	11 9/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές Δραχμής FIXING

	24.9.84	16.10.84	26.10.84
Δολλάριο	123.005	126.830	124.750
Λίρ. Άγγλ.	153.660	155.490	151.860
Μάρκ. Γερμ.	40.774	40.850	41.148
Φρ. Έλβ.	49.422	49.782	50.094
Φρ. Γαλλ.	13.288	13.318	13.420
Γιέν Ίαπ. (100)	50.514	51.250	51.112
Λίρ. Ίταλ. (100)	6.579	6.615	6.637

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Οι προεδρικές εκλογές που πλησιάζουν, τό ξάφνιασμα που προκάλεσαν στην Αμερική και στην διεθνή αγορά τό προβλήματα της First National Bank of Chicago, ύστερα από την παρέμβαση της Κεντρικής Τράπεζας υπέρ της Continental Financial Corporation, καθώς και τό κολοσσιαίο έλλειμμα του Αμερικανικού προϋπολογισμού συνέτειναν στο να επαναφέρουν τις ισοτιμίες του δολλαρίου σε ποιά ρεαλιστικά επίπεδα.

Τό ότι τό δολλάριο ήταν υπερτιμημένο έναντι των άλλων νομισμάτων δεν υπήρχε αμφιβολία. Έτσι μετά μία τελευταία έξαρση τή δεύτερη εβδομάδα του Οκτωβρίου άρχισε να δείχνει σημεία κοπώσεως. Στο κλείσιμο στις 24 Οκτωβρίου βλέπουμε τό δολλάριο να παρουσιάζει μία γενική κάμψη της τάξεως του 3.5% έναντι των κυριότερων νομισμάτων και μόνον έναντι της Στερλίνας μία μικρή βελτίωση (πίνακας 1).

Η περαιτέρω πτώση της Λίρας Άγγλίας αναμένετο με την εκτόξευση του άπεργιακού αγώνα των ανθρακωρύχων, του Ίρλανδικού αναβρασμού και την συνεχιζόμενη άνεργία.

Η βελτίωση του Γερμανικού Μάρκου και του Έλβ. Φράγκου όφείλονται στις άρθρές πωλήσεις δολλαρίων για κερδοσκοπικούς σκοπούς. Τουναντίον ή άνοδος του Γαλλικού Φράγκου συνδυάζεται με την άλλαγή πολιτικής του νέου Πρωθυπουργού Φαμπιούς.

Τά επιτόκια των Εύρωνομισμάτων παραμένουν στο ίδιο επίπεδο, με τό δολλάριο, την Λίρα και τό Γαλ. Φράγκο γύρω στα 109 και με μία σχετική άνοδο των επιτοκίων του Έλβ. Φράγκου που για τά έλβετικά δεδομένα είναι πολύ ύψηλά (πίνακας 2).

Η Δραχμή

Ύστερα από διάφορα σκαμπανεβάσματα που έφεραν τό δολλάριο (χαρτονόμισμα), στις Δρχ. 130 περίπου (τιμή πωλήσεως), ή Δραχμή άκολουθώντας τά άλλα νομίσματα της Κοινής Άγοράς παρουσίασε κάποια σχετική βελτίωση (πίνακας 3) σ ό κλείσιμο της 26/10, ενώ άπέναντι στα άλλα νομίσματα, έκτός της Στερλίνας συνεχίστηκε ή πτωτική της τάση.

Μετατρέψιμες Δραχμές

Η άπόφαση του Διοικητού της Τράπεζας της Ελλάδος Άρ. 398/14.9.84 που ώρισε νέους κανόνες για την χρησιμοποίηση των Μετατρέψιμων Δραχμών άνοιξε νέες δυνατότητες στις Τράπεζες που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας.

Έτσι ώρα δέχονται προθεσμιακές καταθέσεις 1,3,5 μηνών και χορηγούν δάνεια για οίανδήποτε χρονική περίοδο μέχρι 6 μήνες. Καταθέτες και δανειοδοτούμενοι, σε μετατρέψιμες δραχμές, παραμένουν πάντοτε οι

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ, Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ, ΟΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ
ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΤΟ 24ΩΡΟ SERVICE ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΥΝ ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

HELLENIC SHIP SUPPLY COMPANY

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

SHIP CHANDLERS * HARDWARES * PROVISIONS * BONDED STORES
CHEMICAL CLEANING * REPAIR ARRANGEMENTS



(1962)

Mailing Add:
Maxwell Road
P.O. Box 1580
Singapore 9031

Cable Add:
HELLENIC or SEVENSEAS
SINGAPORE
Telex: RS 34171 SEVSEA

Tel: 5336673, 5336595
AOH: 4579439, 2936208

FACILITIES TO SUPPLY VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΟΙ ΠΡΟΣΛΗΨΕΙΣ ΠΛΟΗΓΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ ἐπιστολή πού δημοσιεύτηκε στό τεύχος τῆς 1.10.84 τοῦ περιοδικοῦ σας μέ τίτλο «Προσλήψεις Πλοηγῶν» σās πληροφοροῦμαι τά ἐπόμενα:

1. Στό διαγωνισμό γιά τήν πλήρωση θέσεων Πλοηγῶν τοῦ Ἰουνῆ 1984 δέν πέτυχαν ἡ δὲ πὺς ὁ ἐπιστολογράφος σας ἀπὸ κακὴ προφανῶς πληροφόρηση ἀναφέρει, ἀλλὰ 4 γιά τὸν Πλοηγικὸ Σταθμὸ ΠΕΙΡΑΙΑ καὶ 1 γιά τὸν πλοηγικὸ Σταθμὸ ΙΤΕΑΣ σύμφωνα ἀλλωστε μέ τὴ σχετικὴ προκήρυξη καὶ τὸν τελικὸ πίνακα ἐπιτυχίας. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἔχουν ἤδη ὀρκιστεῖ καὶ ἀναλάβει ὑπηρεσία.

2. Ὅσον ἀφορᾷ τὸ ἐρώτημα, γιά τὴ μὴ συμμετοχὴ στό διαγωνισμό τῶν ἀπασχολούμενων στὸν ΠΕΙΡΑΙΑ σάν πλοηγῶν, πλοιάρχων Ε.Ν. αὐτὸ ἀποτελεῖ ὑπόθεση τῶν ἰδίων, ἀφοῦ ἡ συμμετοχὴ ἢ μὴ στό διαγωνισμό εἶναι στήν ἐλεύθερη βούληση καὶ κρίση κάθε ἐνδιαφερόμενου.

Μέ τιμὴ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

‘Υπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

Πειραιᾶς, 11.10.84

Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΤΟΥ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

Τὸ πρόβλημα τῆς μεγαλύτερης ἐξασφάλισης καὶ αὐξήσης τῆς ἀπόδοσης τῶν κεφαλαίων τοῦ ΝΑΤ ἀπασχολοῦσε πάντα μιά μερὶα προβληματιζόμενων ναυτικῶν μεταξύ τῶν ὁποίων καὶ τὸν γράφοντα. Ἐτσι, τὸ Μάη τοῦ 1976 δημοσιεύεται στό περιοδικὸ «Ἐνωσις» (δημοσιογραφικὸ ὄργανο τῆς ΠΕΜΕΝ) ἄρθρο μου μέ τὸν τίτλο: Νά ἰδρυθῇ Τράπεζα τοῦ ΝΑΤ, πού κατέληγε μέ τὴν εὐχή: «Μακάρι τὸ σημεῖωμα αὐτὸ νά ἀποτελέσει ἀφορμὴ προβληματισμοῦ τῶν ἀρμοδίων καὶ κινητοποίησης τῶν ναυτικῶν γιά αὐτοπροστασία τους». Ἐάν ἡ πρότασή μου αὐτὴ εἶχε ὑλοποιηθεῖ ἀπὸ τότε, τὸ ΝΑΤ θὰ εἶχε ἐξασφαλίσει σημαντικὰ εἰσοδήματα (ὅπως δέχονται τὰ παραδείγματα τῆς Τράπεζας Ἐργασίας καὶ τῆς Γενικῆς Τράπεζας) καὶ δέν θὰ ὑπῆρχε κανένα πρόβλημα γιά τὴν ἀπρόσκοπη συνέχιση τῆς λειτουργίας του ὥστε νά ἀποτελεῖ τὸ ἀποκομμὶ τῶν θαλασσοδαρμένων ναυτικῶν ὅταν ἀποσύρονται ἀπὸ τὸ τραχὺ καὶ δύσκολο ἐπάγγελμα τους.

Τὸ ἴδιο θέμα θίχτηκε πρόπερι ἀπὸ ἄλλο συνδικαλιστὴ καὶ πρὶν ἀπὸ λίγες μέρες ἀπὸ τὸν πρόεδρο τῶν Θαλασσοπόλων κ. Κ. Ψωμάκη. Ἐπίσης στό θέμα ἔχει θιγεῖ ἐπανελημμένως ἀπὸ τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά».

Ἐπειδὴ μέ ἱκανοποίησή μου βλέπω νά ἐξανάρχεται στήν ἐπικαιρότητα ἡ ξεχασμένη καὶ χωρὶς ἀνταπόκριση πρότασή μου θεωρῶ σκόπιμο νά σās ἀποστείλω σέ φωτοτυπία τὸ κείμενο τοῦ δημοσιεύματος αὐτοῦ.

Κύριε Διευθυντά,

Ἄν καὶ ἀναγνωρίζω ὅτι σήμερα οἱ καταστάσεις καὶ συνθήκες εἶναι λιγότερο εὐνοϊ-

κές ἀπὸ ὅ,τι ἦταν τὸ 1976, θὰ κλείσω τὸ γράμμα μου μέ τὴν ἴδια εὐχὴ καὶ τὴν παράκληση γιά τὴ δική σας συμπάρσταση γιά ὑλοποίηση αὐτῆς τῆς πρότασης. Ὁ κ. Ἰ. Ψωμάκης Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πού διακρίνεται γιά τὴν τόλμη του καὶ τὸ ἐνδιαφέρον του γιά τοὺς ναυτικούς ἂς ἐξετάσει τὴν πρόταση.

Εὐχαριστῶ γιά τὴν φιλοξενία

ΑΛΕΚΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ

Α' Μηχανικός

Πειραιᾶς, 29.10.84

Σημ. Συντ.: Καὶ σέ ἄλλη εὐκαιρία εἶχα σημειώσει τίς εὐθύνες πού φέρουν ὅλοι ἐκεῖνοι πού διοίκησαν τὸ ΝΑΤ ὅλα αὐτὰ τὰ χρόνια, ἀκόμη καὶ ὁ ἐφοπλισμὸς ἀλλὰ καὶ οἱ ναυτικοὶ καὶ κυρίως οἱ ἀργανώσεις τους. Συμφωνοῦμε μέ τὸν ἐπιστολογράφο ὅτι καὶ τώρα δέν εἶναι ἀργά. Ἐάν μία Τράπεζα τοῦ ΝΑΤ χειρισθεῖ τοὺς λογαριασμοὺς τῶν ναυτικῶν μας καὶ τῶν συγγενῶν τους ἀλλὰ καὶ τοὺς λογαριασμοὺς ἐσωτερικοῦ τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων θὰ ἔχει κέρδη πού θὰ ἐνισχύουν τὸ Ταμεῖο γιά νά μπορεῖ νά ἐπληρώσει τὴν ἀποστολή του. Συμφωνοῦμε ἐπίσης μέ τὸν ἐπιστολογράφο ὅτι μέ τὸ θέμα πρέπει νά καταπιασθεῖ ὁ Ἰ. Ψωμάκης. Ἄξιζαι τὸν κόπο γιά νά μποροῦν νά αἰσθάνονται αἰγούροι οἱ ναυτικοὶ μας. Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» δεσμεύονται αὐτὴ τὴ στιγμή νά ὑποστηρίξουν μέ ὅλες τὸς τίς δυνάμεις τὴ δημιουργία τῆς Τράπεζας τοῦ ΝΑΤ καὶ νά τὴν προβάλλουν συστηματικὰ γιά νά γίνῃ ἀμέσως γνωστὴ καὶ νά ἀποβεῖ ἐπιφελὴς ἀπὸ τὴν πρώτη στιγμή τῆς ἰδρύσεώς της.

ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

Σέ συνέπεια ἐπιστολῆς μου σχετικῆς μέ τὸ ἄρθρο 22 τοῦ νομοσχεδίου γιά τὸ ΝΑΤ,

δημοσιευθείσης στό τεύχος 1/10/84 τοῦ περιοδικοῦ σας καὶ σέ ἐπιβεβαίωση τῆς παρατηρήσεώς σας «ὅτι ὁ συντάκτης τῆς διατάξεως... ἢ δέν ἔξερει τί τοῦ γίνεται ἡ...» (σελ. 21 τοῦ ἰδίου τεύχους), ἀναφέρομαι στό ἐπίσης μέ τὴ λογικὴ τοῦ παράλο-ου συνταχθέν ἄρθρο 14 τοῦ ἰδίου νομοσχεδίου.

Μέ βάση τὴν παράγραφο 1δ καὶ τὴν ὑποπαραγράφο ββ τοῦ ἀρθροῦ αὐτοῦ, γιά τοὺς ἀσφαλισμένους πού πρόκειται νά συνταξιοδοτηθοῦν μέ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων περὶ διαδοχικῆς ἀσφάλισης διὰ συνυπολογισμοῦ τοῦ χρόνου ἀσφάλισης καὶ σέ ἄλλους ἀσφαλιστικούς φορεῖς, ἐφόσον ὁ χρόνος ἀσφάλισης τους στοὺς ἄλλους φορεῖς εἶναι μεγαλύτερος τῶν 2.160 ἡμερῶν ἰσχύει σάν ὄριο ἡλικίας τὸ 60ο ἔτος.

Δέν ἐξετάζω τὸ συνταγματικὸ ἢ ὄχι τῆς καταργήσεως κεκτημένων δικαιωμάτων, οὔτε τὸ ἀντεργατικὸ τῆς διατάξεως αὐτῆς, οὔτε ἂν μὴ ἂν ὁ συντάκτης τοῦ νομοσχεδίου μπορεῖ νά ἐξασφαλίσει ναυτολόγησιν σέ ναυτικούς 55-60 ἐτῶν. Περιορίζομαι στό παράλογο τῆς παραγράφου αὐτῆς τὸ ὅποιο γίνεται ἀντιληπτό μέ τὰ πῶς κάτω παραδείγματα:

α) Ναυτικός μέ 13,5 χρόνια πραγματικὴ ὑπηρεσία (15 χρόνια συνθετικὴ) δικαιούται σύνταξη σ 45 τοῦ χρόνια.

β) Ναυτικός μέ 13,5 χρόνια ὑπηρεσία στό ΝΑΤ (φορηγὰ) καὶ μέ 2.159 ἡμερομίσθια σέ ἄλλο ἀσφαλιστικὸ φορέα, δικαιούται σύνταξη σέ ἡλικία 51 ἐτῶν. Ἀλλὰ,

γ) Ναυτικός μέ 15 ἢ 16 ἢ 17 χρόνια ὑπηρεσίας στό ΝΑΤ καὶ μέ 2.161 ἡμερομίσθια σέ ἄλλο ἀσφαλιστικὸ φορέα πρέπει νά συμπληρώσει τὴν ἡλικία τῶν 60 χρόνων γιά νά πάρει σύνταξη.

Ἡ μήπως δέν τὰ ἐννοεῖ ἔτσι ἡ παραπάνω παράγραφος τοῦ ἀρθροῦ 14; Καὶ ἂν δέν θέλει νά πεῖ αὐτὸ, πῶς θὰ τὸ καταλάβει καὶ ἐξηγήσει ὁ κάθε ἀρμόδιος ὑπάλληλος καὶ τί τραγέλαφος θὰ ἐπακολουθήσει; Καὶ γιὰ τὰ λαμβάνεται σάν μέτρο/ὄριο ἡ ὑπηρεσία στὸν ἄλλο φορέα καὶ ὄχι ἡ ὑπηρεσία στό ΝΑΤ; Θὰ ἦταν ὀρθότερο καὶ δικαιότερο καὶ σαφέστερο καὶ χωρὶς κινδύνους παρανοήσεων ἂν ἡ παράγραφος ἐγγραφε ὅτι μόνο μέχρι 2.160 ἡμερομίσθια σέ ἄλλο φορέα θὰ λαμβάνονται ὑπόψη γιά νά δώσουν στό ναυτικὸ δικαίωμα

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222063

Telexes: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIREIS

συνταξιοδοτήσεως με βάση το θάνατο ή ηλικίας και ύπηρεσίας (70), τα δέ τυχόν περισσότερα 2.160 ημερομισθίων σε άλλο φορέα θα λαμβάνονται υπόψη μόνο για τον υπολογισμό του συνταξιοδοτικού μισθού.

Εκτός όμως από την προχειρότητα ορισμένων άρθρων, υπάρχουν στο νομοσχέδιο και άρθρα στα οποία φαίνεται ότι ο συντάκτης του έχει πάρει κάποια γραμμή που μπορεί να οδηγήσει σε μελλοντικές εξελίξεις ανεπιθύμητες τόσο για τους σημερινούς όσο και για τους αριστερούς απομάχους του κύματος. Πού μπορεί να οδηγήσει η γραμμή αυτή «ο νοών νοείτω».

Ενδεικτικά και μόνο ενδεικτικά αναφέρεται:

Άρθρο 7. Συγχωνεύονται στο ΝΑΤ τα ΤΠΑΕΝ — ΤΠΚΠΕΝ και λοιπά ΝΠΔΔ διατηρώντας την ... οικονομική αυτοτέλειά τους! Και αυτό βέβαια πάντοτε σε συνάρτηση με τα άρθρα 5 και 9 (Περί Διοικητικού Συμβουλίου και περί Διοικητού με αρμοδιότητες Διοικητού ΙΚΑ).

Άρθρο 9. Εδώ δεν πρόκειται μόνο για άθεση υποσχέσεων και λόγων τιμής, δεν πρόκειται μόνο για διατήρηση της αδικίας εις βάρος των πλοιοάρχων και Α' μηχανικών που πρέπει να πληρώνουν μόνο αυτοί την έκαστοτε οικονομική ή κοινωνική πολιτική της έκαστοτε κυβερνήσεως, με τα δικά τους λεφτά. Δεν είναι μόνο η δραχμική ή η ποσοστιαία διαφορά μεταξύ του 10% επί του συνταξιοδοτικού μισθού αντί του πολυσυζητημένου και πολυυποσχόμενου 80% του μισθού της έκαστοτε συλλογικής συμβάσεως. Προσοχή, εδώ κρύβεται, εδώ φαίνεται, η πρόθεση καταργήσεως και τυπικά του ήδη καταργηθέντος **εταιρειακά και παράνομα** άρθρου 23 του νόμου 792/78, τόσο ως προς τις αυξήσεις των συντάξεων, σύμφωνα με τις έκαστοτε αυξήσεις των συλλογικών συμβάσεων όσο και η κατάργηση της σχέσεως ανωτάτης — κατωτάτης συντάξεως. Και τα παραπάνω είναι εύνοητο πώς δεν αφορούν μόνο τους πλοιοάρχους και Α' μηχανικούς.

Μετά τιμής
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΜΑΡΜΑΤΣΟΥΡΗΣ

Σημ. Συν.: Οι εύστοχες παρατηρήσεις του επιτολογράφου πρέπει να ληφθούν ιδιαίτερα υπ' όψη κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου με τους ενδιαφερομένους φορείς.

Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο Ν. 1473/84 άρθρο 25 έδωσε τη δυνατότητα στα Έλληνικά πληρώματα να απαλλαγούν από τον ειδικό φόρο καταναλώσεως που προέβλεπε το άρθρο 1 του Ν. 363/1976. Και μπορούμε να πούμε ότι το μέτρο έγινε δεκτό με άνα-

κούφηση, γιατί επί τέλους η Πολιτεία έκαμε κάτι και για τους ναυτικούς, τους μαχητές της θάλασσας, τους κουβαλητές του συναλλαγματος που χρόνια τώρα έρχεται στην πατρίδα μας χωρίς καμιά σκοτούρα της Πολιτείας. Το συνάλλαγμα όμως που έρχεται τόσα χρόνια σε τούτη τη χώρα δεν το κουβάλησαν μόνο οι ναυτικοί που πληρούν τις προϋποθέσεις του α' ωτέρω νόμου, αλλά και εκείνοι που δεκαετίες ολόκληρες ποτίζανε με τον ιδρώτα τους τις θάλασσες — και σε πιο δύσκολες εποχές — επανδρώνοντας τα Έλληνικά καράβια.

Και σήμερα πολλοί από αυτούς που επανδρώνουν τα καράβια της στεριάς, δηλαδή τις ναυτιλιακές εταιρίες, στέκονται παραπεταμένοι στην άκρη του δρόμου και κυνηγούν το άπιαστο όνειρο. Και είναι αυτοί που χάρηκαν για λογαριασμό των συναδέλφων ναυτικών που εύεργετήθηκαν με τον άνωτέρω νόμο και έμειναν με το στόμα άνοιχτό για την άδικία που τους έγινε.

Ναι Κύριοι, αυτοί είναι:

Οι αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί που για τα παρακάτω θεωρούνται προνομιούχοι (έναντι των άλλων συναδέλφων ναυτικών) και δεν περιλαμβάνονται δυστυχώς στις ρυθμίσεις αυτής της φορολογικής απαλλαγής.

1) Για να γίνουν αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί θα πρέπει να έχουν δίπλωμα Α' τάξεως και πενταετή θαλάσσια ύπηρεσία μετά την απόκτηση του διπλώματος τουτέστιν 14 χρόνια θαλάσσια ύπηρεσία που έρμηνεύεται τουλάχιστον με μία σταδιοδρομία 20 χρόνων το λιγότερο. Και χωρίς να θέλω να θίξω το έπαγγελμα κανενός συναδέλφου ναυτικού, φέρνω το παράδειγμα του συμπαθέστατου τρομπετίστα ή κομμωτού σε ελληνικό κρουαζιερόπλοιο της Καραϊβικής που εύεργετείται από τον νόμο και το Καραβόκυκλο των 20 χρόνων δεν μπορεί να φέρει ούτε πατίνι.

2) Έφ' όσον έκτελούν χρέη αρχιπλοίαρχων και αρχιμηχανικών εξακολουθούν να είναι ασφαλισμένοι εις στο ΝΑΤ και κατά συνέπεια να πληρώνουν τις κρατήσεις τους σε συνάλλαγμα ... ποσά γνωστά σε όλους.

3) Η Πολιτεία πιστεύει και θεωρούνται προνομιούχοι έπειδή κάθονται στα γραφεία και... είναι κοντά στα σπίτια τους... χωρίς να έχει εξετάσει πόσες μέρες το χρόνο βρίσκονται στα σπίτια τους, και πόσες με τί ΒΑΛΙΤΣΑ στο χέρι και περιπλανώνται από λιμάνι σε λιμάνι και από αεροδρόμιο σε αεροδρόμιο.

Και καλή τους ώρα εκείνων που τούτη τη στιγμή δεν είναι ούτε σε λιμάνια ούτε σε αεροδρόμια αλλά πετούν στον άέρα.

4) Αν πάλι θεωρούνται προνομιούχοι γιατί βρίσκονται στην Ελλάδα με τούτο πιστεύω συνεισφέρουν εις το να παραμένουν οι ναυτιλιακές εταιρίες στην Ελλάδα (πράγ-

μα που πιστεύουμε ότι είναι υπέρ της Πολιτείας και το επιδιώκει μάλιστα). Γιατί είναι οι χαμηλόμισθοι (άλλοδαποι) της Ελλάδος, βλέπετε χωρίς να είναι προς τιμή μας, προσφερόμαστε σαν χαμηλόμισθοι (καθένας για το δικό του λόγο). Διότι αν είχαμε μεγαλύτερες απαιτήσεις οι ναυτιλιακές εταιρίες θα μεταφέροντο στο εξωτερικό και στις θέσεις μας θα ήταν γλωσσομαθείς Άγγλοι ή άλλοι.

5) Όσο για τις άποδοχές μας εκτός ελαχίστων πιθανώς εξαίρέσεων, αν υπάρχουν, μία άπλη ανάγνωση των φορολογικών μας δηλώσεων θα δείξει το πόσο ύψηλόμισθοι και προνομιούχοι είμαστε.

Όλα αυτά που γράφονται σ' αυτήν την έπιστολή δεν έχουν σκοπό την έπίδειξη πνεύματος. Μοναδικός λόγος και σκοπός για τον όποιο γράφονται είναι να εκφράσουν το παράπονό μας στην Πολιτεία, για την άδικία άπέναντί μας.

Είναι μία παράκλησις προς τον κύριο 'Υπουργό της Έμπορικής μας Ναυτιλίας που πάντα καλόπιστα επιδιώκει το συμφέρον των ναυτικών να εισηγηθεί εις το 'Υπουργείο των Οικονομικών να συμπεριληφθούν στο νόμο οι 'Αρχιπλοίαρχοι και 'Αρχιμηχανικοί έφ' όσον εργάζονται σε Ναυτιλιακές εταιρίες και είναι άσφαλισμένοι στο ΝΑΤ.

Γιατί πιστεύουμε ότι 500 αυτοκίνητα άκόμη δεν θα βλάψουν την έθνική μας οικονομία.

Μετά τιμής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ε. ΚΑΤΣΙΜΠΙΡΗΣ
'Αρχ'ρχος

Πειραιάς, 25.10.84

Σημ. Συν.: Τι να προσθέσουμε έμεις στις τόσο εύγλωττες έπιστημονικές του έπιστολογράφου; Το μόνο που μπορούμε να παρατηρήσουμε είναι ότι το αίτημά τους πρέπει να γίνει δεκτό χωρίς καθυστέρηση τουλάχιστον για λόγους ίσης μεταχειρίσεως.

ΟΙ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

'Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Είμαι άναγνώστης σας από 25ετίας άλλά λόγω των άσχολιών μου, πότε ταξιδεύοντας, και πότε εργαζόμενος σε διάφορα ναυτικά γραφεία δεν μου έδόθη ή εύκαιρία μέχρι σήμερα να λάβω μέρος στις στήλες της άλληλογραφίας σας.

Σήμερα που όλοι σχεδόν ιδίως έμεις οι καπεταναίοι έχουμε μία περίοδο άνάπαυλας παίρνω τό θάρρος να συντάξω την παρούσα και να σας την στείλω προς δημοσίευσιν έφ' όσον βεβαίως κριθι κατάλληλος.

Μετά λύπης μου έχω διαπιστώσει ότι τα τελευταία χρόνια έχει υιοθετηθεί μία κακή,

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"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

θά έλεγα, συνήθεια νά καταφέρονται έναντιόν των 'Αρχιπλοιάρχων και των 'Αρχιμηχανικών τόσο από πλευράς ναυτεργατικών οργανώσεων όσον και από πλευράς 'Υπουργείου Ε.Ν. και έπιτρέψατέ μου ακόμη νά πώ και από τά «Ναυτικά Χρονικά».

Η κακή συνήθεια είναι ότι πολλοί συνάδελφοι ναυτικοί, ακόμη και μέλη στά Διοικητικά Συμβούλια των ναυτεργατικών οργανώσεων και ιδιαίτερα της ΠΕΠΕΝ και ΠΕΜΕΝ καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια νά θέσουν στό περιθώριο, νά απομακρύνουν και γενικά νά φιμώσουν την φωνή του "Έλληνα αρχιπλοίαρχου και αρχιμηχανικού από τά κοινά ναυτεργατικά προβλήματα.

Έχει πολλές φορές λεχθεί «εσείς οι αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί μήν μιλάτε διότι έξυπηρετείτε τά συμφέροντα των έφοπλιστών, είσθε καλοβουλευμένοι, είσθε κοντά στις οικογένειές σας και έπομένως μόνον εμείς πού ταξιδεύουμε έχουμε τό δικαίωμα νά φωνάσουμε νά διεκδικούμε και νά απολαμβάνουμε τά όφέλη του Ναυτικού» και θά πρέπει νά αναφέρω ότι έχουν ακόμη μπουρμούρει και περί διαγραφής των 'Αρχιπλοιάρχων από την ΠΕΠΕΝ.

Δέν έχω συγκεκριμένες καταγγελίες νά κάνω, αλλά είναι γνωστόν σχεδόν σ' όλους ότι τ' άνωτέρω έχουν λεχθεί έπανειλημμένως.

Βεβαίως θά μπορούσα εύκόλως νά συχωρήσω τους συναδέλφους πού ταξιδεύουν διότι έτσι πιστεύουν μέχρι αποδείξεως του αντίθετου, δηλαδή μέχρι νά δοθεί και σ' αυτούς ή εύκαιρία νά πιάσουν μία θέση σέ κάποιο ναυτιλιακό γραφείο και τότε θά διαπιστώσουν πόσον άδικο είχαν όταν δούν ότι ό αρχιπλοίαρχος ή ό αρχιμηχανικός ύστερούν κατά πολύ από μισθοδοτικής πλευράς, εργάζονται από τό πρωί μέχρι άργά την νύκτα (πολλές φορές όταν έπιστρέφουν στά σπίτια τους ή οικογένειά τους εύρίσκεται ήδη εις τόν πρώτον βαθύ ύπνο), σπανίως απολαμβάνουν τά Σαββατοκύριακα, τίς έορτές, τίς θερινές διακοπές και επί πλέον είναι ύποχρεωμένοι ν' ανταποκρίνονται και στά κατ' οίκον τηλεφωνήματα πού δέχονται πολλάκις καθ' όλην την διάρκεια της νύκτας από τά διάφορα πλοία των όποιων έχουν την έμπειρίαν. Δηλαδή δέν υπάρχει συνήθως συγκεκριμένο ώράριο εργασίας και ή άπασχόλησίς τους είναι έξουθενωτική.

Είναι όμως άσυγχώρητα νά άκούονται τά ίδια λόγια και από όρισμένα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της ΠΕΠΕΝ και ίσως και

της ΠΕΜΕΝ και μάλιστα όταν αυτοί οι ίδιοι εύρίσκόμενοι ακόμη στίς πρώτες βαθμίδες του επαγγέλματος μέ μικρόχρονη ακόμη θάλάσσια ύπηρεσία, έχουν ήδη παρατήσει την θάλασσα και προσπαθούν νά πάρουν κάποια βαθμίδα στον συνδικαλισμό.

Από πλευράς 'Υπουργείου Ε.Ν. Πιστεύω ότι δέν υπάρχει τό άνάλογο ένδιαφέρον πρós την τάξιν των αρχιπλοιάρχων/ αρχιμηχανικών, δέν τους λαμβάνει όσον θά έπρεπε ύπ' όφιν του και θά έλεγα ίσως ότι τους έχει ξεγράψει από την ιδιότητα του ναυτικού, άλλως πώς έξηγεϊται ότι:

1) Ένώ είναι φορείς συναλλάγματος και μάλιστα σέ μεγάλο βαθμό, εξαγοράζουν ύπηρεσία από τό ΝΑΤ καταβάλλοντας τίς εισφορές τους σέ έκχωρητό συναλλαγμα, έν τούτοις δέν τους συμπεριέλαβε εις τόν Νόμον 827/78 ούτε και εις τόν πρόσφατον Νόμον 1473/84 σχετικά μέ τίς φορολογικές άπαιτήσεις έπιβατικών αυτοκινήτων και λοιπών ειδών οικιακής χρήσεως πού εισάγουν οι ναυτικοί.

2) Τους στερεί τό δικαίωμα της πλήρους χρονικής ασφάλισέως τους στο ΝΑΤ στίς περιπτώσεις πού οι ναυτιλιακές εταιρίες στίς όποιες εργάζονται διαχειρίζονται ένα πλοίο. Όπως είναι γνωστό σ' αυτές τίς περιπτώσεις ένώ ό αρχιπλοίαρχος ή ό αρχιμηχανικός άπασχολούνται πλήρως 12 μήνες τόν χρόνο και μάλιστα εργαζόμενοι πολύ σκληρά διότι πολλές φορές είναι ένας άνθρωπος δι' όλα τά προβλήματα του πλοίου, έν τούτοις τελείως άδικως τους άναγνωρίζεται από τό ΝΑΤ ύπηρεσία ίση μέ τά 2/3 του χρόνου άπασχολήσεώς τους, ήτοι 8 μήνες μόνον γιά πλήρη άπασχόλησιν 12 μηνών.

Πιστεύω ότι τό μέτρο αυτό είναι άδικο και σέ κανέναν άλλο 'Ασφαλιστικό Όργανισμό δέν συμβαίνει κάτι τέτοιο.

3) Δέν δίδεται τό δικαίωμα στους "Έλληνες 'Αρχιπλοιάρχους και 'Αρχιμηχανικούς πού εργάζονται σέ άλλοδαπές εταιρίες έντός ή έκτός της 'Ελλάδος νά εξαγοράζουν την ύπηρεσία τους από τό ΝΑΤ, ένώ αντίθετως έχει έπιτρέψει εις τους ταξιδεύοντας ναυτικούς μέ πλοία ξένης σημαίας νά εξαγοράζουν την ύπηρεσία τους.

4) Στο πρόσφατο προσχέδιο νόμου πού έδόθη πρós μελέτη στους ναυτικούς και εκεί ακόμη φαίνεται ή πρόθεση του 'Υπουργείου Ε.Ν. νά μειώση και συνταξιοδοτικά ακόμη τους αρχιπλοιάρχους και αρχιμηχανικούς έφ' όσον γίνεται προσπάθεια νά αύξηθι τό όριον ήλικίας τό όποϊον βεβαίως σέ καμία

περίπτωσιν δέν πρέπει νά γίνη αποδεκτό.

Τέλος λυπάμαι νά πώ ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» τά τελευταία χρόνια όλο και περισσότερο απομακρύνονται από την τάξιν των αρχιπλοιάρχων/ αρχιμηχανικών, άλλως πώς έξηγεϊται ότι δέν έχουν έπισημάνει έντονα και επανειλημμένα την άδικία πού έγινε σέ βάρος των αρχιπλοιάρχων και αρχιμηχανικών εις τάς περιπτώσεις 1, 2 και 3 ένώ διά την 4 όφόμεθα.

(Ιδιαίτερα διά την περίπτωση 1 τά «Ναυτικά Χρονικά» έπιδιοκμίζουν την 5ετή θάλάσσια ύπηρεσία, δηλαδή ό οίσοδήποτε πού θέλει νά εισάγει αυτοκίνητο μέ φορολογικές άπαιτήσεις λόγω της ιδιότητος του ναυτικού δέν έχει παρά νά βγάλι ένα φυλλάδιο και νά ταξιδεύση δύο χρόνια μέσα σέ μία τετραετία χωρίς νά ύπάρχη καμία άλλη εξασφάλισις ότι αυτός ό άνθρωπος είναι ναυτικός ή ότι θά παραμείνει ναυτικός.

Κατά την γνώμη μου τό προνόμιον του Νόμου 1479/84 θά έπρεπε νά είχαν όλοι οι ναυτικοί πού κέκτηνται ύπέρ έξαετή θάλάσσια ύπηρεσία, και κέκτηνται δίπλωμα ή άδεια ναυτικής ικανότητος τότε θά μπορούσαμε νά πούμε ότι είναι ένα προνόμιο πράγματι διά τους πραγματικούς ναυτικούς).

Είς τά άνωτέρω έπιτρέψατέ μου νά έπισημάνω και νά ύπενθυμίσω τόσο πρós τους άγαπητούς μου συναδέλφους ναυτικούς και ιδιαίτερα στους καπεταναίους πάσης τάξεως, όσον και πρós τό 'Υπουργείον Ε.Ν. και τόν ναυτικό τύπο γενικά, ότι οι σημερινοί πλοίαρχοι και μηχανικοί γενικά πού εργάζονται υπό οίανδήποτε ιδιότητα σέ ναυτιλιακά γραφεία, είναι άνθρωποι ψημένοι σκληρά μέτην άλμύρα της θάλασσας έχοντας οι περισσότεροι ύπερδεκαετή θάλάσσια ύπηρεσία στα πλοία την όποιαν απέκτησαν κάτω από τελείως αντίξοες συνθήκες μισθοτροφοδοσίας, διαβίσεως και εργασίας, είναι δε οι άνθρωποι πού έδούλευαν από την μία νύκτα στην άλλη γιά ένα κομάτι ψωμί όπως λέγεται και είναι οι βασικοί παράγοντες και συντελεστές στην γιγάντωσιν της 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι αυτοί πού εδημιούργησαν τίς προϋποθέσεις διά τίς σημερινές καλές συνθήκες μισθοτροφοδοσίας, διαβίσεως και εργασίας, είναι αυτοί πού και σήμερα στην περίοδο της μεγάλης κρίσεως κρατούν ακόμη ζωντανό τό ελληνικό πλοίο, είναι αυτοί πού εάν χρειασθι θά άρπάξουν και πάλι τή βαλίτσα τους και θά βρεθούν επάνω στίς γέφυρες και κάτω στα μηχανοστάσια των πλοίων, ΗΣΑΝ ΕΙΝΑΙ ΚΑΙ ΘΑ ΕΙ-

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

ΝΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ και κανένας δεν έχει τό δικαίωμα να τους αφαιρέσει την επαγγελματική τους αυτήν ιδιότητα, απεναντίας τους έξιζε αναγνώρισις, θαυμασμός και έπαινος απ' όλους.

Καλώ δέ την ΠΕΠΕΝ, ΠΕΜΕΝ και τις λέσχες αρχιπλοίαρχων και αρχιμηχανικών να εντείνουν από κοινού τις προσπάθειές τους ώστε να υπάρξη έντονος ή παρουσία των αρχιπλοίαρχων και αρχιμηχανικών στον ναυτικό χώρο, διότι πρέπει όλοι μας να κατανοήσουμε ότι όσον απαραίτητος είναι ο πλοίαρχος και ο μηχανικός επάνω στο πλοίο άλλο τόσο και περισσότερο θ' έλεγα είναι απαραίτητος ή παρουσία του πλοίαρχου και μηχανικού στα ναυτιλιακά γραφεία οιασδήποτε μορφής και ασφαλώς και ή συμμετοχή τους στα ναυτεργατικά προβλήματα.

Τελειώνοντας παρακαλώ όλους τους ναυτικούς και ιδιαίτεως τους καπεταναίους πάσης τάξεως να διέπονται από αισθήματα αγάπης, συνεργασίας και αλληλεγγύης προς τους συναδέλφους των οίανδήποτε θέσιν και εάν κατέχουν στη στεριά.

Επίσης παρακαλώ όλους τους αρμοδίους φορείς, τα «Ναυτικά Χρονικά» και ιδιαίτεως τον κύριο Υπουργό Ε.Ν. εις ένδειξιν αναγνώρισεως της μεγάλης συνεισφοράς των αρχιπλοίαρχων και αρχιμηχανικών στην Έλληνικήν Έμπορικην Ναυτιλίαν, να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια και προς κάθε κατεύθυνσιν ώστε:

1) Να συμπεριληφθούν στις φορολογικές απαλλαγές του Νόμου 1473/84 και οι αρχιπλοίαρχοι και οι αρχιμηχανικοί.

2) Να αναγνωρίζεται από τό ΝΑΤ ή εξαγορά υπηρεσίας δι' όλον τον χρόνον της απασχολήσεως του πλοίαρχου και του μηχανικού και στις περιπτώσεις του ενός πλοίου.

3) Να επιτραπή ή ασφάλισις στο ΝΑΤ των πλοίαρχων και μηχανικών οι όποιοι εργάζονται εις ναυτιλιακές εταιρίες ξένων συμφε-

ρόντων με έδρα τους την Έλλάδα ή και την αλλοδαπή και μάλιστα επί ίσοις όροις με τους συναδέλφους των που εργάζονται στις Έλληνικές Ναυτιλιακές Έταιρίες.

4) Να μην αύξηθῇ ούτε να διαφοροποιηθῇ τό όριον ηλικίας διά την συνταξιοδότησιν.

Εύχαριστώ εκ των προτέρων διά την φιλοξενίαν σας.

Μετά τιμής

ΒΑΣ. Κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Αθήνα 12.10.84

Σημ. Συντ.: Οι αιτήσεις του έπιστολογράφου για τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν εύσταθούν, διότι τα «Ναυτικά Χρονικά» είναι πάντοτε στο πλευρό όλων των ανθρώπων της Ναυτιλίας, στους όποιους περιλαμβάνονται και τό στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Θά ήθελα να σας απασχολήσω λίγο με ένα θέμα σχετικώς με την περίθαλψη που προσφέρει ο Οίκος Ναύτου εις τους ασφαλισμένους του.

Την 18ην Όκτωβρίου έκανα όρισμένες εξετάσεις αίματος οι όποιες έδειξαν ένα ηύξημένο ποσοστόν χοληστερίνης. Τις εξετάσεις αυτές σημειώτεον τις έκανα ιδιωτικώς χωρίς να επιβαρύνω τό ταμείον ούτε μία δεκάρα, κακώς μέν αλλά έτσι έκρινα εγώ και δι' αυτό δεν απαιτώ και τίποτα.

Λόγω όμως της χοληστερίνης επισκέφθηκα και τον παθολόγο ιατρόν κ. Φωτιάδην Κων/νον ο όποιος και συνέστησεν να κάνω και πρόσθετες εξετάσεις χοληστερίνης ως ακόλουθως:

Α. Ήλεκτροφόρησιν λιποπρωτεϊνών.

Β. Τριγλυκερίδια.

Γ. Η.Δ. — και L.D.L. διά την έντόπισιν της αιτίας της άσθενείας.

Την επομένην 19ην Όκτωβρίου ως ήτο φυσικόν άπευθύνθηκα εις τον οίκον Ναύτου Αθηνών διά να μου εγκρίνουν τις εξετάσεις και ιδού ή απάντησις του βοηθού αρχιάτρου κ. Σταυριανέα: Τις δύο πρώτες εξετάσεις τό Ταμείο τις εγκρίνει. Τις ΗΔ1 & LDL δεν τις εγκρίνει διότι είναι νεες εξετάσεις, είναι ακριβές και δεν υπάρχει κρατικόν τιμολόγιον και σάν να μην συνέβαινε τίποτα, απλά — απλά τις διέγραψε από την έντολή ύγειονομικής περιθάλψεως.

Εις τας όπως ήτο φυσικόν διαμαρτυρίας μου με παρέπεμψεν εις τον αρχίατρον, ο όποιος, απλώς μου είπε πως εκείνος σάν αρχίατρος είχε κάνει διάβημα προς τον Οίκο Ναύτου διά τας έν λόγω εξετάσεις να εγκρίνουνται εις την περίθαλιν πλην όμως τό Συμβούλιο του Οίκου Ναύτου τις απέρριψεν και ως εκ τούτου δεν μπορεί να μου τις εγκρίνει. Τώρα πλέον διερωτώμαι ποίαν ύγειονομική περίθαλμη μάς προσφέρει ο Οίκος Ναύτου και γιατί να τό πληρώνωμε, δηλαδή μόνον για άσπιρίνες ή για εξετάσεις του δεκάριου.

Σάν ασφαλιζόμενος ο όποιος πληρώνει περίπου 45.000 δρχ. μηνιαίως μαζί με τον πλοιοκτήτη και σάν φορολογούμενος Έλληνας μαζί, ζητώ και απαιτώ να μάθω από τον Οίκο Ναύτου ή και από την Πολιτεία εάν τις δικαιούμαι αυτές τις εξετάσεις και εάν όχι τό γιατί!

Εύχαριστώ για την φιλοξενία.

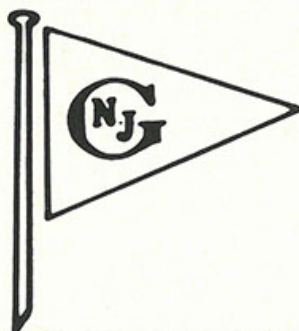
ΠΕΤΡΟΣ ΣΟΥΜΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Σαρωνικού 52 — Ήλιούπολις

Αθήνα, 22.10.84

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

κασίες που δημιουργούνται από τη λειτουργία αυτή.

Τά οικονομικά του ΟΛΠ για το 1985

Εγκρίθηκε από τον Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς ο προϋπολογισμός εσόδων - εξόδων για το 1985 που προβλέπει επενδύσεις:

- Σέ νέα έργα προϋπολογισμού 1.048 εκατομ. δρχ.
 - Σέ μηχανήματα και μεταφορικά μέσα 549.700.000 δρχ.
 - Σέ πλωτά μέσα 51 εκατομ. δραχ. ων.
 - Για προσκτήσεις γηπέδου δρχ. 17 εκατ.
 - Για υποχρεώσεις παρελθουσών χρήσεων από εκτελέσεις έργων 74 εκατομ. δραχμών.
- Συνολικά και έξοδα του ΟΛΠ μέσα στο 1985 υπολογίζονται στα 13.527.168.000 δρχ.

Σύντομα

Ο Ο.Λ.Π. παραχώρησε τη δεξιά πτέρυγα του κτιρίου της επισκευαστικής Βάσης Περάματος, έμβαδου 150 τετρ. μέτρ. και του αμαξοστασίου και της αποθήκης, έμβαδου 190 τετρ. μέτρ. στο Άρχηγείο Πυροσβεστικού Σώματος, για την εγκατάσταση εκεί πυροσβεστικού υποσταθμού.

● Θα κατεδαφισθεί το πρώτο λιμενικό υπόστεγο του κρηπιδώματος Έλευθέρας Ζώνης του κεντρικού λιμένος, ενώ θα μεταφερθεί και επανεγκατασταθεί στην περιοχή ευφλέκτων Νέου Ίκονιού το μεταλλικό υπόστεγο που είναι εγκαταστημένο στην περιοχή του Σταθμού Έμπορευματοκιβωτίων του κεντρικού λιμένα.

Για το σκοπό αυτό εγκρίθηκε από τον ΟΛΠ πίστωση 40 εκατομ. δραχμών.

● Έκατον έβδομηντα εκατομμύρια δραχμές δαπανά για το 1984 ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς για την καθαριότητα των λιμενικών χώρων.

Ο λιμήν του Πειραιώς

Απ' ευθείας ανάθεση ανέλκυσεως των ναυαγίων

Μετά από την έλλειψη ενδιαφέροντος για την ανέλκυση όλων των ναυαγίων της λιμενικής περιοχής, που διαπιστώθηκε κατά τους άλλεπάλληλους διαγωνισμούς του ΟΛΠ αποφασίστηκε το έργο αυτό της ανέλκυσεως, πλην του ναυαγίου CAVO SIDERO, να ανατεθεί απ' ευθείας.

Ηδη συγκροτήθηκε πενταμελής επιτροπή η οποία θα προβεί σε κάθε πρόσφορη ενέργεια για την προσέλκυση των ενδιαφερομένων για την ανέλκυση των ναυαγίων.

Επίσης η επιτροπή θα διεξαγάγει διαπραγματεύσεις, θα αξιολογήσει τις προσφορές που θα ληφθούν και θα καθορίσει την κατά προτεραιότητα ανέλκυση των ναυαγίων.

Η ίδια επιτροπή θα καθορίσει τις έγυησεις, που θα εξασφαλίζουν την εγκαιρη και καλή εκτέλεση των εργασιών ανέλκυσεως κάθε ναυαγίου.

Μίσθωση μηχανήματος Ο.Σ.Μ.Ε.

Ένα μηχανήμα στοιβασίας και μεταφοράς έμπορευματοκιβωτίων θα μισθώσει, για 15 χρόνια, ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς για να αντιμετωπίσει ανάγκες της φορτοεκφορτώσεως έμπορευμάτων.

Για το σκοπό αυτό εγκρίθηκε πίστωση 30 εκατομ. δραχμών, καθώς και ποσόν ενός εκατομμυρίου για τη μεταφορά του μηχανήματος από την Πάτρα στον Πειραιά.

Ηδη συγκροτήθηκε επιτροπή από υπαλλήλους του ΟΛΠ για την παραλαβή του μηχανήματος.

Κτίριο του ΟΛΠ για τις υπηρεσίες του

Κτίριο για τη στέγαση υπηρεσιών του θα ανεγείρει ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς στην περιοχή Νηοδόχης φορτηγίδων του κεντρικού λιμένος.

Για το σκοπό αυτό εγκρίθηκε η τεχνική μελέτη και το έργο θα δημοπρατηθεί σύντομα.

Το έργο είναι προϋπ. λογισμού δαπάνης 30 εκατομ. δραχμών.

Παρατάση έπισκευής

Παρατάθηκε για ένα έπταήμερο, ακόμη, η προθεσμία παραμονής του κρουαζιερόπλοιου «OCEAN ISLANDER», σε έπισκευαστική θέση, του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς, σύμφωνα με την παράγραφο 5/5 του άρθρου 5 του Κανονισμού και Τιμολογίων Δικαιωμάτων επί πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων στη λιμενική περιοχή.

Νέος Κανονισμός του ΟΛΠ για τα έμπορεύματα

Καταρτίστηκε από τον Όργανισμό Λιμένος πειραιώς σχέδιο ειδικού κανονισμού παραλαβής και παραδόσεως έμπορευμάτων στους παραλήπτες που προωθεί και προς έγκριση.

Με το νέο κανονισμό καθορίζονται οι ένοιες παραλαβής και παραδόσεως των έμπορευμάτων καθώς και οι υποχρεώσεις και απαιτήσεις που δημιουργούνται, κατά τα στάδια αυτά καθώς και οι μορφές συσκευασίας των έμπορευμάτων και οι διαδι-

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962
4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA
Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



Φέτος συμπληρώνουμε:
ΔΕΚΑ χρόνια στην Ναυλαγορά του
ΛΟΝΔΙΝΟΥ
ΕΠΤΑ χρόνια στην **ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ**
καί σύνολον
ΤΡΕΙΣ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ πείρας
στόν Ναυτιλιακό Στίβο

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Άκτινοβολία καί Έμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX.: 212378 BALK · 212772 FLOT

82 Borought High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

19 Rector Str.
Suite 2602
NEW YORK 10006
3442393/4/5
ITT 426799 BALF

Μόνιμη κρίση ή νέες παράμετροι και συνθήκες στην ναυτιλιακή αγορά;

Του κ. ΑΛ. ΚΟΥΤΡΟΥΜΠΗ

Έχουν περάσει σχεδόν τέσσερα χρόνια από την αρχή αυτής της ναυτιλιακής κρίσης με όλες τις δυσκολίες και επιπτώσεις που οι περισσότεροι γνωρίζουμε και μερικοί ζούμε.

Πολλοί θεώρησαν την κρίση σά παροδικό φαινόμενο, όπως είχαν θεωρήσει και παλαιότερες αντίστοιχες εμπειρίες, περιμένοντας από ώρα σε ώρα τη στροφή της αγοράς. Κατά καιρούς βάσιαν — και πολλοί ακόμη βασίζουν — τα προγνωστικά τους για τη στιγμή της ανάκαμψης, σε απλές μακροοικονομικές παρατηρήσεις άλλες βγαλμένες και πάλι από την εμπειρία τους και άλλες βασισμένες σε νέα στοιχεία, έργασίες, μελέτες κλπ. Οι περισσότεροι έχουν ήδη πείσει έξω στα προγνωστικά αυτά.

Και η κρίση συνεχίζεται. Και μαζί τα θύματα της πληθαίνουν.

Αν όμως, προς στιγμή, κανείς μπορούσε να απομονωθεί από τη καθημερινότητα και προσπαθούσε να δει πιά ψυχρά τα πράγματα, θα έπρεπε να παρατηρήσει τα ακόλουθα:

— Για οποιοδήποτε οικονομικό μέγεθος και σε οποιαδήποτε εφαρμογή του, ο χρόνος των τεσσάρων ετών καταδεικνύει κάτι περισσότερο από «πρόσκαιρο» — καλό θα είναι να απαλλαγούμε από το σύνδρομο του «ούδεν μονιμώτερον του προσωρινού» και απλώς να διαχωρίσουμε το προσωρινό από το μόνιμο.

— Στο χώρο της ναυτιλίας, τα προγνωστικά που γίνονται σε συνδυασμό με άλλα οικονομικά μεγέθη, υπήρξαν μάλλον ανεπιτυχή. Μ' άλλα λόγια η παραδοχή ότι η Αμερικανική οικονομία περνά ή πέρασε σε ανάκαμψη, δεν σημαίνει πιά απαραίτητα ότι θα ακολουθηθεί και από ανάκαμψη σ' όλη τη Δύση και σ' όλες τις οικονομικές δραστηριότητες. Οι αιτίες της αλλαγής στην παραδοχή αυτή είναι πολλές και θα αποτελούσαν θέμα άλλου άρθρου.

— Οι στατιστικές προσφορές και ζητήσεις, παρ' όλο που ακόμη αποτελούν — κατά τη γνώμη μου — τον καλλίτερο γνώμονα, φαίνεται να απαιτούν πολύ περισσότερο αναλυτική και οικονομετρική μελέτη πριν χρησιμοποιηθούν αποδοτικότερα στις όποιεςδήποτε προβλέψεις.

Οι ιστορικές «σταθερές» της ναυτιλιακής οικονομίας όπως η τεχνολογία, το ανθρώπινο δυναμικό, τα χρηματοοικονομικά έξοδα κλπ. έχουν και αυτές μετατραπεί άρκετά ώστε τα νοητά μοντέλα να υφίστανται επιδράσεις σημαντικές απ' αυτές.

Οι παραπάνω απλές παρατηρήσεις οδηγούν στην ουσιαστική ανάγκη να αποδεχθούμε την πιθανότητα ότι η «κρίση» αυτή μπορεί να μην είναι τίποτε περισσότερο από ένα νέο σημείο ισορροπίας της διεθνούς ναυτιλιακής οικονομίας. Αν λάβουμε δε υπ' όψη ότι ο καθένας από μās μπορεί να προβάλλει και κάποιο παραπάνω στοιχείο για να δικαιολογήσει το φαινόμενο αυτό (π.χ. την είσοδο νέων χωρών στο ναυτιλιακό στίβο, τη πτώση του διεθνούς εμπορίου, τη μείωση των ρυθμών αύξησης των οικονομιών του κόσμου, το κρατικό ή διακρατικό παρεμβατισμό σε μία κατά κανόνα ελεύθερη αγορά κλπ.) τότε είναι λογικό να αποφασίσουμε — επιτέλους — να αποδεχθούμε, τουλάχιστον στους οικονομικούς και επιχειρηματικούς μας προγραμματισμούς ότι η κρίση δεν είναι κρίση αλλά ένα νέο επίπεδο ισορροπίας.

Τι, όμως, σημαίνει αυτό, πώς θα πρέπει να προσαρμοστούν οι ναυτιλιακοί παράγοντες και ποιό θα είναι το μέλλον;

Τό πρώτο συμπέρασμα είναι ότι το περιθώριο κέρδους της ναυτιλιακής επιχείρησης έχει μειωθεί και θα συνεχίσει μειωμένο. Συνεπώς, η αποδοτικότητα, η επαγγελματική διαχείριση, η ειδίκευση, η συνέχεια και συνέπεια στις συναλλαγές, η μείωση των εξόδων κλπ. θα αποτελέσουν τις μόνες περιοχές βελτιώσεως των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Μ' άλλα λόγια τα υψηλά περιθώρια κέρδους, κάποτε κάλυπταν πολλές αδυναμίες στη διαχείριση των πλοίων ενώ τώρα που χάνονται θα οδηγήσουν στην αποκαλύψη των αδυναμιών αυτών.

Τό δεύτερο συμπέρασμα είναι ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση δεν είναι πιά επένδυση αλλά επάγγελμα. Οι διεθνείς μεταφορές φυσικά θα συνεχιστούν αλλά τόσο οι μεταφορείς όσο και τα πλοία γίνονται ολοένα και περισσότερο επαγγελματικά εργαλεία στα χέρια επαγγελματιών. Και από μία σκοπιά, πιστεύω πως αυτό και δίκαιο είναι — μία και πού ει-

ναι τελικά προς όφελος του καταναλωτού — και σωστό, δεδομένου ότι ευθυγραμμίζει τη ναυτιλία με το πνεύμα των χερσαίων επιχειρήσεων και του υγιούς συναγωνισμού. Για τον πλοιοκτήτη ή τον χρηματοδότη του τό συμπέρασμα αυτό μεταφράζεται στην απλή αποδοχή του γεγονότος ότι πλοία δεν πρέπει να αγοράζονται «επειδή είναι φτηνά» ή «επειδή είναι καλή επένδυση» αλλά μόνο εφ' όσον ή αξία τους, ή ποιότητά τους και ή λειτουργία τους μπορούν να αποδώσουν κάποιο λογικό κέρδος στις τρέχουσες συνθήκες.

Τό τρίτο συμπέρασμα, που ιδιαίτερα στον τόπο μας πρέπει να γίνει περισσότερο κατανοητό, είναι τό ότι στό μέλλον ή ναυτιλιακή επιχείρηση δεν πρόκειται να είναι ή κόττα με τό χρυσό αυγό ή γιά να χρησιμοποιήσουμε άλλο παράδειγμα από τό ζωικό βασίλειο, δεν θα μπορούμε να αρμέγουμε την αγελάδα της ανεξέλεγκτα. Έτσι όλοι όσοι προσφέρουν ή σκέφτονται να προσφέρουν υπηρεσίες ή αγαθά στη ναυτιλία, είτε ιδιώτες, είτε όργανισμοί, είτε τό κράτος θα πρέπει σοβαρά να λάβουν υπ' όψη ότι οι επιχειρήσεις αυτές ζούν πιά σε τόσο περιορισμένα περιθώρια ώστε να μή μπορούν να ανθέξουν σε απρόβλεπτες ή υπερβολικές δαπάνες, σε εξωπραγματικές απαιτήσεις ή τέλος στις πολυτέλειες που παλαιότερα τις είχαν συνηθίσει. Τά παραδείγματα εδώ είναι πολλά και δεν πιστεύω πως χρειάζονται ιδιαίτερη επεξήγηση.

Σκοπός του άρθρου αυτού είναι να επαναλάβει στους πολλούς αυτό που οι λίγοι — και ίσως οι πιο πετυχημένοι — έχουν ήδη αποδεχθεί: Η ναυτιλία δεν περνά κρίση. Μπήκε απλά σε μία νέα φάση της ιστορίας της. Αυτοί που ασχολούνται μ' αυτήν θα πρέπει να ξεχάσουν τό δνεϊρα των χρυσών εποχών των Κροίσων και να δεχθούν πως και εδώ — όπως και στα περισσότερα άλλα επαγγέλματα — αυτή ή νέα εποχή θα απαιτήσει ύψηλότερη στάθμη επαγγελματισμού σ' όλα τά μέτωπα με μία ανταμοιβή που θα πλησιάζει την περισσότερη των έννοια του δικαίου όπως αυτή καταδεικνύεται μέσα από τους νόμους της ήθικης της ελεύθερης αγοράς.

in Buenos Aires FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363
A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS
Telexes: 23867 OR 21017 FAROS · AR
23625 ARGO · AR.

Tucuman 359 · 5th Floor
1049 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:
CAPT. C. TSAMIS
7 · 9, AKTI MIAOULI
GR-185 35 PIRAEUS · GREECE
PHONES: 4132998 · 4131198
TELEX: 21 1376 BYTM GR

you can rely on NAFSI, also for specialised works

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

IVALDI & GENERALE

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

TECNO DIAGNOSIS

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15 000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

NAFSI S.A.

PLANT: PERAMA FREE ZONE
ADDRESS: P.O. BOX 7 - PERAMA, PIRAEUS
TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)
TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.
CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.

ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΜΑΣ ΕΠΕΤΕΙΟ

ΟΙ ΘΥΣΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Από την εμπλοκή της χώρας μας στο Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο ένας από τους μεγάλους «χαμένους» που πλήρωσε με σοβαρές θυσίες το τίμημα της ελευθερίας είναι και η Έμπορική μας Ναυτιλία.

Τό τίμημα αυτό, σέ καράβια πού άπροστάτευτα τά βούλιαζε ή έχθρική ένέργεια και σέ ναυτικούς πού άκολουθήσαν στον ύγρό τάφο τή μοίρα του καραβιού τους, άποτελεί μία από τίς ήρωικές σελίδες του έθνους στον άγώνα γιά τήν έλευθερία του.

Είναι πολύ φυσικό τά πεδία των μαχών και τά νεκροταφεία στή στεριά νά μās θυμίζουν πάντα τίς μέρες δόξας και τά όνόματα των ήρώων πού έπεςαν γιά νά ζούμε έμείς έλεύθεροι. Πώς όμως νά θυμηθούμε τους άλλους νεκρούς μας πού οί τάφοι τους είναι τόσο μακριά στίς άκρες των ώκεανών και άλλο τόσο βαθιά στον σκοτεινό πυθμένα τους; Τά χρόνια περνούν οί άνθρωποι πού τάζισαν μαζί τους φεύγουν κι αυτοί σιγά σιγά, γιά τό άνεπίστρεφτο ταξίδι τους, οί μνήμες σβήνουν κι ό πέπλος τής λησμονιάς τους σκεπάζει κάθε μέρα και πιο πολύ. Κι όμως ή ιστορία άπαιτεί νά δώσει και σ' αυτούς τή θέση πού τους πρέπει, τή θέση πού έδωσε σέ άλλους πού οί τάφοι τους δέν ήταν τόσο βαθιά και τόσο μακριά όσο οί δικοί τους τάφοι.

Είναι άλήθεια ότι ό ιστορικός μέχρι τώρα ύπηρξε πολύ φειδωλός στίς σελίδες και στίς περιγραφές του γιά νά δώσει τό μεγαλειό τής θυσίας των ναυτικών μας και γι' αυτό ή σελίδα αυτή τής ιστορίας μας μένει ακόμα κρυμμένη, σκόρπια σέ κάποια χαρτιά των χρονοντούλαπων ή σέ κάποιες σκόρπιες μνήμες προσώπων πού αγαπήθηκαν και νά τους άγάπησαν.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» στά πρώτα μεταπολεμικά φύλλα τους είχαν τήν πρωτοβουλία νά δημοσιεύσουν τους πρώτους πίνακες των χαμένων καραβιών και των ήρωικών νεκρών τής ναυτικής μας οίκογένειας. Όμως τά πράγματα ήταν ακόμα πολύ νωπά, οί πληροφορίες ακόμα έλλειπείς και τά γεγονότα άνεπιβεβαίωτα. Γι' αυτό και ή σκέψη μιάς πληρέστερης καταγραφής μās έγινε έμμεση ιδέα, ένα είδος ύψηλου χρέους. Και σαν πρώτη προσπάθεια φέρνω τώρα στο φώς τον κατάλογο των πλοίων πού χάθηκαν στην διάρκεια του πολέμου από πολεμική ενέργεια με σύντομη αναφορά στην αιτία και τήν περιοχή τής άπώλειας. Ό κατάλογος δέν διεκδικεί άσφαλώς τό αλάθητο. Άλλά και σαν βάση ακόμα νά χρησιμοποιηθεί γιά μία πιο συστηματική και ολοκληρωμένη έρευνα, θέλω νά πιστεύω πως εκπλήρωσα ένα μέρος του χρέους και μάλιστα κατά τή φεικτική έθνική μας έπέτειο.

ΤΑ ΑΠΩΛΕΣΘΕΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ του 1919, Νηολ. 'Ιθάκης κ.ο.χ. 4.513 του Γ. Τριλίβα με πλοίαρχο τον Σπύρο Καλλιμάνη βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε στο λιμάνι του Πειραιά τήν 25-4-1941.

ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ IV του 1938 κ.ο.χ. 4847 του Ν.Γ. Νικολάου, κτυπήθηκε από ύποβρύχιο τήν 8-6-1942 σέ περιοχή κοντά στο 'Αντεν.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ του 1913 κ.ο.χ. 4929 των άδελφών Γεωργαντή. Κατά τό ταξίδι του από τό Χάλιφα στο Δουβλίνο τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε στις 29-1-1941.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ «Τ» του 1917 κ.ο.χ. 2560 του Γεράζου. Τήν 23-1-1944 αναχώρησε από τό LUISBURG γιά ST. JOHN N.B. 'Από τότε δέν έδωσε σημεία ζωής.

ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του 1912, Νηολ. 'Ιθάκης κ.ο.χ. 3.283 του Α.Γ. Βλασσόπουλου με πλοίαρχο τον Χαραλ. Καρβούνη. Προσέκρουσε σέ νάρκη και βυθίστηκε στις 4-2-1941 στο κανάλι του Σουέζ.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ του 1917 κ.ο.χ. 1393 του 'Αντωνίου Κατραμάδου. Τήν 6-4-1941 βυθίστηκε στον Πειραιά μετά από αεροπορικό βομβαρδισμό.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ του 1916 των 'Αδελφών Γεωργαντή κ.ο.χ. 3443 τορπιλλίστηκε από Γερμανικό ύποβρύχιο στις 19-6-1940 στον 'Ατλαντικό.

ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ του 1919 του Κ.Μ. Λεμού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό ύποβρύχιο στις 1-7-1940 στον 'Ατλαντικό.

ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ του 1917, 5.838 του Μ.Ι. Καρα. Τορπιλλίστηκε και βλήθηκε τήν 1-5-1943, περίπου 500 μίλια ΝΔ του ST. RAUL ROCUS. Πλοίαρχος 'Ηλίας Λύρας.

ΑΙΑΣ του 1915, κ.ο.χ. 4.729 των 'Αδελφών Πατέρα. Τορπιλλίστηκε και βλήθηκε από ύποβρύχιο και βυθίστηκε στις 7-9-1942 στο στόμιο του ποταμού του 'Αγίου Λαυρεντίου.

ΑΙΓΑΙΟΝ του 1919, κ.ο.χ. 5.285 άνηκον στην εταιρεία Αιγαίο. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε τον 'Απρίλιο του 1941 νότια του FREETOWN.

ΑΙΓΕΥΣ του 1920, κ.ο.χ. 4.538 των 'Αδελφών Πατέρα. Αναχώρησε από τό Τρινταντ στις 9-10-1942 γιά τό Σαλντάνα Μπαίη και τό Ντορμπαν χωρίς νά δώσει από τότε σημεία παρουσίας.

ΑΙΝΟΣ του 1910, κ.ο.χ. 3.554 τής εταιρείας Ζεφυρος, κτυπήθηκε από γερμανικό ύποβρύχιο και βυθίστηκε στις 17-10-1940 στο Βόρειο 'Ατλαντικό.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ του 1906, κ.ο.χ. 4.343 του Μ.Α. Ταχμιντζή, τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε στις 15-9-1940 περίπου 320 μίλια Β.Δ. των 'Ιρλανδικών άκτων. Πέντε από τό πλήρωμά του σκοτώθηκαν.

ΑΛΙΑΚΜΩΝ του 1913 κ.ο.χ. 4.521 τής εταιρείας «Θεοφάνους». Αναχώρησε από τό LOCH EWE στις 11-11-1941 με κομβή γιά τό Σύνδεύ τής ΝΕάς Σκωτίας. Γιά τελευταία φορά θεάθηκε στις 20-11-1941 όταν άπομακρύνθηκε από τό κομβή κατά τήν διάρκεια πυκνής όμίχλης.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ του 1905, κ.ο.χ. 3.382 του Κ. Χωρέμη. Στίς 20-12-1940 θεάθηκε έρμαιο στο Βόρειο 'Ατλαντικό. Έγινε γνωστό ότι είχε τορπιλιστεί από ύποβρύχιο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ του 1914, κ.ο.χ. 3.382 του 'Αναστασίου Πατέρα. Βυθίστηκε από ύποβρύχιο στις 6-7-1942 μετά τον άπόπλου του από τον 'Αγιο Λαυρέντιο.

ΑΝΔΡΕΑΣ του 1919 κ.ο.χ. 6.566 τής εταιρείας «'Ιόνιο», κτυπήθηκε από ύποβρύχιο και βυθίστηκε στις 4-11-1942 ενώ παρέπλεε τήν άκτή του Περνόνπούκο (RECIFE) τής Βραζιλίας.

ΑΝΔΡΟΣ του 1915 έπιβατηγό κ.ο.χ. 2068 τής HELLENIC MEDITERRANEAN LINES. Χρησιμοποιόταν ως νοσοκομειακό πλοίο, κτυπήθηκε από αεροσκάφος και βυθίστηκε στις 23-4-1941 στο Λουτράκι.

ΑΝΝΑ ΒΟΥΛΓΑΡΗ του 1912 κ.ο.χ. 4.603 του Κ.Θ. Βούλγαρη. Αναχώρησε στις 13-6-1941 από τό MILFORD HAVEN γιά τό Μόντρεαλ και βυθίστηκε αττανδρο περίπου στις 24 'Ιουνίου 1941. Ουδείς διασώθηκε από τό πλήρωμά του.

ΑΝΝΙΤΣΑ του 1918, κ.ο.χ. 4.324 του 'Ιω. Γ.Π. Λιβανού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε στις 15-1-1943 έξω από τό Τομπρούκ.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΧΑΝΔΡΗΣ του 1918 κ.ο.χ. 5.867 του 'Ι.Δ. Χανδρή. Βυθίστηκε από Γερμανικό καταδρομικό στις 8-9-1940 σέ στίγμα 12 Β και 35 Δ. Διασώθηκαν μόνο ό ύποπλοίαρχος και έννέα από τό πλήρωμα.

ΑΝΤΩΝΗΣ του 1915 κ.ο.χ. του 'Αντ. Γ. Λεμού. Αναχώρησε από τό ST. VINCENT των νησιών του Πράσινου 'Ακρωτηρίου στις 4-1-1941 με προορισμό τό Ροζάριο τής 'Αργεντινής. Στίς 7-1-1941 βυθίστηκε από Γερμανικό καταδρομικό.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ του 1915 κ.ο.χ. 3.557 των 'Αδελφών Γεωργαντή. Αναχώρησε τήν 5-6-1940 από τό ST. VINCENT των νησιών του Πράσινου 'Ακρωτηρίου γιά τό LIMERICK τής 'Ιρλανδίας. Στίς 14-6-1940 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό ύποβρύχιο. Ουδείς από τό πλήρωμά του διασώθηκε.

ΑΡΧΩΝ του 1921 κ.ο.χ. 1364 του Β. Καλογερά. Βυθίστηκε μετά από αεροπορικό βομβαρδισμό στις 21-4-1941 στην Εύβοια.

ΑΡΓΩ του 1920 κ.ο.χ. 1955 τής εταιρείας «'Αργοναύτης». Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό ύποβρύχιο στις 20-11-1942 στα άνοικτά των άκτων του 'Ακρωτηρίου τής Καλής 'Ελπίδας. Δώδεκα από τό πλήρωμα και έξι έπιβάτες άπωλέσθησαν.

ΑΡΗΣ του 1914 κ.ο.χ. 4.810 του Μιχ. Μ. Ευλά. Στίς 12-10-1939 βλήθηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό 'Υποβρύχιο στον Βόρειο 'Ατλαντικό.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΠΙΤΤΑ του 1906 κ.ο.χ. 1433 του Υ.Ν. Πίττα. Τό πλοίο βομβαρδίστηκε κατά τήν Γερμανική εισβολή στην 'Ελλάδα αλλά μετά έπισκευάστηκε και χρησιμοποιήθηκε από τους Γερμανούς. Στίς 21-2-1943 φορτωμένο με πετρέλαια και έκρηκτικά τορπιλλίστηκε από Βρετανικό αεροσκάφος στη Μήλο και άνατινάχτηκε. Δεκαέξι από τό πλήρωμά του σκοτώθηκαν.

ΑΣΠΑΣΙΑ του 1914 κ.ο.χ. 4.211 του 'Ι.Θ. Γα-

λάνη. Την 14-7-1940 αναχώρησε από το TACORADI για ST. VINCENT. Στις 5-8-1940 αναχώρησε από ST. VINCENT για το WORKINGTON χωρίς από τότε να παρουσιάσει σημεία ζωής. Εικάζεται torpillίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο στο Βόρειο Ατλαντικό κατά τις 12-8-1940.

ΑΣΣΙΜΙΝΑ ΒΑΤ'ΚΑ του 1895 κ.ο.χ. 1334, του Π.Ε. Βάικα. Την 20-4-1941 βυθίστηκε μετά από αεροπορικό βομβαρδισμό στα Πολιτικά, βόρεια της Χαλκίδας.

ΑΣΤΕΡΙΑ του 1904 κ.ο.χ. του Γ.Α. Γιουχμιντζή. Την 17-1-1940 προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε 9,5 μίλια από το φανάρι του HALLSBRO. Απώλεστηκαν δεκατρείς από το πλήρωμά του.

ΑΣΤΗΡ του 1896 κ.ο.χ. 1.335 του Θ.Φ. Σταφυλοπάτη. Την 27-4-1941 βομβαρδίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος και βυθίστηκε στο Καβάλι των Κυθήρων.

ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ του 1936 κ.ο.χ. 4.824 του Ν.Γ. Λιβανού. Την 29-11-1943 torpillίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο στον κόλπο του ΑΔΕΝ. Απώλεστηκαν εννέα από το πλήρωμα και δύο επιβάτες.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ του 1919 κ.ο.χ. 5.446 της εταιρείας Κουλουκουνη. Στις 21-2-1942 προσέκρουσε σε νάρκη κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε στο BARROW DEEP της Αγγλίας.

ΑΤΛΑΣ του 1909 κ.ο.χ. 4.009 (τάνκερ). Έμπορτο torpillίστηκε και βυθίστηκε στην Έρυνθρά θάλασσα στις 6-9-1940.

ΑΤΤΙΚΗ του 1869 κ.ο.χ. 2.561 (επιβατηγό) της HELLENIC MEDITERRANEAN LINES CO. Χρησιμοποιούνταν σαν Νοσοκομειακό πλοίο όταν την 11-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικά αεροσκάφη στα ανοικτά της Ακρόπολης. Είκοσι οκτώ μέλη του πληρώματος απώλεστηκαν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ του 1907 κ.ο.χ. 3.425 του Γ.Γ. Γκούμα. Την 22-1-1942 torpillίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι από το Κάρδιφ στο ST. JOHN του Ν.Β. (Καναδά).

ΒΙΚΤΟΡΙΑ του 1914 κ.ο.χ. 4.202. Την 30-10-1940 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος 100 μίλια περίπου από το FALSTNET κατά το ταξίδι από το DURBAN στο BELFAST.

ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ του 1919 κ.ο.χ. 3.598 των Αδελφών Γουλιανδρή. Torpillίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο στις 10-6-1940 στα ανοικτά του ακρωτηρίου Φινιστέρο κατά το ταξίδι του από ROSARIO στο WATERFORD. Πλοίαρχος Κων/νος Βεστάρχης.

ΒΙΡΓΙΝΙΑ Σ. του 1905 κ.ο.χ. 3.885. Συλήφθηκε από τους Ιταλούς και παραδόθηκε στη συνέχεια στους γερμανούς. Την 23-1-1941 torpillίστηκε και βυθίστηκε από βρετανικό υποβρύχιο στα βόρεια της Κέρκυρας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ του 1912 Νηολογίου Ίθάκης, κ.ο.χ. 1570 της εταιρείας Δρακούλη. Την 25-4-1941 βομβαρδίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής στην Ελλάδα.

ΓΡΑΝΙΚΟΣ του 1916 κ.ο.χ. 3.689 της εταιρείας «Γρανικός». Την 28-3-1943 torpillίστηκε και βυθίστηκε από Ιταλικό υποβρύχιο 300 μίλια νότια της ΜΟΥΡΟΝΙΑ, κατά την διάρκεια του ταξιδιού από RIO DE JANEIRO για το FREETOWN. Τριάντα από το πλήρωμά του απώλεστηκαν ένας παραλήφθηκε από το υποβρύχιο και άλλος ένας διασώθηκε από το διερχόμενο πλοίο LEIGHTON.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΠΙ του 1919 κ.ο.χ. 2.546 του Π.Γ. Καλλιμανόπουλου. Στις 20-2-1941 βλήθηκε από το γερμανικό καταδρομικό ADMIRAL

SCHEER και βυθίστηκε Δυτικά από τις ΣΕΥΨΗΛΕΣ.

ΔΑΜΑΣΚΗΝΗ του 1915 κ.ο.χ. 1013 του Π.Γ. Αγγελάτου. Την 20-4-1941 βομβαρδίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος και βυθίστηκε στο δίαυλο Ωρεών της Βόρειας Ευβοίας.

ΔΑΡΜΑΣ του 1883 κ.ο.χ. 1593 του Γ.Ν. Πίτα. Τον Απρίλιο του 1941 βομβαρδίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος και βυθίστηκε στον Πατραϊκό κόλπο κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής στην Ελλάδα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. ΘΕΡΜΙΩΤΗΣ του 1906 κ.ο.χ. 4.271 του Α.Μ. Τατάκη. Την 18-1-1942 torpillίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο στα ανοικτά του CAPE RACE κατά τη διάρκεια του ταξιδιού από τα DEMERARA και SIDNEY (NOVA SCOTIA) για LONDON. Δέν υπήρξαν επιζώντες.

ΔΙΡΦΥΣ του 1917 κ.ο.χ. 4.240 του Β.Ι. Πατέρα. Την 01.00 ώρα της 8-6-1941 torpillίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο και βυθίστηκε 600 μίλια ανατολικά του NEWFOUNDLAND κατά την διάρκεια του ταξιδιού από το SWANSEA για MONTREAL. Σκοτώθηκαν έξι μέλη από το πλήρωμά του.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ Κ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ του 1927 κ.ο.χ. του Κ.Ε. Έμπερικού. Την 15-2-1944 torpillίστηκε από Ιαπωνικό υποβρύχιο και βυθίστηκε 150 μίλια Νοτιοδυτικά του ADDU ATOL κατά το ταξίδι του από το COLOMBO για το LORENCO MARQUERS. Πλοίαρχος ο Κωνσταντίνος Μαυμαράς.

ΕΙΡΗΝΗ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗ του 1922 κ.ο.χ. 3.781 των κληρονόμων Ν.Γ. Κυριακίδη. Την 13-6-1941 torpillίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο και βυθίστηκε στα ανοικτά των Άζορων κατά το ταξίδι του από το LORENCO MARQUES για ARDOSSAU. Τα 31 μέλη του πληρώματος όλα απώλεστηκαν.

ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ του 1918 Νηολογίου Ίθάκης κ.ο.χ. 5.329 του Γ.Δ. Δρακούλη. Την 20-1-1940 torpillίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο και βυθίστηκε στον Βόρειο Ατλαντικό. Έξι από το πλήρωμά του σκοτώθηκαν. Πλοίαρχος ήταν ο Ανδρέας Φερεντίνος.

ΕΛΕΝΑ «Ρ» του 1917 κ.ο.χ. 4.576 του Α. Ρούσου. Στις 22-11-1939 προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε στα ανοικτά του SHAMBLES κατά την διάρκεια του ταξιδιού από το ROSARIO στην Αμβέρσα.

ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ του 1919 Νηολογίου Ίθάκης κ.ο.χ. 5.626 του Α.Δ. Σταθάτου. Την 28-1-1940 torpillίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο και βυθίστηκε 200 μίλια Δυτικά των SCILLY ISLES. Δώδεκα από το πλήρωμά του σκοτώθηκαν. Πλοίαρχος ο Δημήτριος Γράτσος.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ του 1904 κ.ο.χ. 3059 των Ανδρεάδης-Σταυρίδη. Την 14-6-1941 απέπλευσε από RIVER MERSEY για WABANA χωρίς από τότε να δώσει σημεία ζωής. Εικάζεται ότι βυθίστηκε από υποβρύχιο γύρω στα 500 μίλια Νότια - Νοτιοδυτικά του CAPE FAREWELL.

ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του 1918 κ.ο.χ. 3798 του Γ.Ν. Έμπερικού. Την 22-3-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στα ανοικτά της Γαύρου κατά το ταξίδι από Πειραιά για PORT SAID.

ΕΣΠΕΡΟΣ του 1918 κ.ο.χ. 1461 της Ελληνικής Ναυτιλιακής και Έμπορικής Έταιρείας. Την 21-4-1941 βομβαρδίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος και βυθίστηκε ενώ βρισκόταν άγκυροβολημένο στο Μεσολόγγι όπου χρησιμοποιούνταν σαν νοσοκομειακό και παρέλάμβανε τραυματίες.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ του 1936 κ.ο.χ. 4.816 της THEOFANO MARITIME Co. Την 7-12-1942

βομβαρδίστηκε από γερμανικό επιδρομικό και βυθίστηκε 300 μίλια νοτιοανατολικά της Μαδαγασκάρης. Ένδεκα από το πλήρωμα σκοτώθηκαν και οι υπόλοιποι συνελήφθησαν αιχμάλωτοι από το επιδρομικό.

ΕΥΡΟΣ του 1918 κ.ο.χ. 5.283 του Γ.Γ. Λιβανού. Την 17-10-1941 torpillίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο και βυθίστηκε 800 μίλια Δυτικά των Έβριδων κατά το ταξίδι από την VICTORIA Βραζιλίας και SYDNEY N.S. για το ARDOSSAN. Τριάντα από τα τριάντα δύο μέλη του πληρώματός του απώλεστηκαν.

ΖΕΥΣ του 1920 κ.ο.χ. 5.961 του Ε.Ε. Χατζηλία. Αναχώρησε από LOCH EWE 2-2-1942 για το HALLIFAX. Αποσκήρτησε από το κονβόι λόγω κακοκαιρίας την 20-2-1942 και από τότε δεν ξαναφάνηκε.

ΘΕΤΙΣ Α του 1910 κ.ο.χ. 4111 του Γ.Α. Ανδρεάδη. Την 14-7-1940 torpillίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο στα ανοικτά του Βισκαϊκού κόλπου κατά το ταξίδι από ROSARIO για LIMERICK. Έννεα από το πλήρωμα σκοτώθηκαν.

ΘΕΜΩΝΗ του 1938 κ.ο.χ. 5.719. Την 15-5-1941 βομβαρδίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος, έπιασε φωτιά και βυθίστηκε στον κόλπο της Σούδας, κατά την γερμανική εισβολή στην Ελλάδα.

ΘΕΟΔΩΡΑ του 1917 κ.ο.χ. (τάνκερ) τ.Θ.Θ.Ε. Παππά. Στις 22-4-1941 βομβαρδίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στα Αντίκυρα. Ο Πλοίαρχος και 12 μέλη του πληρώματος σκοτώθηκαν.

ΘΕΟΔΟΣ 2 του 1910 κ.ο.χ. 659 (τάνκερ) του Τ.Ν. Έπιφανειάδη. Φορτωμένο πετρέλαιο την 22-4-1941 βομβαρδίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στα Αντίκυρα και έπιασε φωτιά.

ΘΑΛΕΙΑ του 1917 κ.ο.χ. 5.875 των Αδελφών Ξυλά. Την 16-9-1940 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από MONTREAL για ΓΑΡΣΤΟΝ.

ΘΑΣΣΟΣ του 1919 κ.ο.χ. 1567 του Θ.Α. Τεριάδου. Την 22-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στα Μέγαρα κατά την γερμανική εισβολή στην Ελλάδα.

ΘΡΑΚΗ του 1913 κ.ο.χ. 1532 των «Ελληνικών Μεσογειακών Γραμμών». Την 22-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό ή Ιταλικό αεροσκάφος κοντά στη Δόμβρωνα του Αμβρακικού Κόλπου.

ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ του 1912 κ.ο.χ. 3.693 του Τ.Α. Βηγιατζή. Στις 39-10-1939 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο 160 μίλια Δυτικά της Ίρλανδίας. Απώλεστησαν 23 μέλη από το πλήρωμά του.

ΙΑ του 1917 κ.ο.χ. 4.860 του Έμ. Χατζηλία. Την 11-7-1940 torpillίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από το ROSARIO στο CORK. Πλοίαρχος ο Γ. Χατζηλιάς.

ΙΚΑΡΙΟΝ του 1912 κ.ο.χ. 4013 της Ναυτιλιακής Έταιρείας Αιγαίου. Την 20-1-1942 torpillίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο 90 περίπου μίλια ανατολικά του NEWFOUNDLAND. Έννεα από τα 29 μέλη του πληρώματός του απώλεστηκαν.

ΙΩΑΝΝΑ του 1901 κ.ο.χ. 1192 του Έλ. Βελιώτη. Την 21-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στην Πάτρα κατά την διάρκεια της Γερμανικής εισβολής στην Ελλάδα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΑΦΑΛΙΟΣ του 1919 κ.ο.χ. 5.671 του Σ. και Δ. Φαφαλιού. Την 5-9-1944 torpillίστηκε και βυθίστηκε από υποβρύχιο 300 μίλια νοτιοδυτικά της ΜΟΜΒΑΣΑ κατά το ταξίδι του από το DURBAN στο ΑΔΕΝ. Έπτά μέλη από το πλήρωμά του απώλεστηκαν.

ΚΑΣΤΩΡ του 1921 Νηολ. Ίθάκης κ.ο.χ. 5.497

του Γ.Α. Γράτσου, πλοίαρχος Γεώργιος Τριλίβας. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο την 1-8-1942 σε στίγμα 11 και 59 05 Δ κατά το ταξίδι από TABLE για TRINIDAD.

ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ του 1917 κ.ο.χ. 4443 των διαδόχων του Κ.Α. Καλαφάτη. Την 4-2-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό αεροσκάφος στο Βόρειο Ατλαντικό σε στίγμα περίπου 55 40Β και 14 35 Δ.

ΚΛΕΑΝΘΗΣ του 1911 κ.ο.χ. 4135 της εταιρείας Πίνδος. Την 30-11-1942 βλήθηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο 193 μίλια βόρεια του LORENCO MARQUES κατά το ταξίδι του από το DURBAN στον ADEN. Ο Πλοίαρχος και έντεκα από το πλήρωμά του σκοτώθηκαν.

ΚΟΝΔΥΛΗΣ του 1914 κοχ 4439 του Γ.Ν. Κονδύλη. Την 10-8-1942 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από το Σύνδεψ της Νέας Σκωτίας (Καναδά) στο Λονδίνο. Απώλεστηκαν 9 άτομα.

ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ του 1910 κ.ο.χ. 3.562 του Μ.Α. Εμπειρικού. Την 20-11-1942 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο 30 μίλια βόρεια της νήσου ΙΝΗΑΚΑ κατά το ταξίδι από το LORENCO MARQUES στο ADEN. Ο Πλοίαρχος και 10 μέλη του πληρώματος σκοτώθηκαν.

ΚΟΥΛΟΥΡΑΣ ΞΕΝΟΣ του 1915 κ.ο.χ. 4914 του Αθ. Κουλούρα. Την 2-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στ' ανοιχτά του GANAO κατά το ταξίδι του από Πειραιά για PORT SAID.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ του 1910 κ.ο.χ. 4.965 του Δ.Ι. Πατέρα. Την 7-2-1943 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο σε στίγμα 54 Β και 26 35' Δ κατά το ταξίδι του από το HALIFAX για LONDON.

ΚΑΛΥΨΩ ΒΕΡΓΩΤΗ του 1918 κ.ο.χ. 5.686 του Α. Βεργωτή. Αναχώρησε από το FREE-TOWN την 18-6-1941 για την Γλασκώβη. Τελευταία επαφή την 29-6-1941 χωρίς να δώσει από τότε σημεία ζωής.

ΚΑΤΕ του 1918 κ.ο.χ. 5.197 του Ν.Δ. Λυκιαρδόπουλου. Την 28-1-1941 προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε έξω από τη Θεσσαλονίκη.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ του 1887 κ.ο.χ. 2.398 (τάνκερ) της Ανωνύμου Ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας TRANSPETROL. Βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε στις 23-4-1941 κοντά στο λιμάνι του Πειραιά κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής.

ΚΑΤΙΝΑ Π του 1900 κ.ο.χ. 1216 του Γ.Ι. Παπαγιάννη. Την 7-5-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος κατά την γερμανική εισβολή στην Ελλάδα.

ΚΕΡΑΜΙΑΙ του 1917 κ.ο.χ. 5085 της Κεφαλληνιακής Ναυτιλιακής Εταιρείας. Την 30-1-1940 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε 117 μίλια Νοτιοδυτικά του LAND'S END κατά το ταξίδι από Λονδίνο για το GIUDAD TRUSILIO.

ΚΕΡΚΥΡΑ του 1912 κ.ο.χ. 1461 των Ελληνικών Ακτοπλοϊκών Γραμμών. Στις 23-4-1941 βομβαρδίστηκε από Γερμανικό αεροσκάφος και βυθίστηκε στα ανοιχτά της Σαλαμίνας κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής στην Ελλάδα.

ΚΟΛΑΧΙΣ του 1909 κ.ο.χ. 2219 των Αδελφών Συνιδρυτών. Την 22-11-1940 αναχώρησε από το Σύνδεψ της Νέας Σκωτίας (Καναδά) για το Κάρδιφ. Έκτοτε δεν έδωσε σημεία ζωής. Πλοίαρχος Σουρβάνος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ του 1913 κ.ο.χ. 5.962 του Ι.Κ. Χατζηπατέρα. Την 24-10-1939 προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε τρία μίλια νότια από το φανάρι INNER DOW-SING.

ΚΥΜΑ του 1912 κ.ο.χ. 3.994 του Ν. Σιτινά.

Στις 24-5-1940 τορπιλλίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο 300 μίλια δυτικά της νήσου USHANT κατά το ταξίδι του από το ROSARIO στο AVONMOUTH. Έπτά από το πλήρωμα σκοτώθηκαν.

ΚΥΡΑΠΑΝΑΓΙΑ Π του 1899 κ.ο.χ. 1012 του Α.Γ. Χάλαρη. Τον Απρίλιο του 1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε στα ελληνικά νερά κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής στην Ελλάδα.

ΚΥΡΙΑΚΗ του 1912 κ.ο.χ. 5.528 της ναυτιλιακής εταιρείας Πόντος. Την 24-4-1941 βομβαρδίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος και βυθίστηκε στον κόλπο της Σούδας κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής.

ΚΥΘΗΡΑ του 1902 κ.ο.χ. του Π.Θ. Κατράκη. Την 16-5-1941 βομβαρδίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος και έπιασε φωτιά. Το σκάφος καίγεται στ' ανοιχτά της Κρήτης για τρεις μέρες προτού βυθιστεί.

ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΣ του 1925 κ.ο.χ. 3.598 του Κ.Ε. Εμπειρικού. Την 8-10-1942 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε περίπου 20 μίλια Νοτιοδυτικά του CAPE TOWN της Νότιας Αφρικής, πέντε από το πλήρωμά του σκοτώθηκαν.

ΚΟΡΘΙΟΝ του 1909 κ.ο.χ. 2116 των Αδελφών Σύμπουρα. Στις 14-4-1942 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από τον PARAMARIBO για NEW YORK. Δεκατέσσερα από το πλήρωμά του σκοτώθηκαν.

ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ του 1914 κ.ο.χ. 3803 του Μ.Α. Εμπειρικού. Την 7-5-1943 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο περίπου 400 μίλια Δυτικά του VIAO κατά το ταξίδι του από το FREETOWN στο ARDOSSAN. Το πλοίο βυθίστηκε μέσα σ' ένα λεπτό μετά το κύπημα και είκοσι τρία μέλη από το πλήρωμά του απώλεστηκαν.

LILY του 1920 κ.ο.χ. 5.719 του Χαρ. Ν. Πατέρα. Την 9-3-1943 τορπιλλίστηκε βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από το BELFAST για το HALIFAX.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ του 1898 κ.ο.χ. 1839 της εταιρείας Έλληνικών Ακτοπλοϊκών γραμμών. Την 23-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στον Κορινθιακό Κόλπο κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής στην Ελλάδα.

ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ του 1922 Νηολογίου 'Ιθάκης κ.ο.χ. 6303 του Γ.Ν. Σταθάτου. Την 26-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στην θαλάσσια περιοχή της Μήλου κατά την διάρκεια της γερμανικής κατοχής στην Ελλάδα. Πλοίαρχος Αντώνιος Κακογιάννης.

ΜΑΡΙΟΝΓΚΑ του 1912 κ.ο.χ. 4214 ιδιοκτησίας Νέηλ και Παντελή. Την 23-4-1941 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από GLASCOW για TACORADI. Είκοσιέξι μέλη από το πλήρωμά του απώλεστηκαν.

ΜΑΡΩ του 1924 κ.ο.χ. 3838 του Σ. Θεοφανίδη. Την 2-1-1942 αναχώρησε από το RIVER MERSEY για το HALIFAX. Αναφερε παρουσία την 9-1-42 πλέον όμως δεν έδωσε πάλι σημεία ζωής. Ένα σωσίβιο του πλοίου βρέθηκε στην ακτή. Πιστεύεται ότι βυθίστηκε από υποβρύχιο γύρω στις 17 Ιανουαρίου 1942.

ΜΑΡΟΥΣΩ ΛΟΓΟΘΕΤΗ του 1913 κ.ο.χ. 4.669 των Αδελφών Γουλανδρή. Στις 15-5-1943 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο 300 μίλια Νότια - Νοτιοδυτικά του FREETOWN κατά το ταξίδι του από RIO DE JANEIRO για FRETOWN. Ο Πλοίαρχος Νικόλαος Μαραθάς και 25 από το πλήρωμά του απώλεστηκαν.

ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ του 1938 κ.ο.χ. 4711 των

Αδελφών Λιβανού. Την 11-7-1943 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από υποβρύχιο κατά το ταξίδι από BEIRA για το ADEN. Σκοτώθηκαν όκτώ από τα μέλη του πληρώματος.

ΜΕΜΑΣ του 1900 κ.ο.χ. 4.359 του Α. Βεργωτή. Στις 16-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής στην Ελλάδα.

ΜΕΝΤΩΡ του 1902 Νηολογίου 'Ιθάκης κ.ο.χ. 3050 του Γ.Κ. Δρακούλη. Την 7-3-1941 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από CARDIFF για το PEPEL. Σκοτώθηκαν επτά από τα μέλη του πληρώματος. Πλοίαρχος ο Νικόλαος Λουράνδος.

ΜΕΡΟΠΗ του 1911 κ.ο.χ. 4181 του Α. Παππά. Την 15-2-1942 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από το TYNE για το HALIFAX. Απώλεστηκαν είκοσι έξι μέλη από το πλήρωμά του.

ΜΙΧΑΛΙΟΣ του 1908 κ.ο.χ. 3.742 των Αδελφών Ξυλά. Στις 27-6-1943 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο στ' ανοιχτά της LATTAKIA.

ΜΙΜΗΣ του 1888 κ.ο.χ. 276 της εταιρείας MAISONS TRINGO. Το ρυμουλκό - ναυαγοσωστικό ΜΙΜΗΣ τις 28-3-1941 προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε στον Σαρωνικό κόλπο. Απώλεστηκαν 24 άτομα.

ΜΟΣΧΑ Α. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ του 1918 κ.ο.χ. 5199 των Αδελφών Γουλανδρή. Βομβαρδίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος και βυθίστηκε κοντά στην Χαλκίδα μεταξύ 18 και 23ης Απριλίου 1941 κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής στην Ελλάδα.

ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ του 1921 κ.ο.χ. 5820 των Ι.Α. Κοσμέτου και Κουλουκουνη. Στις 11-6-1940 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο σε απόσταση 200 μίλια βορειοδυτικά του OPORTO κατά το ταξίδι του από BILBAO για NEW YORK. Σκοτώθηκαν 24 άτομα.

ΜΑΟΥΝΤ ΚΙΘΑΙΡΩΝ του 1912 κ.ο.χ. 3876 της ναυτιλιακής εταιρείας Κουλουκουνη. Στις 25-1-1942 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο δύο μίλια από το ST. JOHN του NEWFOUNDLAND. Σκοτώθηκαν δώδεκα μέλη από το πλήρωμά του.

ΜΑΟΥΝΤ ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ του 1917 κ.ο.χ. 4.292 της ναυτιλιακής εταιρείας «Ατλαντικός». Την 11-3-1942 αναχώρησε από BALTIMORE για LEIXOES και δεν έδωσε σημεία ζωής. Εικάζεται ότι βυθίστηκε από έχθρική ενέργεια.

ΜΑΟΥΝΤ ΜΥΛΑΚΗ του 1907 κ.ο.χ. 3.556 της ναυτιλιακής εταιρείας «Ατλαντικός». Στις 22-1-1943 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο σε απόσταση 200 περίπου μίλια νοτιοανατολικά του CAPERACE κατά το ταξίδι του από το ST JOHN του Καναδά για το LOCH EWE. Απώλεστηκαν όλοι οι επιβαίνοντες.

ΜΑΟΥΝΤ ΜΥΡΤΩ του 1919 κ.ο.χ. 5.403 των Ι.Δ. Κοσμέτου και Κουλουκουνη. Στις 14-6-1940 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από GALVESTON για LONDON.

ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ του 1920 κ.ο.χ. 6.692 της ναυτιλιακής εταιρείας «Ατλαντικός». Στις 14-5-1942 προσέκρουσε σε νάρκη κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε στα ανοιχτά του PORT SAID.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ του 1917 κ.ο.χ. 6692 της ναυτιλιακής εταιρείας «Ατλαντικός». Στις 14-5-1942 προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε στα ανοιχτά του PORT SAID.

ΜΑΟΥΝΤ ΤΑΥΤΕΤΟΣ του 1921 κ.ο.χ. 3.286 του Ρεθύμνη και Κουλουκουνη. Την 7.9.1942 τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά την διάρκεια ταξιδιού από το

MONTREAL για την 'Αγγλία. Πέντε από το πλήρωμά του σκοτώθηκαν.

ΝΕΛΛΥ του 1913 κ.ο.χ. 4.826 της ναυτιλιακής εταιρείας 'Ωκεανός (του Μαργαρώνη). Την 13-10-1942 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από το THREE RIVERS για 'Αγγλία. Πλοίαρχος Πέτρος Κοντόπουλος. Είκοσι επτά μέλη του πληρώματος και πέντε πυροβολητές σκοτώθηκαν.

NEMEA του 1919 κ.ο.χ. 5101 του Γ.Ν. Σταθαίου. Την 15-1941 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο περίπου 700 μίλια Δυτικά του FASTNET κατά το ταξίδι του από BARRY για Θεσσαλονίκη. 'Απωλέστηκαν δεκαεπτά από το πλήρωμά του.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΙΑΝΓΚΟΣ του 1912 κ.ο.χ. 4499 του Μ.Ν. Πιάνγκου. Την 1-11-1941 βομβαρδίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος και έπιασε φωτιά. Στην συνέχεια οδηγήθηκε προς την ξηρά και κόπηκε στα ανοικτά του HARWISCH. 'Εξι από το πλήρωμά του σκοτώθηκαν.

ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του 1930 κ.ο.χ. 4108 του Ν.Γ. Νικολάου. Στις 23-4-1941 φορ ωμένο με πυρομαχικά βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στο Ναύπλιο.

ΝΙΚΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΥ του κ.ο.χ. 4351 του 'Ι. 'Αγγέλου. Στις 1-2-1941 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο από το LIVERPOOL για NEW YORK. Δεν υπήρξαν επιζώντες.

ΝΙΚΟΛΑΣ ΠΑΤΕΡΑΣ του 1910 κ.ο.χ. 4362 των αδελφών Κ. και Ε. Νικ. Πατέρα. Την 24-6-1941 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο νότια της GREENLAD. 'Απωλέστηκαν όλοι οι επιβαίνοντες. Πλοίαρχος ο Μιχης Λιοσάτος.

ΝΙΚΟΚΗΣ του 1921 κ.ο.χ. 3576 του Ν.Γ. Μωραΐτη. Στις 14-7-1941 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε στα ανοικτά των AZORES. Δεκαεπτά από τα 28 μέλη του πληρώματος σκοτώθηκαν.

ΝΗΡΙΤΟΣ του 1907 Νηολογίου 'Ιθάκης κ.ο.χ. 3854 του Γ.Κ. Δρακούλη. Στις 18-10-1940 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο Δυτικά της IRELAND. 'Επέζησαν από το πλήρωμα 14 άτομα.

ΝΙΤΣΑ του 1915 κ.ο.χ. 4732 της Ναυτιλιακής εταιρείας «Κάσος». Στις 2-1-1943 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από CALCUTTA για ADEN. 'Εντεκα από το πλήρωμά του σκοτώθηκαν.

ΟΛΓΑ Ε. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ του 1922 κ.ο.χ. 4677 του Κ.Ε. 'Εμπερίκου. Την 29-1-1944 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από υποβρύχιο στον κόλπο του ADEN. 'Ο πλοίαρχος του, δεκαεπτά από το πλήρωμα και δύο πυροβολητές σκοτώθηκαν.

Π. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ του 1931 κ.ο.χ. 4979 του Δ.Π. Μαργαρώνη. Την 7-3-1941 μέ πλοίαρχο τον Γεώργιο Χανδρή αναχώρησε από το DOWNS για UNITED STATES. Την επόμενη ημέρα ανέφερε στο ελληνικό φορτηγό «Ωκεανία» την παρουσία ναρκών. 'Από τότε δεν ξαναδωσε σημεία ζωής.

ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ του 1915 κ.ο.χ. 4.661 του Β. και 'Ι. Καϊτοίκη. 'Αναχώρησε από το DOWNS με πλήρωμα 31 ανδρών για το GULF OF MEXICO. Την επομένη ημέρα και ώρα 10.00 ανέφερε παρουσία στον παράκτιο του LANDS END. 'Από τότε δεν έδωσε σημεία ζωής.

ΠΑΝΓΚΡΑΤΙΟΝ του 1920 κ.ο.χ. 2171 των Ν.Δ. Κουφού και Φ.Ι. Σωτηριάδη. Την 22-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στη Μήλο κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής στην 'Ελλάδα.

ΠΑΝΔΙΑΣ του 1912 κ.ο.χ. 4981 της ναυτιλιακής 'Εταιρείας «Ωκεανός». Στις 13-6-1941 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε Δυτικά του FREE-TOWN. 'Απωλέστηκαν 11 μέλη του πληρώματος.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ του 1911 κ.ο.χ. 3845 των Κ.Π.

Λαϊμού και 'Ι.Κ. Ποντικοῦ. Την 8-10-1942 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο στα ανοικτά του CAPE TOWN κατά το ταξίδι του από BEIRUT για BUENOS AIRES. 'Από τα τριάντα όκτώ μέλη του πληρώματος του απωλέστηκαν τα είκοσι εννέα.

ΠΑΡΑΛΟΣ του 1906 κ.ο.χ. 3435 του Κ.Α. Πετρούτση. Την 6-12-1939 προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε σε απόσταση επτά μίλια από το NORTH FORELAND κατά το ταξίδι του από 'Αμβέρσα για Πειραιά εμπορτο με κάρβουνο.

ΠΑΡΘΕΝΩΝ του 1908 κ.ο.χ. 3189 των 'Αδελφών Πειθή. Την 3-11-1942 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από ST. JOHN'S NEW FOUNDLAND για το LIVERPOOL. Σκοτώθηκαν εξή μέλη από το πλήρωμά του.

ΠΗΓΑΣΟΣ του 1920 κ.ο.χ. 5762 του Γ.Ν. Λουλούδη. Την 16-9-1941 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από το LEITH για TRINIDAD. Τα 29 μέλη του πληρώματος του επιβίβαστηκαν σε δύο σωσίβιας βάρκες από τις οποίες ή μία ανατράπηκε και πνίγηκαν 16 άτομα.

ΠΗΛΕΥΣ του 1928 κ.ο.χ. 4.695 της ναυτιλιακής εταιρείας «ΝΗΡΕΥΣ». Στις 13-3-1944 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από το γερμανικό υποβρύχιο U—852 κατά το ταξίδι του από το ALGIERS για το BUENOS AIRES. Το υποβρύχιο στη συνέχεια αναδύθηκε και πυροβόλησε τις σωσίβιας βάρκες. 'Η μία βάρκα με τρεις επιβάτες διασώθηκαν από το Πορτογαλικό πλοίο ALEXANDRE SILVA στις 10 'Απριλίου.

ΠΕΡΣΕΥΣ του 1918 κοχ 5.172 του 'Α. 'Ανδρεάτου. Την 12-2-1941 κτυπήθηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο ανατολικά των νησιών AZORES. 'Ο πλοίαρχος και 13 μέλη του πληρώματος του σκοτώθηκαν.

ΠΙΝΔΟΣ του 1908 κο.χ. 4.360 της ναυτιλιακής εταιρείας «ΠΙΝΔΟΣ». Στις 4-8-1940 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο στα ανοικτά του TORY ISLAND της 'Ιρλανδίας.

ΠΟΛΥΚΤΩΡ του 1914 νηολογίου 'Ιθάκης κοχ 4.077. Στις 6-2-1943 αποχωρίστηκε από τον κονβόη κατά το ταξίδι του από το ST. JOHN'S N.B. για το BELFAST LOUGH και торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο 1.000 περίπου μίλια δυτικά του FASTNET.

ΠΟΠΗ του 1904 κοχ 2.083 του Κ.Γ. Σιγάλα. Την 24-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στα ανοικτά της Μήλου κατά την γερμανική εισβολή στην 'Ελλάδα.

ΠΟΣΕΙΔΩΝ του 1909 κοχ 3.840 των 'Αδελφών Γ. Ν. Πίττα. Την 8-9-1940 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από το SYDNEY N.S. για GLASGOW. Σκοτώθηκαν δεκαεπτά μέλη του πληρώματος.

ΡΙΝΟΣ του 1919 κοχ 4.649 του Μ.Α. 'Εμπερίκου. Στις 1-11-1942 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από το HALIFAX για το HULL. Σκοτώθηκαν όκτώ από τα μέλη του πληρώματος του.

ΣΑΜΟΣ του 1889 κοχ 1.208 του Δ. 'Ιγγλέση. Την 17-10-1941 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο μεταξύ ALEXANDRIA και TOBRUK. Είκοσι τέσσερα μέλη του πληρώματος τρεις πυροβολητές και τέσσερις επιβάτες σκοτώθηκαν.

ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ του 1912 κ.ο.χ. 3.548 του Μ.Α. 'Εμπερίκου. Στις 7-12-1942 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από ADEN για DURBAN. Σκοτώθηκαν τριάντα από το πλήρωμα και δύο επιβάτες.

ΣΙΦΩΝΟΣ του 1917 κ.ο.χ. 2.290 του Τ.Φ. Σταφυλοπάτη. Την 5-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυ-

θίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής στην 'Ελλάδα.

ΣΟΦΙΑ του 1918 κ.ο.χ. 1.722 του 'Ιωάννου Τόγια. Την 25-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στο SAN GIORGIO κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής στην 'Ελλάδα.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ του 1904 κ.ο.χ. 1.134 του Σ. Θεοφανίδη. Στις 22-4-1941 ενώ χρησιμοποιούταν σαν νοσοκομειακό πλοίο βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στον Κορινθιακό Κόλπο κατά την γερμανική εισβολή στην 'Ελλάδα.

ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ του 1936 κ.ο.χ. 3.559 του Σ. Γ. 'Εμπερίκου. Στις 24-9-1941 αναχαιτίστηκε από το γερμανικό επιδρομικό STEIERMARK σε απόσταση περίπου 450 μίλια Βορειανατολικά των νησιών SEY-CHELES και βυθίστηκε με πυροβόλα δπλα. Πέντε μέλη του πληρώματος σκοτώθηκαν και είκοσι πέντε συνελήφθηκαν αιχμάλωτοι πολέμου.

ΣΥΛΙΑΝΗ του 1896 κ.ο.χ. 3.256 των 'Αδ. Πίττα και Γ. Σκλιβάνου. Στις 7-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε κατά την γερμανική εισβολή στην 'Ελλάδα.

ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ του 1902 κ.ο.χ. 1.882 του Λουκά Νομικού. Την 19-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό σκάφος στην Χαλκίδα κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής στην 'Ελλάδα.

ΥΔΡΑΙΟΣ του 1902 κ.ο.χ. 4.476 του 'Αθ. Κουλούρη. Την 6-7-1943 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο στα ανοικτά του I-NHAMBANE κατά το ταξίδι του από το ADEN στο LORENCO MARQUES.

ΦΩΚΙΩΝ του 1910 κ.ο.χ. 1.158 της 'Ηπειρωτικής 'Ατμοπλοίας. Την 18-4-1941 βομβαρδίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος και βυθίστηκε στα Νέα Ψαρά της Εύβοιας κατά την γερμανική εισβολή στην 'Ελλάδα.

ΦΡΑΝΚΟΥΛΑ Β. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ του 1918 κ.ο.χ. 6.701 των 'Αδελφών Γουλανδρή. Στις 2-7-1940 торπιλλίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο και βυθίστηκε κατά το ταξίδι του από το CORK για ST. THOMAS, W.I. 'Υπήρξαν 26 επιβάτες.

ΦΛΩΡΑ του 1904 κ.ο.χ. 2.980 του Ε.Π. Νουικου. 'Απέπλευσε την 20-1-1940 από το SOUTHERLAND για ROZARIO. Στις 22-1-1940 ανέφερε παρουσία στο DOWNS. Το πλοίο δεν έδωσε πάλι σημείο ζωής. Τα 25 μέλη του πληρώματος του απωλέστηκαν. 11 πτώματα και μία σωσίβια βάρκα ξεβράστηκαν στην ακτή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΕΤΟΣ του 1919 κ.ο.χ. 5.209 της εταιρείας Μαρκέτου. Την 8-6-1942 торπιλλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο στ' ανοικτά της Μομπάσας κατά το ταξίδι του από το DURBAN στο ADEN.

ΧΕΙΜΑΡΑ του 1905 κ.ο.χ. 1.427 (επιβατηγό) της 'Ελληνικής Κυβέρνησης. Την 19-1-1947 προσέκρουσε σε νάρκη στον Κόλπο του Μαραθώνα (νήσος Γαΐδαρος) και βυθίστηκε. 'Από τους επιβαίνοντες διασώθηκαν 226 άτομα ενώ απωλέστηκαν 378.

ΧΙΟΣ του 1892 κο.χ. 1.121 των 'Ελληνικών 'Ακτοπλοϊκών Γραμμών. Την 18-4-1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό αεροσκάφος στην 'Ερέτρια, κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής στην 'Ελλάδα.

ΩΡΩΠΟΣ του 1913 κ.ο.χ. 4.474 του Μ.Α. 'Εμπερίκου. Την 9-12-1942 αναχώρησε με κονβόη από το LONCH EWE για το HALIFAX. Κατά την νύκτα της 18-12-1942 διαχωρίστηκε από το κονβόη και πιθανώς βυθίστηκε σε στίγμα 58 Β και 34 Δ από ένα από τα γερμανικά υποβρύχια που ήταν γνωστό ότι βρισκόντουσαν στην περιοχή.

‘Ο όβελίσκος της Κλεοπάτρας

‘Η περιπετειώδης διά θαλάσσης μεταφορά του
από την ‘Αλεξάνδρεια ως τόν Τάμεση

Οί Λονδρέζοι που βλέπουν σήμερα τόν όβελίσκο της ‘Αλεξάνδρας στην αποβαθρά της Βικτωρίας στον Τάμεση, δεν σκεπτονται ασφαλώς πώς και ποίοι κατάφεραν νά τόν μεταφέρουν από την παραλία της ‘Αλεξάνδρειας μέχρι τόν Λονδίνον, μέ τά θαλάσσια μέσα μεταφοράς του 1877.

‘Ο όβελίσκος αυτός, πού άλλοτε κοσμούσε τήν είσοδο του ‘Καίσαρειου’ ναού πού ανήγειρε ή περίφημη Αιγυπτία βασίλισσα Κλεοπάτρα πρός τιμή του Καίσαρα, βρέθηκε αργότερα καταπεσμένος και μισοθαμένος στην άμμουδιά της ‘Αλεξάνδρειας και τό 1801 ύστερα απ’ τήν ‘Αγγλική νίκη της Κανώπου δωρήθηκε από τόν Μωχάμεντ — ‘Αλή στον βασιλιά της ‘Αγγλίας Γεώργιο τόν Δ’ “Ενας διάσημος δερματολόγος γιατρός της εποχής του, ό James Wilson ανέλαβε νά χρηματοδοτήσει τήν μεταφορά επιχορηγώντας τήν επιχείρηση μέ 10.000 λίρες και κερδίζοντας τόν τίτλο του Σέρ. “Ενας άλλος διάσημος μηχανικός ό John Dixon, ό οποίος είχε ήδη στό ενεργητικό του τήν κατασκευή του πρώτου σιδηροδρόμου στην Κίνα, τήν ανακάλυψε νερού στό βράχο του Γιβραλτάρ και τήν κατασκευή πολλών γεφυρών της Μ. Βρεταννίας, ανέλαβε τή σχεδίαση και εκτέλεση της μεταφοράς. ‘Η μεταξύ Wilson και Dixon συμφωνία πήρε τή μορφή του γνωστού συμβολαίου Αλούδ “no cure no pay”, δεδομένου ότι ή μεταφορά αποτέλεσε μία μικρή επιχείρηση ρυμούλκησης και επιθαλασσίωσής αρωγής. Τέλος τήν επιλογή της αποβάθρας της Βικτωρίας γιά τήν τοποθέτηση του όβελίσκου έκαμε ό ίδιος ό Πρωθυπουργός Ντισραέλι, ό οποίος δύο χρόνια νωρίτερα είχε αποκτήσει γιά τή χώρα του τόν έλεγχο του νεόκοπου καναλιού του Σουέζ (άνοιχτηκε τό 1869) αγοράζοντας τίς μετοχές του κεδίβη της Αιγύπτου.

‘Αναλαμβάνοντας τήν επιχείρηση ό Dixon, δέν απέταθη στους μηχανικούς του στρατού και του ναυτικού γιατί μετά τή νίκη της ‘Αλεξάνδρειας τό 1801 είχαν αποτύχει νά μεταφέρουν τόν όβελίσκο. ‘Εστράφη λοιπόν πρός μία άλλη λησμονημένη Βικτωριανή προσωπικότητα, τόν αρχιναυπηγό George Mackrow, υπεύθυνον της Thames Iron Works και κατασκευαστή πολλών περίφημων πολεμικών πλοίων της εποχής του. Κατά τά χέδια του Dixon ό Mackrow ναυπήγησε ένα σιδερένιο κυλινδρικό σκάφος στην ‘Αγγλία και τό μετέφερε σέ κομμάτια στην ‘Αλεξάνδρεια. ‘Εκεί αφού έσκαψε γύρω από τόν όβελίσκο, τόν απέκλυψε, τόν τύλιξε σέ ξύλινη επένδυση και τόν πακετάρισε στό κυλινδρικό σκάφος, πού κύλησε όμαλά στην άμμουδερή παραλία μέχρι τή θάλασσα.

Τό κυλινδρικό αυτό σκάφος στό όποιο, όπως ήταν φυσικό δόθηκε τό όνομα ‘Κλεοπάτρα’, είχε μήκος 92 πόδια, διάμετρο 15 πόδια και έμφορτο βύθισμα 9,6 πόδια. Τό βάρος του σκάφους και του εξοπλισμού του έφθανε τούς 80 τόννους, όλο δέ μαζί μέ τόν όβελίσκο, τήν ξύλινη επένδυση κλπ. ζύγιζε 206 τόννους. Στην άνω πλευρά του υπήρχε

ένα χαμηλό υπερκατασκεύσμα πού περιελάμβανε μία καμπίνα γιά τόν πλοίαρχο Henry Carter και άλλη μία γιά τό όκταμελές πλήρωμά του, ενώ από πάνω του ήταν ή άνοικτή και κλειστή γέφυρα και ό μοναδικός του ιστός. Τό όλο κόστος της κατασκευής του δέν ξεπέρασε τίς 1.000 λίρες.

Στίς 21 Σεπτεμβρίου του 1977 τό ‘Κλεοπάτρα’ ρυμούλκησης από τό άτμοκίνητο πλοίο “Όλγα” (πλοίαρχος Booth) έξω από τόν λιμένα της ‘Αλεξάνδρειας και ή παράξενη αυτή νηιοπομπή άρχισε τό περιπετειώδες ταξίδι της. Χωρίς άπρόοπτο έφθασε στίς 14 ‘Οκτωβρίου στό Βισκαϊκό. Τό απόγευμα της ημέρας εκείνης ό άνεμος έγινε δυτικός σχεδόν θυελλώδης. Τό ‘Κλεοπάτρα’ πού ως τήν ώρα εκείνη ταξίδευε άνετα καθώς τά κύματα γλιστρούσαν εύκολα γύρω από τήν κυλινδρική του επιφάνεια, άρχισε νά ύποφέρει.

Τό σκάφος μοιζάρισε έλάχιστα, αλλά σκαμπανέβασε άσχημα και ό πλοίαρχος σκέφθηκε νά έρθει πιό κοντά γιά τή νύχτα και έκαμε σήμα στό “Όλγα”, αλλά μέσα στή μεγάλη θαλασσοταραχή τό “Όλγα” είχε δυσκολίες νά άναστρέψει. Τό ‘Κλεοπάτρα’ δέν ακολουθούσε εύκολα και προφανώς πήρε βόλτα στό ρυμούλκιο και όταν ένα τεράστιο κύμα τό χτύπησε στό πλάι, ό πλοίαρχος ένωισε ότι κάτι κουνήθηκε από κάτω του. Κατάλαβε άμέσως ότι τό φορτίο μετατοπίστηκε και έκανε σήμα στό “Όλγα” νά άμολύσει τά ρυμούλκια. ‘Η κλίση έγινε μεγάλη και καθώς μέσα στή θυελλώδη νύχτα ήταν άδύνατο νά επικοινωνεί μέ τό “Όλγα” μέ φωτεινά σήματα, φοβόταν ότι τό άτσάλινο ρυμούλκιο, 400 γιάρδες καλώδιο 3.1/2 ίντσών, θά βούλιαζε και θά έξερνε μαζί τά δύο πλοία μέ προφανή κίνδυνο και γιά τά δύο. ‘Η άμεση σκέψη του γιά τό πλήρωμα του “Όλγα” ήταν χαρακτηριστική τών άλτρουιστικών παραδόσεων της τοτινής ναυτοσύνης. ‘Αλλά έξ ίσου άλτρουιστικό και τό πλήρωμα του “Όλγα”, κατέβασε άμέσως μία βάρκα μέ έξι άντρες γιά νά παραλάβει τό πλήρωμα του “Όλγα”. “Κλεοπάτρα”. Πράξη προφανώς υπερτολμηρή μέσα σέ τέτοια θάλασσα. ‘Η βάρκα προσπάθησε νά δέσει σκονίι στό “Κλεοπάτρα” αλλά τά κύματα τήν πέταξαν μακριά και χάθηκε μέσα στή μανιασμένη νύχτα, στοιχίζοντας τή ζωή σέ έξι ανθρώπους.

Τήν αύγή τό “Όλγα” κατάφερε νά ρίξει ένα έλαφρό σκονίι στίς μάσκες του Κλεοπάτρα και νά δέσει ένα χοντρό παλαμάρι ανάμεσα τους μέ τό όποιο μία βάρκα κατάφερε νά φθάσει ως τό “Κλεοπάτρα” και νά παραλάβει τό πλήρωμά του. Είναι άξιοθαύμαστο ότι παρόλο πού ό ναύκληρος ήταν άρρωστος και ένας ναύτης ήταν τραυματισμένος στό πόδι μπόρεσε ένας ένας νά ηγηθεί στή βάρκα μόλις τό επέτρεπαν τά κύματα κι’ έτσι όλους μαζί μέ τή βάρκα τούς τράβηξαν έπειτα στό “Όλγα”.

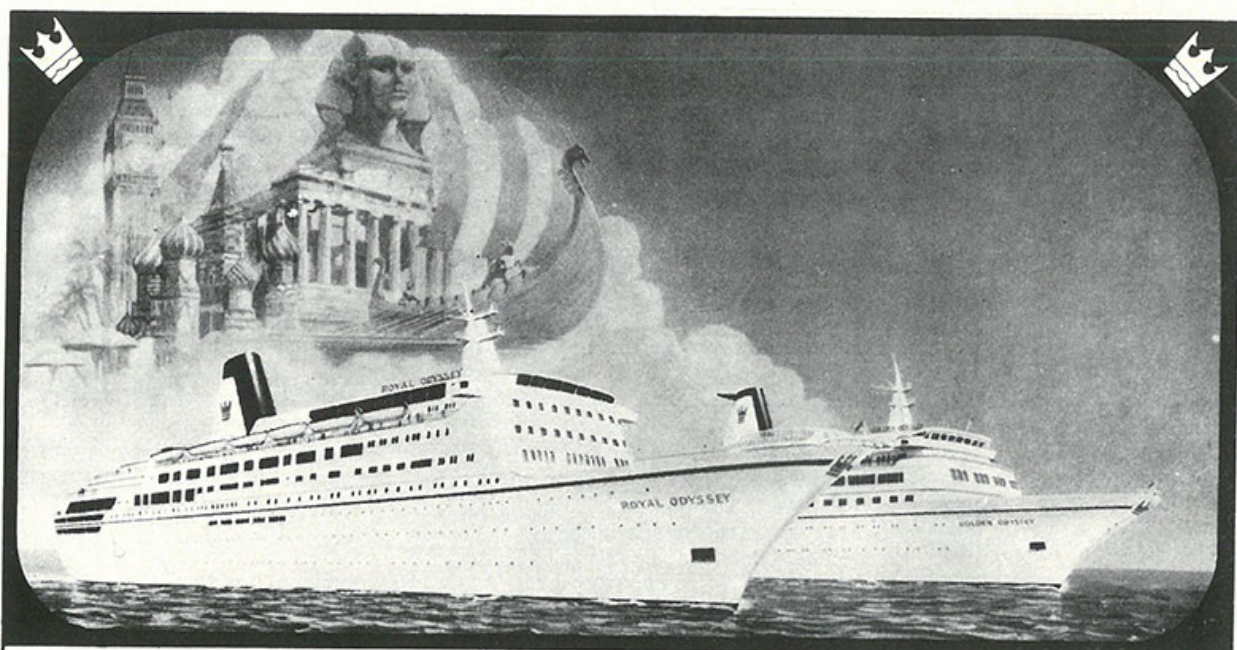
“Υστερα έκοψαν τό ρυμούλκιο και παράτησαν πιά έρμαιο τό “Κλεοπάτρα” μέ τήν έλπίδα ότι μένοντας έλεύθερο θά άντεχε καλύτε-

ρα και δέν θά έσπαζε. Πράγματι έτσι και έγινε. Μετά μία βδομάδα τό άτμόπλοιο Fitzmaurice πού τράβαγε γιά τή Βαλέντσια, τό περιμάζεψε και τό ρυμούλκησε στό Ferrol της ‘Ισπανίας. Τό Fitzmaurice διεκδίκησε γιά τή διάσωση ποσό 2.000 λιρών πού βάρυναν τόν Dixon.

“Όπως ήταν φυσικό τό “Κλεοπάτρα” και ή περιπέτειά του έγινε ξακουστό σέ όλο τόν κόσμο και τό πλοίο πού άποφασίστηκε νά πάει στό Ferrol και νά τό φέρει στον Τάμεση ήταν τό παλαιόμαχο ποντοπόρο ρυμούλκο “Anglia” της μεγαλύτερης και παλαιότερης ναυαγοσωστικής άγγλικής εταιρίας Watkins πού τό είχε ναυπηγήσει ό ίδιος γνωστός μας αρχιναυπηγός Mackrow. ‘Επ’ αυτού εκτός από τό 18μελές πλήρωμά του, έπέβησαν οί γιοί και ό άνεψιός του πλοιοκτήτη Watkins. Αύτός μάλιστα ό άνεψιός μας άφησε μία λεπτομερή περιγραφή της διαδρομής ως τόν Τάμεση, ή όποία έγινε χωρίς κανένα άπρόοπτο άν έξαιρέσουμε τίς δυστροπίες πού τό “Κλεοπάτρα” παρουσίαζε κατά τή ρυμούλκηση.

“Έτσι τό “Anglia” και τό “Κλεοπάτρα” έφθασαν στό Gravesend στίς 21 ‘Ιανουαρίου 1978, τέσσερις άκριβώς μήνες ύστερα από τό ξεκίνημά του, γιά νά απολαύσουν τή δόξα τών τηλεγραφικών συγχαρητηρίων της Βασίλισσας Βικτωρίας και του κεδίβη της Αιγύπτου. Τά δύο πλοία άνέπλευσαν τόν Τάμεση κάτω απ’ τίς ζητωκραυγές του πλήθους πού πλημμύρισε τίς αποβάθρες και τίς προβλήτες. “Υστερα από μία στάση στό ντόκο της East India Import τό “Κλεοπάτρα” έφθασε στό Westminster γιά νά έντυπωσιάσει τούς ύψηλούς κύκλους. Καί τέλος ήρθε ή σειρά της δύσκολης δουλειάς πού χρειάστηκε ή εκφόρτωση και τό στήσιμο του όβελίσκου. Τήν άνάμνηση του μεγάλου αυτού “μηχανικού έπιτεύγματος” διατηρεί μία ειδική λεπτομερής έπιγραφή στή βάση του όβελίσκου.

Θά ήταν άδικο νά κλείσουμε αύτήν τήν ιστορία χωρίς νά μνημονεύσουμε ένα άκόμη πρόσωπο τό όποιο από νομική άποψη συνδέεται περισσότερο από κάθε άλλον μέ τόν όβελίσκο της Κλεοπάτρας. Πρόκειται γιά τόν έλληνα αρχαιολόγο και παλαιοπώλη ‘Ιωάννη Δημητρίου στον όποιο ανήκε κατά κυριότητα ό όβελίσκος όταν ή άποστολή Wilson έφθασε γιά νά τόν άποκομίσει. Γιατί τήν εποχή εκείνη, 76 όλόκληρα χρόνια μετά τή δωρεά του Μωχαμέτ ‘Αλή στό Γεώργιο Δ’ της ‘Αγγλίας, ή γή όπου κατέκειτο παραχωμένος ό όβελίσκος, είχε στό μεταξύ πουληθεί νόμιμα και κανονικά στό Δημητρίου, ό όποιος ένδιαφερόταν νά μελετήσει τόν όβελίσκο του και τίς έπιγραφές του. Καί ό όποιος, κατά τήν ‘Αγγλική έκδοση, “ένδιαφερόταν μόνο από έπιστημονική άποψη και γι’ αυτό πρόθυμα έδωσε τό δικαίωμα της άνασκαφής και άποκομιδής του όβελίσκου από τή γή του”.



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

**Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1983 ἦταν
16.292.610.997 δολάρια.**

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἢ εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.

Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 886/1984

Δικαστής: Βασ. Ανδρόνικος
Δικηγόροι: Γ. Αλμπύρας, Αθ. Τσοτρου-
δη - Μελέτη, Μιχ. Τσαγκατάκης.

**Συμπλοιοκτησία — Άδεια εκπονήσεως
κοινού πλοίου μετά από αίτηση συμπλοιο-
κτητών που συγκεντρώνουν τό μισό των
μερίδων.**

Όταν συμπλοιοκτήτες που συγκεντρώνουν τό μισό των μερίδων ζητήσουν την εκποήση του κοινού πλοίου, τό δικαστήριο δέν εξετάζει αν συντρέχει σπουδαίος λόγος γιά νά χορηγήσει τή σχετική άδεια.

Άπό τίς διατάξεις του άρθρ. 32 ΚΙΝΔ, σύμφωνα μέ τίς όποιες α) συμπλοιοκτήτες, που συγκεντρώνουν τό 1/2 των μερίδων, μπορούν νά εκποήσουν τό πλοίο σέ δημόσιο πλειστηριασμό, μετά άπό άδεια του Δικαστηρίου, τό όποιο μπορεί έπίσης νά επιτρέψει την παραπάνω εκποήση β) όταν τό ζητήσουν συμπλοιοκτήτες, που συγκεντρώνουν τό 1/4 μερίδων και συντρέχει σπουδαίος λόγος και γ) όταν τό ζητήσει όποιοςδήποτε εκ των συμπλοιοκτητών, γιά τό λόγο ότι τό πλοίο κατέστη άνικανο πρός πλούν, σαφώς προκύπτουν οι προϋποθέσεις που απαιτεί ό νόμος γιά την εκποήση του πλοίου σέ κάθε εξεταζόμενη άπ' τίς παραπάνω περιπτώσεις. Έτσι στην πρώτη περίπτωση (άρθρ. 32 § 1 ΚΙΝΔ) σάν μόνη προϋπόθεση γιά την εκποήση του πλοίου απαιτείται οι συμπλοιοκτήτες που

θά ζητήσουν την εκποήση νά συγκεντρώνουν τό 1/2 των μερίδων, γεγονός μόνο που θά εξετάσει τό Δικαστήριο γιά νά επιτρέψει την εκποήση σέ δημόσιο πλειστηριασμό, σέ αντίθεση μέ τή δεύτερη περίπτωση (άρθρ. 32 § 2 ΚΙΝΔ), όπου απαιτείται νά έρευνηθεί και ή ύπαρξη σπουδαίου λόγου και την τρίτη περίπτωση (άρθρ. 32 § 3 ΚΙΝΔ), όπου θά έρευνηθεί ή άνικανότητα του πλοίου πρός πλούν. Αντίθετο συμπέρασμα δέν μπορεί νά συναχθεί άπ' τή διάταξη του άρθρ. 31 ΚΙΝΔ, σύμφωνα μέ την όποία οι συμπλοιοκτήτες που συγκεντρώνουν τά 4/5 των μερίδων μπορούν νά εκποήσουν όλόκληρο τό πλοίο, γιάτί στην περίπτωση αυτή, έν δψει του μεγέθους των μερίδων των συμπλοιοκτητών παρέχεται άπό τό νόμο τό δικαίωμα της έλεύθερης εκποήσης στην αγορά του πλοίου, σέ αντίθεση μέ την περίπτωση του άρθρ. 32 § 1 ΚΙΝΔ που ή εκποήση γίνεται μέ τίς έγγυήσεις του δημόσιου πλειστηριασμού, που θά καθορισθεί άπό τό Δικαστήριο. Πρέπει όμως παράλληλα νά σημειωθεί ότι ή διάταξη του άρθρ. 32 § 1 ΚΙΝΔ εφαρμόζεται χωρίς άμφιβολία και γιά τίς περιπτώσεις συμπλοιοκτητών που συγκεντρώνουν μερίδες μικρότερες μέν των 4/5, μεγαλύτερες όμως άπό τό 1/2 αυτών. Έπομένως θά ήταν άτοπο νά ύποστηριχθεί ότι ό νόμος πρόέβλεψε τίς ίδιες άκριβώς προϋποθέσεις εκποήσης γιά τή μειοψηφία (1/4 μερίδων) και την πλειοψηφία (3/5 των μερίδων ή πλέον), άφου είναι σαφής ό σκοπός του νομοθέτη, άπ' τίς παραπάνω διατάξεις, νά διαβαθμίσει τίς προϋποθέσεις εκποήσης του πλοίου, σύμφωνα μέ τό μέγεθος των μερίδων. Σέ τελευταία δέ άνάλυση, μέ την

ύποστήριξη της αντίθετης έκδοχής, δέν θά μπορούσε πλέον νά δικαιολογηθεί ή ύπαρξη και της διάταξης της παρ. 1 του άρθρ. 32, άφου πλήρως θά καλυπτόταν αυτή άπό την παρ. 2 του ίδιου άρθρου. (βλ. σχετ. Εφ. Αθ. 273/76 ΕΝΔ 4, 417). Στην προκείμενη περίπτωση μέ την κρινόμενη αίτηση επιδώκεται: 1) νά χορηγηθεί στην ενάγουσα ή άδεια νά εκποήσει σέ δημόσιο πλειστηριασμό τό αναφερόμενο σ' αυτή πλοίο, νηολογίου Πειραιά, του όποίου έχει την κυριότητα και έκμετάλλευση κατά τό 1/2 εξ άδιαιρέτου και 2) νά όρισθεί ύπάλληλος και τόπος τέλεσης του πλειστηριασμού. Τό Δικαστήριο είναι αρμόδιο νά δικάσει μέ τή διαδικασία της έκούσιας δικαιοδοσίας την αίτηση που είναι νόμιμη, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις των άρθρ. 32 § 1 έπ. 35 ΚΙΝΔ, 739 έπ. 798 Κ.Πολ.Δ. και πρέπει νά εξετασθεί ή ουσία της ύπόθεσης, άφου τηρήθηκε και ή προδικασία του άρθρ. 748 Κ.Πολ.Δ.

Άπό τίς καταθέσεις των ένορκων στο άκροατήριο εξετασθέντων μαρτύρων, όλων των νόμιμα προσκομιζόμενων έγγραφων και της ύπόλοιπης γενικά διαδικασίας άπεδείχθη ότι ή αίτοσα είναι κατά τό 1/2 εξ άδιαιρέτου συμπλοιοκτήτρια του πλοίου ύπό έλληνική σημαία «Ζ», νηολογίου Πειραιά, ένώ κατά τό ύπόλοιπο 1/2 εξ άδιαιρέτου ποσοστό άνήκει στην καθ' ής αίτηση (βλ. σχετ. τό ύπ' αριθ. 31679/13.9.84 πιστοποιητικό του αρμόδιου νηολόγου Πειραιά). Ένόψει των παραπάνω ή αίτηση πρέπει νά γίνει δεκτή στην ουσία, νά όρισθεί σάν τόπος πλειστηριασμού ό Δήμος του Πειραιά, ύπάλληλος δέ γιά τόν πλειστηριασμό ή συμβ/φος Πειραιά «Α.Π.-Τ.» και νά καταδικασθεί στη δικαστική δαπάνη της αιτούσας ή καθ' ής, που λόγω άρνησης της νά συμπράξει στην εκποήση του πλοίου έγινε ύπαίτια διεξαγωγής της παρούσης δίκης (άρθρ. 746 Κ.Πολ.Δ.).

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

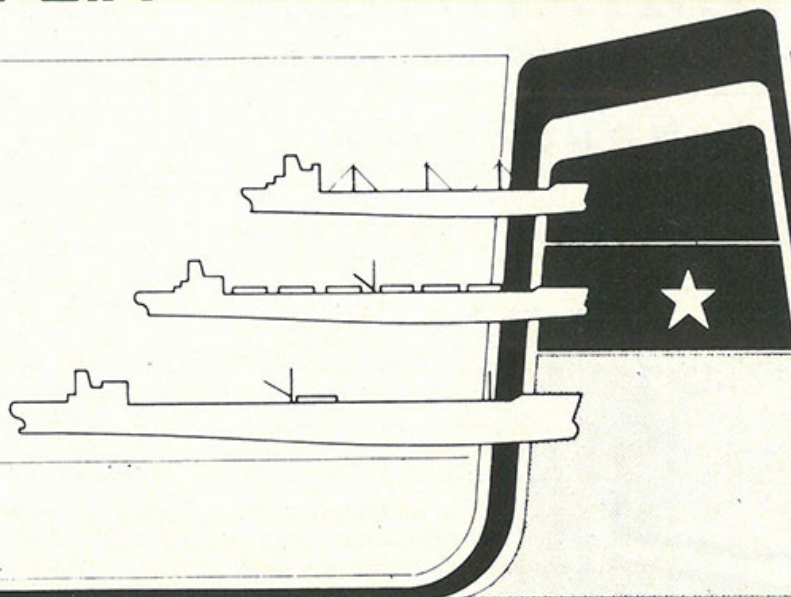
CABLES: "TAKISHIP"
TELEX: 24262 - 24099 TAKIS AR
AV. CORRIENTES 538
BUENOS AIRES

TEL: 394.5612
394.3992
394.3691
394.3548
394.2129

PRIV.: T. Contogeorgis 443059
Direct: (541) 112550
E. Andresen 867115

Capt. G. LOGOTHETIS
Direct: 443869
Home: 3116632

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 • UTRD GR



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.

EDDIE BRAGGIOTTI

Director

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361/268532 — Telex: 2700046/271460/213836 — Cables: MEDOV

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE — ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS



ΒΕΛΓΙΟ

Τό λιμάνι της 'Αμβέρσας

«Αν και βρίσκεται σε μία παράξενη θέση για ένα λιμάνι αυτού του μεγέθους, αρκετά στο εσωτερικό και επικοινωνώντας με την θάλασσα με ένα σύστημα δεξαμενών, το λιμάνι της 'Αμβέρσας κατορθώνει να κρατήσει την ηγετική θέση του ανάμεσα στους ανταγωνιστές του. Ήδη και έφετος αναμένεται νέο ρεκόρ σε διακίνηση φορτίων με πάνω από 115 εκατομ. τόννους, ενώ στο λιμάνι καταπλέουν κάθε χρόνο σχεδόν εκατό πλοία των 100.000 τόν. d.w. 'Η αύξηση που παρατηρήθηκε στον κατάπλου μεγάλων πλοίων οδήγησε την Βελγική κυβέρνηση σε συνομιλίες με την 'Ολλανδική για την εκβάθυνση του ποταμού Σέλντ ώστε το βύθισμα να φτάσει τα 48-50 πόδια. "Ένας άλλος κερδοφόρος τομέας είναι η διακίνηση εμπορευμάτων και για να την διευκολύνουν εν όψει και της αναμενόμενης αύξησής της σε 103 εκατομ. τόν. ετησίως μέχρι το 1990, οι άρχες ετοιμάζουν την κατασκευή της μεγαλύτερης δεξαμενής του κόσμου. 'Η δεξαμενή Μπέρντρεχτ θα κοστίσει περίπου 80 εκατ. στερλίνες και θα επιτρέπει σε πλοία μέχρι 250.000 τόν. d.w. να εισέρχονται στο λιμάνι. Με την παράδοσή της σε λειτουργία το 1987 θα ανακουφιστεί η δεξαμενή Ζάντβλιετ που μπορεί να δεχθεί πλοία βυθίσματος μέχρι 40 ποδών.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Σοβαρή έπιτυχία

Τό δυτικογερμανικό ναυπηγείο Howaldtswerke πέτυχε συμβόλαιο αξίας 400 εκατομ. μάρκων για την επισκευή και τον εκσυγχρονισμό του υπερωκεανίου «United States». Πρόκειται για τη μεγαλύτερη μετασκευαστική εργασία μετά τη μετασκευή του «France» σε «Norway» που έγινε πρό 5ετίας. Τό συμβόλαιο που κλείστηκε τώρα προβλέπεται να απασχολήσει ολόκληρο τό ναυπηγείο για περίοδο 18 μηνών. Έτσι η μετασκευή του «United States» που είναι 38.216 τόν. γκρός και ανήκει στην United States Cruises του Σηάτλ θα εξασφαλίσει την επιβίωση του γερμανικού ναυπηγείου για δυο τουλάχιστον χρόνια.

Η έκθεση του 'Αμβούργου

Με πολλή έπιτυχία πραγματοποιήθηκε η διεθνής έκθεση του 'Αμβούργου: «Πλοία, μηχανές και ναυτική τεχνολογία», στην οποία πήραν μέρος 535 εκθέτες από 25 χώρες, καθώς και 10 εθνικές αντιπροσωπείες.

Τό κύριο ενδιαφέρον συγκεντρώθηκε στα εκθέματα προστασίας του περιβάλλοντος, αυτοματισμού και εξοικονομήσεως ενέργειας.

Έκπαιση μπάλκερς

Η δυτικογερμανική εταιρία «Frigga» του 'Αμβούργου, που είχε ιδρυθεί τό 1920 με βαοικούς μετόχους τα χαλυβουργικά συγκροτήματα «Thyssen», «Krupp» και «Mannesmann» πρόκειται να εκπαιθήσει σταδιακά τα υπόλοιπα τέσσερα μπάλκερς της και να αποσυνθεί από τό ναυτιλιακό προσκήνιο.

Τό πρόσ πώληση μπάλκ κάρριερς είναι τα «Aegir» και «Brage» 82.325 τόν. d.w., τό «Widar» 147.522 τόν. d.w. και τό «Hermod» 148.200 τόν. d.w.

Η κρίση της χαλυβουργίας στη Δυτ. Γερμανία φέρεται ως η βασικότερη αίτια που οδηγεί στην λύση της έκπαιθσεως των πλοίων τα όποια κυρίως απασχολούνταν με μακροχρόνια συμβόλαια μεταφοράς προϊόντων των παραπάνω χαλυβουργιών.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Μείωση της συνθέσεως

Δυσκολίες δημιουργεί στις αμερικανικές εταιρίες ό σκληρός ανταγωνισμός των ξένων πλοιοκτητών που με χαμηλότερους ναύλους άπωθούν τούς αμερικανούς από

τίς γραμμές του Ειρηνικού. Σε μία προσπάθεια να κάνουν πιο οικονομικά και ανταγωνιστικά τα πλοία, η Ναυτιλιακή Διοίκηση που επιχορηγεί τίς αμερικανικές εταιρίες πρότεινε την μείωση του πληρώματος και την τοποθέτηση συστημάτων εξοικονόμησης καυσίμων. Η Ναυτιλιακή Διοίκηση υπολογίζει ότι τα έξοδα για πληρωμές των πληρωμάτων άνέρχον αι στο 60% των συνολικών έξοδων του πλοίου ενώ οι μισθοί των αμερικανικών πληρωμάτων είναι σχεδόν διπλάσιοι των αντίστοιχων των ξένων εταιριών. Πρόσφατα η «Αμερικαν Πρέσιντεντ Λάινς» πέτυχε συμφωνία με τα ναυτικά σωματεία για την μείωση της επάνδρωσης των πλοίων από 31 σε 21 άτομα. Η νέα συμφωνία θα εφαρμοσθεί στην επάνδρωση δύο νέων κοντεϊνερπλοίων που θα δρομολογηθούν στην γραμμή ΗΠΑ — Άπω Ανατολής. Περίπου ένα εκατομμύριο δολάρια θα εξοικονομηθεί με την συμφωνία σε μισθούς και έπιδοτήσεις, ενώ προβλέπεται και η τεχνολογική έπιμόρφωση των πληρωμάτων για να αύξηθεί η παραγωγικότητα τους.

Συνεχίζεται η μείωση

Ο αριθμός των πλοίων και τό μέγεθος του τοννάζ του αμερικανικού έμπορικού στόλου δέν σταμάτησαν να ελαττώνονται. Κατά την τελευταία άναφορά της Ναυτιλιακής Διοικήσεως των ΗΠΑ ό έθιωτικός αμερικανικός στόλος στις άρχές του περασμένου 'Ιουλίου, έφθασε τίς 656 μονάδες μεταφορικής ικανότητας περίπου 24,3 εκατομ. τόννων. Από τα πλοία αυτά τα 517 είναι ώκεανοπόρα και τα 139 προορίζονται για τίς μεταφορές των Μεγάλων Λιμνών.

Σε σύγκριση με την αντίστοιχη ήμερομηνία του 1983 ό στόλος μειώθηκε κατά 54 μονάδες μεταφορικής ικανότητας περίπου 778.000 τόννων.

Από άποψη παραγγελιών παρατηρείται ότι στο τέλος του πρώτου εξαμήνου του 1984 τα 'Αμερικανικά ναυπηγεία είχαν υπό κατασκευή ή υπό παραγγελία ένα σύνολο 11 μόνο πλοίων. Από τό σύνολο αυτό τα έπτά είναι δεξαμενόπλοια, ενώ τα υπόλοιπα είναι πλοία βοηθητικής ναυτιλίας, δηλαδή ένα

YEMEN

HODEIDAH - MOCHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact



MIDEAST

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

P.O. BOX 3700, HODEIDAH, YEMEN ARAB REPUBLIC

TELEX: 5505 MIDESE YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272901 / 272902 / 272907

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

ποντοπόρο ρυμουλκό, δύο πυροσβεστικά σκάφη και μία βυθοκόρος.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Κινεζικά πληρώματα;

Μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις της χώρας ή Μισοούι έχει άμεσες επαφές με την κρατική ναυτιλιακή εταιρία της Κίνας για την απασχόληση ναυτικών της σε πλοία ιαπωνικής ιδιοκτησίας που κινούνται κάτω από σημαίες ελεύθερων νηολογίων.

Στή σχετική ειδησεογραφία του Κινεζικού πρακτορείου ειδήσεων αναφέρεται ότι αυτή την περίοδο περίπου 2.000 κινέζοι έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία την ναυτική τους εκπαίδευση και έχουν λάβει διπλώματα βάσει των απαιτήσεων που έχει θεσπίσει ο IMO, χωρίς να υπάρχει δυνατότητα απασχολήσεώς τους σε κινεζικά σκάφη.

Όπως γράψαμε και παλαιότερα η Ιαπωνική ναυτική ομοσπονδία αντιτίθεται έντονα στις προσπάθειες απασχολήσεως άλλοδαπών ναυτικών σε ιαπωνικά πλοία και προσπαθεί να εμποδίσει με κάθε μέσο την χορήγηση από την ΔΟΜ του «blue certificate», τό οποίο θα επιτρέπει την πρόσληψή τους.

Παρά ταύτα όμως, τό γεγονός ότι οι μισθοί των Κινέζων είναι σαφώς χαμηλότεροι των ειδικευμένων Φιλιππινέζων φαίνεται ότι δικαιολογεί τό εύλογο ενδιαφέρον των Ιαπώνων πλοιοκτητών και δέν αποκλείει τή πιθανότητα νά δούμε στό μέλλον ιαπωνικής ιδιοκτησίας σκάφη, νηολογημένα στόν Παναμά και επανδρωμένα από άμιγες πλήρωμα Κινέζων.

ΙΤΑΛΙΑ

Έμειώθη ό στόλος

Τό τοννάζ του Ιταλικού έμπορικού στόλου βρίσκεται περίπου στό 9.620.000 τόννους, δηλαδή μειώθηκε κατά 720.000 τόν. κατά τό τελευταίο δωδεκάμηνο.

Η πώληση πλοίων σε ξένους έφοπλιστές καθώς και πρός διάλυση ανήλθε σε ένα και πλέον έκατομ. τόννους από τούς όποιους οι 700.000 πήγαν πρός διάλυση. Κατά τό ίδιο διάστημα προστέθηκαν στόν στόλο μόνο 18 καινούργια πλοία συνολικού τοννάζ 52.381 τόν. καθώς και 38 μεταχειρισμένα πού αγοράσθηκαν από τό έξωτερικό συνολικού τοννάζ 230.147 τόν.

Στό σύνολό του ό Ιταλικός στόλος μειώθηκ μέσα σε ένα χρόνο κατά 7%, ενώ σε σύγκριση μέ τό 1978 ή μείωση φθάνει τό 20% πού αντιστοιχεί σε τοννάζ 2.2 έκατομ. τόν.

Ός πρός τή ναυπηγική δραστηριότητα της χώρας παρατηρείται ότι τήν 31 Μαρτίου του τρέχοντος έτους τό σύνολο των υπό ναυπήγηση πλοίων στό ναυπηγείο της χώρας δέν ξεπερνούσε τούς 288.000 τόννους. Πράγμα πού σημαίνει ότι ή Ιταλία στόν παγκόσμιο πίνακα των ναυπηγικών χωρών έπεσε από τή δεκάτη θέση πού κατείχε τό 1976 στή δεκάτη όγδόη.

ΚΟΥΒΑ

Ανάπτυξη του στόλου

Η Κυβέρνηση της Κούβας προτίθεται νά αύξησει τή δύναμη του έμπορικού στόλου της χώρας σε 2,6 έκατομ. τόν. d.w. μέσα στην επόμενη δεκαπενταετία. Έάν αυτό επιτευχθεί ή Κούβα θά γίνει ή δεύτερη ναυτιλιακή χώρα της Λατινικής Αμερικής. Στό πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνεται ή αντικατάσταση όλων των υπάρχόντων πλοίων με νεοναυπήγητα.

Σήμερα τά 107 πλοία πού διαθέτει ή χώρα εξασφαλίζουν μόνο τό 20% του έξωτερικού εμπορίου αυτής, ενώ μέ τήν προσπάθεια αποκτησεως εξειδικευμένων σκαφών και περισσότερο αποδοτικών ελπίζεται ότι θά αύξηθει σημαντικά ή συμμετοχή της εθνικής σημαίας στις εθνικές μεταφορές.

Πρός τό παρόν ό στόλος της αποτελείται κατά τά δύο τρίτα από πλοία γενικού φορτίου, από 12 δεξαμενόπλοια, 8 μπάλκερς και 8 πλοία κοντέινερ.

Τό πρόγραμμα της ναυτιλιακής ανάπτυξεως εκτός της αύξσεως και του εκσυγχρονισμού των φορτηγών πλοίων, προβλέπει και τήν απόκτηση πλοίων για τίς άκτοπολικές μεταφορές της χώρας και πλοίων βοηθητικής ναυτιλίας καθώς επίσης προβλέπει και τόν εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων της χώρας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

Πλέον των τριών τετάρτων των πλοίων πού εγκαταλείπουν τό βρεταννικό νηολόγιο (τά όποια άξίζει νά σημειώσουμε ότι μεταξύ του 1978 και 1983 έφθασαν τά 25 έκατομ. τόν. d.w.) δέν αλλάζουν άπλώς σημαία αλλά πωλούνται στό έξωτερικό και μάλιστα όχι για διάλυση αλλά πρός περαιτέρω εκμετάλλευση.

Κατά τό έτος 1983 ύπολογίζεται ότι πλοία συνολικού τοννάζ 3,93 έκατομ. τόννων ανήκοντα σε Βρεταννούς, δέν νηολογήθηκαν στό εθνικό νηολόγιο. Από τό σύνολο αυτό περίπου 1,5 έκατομ. τόννων ύψωσαν ξένη σημαία για νά μπορέσουν νά μετάσχουν στις

άκτοπολικές μεταφορές των χωρών της σημαίας τους. Άλλοι 900.000 τόννοι ανήκουν σε βρεταννικές έμπορικές εταιρίες οι όποιες εργάζονται στην Άπω Ανατολή και οι όποιες συνθηίζουν νά νηολογούν τό μεγαλύτερο μέρος των πλοίων τους στό εκεί τοπικά νηολόγια. Ένα άλλο μεγάλο μέρος, περίπου 1,5 έκατομ. τόννων δέν προτίμησε τό βρεταννικό νηολόγιο αλλά κάποια άλλη ξένη σημαία με σκοπό νά πετύχει τή μείωση του κόστους εκμεταλλεύσεως. Τέλος, για τοννάζ περί των 100.000 τόν. ή πλοιοκτησία είναι σχεδόν άγνωστη με μεγάλη πιθανότητα νά ανήκει σε ξένους.

Η «Βρεταννική Ναυτική Λεγεών» ή όποία έκανε τήν ανωτέρω έρευνα, εκφράζει τίς άνησυχίες της για τούς κινδύνους πού ή μείωση αυτή του στόλου ενέχει για τήν ασφάλεια της χώρας και προτείνει όπως τά πλοία έκείνα πού πωλούνται σε χώρες άνοικτού νηολογίου ή χώρες του ΝΑΤΟ νά τίθενται υπό δέσμευση σε περίπτωση εθνικής άνάγκης.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Έγκαταστάσεις ύποδοχής καταλοίπων

Υστερα από μακρές και έπίμοχθες συνεννοήσεις και διαπραγματεύσεις έπετεύχθη τελικώς συμφωνία για τήν χρηματοδότηση των εγκαταστάσεων ύποδοχής καταλοίπων χημικών ουσιών και πετρελαιοειδών των διερχομένων πλοίων. Οι εγκαταστάσεις αυτές στό λιμάνι του Ρότερνταμ θεωρούνται έντελώς άπαραίτητες σύμφωνα με τήν διεθνή σύμβαση MARPOL τήν όποια έχει επικυρώσει ή Ολλανδία.

Για τό σκοπό της χρηματοδότησης του προγράμματος οι εταιρίες καθαρισμού τάνκερς συνέστησαν μία κοινή επιχείρηση, τήν Rotterdam Tankercleaning ή όποία θά επενδύσει 36 έκατομ. φιορινίων σε εγκαταστάσεις ύποδοχής καταλοίπων χημικών και πετρελαίων πού βγάζουν τά πλοία στό Ρότερνταμ. Τό κράτος θά συνεισφέρει ποσόν 19,5 έκατομ. φιορινίων και ή πόλη του Ρότερνταμ ποσόν 11 έκατομ. φιορινίων, μέ ς του όποιου θά διατεθεί για τήν αγορά του γηπέδου όπου θά ανεγερθούν οι εγκαταστάσεις, οι όποιες θά είναι σύμφωνες με τίς απαιτήσεις της συμβάσεως MARPOL και προβλέπεται νά λειτουργήσουν από τίς άρχές του 1986.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Σοβιετικές παραγγελίες

Στό πενταετές ναυπηγικό πρόγραμμα της Μόσχας της περιόδου 1986-91 εντάσσεται ή παραγγελία για 32 σκάφη πού υπεγράφη πρόσφατα στή σοβιετική πρωτεύουσα και τά όποια θά ναυπηγηθούν από τρία πολωνικά ναυπηγεία, εξασφαλίζοντας τήν απασχολήση τους κάτω από τίς σημερινές κρίσιμες συνθήκες της παγκόσμιας ναυπηγοβιομηχανίας.

Η νέα παραγγελία των Σοβιετικών είναι ή πρώτη από τό 1980 και περιλαμβάνει 25 εξειδικευμένα σκάφη για τήν βιομηχανία εξορύξεως πετρελαίου, τέσσερα ειδικά πλοία γεωφυσικών έρευνών και τρία κρουαζιερόπλοια του τύπου καταμαράν.

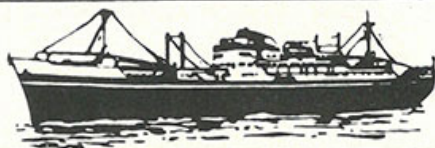
ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ...

ΓΛΑΝΤΖΗΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

ΤΗΛ.: (0292) 25675 - 25808

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Η επιστροφή ποσών αχρεωστήτως καταβληθέντων

Με έγγραφό του προς τό Γεν. Λογιστήριο του Κράτους τό ύπουργείον Οικονομικών άπαντά ως έξης σχετικά μέ τήν χρησιμ. ποιήση ποσών φόρου ή εισφορών πού καταβλήθηκαν άχρεωστήτα σέ συνάλλαγμα καί έπιστράφηκαν σέ δραχμές, γιά κάλυψη δαπανών λειτουργίας γραφείου του άρθρ. 25 του Ν. 27/75:

Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις των άρθρων 16 πρ. 4 του Ν. 27/75 καί του άρθρ. 9 παρ. 4 του Ν. 29/75, φόροι καί εισφορές πού καταβλήθηκαν σέ συνάλλαγμα άχρεωστήτα έπιστρέφονται σέ δραχμές. Οί δραχμές αυτές μπορούν νά χρησιμοποιηθούν γιά κάλυψη δαπανών λειτουργίας γραφείου πού έχει έγκατασταθεί στήν Έλλάδα σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 27/1975 κτλ. Επίσης, μέ τήν άριθ. 1674-418/5480/16.2.1979 άπόφαση του Ύπουργού Οικονομικών, πού δημοσιεύθηκε στήν έφημερίδα της Κυβερνήσης, καθορίζεται ή διαδικασία έπιστροφής σέ δραχμές του φόρου ή της εισφοράς πού καταβλήθηκαν άχρεωστήτα μέ εισαγωγή έλεύθερου συναλλάγματος καί όρίζεται ότι τό άρμόδιο Δημόσιο Ταμείο θά χορηγεί στους ένδιαφερόμενους σχετική βεβαίωση ότι τό ποσό αυτό πού έπιστράφηκε σέ δραχμές προέρχεται άπό συνάλλαγμα προκειμένου ή βεβαίωση αυτή νά χρησιμοποιηθεί σάν δικαιολογητικό κάλυψης υποχρεώσεων πού άναφέρονται στά πιό πάνω άρθρα.

Κατά τήν άποψη μας τό άρμόδιο Δημόσιο Ταμείο θά πρέπει νά χορηγεί παρόμοια βεβαίωση καί σέ όλες τίς άλλες περιπτώσεις καταβολής σέ συνάλλαγμα όφειλών προς τό Δημόσιο, πού έπιστρέφονται σέ δραχμές βάσει κειμένων νόμων μετά τή διαπίστωση ότι καταβλήθηκαν χωρίς νά όφείλονται, γιατί τό συνάλλαγμα αυτό άπό τή στιγμή πού έπιστράφηκε σέ δραχμές (δραχμοποιήθηκε) δέ μπορεί νά επανεξαχθεί, κατά συνέπεια μπορεί νά χρησιμοποιηθεί γιά κάλυψη δαπανών γραφείου του άρθρου 25 του Ν. 27/1975 κατ' άνάλογη έφαρμογή των διατάξεων πού προαναφέραμε.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αίτήσεις γιά τήν έγγραφη στό Έλληνικό Νηολόγιο, βά. ει του άρθρου 13, των κάτωθι σκαφών:

1. «Πήγασος», έπιβατηγό, πρώην «Sundancer», ύπό σημαία Μπαχάμας, 13.275 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, πού άνή-

κει στήν εταιρία «ΚΟΣΜΟΣ ΚΡΟΥΙΖΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Λεων. Ξανθάκος).

2. «Φίνες Α.», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Charon» ύπό βρετανική σημαία, 24.614 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, πού άνήκει στήν εταιρία «Inter Mexico Brokers Inc.» (κ. Κων'νος Χατζηναντωνίου).

3. «Όσσεαν Γουήνερ», μικτού φορτίου, πρώην «Ocean Winner», ύπό λιβεριανή σημαία, 59.636 τον. γκρός ναυπηγήσεως του 1975, πού άνήκει στήν εταιρία «Adriatic Cargo Carriers Inc.» (κ. Διον. Κατσιπάνος).

4. «Όλύμπικ Μέλοντυ», φορτηγό, ναυπηγούμενο Νο. 416, 17 879 τον. γκρός πού άνήκει στήν εταιρία «Occidental Carriers S.A.» (Springfield Shipping Co. Panama S.A.).

Καθελκύσεις

— Περί τά τέλη του περασμένου Ίουλίου καθελκύστηκε άπό τίς έσχάρες της Χακοντάτε τό μπάλκ κάρριερ «Ποντοπόρος» 16.500 τον. γκρός, πού άνήκει στήν εταιρία «Suturnus Maritime». Σημαία Έλληνική.

— Στίς 29 Σεπτεμβρίου αθελκύστηκε άπό τά ναυπηγεία της Ίσικαβατζίμα Χαρίμα του Κιούρε τό μπά κ κάρριερ «Έλλεσποντ Βαλόρ» 22.200 τον. γκρός. Τό σκάφος άνήκει σέ εταιρία του Έλλεσποντ Γκρούπ καί ύψωσε σημαία Παναμά.

Παραδόσεις

Άπό τά ναυπηγεία της Ίσικαβατζίμα του Κιούρε παραδόθηκε πρόσφατα στήν εταιρία «Έλλεσποντ Στήμοιπ» τό μπάλκ κάρριερ τύπου Future 32 «Έλλεσποντ Βάνγκαρντ» 38.880 τον. d.w. Σημαία Παναμά.

Άγορές έπιβατηγών

— Η εταιρία «Μινωϊκές Γραμμές» άγόρασε άπό Τράπεζα τή Φινλανδίας τό έπιβατηγό - φέρρυ «Folkliner», 7.978 τον. γκ. ός ναυπ. γηθέν στή Σουηδία τό 1966 έναντι τιμής περί των 4,8 έκατ. δολλαρίων. Τό σκάφος έχει μεταφορική ικανότητα 1.400 έπιβατών καί 300 αυτοκινήτων ή 33 τρέιλερς μήκους 12 μέτρων. Είναι έφοδιασμένο μέ τέσσερες μηχανές συνολ. ισχύος 10.080 ίππων, προσδίδουσες στό σκάφος ταχύτητα περί των 18 κομβών.

— Οί άδελφοί Άγαπητοί απέκτησαν ύπό έμπιστευτικούς όρους τό γαλλικό έπιβατηγό - φέρρυ «Villandry» 2.444 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1964. Τό σκάφος έχει μεταφορική ικανότητα 1.200 έπιβατών καί 50 αυτοκινήτων καί είναι έφοδιασμένο μέ δύο μηχανές Πήλ-στικ ισχύος 12.380 ίππων, προσδίδουσες στό σκάφος ταχύτητα περί των 20 κόμβων.

Άγοραπωλησίες

— Σέ πλειστηριασμό πού έλαβε χώρα στήν Όλλανδία περιήλθε στους ένυπόθηκους δανειστές τό πρόντακ κάρριερ «Μεσσηνιακή Ίδέα» 30.294 τον. d.w. του 1972, έναντι τιμήματος 3,7 έκατομ. δολ. λαρίων.

— Έλληνες απέκτησαν τό φορτηγό τύπου SD14 «Michelle C», ναυπηγθέν στό Σάντερλαντ τό 1969, έναντι τιμής περί των 700.000 δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθε τό πρόντακ κάρριερ «Charon», 41.865 τον. d.w., 24.512 τον. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής του 1975, έναντι ποσού περί των 5,5 έκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί άγοραστές του φορτηγού σκάφους «Sir Gordon» 6.200 τον. d.w., 3.883 τον. γκρός του 1977 έναντι τιμής περί των 1,2 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Ίταλούς πλοιοκτήτες φέρεται πωληθέν τό ύπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Ντόνα Μαργαρίτα», 36.150 τον. d.w., 22.243 τον. γκρός του 1967, έναντι τιμής περί των 1,8 έκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό στροβιλοκίνητο μικτό σκάφος «Άλεξάνδρα Δύο» 151.851 τον. d.w., 68.731 τον. γκρός γερμανικής ναυπηγήσεως του 1971, έναντι τιμής περί των 3,5 έκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό ύπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Floret», 19.367 τον. d.w., 10.185 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1976, έναντι ποσού περί των 3,1 έκατομ. δολλαρίων.

DIRECTORS
STAMATIÖ ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 95 41 05

A.O.H. 78 29 05

Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY

Αυξάνονται τα διόδια του Σουέζ

Παραθέτουμε πίνακα των διοδίων που θα ισχύουν από 1ης Ιανουαρίου 1985 για τη διέλευση της διώρυγας του Σουέζ κατά κατηγορία και μέγεθος πλοίου (SDR 1 ίσο προς δολ. ΗΠΑ 0,999).

Εντός παρενθέσεως αναφέρονται τα ισχύοντα σήμερα και παραπλεύρως εμφανίζεται η ποσοστιαία αύξηση για κάθε κατηγορία.

Δεξαμενόπλοια:

SCNT	SDRs		Ποσοστιαία μεταβολή
5.000	22.750	(21.750)	4.6
30.000	72.750	(70.250)	3.6
85.000	141.500	(139.000)	1.8
140.000	210.250	(207.750)	1.2
180.000	208.200	(206.200)	0.9

(κενό φορτίου)

Μπάλκ κάρριερς:

SCNT	SDRs		Ποσοστιαία μεταβολή
5.000	22.750	(21.750)	4.6
13.000	42.750	(40.950)	4.4
27.000	70.400	(67.750)	4.2
70.000	132.750	(127.750)	3.9

Λοιπά σκάφη:

SCNT	SDRs		Ποσοστιαία μεταβολή
3.000	13.650	(13.050)	4.6
20.000	60.250	(57.750)	4.3
35.000	92.500	(89.250)	3.6
60.000	146.250	(141.750)	3.2

Διαλύσεις

— Σέ 'Ισπανούς διαλυτές επωλήθη τό ελληνικό μικτό σκάφος «Πλατόνικ», 45.164 τόν. γκρός του 1967, αντί δολ. 73 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό σκάφος «Κάβο Άλκυών» 10.933 τόν. γκρός του 1961, αντί δολ. 116 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Έπίσης σέ Κινέζους διαλυτές επωλήθη τό ελληνικό φορτηγό «Μάττερχορν», 9.665 τόν. γκρός του 1962, αντί δολ. 115 ανά τόννο βάρους.

Ο κανονισμός ARPA

Άπό τήν 1η Σεπτεμβρίου, τέθηκε σέ έφαρμογή ό κανονισμός του IMO που έπιβάλλει σέ κάθε πλοίο χωρητικότητας άνω των 500 τόν. γκρός νά είναι έφοδιασμένο μέ τουλάχιστον ένα ραντάρ. Για τά μεγαλύτερα πλοία ό κανονισμός ARPA (Βοήθημα Ραντάρ για τήν Αυτόματη Σχεδίαση Πορείας) όρίζει περισσότερο έξελιγμένες συσκευές που κάνουν χρήση τής σύγχρονης ήλεκτρονικής τεχνολογίας. Πρόγονος του κανονισμού ARPA υπήρξε ο Νόμος για τήν Άσφάλεια Λιμένων και Δεξαμενοπλοίων των ΗΠΑ που όριζε ότι κάθε μεγάλο δεξαμενόπλοιο ή άλλο σκάφος που μετέφερε επικίνδυνο φορτίο στά χωρικά ύδατα των ΗΠΑ έπρεπε νά είναι έφοδιασμένο μέ συσκευές άνάλυσης τής σχετικής κινήσεώς του.

Πάνω σ' αυτό τόν Νόμο του 1978 βασίστηκε ό κανονισμός ARPA του IMO μέ τήν μόνη σοβαρή διαφορά ότι επιτρέπει τήν τοποθέτηση είτε ήχητικών είτε όπτικών συναγερμών ενώ ό κανονισμός των ΗΠΑ, που υπερίσχυε στά χωρικά ύδατα των ΗΠΑ, όρίζει τήν ύπαρξη και ήχητικών και όπτικών συναγερμών.

Ο έλεγχος του βιβλίου πετρελαίου

Έπειτα άπο τό πρόσφατο περιστατικό ελληνικού φορτηγού που κρατήθηκε σέ γερμανικό λιμάνι έπειδή δέν είχε πιστοποιητικό ΙΟΡΡC και κανονικό βιβλίο πετρελαίου και έκτός άπό τήν ταλαιπωρία που υπέστη τό πλήρωμά του, στό πλοίο έπιβλήθηκε και πρόστιμο 11.000 μάρκων. Έπειδή παρόμοια περιστατικά έχουν άντίκτυπο όχι μόνο στή διαχείριση του πλοίου αλλά και στή γενική εικόνα τής Ναυτιλίας μας πρέπει νά ένταθεί ή προσοχή των πλοιάρχων για τήν άποφυγή ρύπανσης τής θάλασσας και τήν σωστή τήρηση του βιβλίου πετρελαίου.

Η βοήθεια για τούς άπορους

Μέ αίτημά τής, ή Έερά Σύνοδος τής Έλλάδος, ζητά άπό τούς έφοπιστές των όποιων σκάφη αναχωρούν άπό Νέα Υόρκη ή Βαλτιμόρη προς Πειραιά, νά έξετάσουν εύνοϊκά τήν δυνατότητα τής δωρεάν μεταφοράς ειδών βοήθειας (ιματισμού, τροφίμων κλπ.) που προσφέρει ή Παγκόσμια Έκκλησιαστική Υπηρεσία, για τά ιδρύματα και τίς άπορες οικογένειες τής χώρας.

Οί εισαγόμενοι στις Σχολές

Στίς 19 άνώτερες σχολές πλοιάρχων, μηχανικών και ραδιοηλεγραφητών έμπορικού ναυτικού εισάγονται έφέτος 635 σπουδαστές — 208 στίς έννέα σχολές πλοιάρχων, 308 στίς έξι σχολές μηχανικών και 119, μεταξύ των όποιων περιλαμβάνονται και δέκα γυ-



Κατάλληλο για τοποθέτηση σέ μικρά σκάφη, τό RAYNAV-550, έχει διαστάσεις 240 X 165 X 85 χιλιοστά και ζυγίζει μόνο 1,5 κιλά. Δέχεται σήματα Λοράν, παρέχει τό στίγμα του πλοίου, κάνει αυτόματη διόρθωση τής πορείας και παρέχει πληροφορίες για τήν κατεύθυνση και άπόσταση περίπου 50 σημείων. Η συσκευή έχει μικρή κατανάλωση (7 W) ενώ στίς δυνατότητές τής περιλαμβάνονται ένδειξεις ταχύτητας, πορεία, άπόσταση μέχρι τόν προορισμό ή όποιοδήποτε προκαθορισμένο σημείο. ΕΤΑ και συναγερμός άγκύρας και τέλος. μπορεί νά συνδεθεί μέ μεγαλύτερα συστήματα.

ναίκες, στίς τέσσερις σχολές ραδιοηλεκτρονικών. Οί υποψήφιοι ανέρχονταν έφ'ετος σέ 903 καί ή έπιλογή τών εισαγομένων έγινε επί τη βάσει του βαθμού του απολυτηρίου τους καί της δέσμης προτιμήσεώς τους.

Υπενθυμίζεται ότι από έφέτος ή φοίτηση σέ όλες τίς ανώτερες δημόσιες σχολές εμπορικού ναυτικού θά είναι τριετής.

Στίς σχολές πλοίαρχων εισάγονται κατά σχολή: 20 στόν 'Ασπρόπυργο, 25 στή Νέα Μηχανιώνα, 23 στήν Κύμη, 25 στή Σύρο, 25 στίς Οινόουσες, 25 στήν Κεφαλονιά, 20 στό 'Ηράκλειο, 25 στήν 'Υδρα καί 20 στά Χανιά.

Στίς σχολές μηχανικών εισάγονται κατά σχολή: 20 στόν 'Ασπρόπυργο, 40 στό Σκαρμαγκά, 58 στήν 'Ελευσίνα, 114 στή Νέα Μηχανιώνα, 39 στά Χανιά καί 37 στή Χίο.

Στίς σχολές ραδιοηλεκτρονικών εισάγονται κατά σχολή:

30 (20 άνδρες καί 10 γυναίκες) στόν Πειραιά, 34 στήν Πρέβεζα, 25 στό 'Ηράκλειο καί 30 στή Ρόδο.

Μεταστέγαση της ΔΣΜΑΕΝ

Η Δημόσια Σχολή Μετεκπαιδεύσεως 'Αξιωματικών 'Εμπορικού Ναυτικού (ΔΣΜΑΕΝ) θά μεταστεγασθεί σέ άλλο κτίριο γιά νά επιτευχθεί καλή λειτουργία της σχολής αυτής αλλά καί του Κέντρου 'Εκπαιδεύσεως Στελεχών 'Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) του Ρέντη, στό οποίο στεγάζεται σήμερα καί ή ΔΣΜΑΕΝ. 'Ηδη ή Διεύθυνση 'Εκπαιδεύσεως του Υπουργείου Ναυτιλίας ψάχνει γιά τήν έξεύρεση καταλλήλου κτιρίου στό οποίο θά στεγασθεί ή ΔΣΜΑΕΝ γιά νά αποσυμφορηθεί τό ΚΕΣΕΝ.

Θανάσιμος τραυματισμός ναυτικού

Έλληνας ναυτικός τραυματίσθηκε θανάσιμα από πτώση του στό πλοίο στό οποίο υπηρετούσε καί υπέκυψε σέ νοσοκομείο δανικής πόλεως όπου μεταφέρθηκε μέ ελικόπτερο. Πρόκειται γιά τόν Γεώργ. Τριανταφύλλου, 31 ετών, από τό 'Ασμήνι της Εύβοιας,

ναύκληρο του φορτηγού «'Ατλαντίς». Τό άτύχημα έγινε προχθές ενώ τό πλοίο πού κατευθυνόταν από τό Γκάλβεστον στό Λένινγκραντ παρέπλεε τίς άκτές της Δανίας. 'Ο Τριανταφύλλου από τήν πτώση του τραυματίσθηκε στο κεφάλι καί στήν πλατή καί έπαθε έσωτερική αιμορραγία. 'Ο πλοίαρχος του σκάφους ζήτησε άμέσως ελικόπτερο πού τόν μετέφερε στό νοσοκομείο της πόλεως Σβέντμποργκ, λόγω όμως της σοβαρότητας της καταστάσεώς του μεταφέρθηκε έν συνεχεία στό νοσοκομείο της πόλεως 'Οντενσε όπου υπέκυψε.

Δωρεές

'Ο κ. Μανώλης Γεωργούλης — ALL ATPAC GROUP γιά τόν άπροσδόκητο θάνατο του άγαπητού φίλου καί συνεργάτου του Νικολάου Κερκύρα προσέφερε 10.000 δρχ. στόν Οίκο Εύγηρείας 'Αγία Μαρίνα Καρδαμύλων.

Γιά τά δείγματα καυσίμων

Οί μεταφορές δειγμάτων καυσίμων του προγράμματος «Pace» της «Drew Ameroid Marine» θά έξυπηρετούνται από τήν ταχυδρομική έταιρεία «DHL». Σύμφωνα μέ τό πρόγραμμα «pace» δείγματα καυσίμων από τούς κυριώτερους λιμένες του κόσμου θά μπορούν νά στέλνονται άεροπορικώς στά εργαστήρια της «Ντριο» όπου θά αναλύονται χημικά γιά τίς έπιπτώσεις πού έχει ή χρήση τους στή μηχανή του πλοίου. 'Η άπάντηση θά φτάνει μέ τέλεξ στόν πελάτη μέσα σέ 48 ώρες από τήν άποστολή του δείγματος από τά κύρια λιμάνια, ενώ γιά τά πλέον άπομακρυσμένα σέ 72 ώρες. 'Η DHL είναι γνωστή γιά τήν ταχεία καί άσφαλή μεταφορά άντικειμένων από καί πρός 135 χώρες.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησαν τά τεύχη 8-9 (Αύγουστος

— Σεπτέμβριος) καί 10 ('Οκτώβριος) της 'Επιθεωρήσεως Ναυτιλιακού Δικαίου του δικηγόρου κ. 'Ιακ. Σέρρη.

Τό πρώτο τεύχος είναι έξ ολοκλήρου άφιερωμένο στήν πρόσφατη ναυτιλιακή νομοθεσία, ή όποια μεταξύ τών άλλων περιλαμβάνει τά Πρ.. Διατάγματα περί ύγιεινής καί άσφαλείσεως τών εργαζομένων σέ ναυπηγικές εργασίες καί περί όργανικής συνθέσεως πληρωμάτων άκτοπλοϊκών, μεσογειικών καί τουριστικών πλοίων καί τίς 'Υπουργικές άποφάσεις περί συστήματος καθαρών δεξαμενών έρματος καί περί άναπροσαρμογής συντάξεων NAT καί ΤΑΝΠΥ.

Τό δεύτερο τεύχος περιέχει 14 δικαστικές άποφάσεις επί θεμάτων θαλασσίας μεταφοράς, ναυτικών δανείων, υπέξαιρέσεως φορτίου καί ναυτικής εργασίας.

ΤΑΣΟΥ ΧΑΤΖΗΓΡΗΓΟΡΙΟΥ

«ΠΕΡΙΕΡΓΟΣ ΚΟΣΜΟΣ»

'Ο Τάσος Χατζηγηρηγορίου θητεύσει όλη του τη ζωή στή ναυτιλία. Είχε όμως τό προσόν νά διαθέτει μία γλαφυρή πέννα καί μία πλούσια φαντασία πού του επέτρεψαν στά περιθώρια τών υπηρεσιακών του άπασχολήσεων νά βρίσκει ξεκούραση στούς πνευματικώτερους όρίζοντες πού του πρόσφερε ή ποίηση καί ή πεζογραφία.

Τό βιβλίο «Περίεργος κόσμος» πού μόλις κυκλοφόρησε δέν είναι ή πρώτη του λογοτεχνική εμφάνιση, άφού πολλά διηγήματά του έχουν δημοσιευθεί σέ περιοδικά, είναι όμως ή πρώτη συστηματική έκδοση της δουλειάς πολλών χ. όνων. Είναι μία συλλογή 10 μικρών διηγημάτων, γραμμένων μέ χάρη καί άπλότητα πού τονίζει τήν όμορφιά τους. Οί στήλες μας χωρίς καμμία άρμοδιότητα νά κρίνουν λογοτεχνικά έργα, χαίρονται κάθε φορά πού οι άνθρωποι της ναυτιλίας ξεφεύγουν άπ' τήν υπηρεσιακή τύρβη γιά νά προσφέρουν τό περίσσευμα της εύαισθησίας τους σέ χώρους της τέχνης, της όποιας τέχνης.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-930 7561

Οί τιμές τῶν μῶνκερς διεθνῶς

Οί τιμές τῶν μῶνκερς διεθνῶς ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 24 Ὀκτωβρίου. (τιμές σέ δολ. ἀνά τόννο ἐκτός ἐάν ἄλλως σημειώνεται).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντ εαλ	163/164	173/174	253 254
Βοστώνης	185/188	192.40/193	250 257
N. Ὑόρκης	176/177	183 185	250 255
Φιλαδέλφειας	179/180	182.50/184	250 255
Βαλτιμόρης	179/180	184 185	250 255
Νόρφολκ	177/179	183 185	250 255
Τσάρλεστον	179/180	184.50/185	253 255
Σαβάννας	175/176	180/182.50	250 251
Τζάκσονβιλ	183/184	191 192	260 261
Π. Ἑβεργκλέιτς	185.50	195	258
Τάμπα	173/178	179 184	242 48
Μόμπιλ	172/173	176/178	248 255
N. Ὀρλεάνης	171/173	175/176	248 255
Μπωμόντ Π. Ἀρθουρ	172/174	177.50/178.50	248 250
Χιούστον	170/172	174.50/175.50	248 255
Κόρπους Κρίστ	174/175	180.50/181	248 249
Λός Ἀντζελες	169/169.50	172/174	226 28
Σάν Φραντζίσκο	169/171	173/175	231 235
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	179/181	182 183	229 230
Σηάτλ	173.50/175	177/178	228 230
Βανκούβερ	—	198 199	281 283
Ἀγ. Εὐστάθιος	179/181	187/190	265 270
Μποναιρ	185	193	266
Φρήπορτ/Μπαχάμας	179/180	186/187	265 267
Ἀρούμπας/Κιουρασάο	182.50/185.10	195.20/198.80	258.20/260.80
Τρίνινταντ	188/193	200/205	290 300
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	182/184	188/190	260 26
Σαίν Κρουά	28.35	29.10	24.60BBL
Βενεζουέλας	27.21	27 45	35.78BBL
Βραζιλίας	183	187	315
Ἀμβέρσας	180/181	183.50/184	220 223
Ρόττερταμ	180.50/182	183.50/184	2 0 223
Ἀμβούργου	181/182	183 184	225 227
Γαλλίας	180/181	189 190	257 260MTW
Ἰσπανίας	182/183	186 188	245 248MTW
Θέουτας	—	186 188	244 2 8MTW
Γένοβας	188/189	193 194	257 260
Αὐγούστας	188/190	193 194	257 260
Πειραιῶς	185 187	193/196	248 250
Σουέζ Κανάλ	183/197	186/200	260 274
Τζέντας	—	182/190	282.65
Νταμμάμ	—	188/195	275
Ράς Τανούρα	—	195	275
Κουβέιτ	182	186	260
Ντῶρμπαν	—	175/176	315 320MTW
Σιγκαπούρης	181/182	185 186	238 240
Ἰαπωνίας	187/189	192/194	254 260

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ
ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Κυκλοφόρησε ἀπὸ τίς ἐκδόσεις Electra Press, σέ συνεργασία μέ τό περιοδικό ΕΠΙΛΟΓΗ ἢ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ, ἐκδόση 1984.



Ἐπιμελημένος τόμος 350 σελίδων στήν Ἑλληνική καί Ἀγγλική γλώσσα, μέ πλήρεις χρονολογικές σειρές, ἐνημερωμένες μέ τά τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, γιά ὅλους τοὺς τομείς τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας.

Ἡ ὕλη τῆς ἐκδόσεως ἔχει χωρισθεῖ σέ ὁκτώ ἐνότητες, ὡς ἑξῆς:

— Ἑλλάς - ΕΟΚ, Δημογραφικά στοιχεία, Ἐθνικολογιστικά στοιχεία, Παραγωγικό δυναμικό, Παραγωγή, Νόμισμα, Πίστη, Δημοσία Οἰκονομικά, Τιμές, Ἴσοζύγιο Πληρωμῶν — Ἐξωτερικό Ἐμπόριο.

Ἐξ ἄλλου, ὅλοι οἱ πίνακες εἶναι σχολιασμένοι στήν ἑλληνική καί ἀγγλική γλώσσα καί σέ κάθε ἐνότητα προτάσσεται ἓνα χαρακτηριστικό διάγραμμα.

Τό βιβλίο, μοναδικό στήν Ἑλληνική Βιβλιογραφία, εἶναι ἓνας πλήρης στατιστικός ὁδηγός, ἰδιαίτερα χρήσιμος στό δημόσιο τομέα, τίς τράπεζες, τοὺς ὁργανισμούς μέ κοινωνικοοικονομική δραστηριότητα, στίς βιομηχανικές καί ἄλλες ἐπιχειρήσεις, στοὺς ἐπαγγελματίες οἰκονομολόγους, τοὺς μελετητές τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας ἀλλά καί σέ κάθε ἐνδιαφερόμενο γιά τήν οἰκονομική ἐξέλιξη τῆς χώρας καί τά ἐπὶ μέρους θέματα.

(Ἐκδόσεις ELECTRA PRESS, Σταδίου 4, σελ. 350 ὄρχ. 1.000).

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA



Θαλάσσια ατυχήματα

ΟΝΟΜΑ	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγήσ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	Έλληνική	6.383	1962	Παροπλισμένο στη Χαλκίδα, υπέστη εισροή ύδατων στο μηχανοστάσιο στις 22/10.
ΑΛΑΣΚΑ II	Έλληνική	1.012	1959	Πόρτ Βέντρες για Τζέντα προσάραξε στο Άμπου Σαχίν, στις 22/10, αποκολήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών, και συνέχισε το ταξίδι του.
ΑΝΤΖΕΚΑΡΙΜΠΙΑΝ	Έλληνική	7.557	1974	Ανέφερε βλάβη στην κυρία μηχανή στη Συρακούσα στις 11/10. Αναλήφθηκαν επιτόπιες επισκευές στην Γένοβα.
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	Παναμαϊκή	11.525	1970	Κατά τον κατάπλου στο Μπαντάρ Χομείνι για εκφόρτωση έβλήθη υπό Ιρακινού βλήματος στις 12/9 στο Χόρ Μουσα. Υπέστη πυρκαϊά και ζημιές άγνωστου εκτάσεως.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ	Κυπριακή	9.631	1968	Ούμ Σάϊν για Κίνα προσάραξε στις 19/10 ΝΔ του Χόγκ Κόγκ και αποκολήθηκε στις 21/10 χωρίς σοβαρές ζημιές.
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	Έλληνική	9.057	1969	Βουλώνη για Μομπάσα, προσέκρουσε σε απόβαθρα στη Φρητάουν στις 15/10 και υπέστη σοβαρές ζημιές στην πλώρη.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ	Έλληνική	9.049	1971	Προσάραξε στο Μόντ Λουίς, στο Κεμπέκ στις 5/10, λόγω κακοκαιρίας. Αποκολήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού στις 7/10 και κατευθύνθηκε προς Νηιτρόϊτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	Έλληνική	33.500	1980	Ανέφερε έλασματοουργικές ζημιές στον Σκαρμαγκά στις 22/10 χωρίς να γνωσθούν λεπτομέρειες.
TANKERΣ:				
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	Λιβερίας	43.231	1967	Σάλλομ Βόε για Φρήπορτ, υπέστη βλάβη σε βοηθητική γεννήτρια στις 1/10 και κατέπλευσε στο Σ. Μάϊκλς για επισκευές.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΔΟΞΑ	Έλληνική	17.485	1970	Ανέφερε βλάβη στον αεροσυμπίεστή στις 12/10 στη Βοστώνη.
ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΟ:				
ΓΚΑΖ ΦΑΟΥΝΤΑΙΝ	Παναμά	23.796	1969	Ράς Τανούρα για Μεσόγειο, έμφορτο υγροποιημένου βουτανίου, έβλήθη στις 12/10, στα στενά του Όρμούζ υπό άγνωστου αεροσκάφους και υπέστη πυρκαϊά μεγάλης εκτάσεως. Το πλήρωμα εγκατέλειψε το σκάφος σώο. Αναλήφθηκαν προσπάθειες διάσωσης του σκάφους.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ, ΠΙΡΑΕΥΣ, GREECE
 CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
 TELEX: 21 1602 LAUR GR
 TEL.: 4182705 — 6 γραμμές
 418271 — 3 γραμμές



ARPAPHIL

SHIPPING AGENCY CORPORATION

SHIP AGENTS • OPERATORS • BROKERS • MANNING • CHARTERERS

Merchants Center Building — Room Nos 204 - 205
Padre Faura Corn. Mabini str. — ERMITA
MANILA — PHILIPPINES

Phones: 508.385 - 574.636 - 574.637 - 574.639
Telexes: 64365 ARPSHP PN - 40340 ARPASHP PN
Cable: ARPSHIP MANILA

ΔΙΑ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΜΑΝΙΛΑ ΤΩΝ
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΙΚΑΝΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ, ΑΠΕΥΘΥΝΘΕΤΕ ΣΕ ΕΜΑΣ

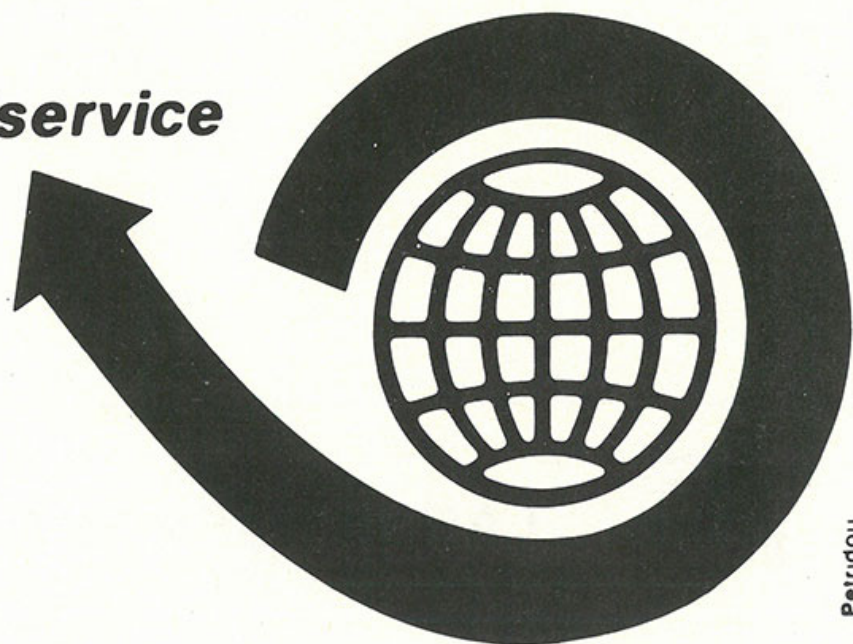
Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΑ, ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ
ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ
ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΑΣ.

Πληροφορίες στην Ελλάδα:
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ
Τηλ.: 808 4671 - 4

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

Address Filonos 107-109 Phones 4531 583 4531 478 4531 479 Telexes 3602 3115 UNIV GREECE

‘Η ναυλαγορά

Ευόϊωνα σημάδια παρουσίασε η ναυλαγορά του τελευταίου δεκαπενθημέρου. Ευόϊωνα αλλά και αιγινιατικά δσον άφορά στην ά-μέσως προσεχή πορεία της καί, τό κυριότερο, την δ άρκεια της τρέχουσας βελτίωσης της ζήτησης χωρητικότητας.

Κύρια έκφραση της ανάκαμψης υπήρξε η αύξηση του αριθμού των έντολών για φόρτωσεις σιτηρών, χωρίς νά παραγνωρίζουμε τη σημασία των λοιπών κυρίων φορτίων πού άκολουθήσαν μία σχεδόν παράλληλη — αλλά όχι τόσο θεαματική — πορεία.

Εκκινώντας από τά δολ. 9 στις άρχές της περιόδου, η άνοδος του ναύλου για Πάναμαξ από Κόλπο για Κόντινεντ υπήρξε σταδιακά άνοδική καταλήγοντας στα δολ. 9,75 (στις έμπιστευτικές ναυλώσεις ίσως καί παραπάνω). Οί αντίστοιχες προς “Απω Άνατολή ναυλώσεις άκολούθησαν παραδόξως λιγότερο θεαματική άνοδο πραγματοποιώντας κέρδη της τάξεως των 25/50 σέντς. Καί λέμε “παραδόξως” διότι η άγορά της “Απω Άνατολής παρέμεινε σχεδόν στάσιμη, μή παρέχοντας κίνητρα στην πλοιοκτησία ώστε νά δεχθεί μία «θυσία» προκειμένου νά μετακινήσει τό πλοίο προς ευνοϊκότερη περιοχή. Μέχρι την ώρα πού γράφονται αυτές οι γραμμές ο ναύλος ήταν δολ. 14,50 ανά τόννο.

Μία — συμπτωματική; — άνάπαυλα από Βορ. Ειρηνικό προκάλεσε μία πίεση του ναύλου Πάναμαξ για Ίαπωνία πού μειώνει τό επίπεδο γύρω στα δολ. 10/10,25 ανά τόννο.

Άντίθετα, μικρότερα μεγέθη βρήκαν καλύτερες συνθήκες άνεβάζοντας τόν αντίστοιχο στους 25.000 τόννους ναύλο κατά δολ. 1/1,50 ανά τόννο.

Η κίνηση από Μεγάλες Λίμνες ήταν μάλλον περιορισμένη χωρίς όμως νά παρατηρηθεί καθοδική πορεία των ναύλων. Οί 16/18.000 τόννοι για Κόντινεντ πληρώνονταν περί τά δολ. 24 -25 ενώ οι 10.000 τόννοι για Μεσόγειο, με τρείς ημέρες φόρτωση καί

2.000 εκφόρτωση, πληρώθηκαν δολ. 30 για άμεση φόρτωση.

Σημαντική δραστηριότητα παρατηρήθηκε στόν γαιάνθρακα καί τά μεταλλεύματα, άν καί στίς πλείστες των περιπτώσεων η έχεμύθεια έμποδίζει την σωστή πληροφόρηση καί, επομένως, την εξαγωγή άσφαλών συμπερασμάτων.

Οί 60.000 τόννοι γαιάνθρακα από Κόλπο για Μαύρη Θάλασσα πλήρωναν δολ. 13 ενώ λίγο μικρότερο φορτίο για Ταϊβάν πλήρωνε δολ. 12,75 τόννο. Άξιόλογη δραστηριότητα καί στόν γαιάνθρακα της Αυστραλίας με προορισμό “Απω Άνατολή ή Εύρώπη. Από Χάμπτον Ρόντς, σημειώσαμε τούς 80.000 τόννους για Β. Γαλλίας στα δολ. 5,75 ανά τόννο.

Παράλληλη πορεία άκολούθησε καί τό σιδηρομετάλλευμα άν καί χαρακτηριστική υπήρξε η σχετική άπουσία της Βραζιλίας.

Τά λιπάσματα καί πάλι εξαρτήθηκαν από τό Ίνδικό ένδιαφέρον με παρεμβολή των Κινέζων πού έδωσαν κάποιο τόνο στην άγορά. Οί 20.000 τόννοι ποτάσσας από Βορ. Ειρηνικό για Κίνα στα δολ. 20 φίο κινούν ένα ιδιαίτερο ένδιαφέρον.

Τέλος, μία άξιόλογη άνοδο του ένδιαφέροντος στα πλοία γενικού φορτίου φαίνεται καλύτερα στίς χρονοναυλώσεις.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Άργά αλλά σταθερά καί παρ’ όλη την ιδιαίτερη προσοχή με την όποία εφαρμόζουν την ναυλωτική πολιτική τους, οι Σοβιετικοί απέβησαν οι κύριοι συντελεστές της σταθερότητας καί άνόδου της άγοράς στόν τομέα των χρονοναυλώσεων. Ήδη είναι φανερό ότι σεβαστός αριθμός μπάλκ κάρριερς διαφόρων μεγεθών με έμφαση στό Πάναμαξ έχει περάσει στίς υπηρεσίες των Σοβιετικών μεταφορών. Κάτω από τόν πέπλο της μυστικότητας είναι δύσκολο κανείς νά προσδιορίσει

άκριβώς τά ύψη των πληρωθέντων μισθωμάτων, μπορεί όμως νά πιθανολογήσει ότι αυτά κυμαίνονται μεταξύ των δολ. 4.500/6.000 από handy size μέχρι Πάναμαξ, αντίστοιχως, για ένα κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού.

Βεβαίως, τά παραπάνω αναφέρονται σε πλοία μίας άποδεκτής ηλικίας καί αφήνουν στό περιθώριο παλαιότερες μονάδες πού εξακολουθούν νά αντιμετώπιζουν όξυ πρόβλημα άπασχόλησης ή νά παραμένουν στό άγκυροβόλιο του παροπλισμού.

Άπογοήτευση υπήρξε στό χώρο της “Απω Άνατολής όπου — αντίθετα από τόν Άτλαντικό — παρατηρήθηκε σχετική ύποτονικότητα, όχι όμως άπραξία. Σημαντικό έν προκειμένω στοιχείο προσδιορισμού του μισθώματος έπαιξε ο προσορισμός με τά ύψηλότερα μισθώματα νά εξασφαλίζονται για “άγρονες” περιοχές, π.χ. Περσικό ή Έρυθρά.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η άβεβαιότητα πού κατείχε την άγορά πετρελαίου έν όψει της συνόδου του ΟΠΕΚ στή Γενεύη μέχρι τή στιγμή πού συντάσσεται τό παρόν δελτίο υπήρξε ένας ισχυρά άνασταλτικός παράγων στή διαμόρφωση της ναυλαγοράς.

Υπό την πίεση αυτού του αντίξου κλίματος, έλάχιστο ήτανε τό ένδιαφέρον στόν Περσικό όπου σημειώθηκαν οι ναυλώσεις 225.000 τόννων για Ίαπωνία στα WS 22,75 καί από Κάργκ για Έρυθρά στα WS 42.

Άνάλογη ήτανε καί η κίνηση στα μικρότερα πλοία όπου οι 80.000 τόννοι για Κόντινεντ έδιναν WS 65 καί οι 85.000 τόννοι για Ν.Α. Άσία WS 53.

Καθελωμένη με έλάχιστο ένδιαφέρον καί λίγες νέες έντολές η άγορά της Μεσογείου καί της Δ. Άφρικής ενώ, αντίθετα, μία άξιόλογη αύξηση των μεταφορών στην Καραϊβική άποτελεί, ίσως, τό πιό ένδιαφέρον στοιχείο του δεκαπενθημέρου. Άκριβέστερα, η εξέλιξη αυτή είχε σαν ένναυσμα την αύξηση των εξαγωγών από τό Μεξικό, κυρίως προς ΗΠΑ, γεγονός πού έλάχιστα επιδρά στην άνοδο των ναύλων λόγω της μικρής διάρκειας του ταξιδιού.

Τό επόμενο δεκαπενθήμερο, με την ανα-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



**Pandora Maritime
Agencies**

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN — HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG

PANDORA CHARTERING
P.O. Box 65302
BENMORE, JOHANNESBURG
2010 SOUTH AFRICA
Tel.: 7837055, Telex: 4-24064 SA

GREECE — PIRAEUS

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

μενόμενη πλήρη εξέλιξη των χειμερινών προμηθειών και με δεδομένη την (όποια κι αν είναι) απόφαση των χωρών του ΟΠΕΚ πε-

ρί τιμών του πετρελαίου, θα επιτρέψει μία ασφαλέστερη αξιολόγηση της πορείας της ναυλαγοράς.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ: Ποταμό Μισισσιππή 72.000 τον. γεννήματα Γιούροπορτ, δολ. 580.000 κατ' αποκοπή, 11 ημέρες, 'Οκτωβρίου 10 — 22.

ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ: 'Αμερ. Κόλπο 32.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 17,45 φίο, 8 1/2 ημέρες, 'Οκτωβρίου 15-25.

ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ: Ντολούθ 11.500 τον. γεννήματα Λόμε, δολ. 30 φίο, 3 ημέρες/1.500 τον. 'Οκτωβρίου 29 — Νοεμβρίου 7.

ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 26.250 τον. γεννήματα Λά Γκουάϊρα, δολ. 12,25 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. 'Οκτωβρίου 12-19.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 33.000 τον. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 12,50 φίο, 4 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 23 - 29.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ: Μισισσιππή 11.600 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 15 φίο, 3 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 12,40 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. 'Οκτωβρίου 17 - 25.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ: 'Αμερ. Κόλπο 17.000 τον. γεννήματα 'Ακαμπα, δολ. 24,50 φίο, 4.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 18-25.

ΑΙΤΩΛΙΑ: Βανκούβερ 25.000 τον. λιπάσματα ανατολ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 27 φίο, 6.000/1.000 τον., 'Οκτωβρίου 15-20.

ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ: Βανκούβερ 20.000 τον. λιπάσματα Κίνα, δολ. 20 φίο, 6.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 15-30.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ: 'Αμερ. Κόλπο 14.000 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 12,50 φίο, 4

ημέρες/1.000 τον., 'Οκτωβρίου 25 — Νοεμβρίου 5. ΜΙΧΑΛΗΣ Β.: Βόρειο Ειρηνικό 33.000 τον. γεννήματα Μπαγκλαντές, δολ. 21 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον., 'Οκτωβρίου 22.

ΑΚΡΟΝ: Ποταμό Μισισσιππή 74.000 τον. γεννήματα Γιούροπορτ, δολ. 9 φίο, 12 ημέρες, Νοεμβρίου 20-30.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Λέηκχεντ 18.000 τον. σιτηρά Μπορντώ / 'Αμβούργο, δολ. 25 φίο, 7 ημέρες, 'Οκτωβρίου 25-31.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Τάμπα 20.000 τον. λιπάσματα Ταμπίκο, δολ. 10 φίο, 5.000 τον. / 1.250 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 25-30.

ΓΑΡΜΠΗΣ: Ποταμό Μισισσιππή 60.000 τον. φορτίου περίπου Ρότερνταμ δολ. 540.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, 'Οκτωβρίου 25 - 30.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: 'Ακαμπα 25.000 τον. λιπάσματα σοβιετικές ακτές Μαύρης Θάλασσα δολ. 7,50 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΜΑΡΙΝΕΡ II: 'Ακαμπα 12.000 τον. λιπάσματα Δραπετσώνα, δολ. 6 φίο, 5.000/1.800 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 27 — Νοεμβρίου 3.

ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ: Ρουέν ή 'Αμβούργο 12.000 τον. ζάχαρη με σάκκους Λάγος δολ. 29 φίο, 750/750 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 18 - 23.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: Μπαγκόγκ 60.000 τον. ταπίοκα Κόντινεντ, δολ. 13,75 φίο, 7.000/7.000 τον. φορτοεκφόρτωση 'Οκτωβρίου 10 - 20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΖΑ: Γκέντ 27.500 τον. κριθής σέ σάκκους Τζέντα, δολ. 22,50 φίο, 3.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 27 - άρχές Νοεμβρίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ: 12.117 τον. d.w. του 1969, παράδοση Βαλτιμόρη 'Οκτωβρίου 19, επαναπαράδοση μεσογειακή ακτή Αιγύπτου, δολ. 2.950 την ημέρα, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως για υπερωρίες.

ΑΛΜΑ: 17.520 τον. d.w. του 1980, παράδοση Γκότεμπουργκ 'Οκτωβρίου 18-19, ένα κυκλικό ταξίδι Δυτικής 'Αφρικής με επαναπαράδοση Λισσαβώνα ή 'Αμβούργο, δολ. 4.075 την ημέρα.

ΣΙΛΒΕΡ ΘΕΝΕ: 14.927 τον. d.w. του 1973, παράδοση Καλαός 'Οκτωβρίου 28 — Νοεμβρίου 5, ταξίδι διαρκείας 55/60 ημερών με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΚΟΡΟΝΕΤ: 15.518 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βρέμη 'Οκτωβρίου 15, ταξίδι 'Ερυθράς με επαναπαράδοση Πόρτ Σαϊδ, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ: 24.114 τον. d.w. του 1980, παράδοση Βανκούβερ 'Οκτωβρίου 22-28, ταξίδι δυτικής ακτής 'Ιταλίας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΑΣΤΕΡΙΩΝ: 22.236 τον. d.w. του 1972, παράδοση Τάραντο 'Οκτωβρίου 18-20, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, όχι ανατολικότερα Πάσσερο, δολ. 3.900 την ημέρα.

ΑΛΜΠΕΡΤΑ: 30.820 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νέα Ζηλανδία Νοεμβρίου 1-5, ταξίδι μέσω Κουήνολαντ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.500 την ημέρα, πλέον δολ. 45.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ: 34.574 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ. 'Αφρική 'Οκτωβρίου 25 — Νοεμβρίου 5, ταξίδι με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ: 20.950 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμβέρσα 'Οκτώβριο, ταξίδι μέσω 'Ακαμπα με επαναπαράδοση Πόρτ Σαϊδ, δολ. 4.800 την ημέρα.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ: 45.073 τον. d.w. του 1967, παράδοση Μοντονάρ έως 'Οκτωβρίου 16 ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου και 'Ιταλίας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΓΚΩ: 52.733 τον. d.w. του 1967, παράδοση Σάντος 'Οκτωβρίου 16-23, ταξίδι με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ δολ. 4.700 την ημέρα, πλέον δολ. 90.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΝΙΚΟΛΕΤΤΑ Κ.: 19.452 τον. d.w. του 1969, παράδοση Νότιο 'Αφρική 'Οκτωβρίου 25 - Νοεμβρίου 5 ταξίδι με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 2.900 την ημέρα.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ.: 29.000 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κέηπ Πάσσερο 'Οκτωβρίου 25 - 25, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση

ΕΝΩΣΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ

ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ

ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΕΩΣ

Καλούνται τὰ Μέλη τῆς Ἑνώσεως Ἑφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων, συμφῶνως τῷ ἄρθρῳ 9 τοῦ Καταστατικοῦ αὐτῆς, εἰς Ἑκτακτον Γενικὴν Συνέλευσιν, γενησομένην τὴν 19ην Νοεμβρίου 1984, ἡμέραν Δευτέραν καὶ ὥραν 19.00 καὶ εἰς τὰ ἐν Πειραιεὶ Γραφεῖα αὐτῆς — Ἀκτὴ Μισοῦλη 81 (3ος ὄροφος) — Μέγαρον ΛΟΥΜΟΥ, με θέματα Ἡμερησίας Διατάξεως:

1. Λογοδοσία ἔτους 1984.
2. Ἀνακοινώσεις ἐκθέσεως Ἑξελεγκτικῆς Ἐπιτροπῆς διαχειρίσεως 1984.
3. Ἑγκρίσις Ἰσολογισμοῦ 1984.
4. Ἑγκρίσις Προϋπολογισμοῦ 1985.
5. Ἀπαλλαγὴ τοῦ Δ.Σ. πάσης εὐθύνῃς ἐκ τῆς διαχειρίσεως τῆς ληξάσης χρήσεως.
6. Διεξαγωγὴ ἀρχαιρεσιῶν πρὸς ἀνάδειξιν Νέου Διοικητικοῦ Συμβουλίου.
7. Ἑκλογὴ Ἑξελεγκτικῆς Ἐπιτροπῆς Διαχειρίσεων 1985-86.
8. Διάφοροι ἀνακοινώσεις.

Ἐν περιπτώσει μὴ ἐπιτεύξεως ἀπαρτίας κατὰ τὴν ὥς ἄνω Γεν. Συνέλευσιν, αὐτὴ θέλει ἐπαναληφθῇ ἐν τῷ αὐτῷ τόπῳ τὴν 26ην Νοεμβρίου 1984, ἡμέραν Δευτέραν καὶ ὥραν 19.00, με τὰ αὐτὰ ὥς ἄνω θέματα.

Πειραιεὺς 22 Ὀκτωβρίου, 1984

Ὁ Προεδρεύων Ἀ' Ἀντιπρόεδρος
Δ.Α. ΣΤΑΥΡΟΥ

Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς
ΕΜΜ. ΚΟΥΤΣΟΦΙΟΣ

Σκώ/Πάσσερο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ: 17.195 τον. d.w. του 1979, παράδοση στον πιλότο Μολφέττα 'Οκτωβρίου 15-18, επαναπαράδοση 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 4.100 την ημέρα, πλέον δολ. 23.500 για πλοίο υπό έρμα.

ΕΘΝΟΣ: 28.582 τον. d.w. του 1977, παράδοση Τάουναβιλ 'Οκτωβρίου 28 - 31, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο, δολ. 4.000 την ημέρα, πλέον δολ. 40.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΜΕΡΚΟΥΡ: 18.777 τον. d.w. του 1970, παράδοση 'Ινδονησία 'Οκτωβρίου 20, επαναπαράδοση Νοτ. 'Αφρική, δολ. 3.150 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ: 45.082 τον. d.w. του 1967, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Αμβούργο, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ: 41.800 τον. d.w. του 1983, παράδοση Νοτ. Κορέα Νοεμβρίου 5-17, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού και Νότιας 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Γ.Κ.: 37.170 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι 'Ερυθράς για μεταφορά χύδην τιμειντών, δολ. 7.150 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΦΛΩΡΑ Ν.: 28.300 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Ελλάδα Νοεμβρίου 15-30, ταξίδια 5 - 8 μηνών πρόσ δολ. 3.500 την ημέρα.

ΑΚΑΔΗΜΟΣ: 22.233 τον. d.w. του 1972, παράδοση στον πιλότο 'Αβίλες, 'Οκτωβρίου 28 - Νοεμβρίου 4, ταξίδι δύο - τριών μηνών συμπεριλαμβανομένων Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 3.825 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΕΥΣ: 'Αρζού 22.500 τον. καθαρά, Ρότερνταμ, WS 151,75, 'Οκτωβρίου 17.

ΧΙΟΣ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 34.000 τον. μέρος

φορτίου, Λάς Μίνας, WS 100, 'Οκτωβρίου 15.

ΑΝΡΟΜΕΔΑ: 'Αρζού 52.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 92,5 'Οκτωβρίου 27.

ΣΥΝΕΤΟΣ: 'Ανατ. ακτή Μεξικού 110.000 τον. μέρος φορτίου, Τενερίφη ή 'Αλγκεθίρας WS 24, 'Οκτωβρίου 17.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Γουέστερν Πόρτ 75.000 τον. μέρος φορτίου, δυτική ακτή ΗΠΑ, WS 52, Νοεμβρίου 2.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Νίγκ Μπαί 67.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 70, 'Οκτωβρίου 18.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Ράς Λανούφ 76.000 τον. Φός, ναύλος έμπιστευτικός, 'Οκτωβρίου 16.

ΤΑΤΙΝΑ: Κολέ 74.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 57,5, όψιόν ακτή 'Ατλαντικού WS 58,5, όψιόν ανατολ. ακτή Καναδά WS 62,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 64, 'Οκτωβρίου 24.

ΑΔΑΜΑΣ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 49, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 45, 'Οκτωβρίου 19.

ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ: 'Ανατολ. ακτή ΗΒ 140.000 τον. μέρος φορτίου, Λαβέρα ή Γένοα, WS 35, 'Οκτωβρίου 19.

ΑΡΙΖΟΝΑ: Περσικό Κόλπο 140.000 τον. Νότ. Κορέα, ναύλος έμπιστευτικός.

ΛΑΡΝΑΚΑ: Μπαχρέιν 29.000 τον. καθαρά, 'Ινδία WS 180, 'Οκτωβρίου 21.

ΤΑΥΡΟΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 115, 'Οκτωβρίου 25.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Βενεζουέλα 35.000 τον. μέρος φορτίου, Κίγκστον, WS 150, 'Οκτωβρίου 21.

ΕΛΟΥΝΤΑ: Σίντι Κερρί 85.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 59, όψιόν Γιούρομεντ WS 64, 'Οκτωβρίου 23.

ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ: Πόιντ Νουάρ 80.000 τον. μέρος φορτίου, Σαίν Κρουά WS 55, 'Οκτωβρίου 22.

ΜΑΝΩΛΗΣ Μ.: Σίντι Κερρί 125.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 38,5, όψιόν Μεσόγειο WS 41, 'Οκτωβρίου 23.

ΣΕΡΙΦΟΣ: Σουάιμπα 75.000 τον. μέρος φορτίου, Γιούρομεντ WS 75, 'Οκτωβρίου 18.

ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ: Ράς Σουκχέιρ 70.000 τον. μέρος φορτίου, Φαλκονέρα, WS 65, 'Οκτωβρίου 18.

ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ: Κολέ 105.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιμμινχαμ, WS 38,5, 'Οκτωβρίου 27.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 60.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 100, 'Οκτωβρίου 18.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠΟ: Ράς Τανούρα 85.000 τον. Σριράχα, WS 60, 'Οκτωβρίου 27.

ΒΕΝΟΥΣ V: Πουέρτο Μιράντα 42.000 τον. μέρος φορτίου, Πόρτλαντ WS 107,5, 'Οκτωβρίου 25.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 60.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 100, 'Οκτωβρίου 27.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Γκρέντζμαουθ 25.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, Χάβρη WS 120, 'Οκτωβρίου 24.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Κωνσταντζα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 115, όψιόν Μεσόγειο WS 120, 'Οκτωβρίου 27.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ: Καραϊβική 46.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 82,5 'Οκτωβρίου 28.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Καραϊβική 46.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 82,5 'Οκτωβρίου 27.

ΔΡ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ: Νίγκ Μπαί 70.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 47,5, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 45, 'Οκτωβρίου 25.

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: Χάουντ Πόιντ 62.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 47,5, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 45, 'Οκτωβρίου 26.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Κουβέιτ 27.500 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 200, 'Οκτωβρίου 24.

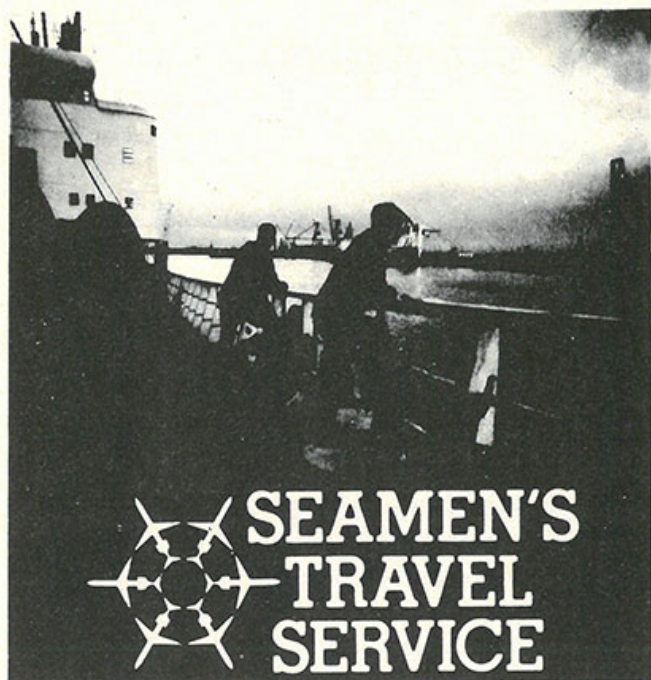
ΒΕΓΚΑ: Βομβάη 28.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, υπό έμπιστευτικούς δρους, 'Οκτωβρίου 26.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Μπαχάμες 29.000 τον. καθαρά Φλόριντα, WS 250, 'Οκτωβρίου 25.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ: Κάργκ 'Αϊλαντ 250.000 τον. 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 42, άμεση.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: 'Αρζού 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 115, όψιόν Μεσόγειο WS 125, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 105, 'Οκτωβρίου 28.

Don't have your Seamen hanging around— use our complete Seamen's Travel Service.



Cut your expenses by using convenient flights to COPENHAGEN with SAS connections to:

— NORTH AMERICA (both East and West Coast)

— SOUTH AMERICA

— TOKYO, BANGKOK and SINGAPORE

Your Travel Agent or SAS, Sina 6/Vis-sarionos 9, 106 72 Athens, Tel. 363 4444, can tell you more about SAS Seamen's Travel Service.

SAS

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Η διαφαινόμενη ελαφρά βελτίωση της ζήτησης χωρητικότητας και η αντίστοιχη άνοδος των ναύλων σε όρισμένες κατηγορίες πλοίων δεν φαίνεται προς τό παρόν να έχουν επιδράσει επί της πορείας των αγοραπωλησιών. Το γεγονός εξηγείται, ίσως, από την εύρεως διαδεδομένη αντίληψη ότι πρόκειται για πρόσκαιρη βελτίωση εποχιακής φύσης που σύντομα θα οδηγήσει σε νέα αύξηση της κρίσεως.

Εν τώ μεταξύ, ο αριθμός των προβληματικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων αυξάνει δραματικά, με αποτέλεσμα μεγάλο μέρος των πωλήσεων ναάφορα σε πλοία από πλειστηριασμό, πλοία ελεγχόμενα από τις τράπεζες μετά από την απόκτησή τους σε πλειστηριασμό ή, τέλος, πλοία πωλούμενα από τους πλοιοκτήτες τους υπό την πίεση των τραπεζών.

Αρκετές πωλήσεις συνδυάζονται με πιστώσεις εκ μέρους των ενδιαφερομένων τραπεζών, οι οποίες, πολλές φορές παρέχουν και πρόσθετες πιστώσεις για αγορά και άλλων πλοίων (CREDIT LINE), προκειμένου να πείσουν τους αγοραστές να αγοράσουν τα προβληματικά πλοία στις ύψηλές τιμές τους.

Με άλλα λόγια, οι αγοραπωλησίες, όπως γίνονται σήμερα, αποτελούν καθρέφτη της κρίσης που σοβεϊ στην πλοιοκτησία.

Όπωςσδήποτε, παρατηρείται και κάποιος αριθμός υγιών πωλήσεων από αγοραστές που εκμεταλλεύονται τις παρούσες χαμηλές τιμές.

Από τις αγοραπωλησίες του δεκαπενθήμερου διακρίνουμε τις παρακάτω χαρακτηριστικές περιπτώσεις, μερικές των οποίων τελούν ακόμα υπό αίρεση, δεν παύουν όμως να

παρέχουν σαφή εικόνα των επικρατουσών τιμών:

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:

"CASSIPEIA MARU" 62.600/1972 δολ. 4.300.000.
"LIEBANA" 53.200/1972, δολ. 3.550.000.
"TROLL PARK" 33.900/1971, δολ. 2.300.000.
"APOLLONIUS" 27.00/1967, δολ. 900.000.
"OCEAN PEGASUS" 26.800, δολ. 630.000.
"TOKYO OLYMPICS" 25.700/1964, δολ. 775.000.
"FORTUNE LEADER" 22.700/1977, δολ. 3.900.000.
"LALOTO" 16.450/1973 δολ. 1.520.000.

ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

"SEA EXPORTER" 18.630/1977, δολ. 4.100.000.
"MICHELLE" 15.520/1969, δολ. 750.000.
"LONG BEACH" 15.150/1974 δολ. 2.050.000

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

"ASIAN ENERGY" 230.000/1976, δολ. 6.500.000.
"GARGI" 57.80 /1964, δολ. 1.700.000.
"CHARON" 39.950/1975, δολ. 5.500.000.
"NOSTOS" 36.450/1960, δολ. 1.000.000

OBO

"YPERMACHOS" 183.000/1972, δολ. 5.200.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Με αμείωτο ενδιαφέρον συνεχίστηκε η δραστηριότητα στην αγορά των διαλύσεων. Αξιόλογο τό αγοραστικό ενδιαφέρον, προ-

καλεί μία ελαφρώς άνοδική τάση στις τιμές. Σημαντική ή παρουσία της Κίνας που έκδηλώνει πλέον ενδιαφέρον και για μεγάλα δεξαμενόπλοια.

Από τις πωλήσεις του δεκαπενθήμερου άξιζει να αναφέρουμε (τιμές σε δολάρια ανά τόνο ελαφρού βάρους):

Ταϊβάν

MT "PONTOPOROS" (16.390) δολ. 137.75
MV "GLORY" (6.000) δολ. 118,75
MV "JUSU ISLAND (5.010) δολ. 117
MV "HELENA C. (4.880) δολ. 118,75

Κίνα

MV "TRADE COURRIER" - OBO (12.438) δολ. 132
MV "MARELIA" (7.924) δολ. 121
MV "JOHN" (4.536), δολ. 171.

Κορέα

MT "WILLIAM DAMPIER" (17.578), δολ. 129.

Μπαγκλαντές

MT "NOSTOS" (9.547) δολ. 125,50
SS "INDIAN EXPRESS", (6.906), δολ. 115
MV "ALHAMBRA" (4.795), δολ. 101
MV "NESTOR" (4.784), δολ. 103.

Ινδία

MV "CONSTANTIA" (6.790) δολ. 85 με παράδοση Μαντράς κατόπιν πυρκαϊάς.

Ισπανία:

MV "JOSEPH WYBIKI" (4.970), δολ. 79.

Στόν Πειραικό χώρο, αριθμός πλοίων συζητείται είτε για παράδοση Πει αιά με επαναπώληση στον έξωτερικό είτε για Έλληνες διαλυτές, τά δεύτερα σε χαμηλότερες τιμές που άφορούν σε μικρά πλοία.

For your Agency in IRAN

SHERKAT DARYA E-SURKH

REDSEA SHIPPING AGENCY Co. Ltd.

**Shipping Agents • Forwarders •
General Contractors • Shipchandlers
• Bunker Suppliers**

Head Office:

**SHERKAT DARYA E-SURKH
AVE SEPAHBOD GHARANI
NIKOO STREET No 32/1, 1ST FLOOR
TEHRAN IRAN**

Phones: 892046 - 892048

A.O.H.: 855052 - 858832 - 629490

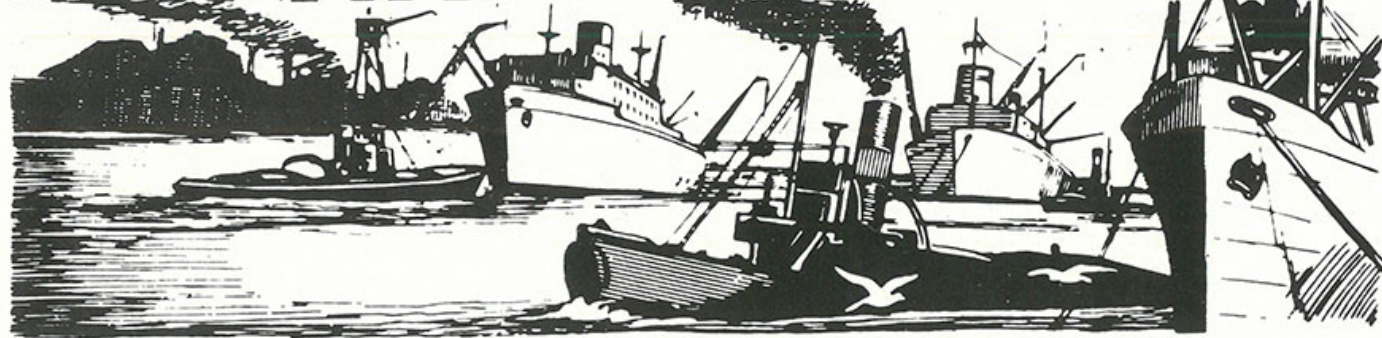
Telex: 214296 SDST TEHRAN IR.

Cbls: 281/Tehran and RedSea to all Iranian ports

BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

**For info: Captain Panos D. Drakoulakos
60 Karpou Str, Athens 406
Phones: 9021907 - 9014640
Tlx.: 22 2327 PANO GR.**

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1186/946 November 1st, 1984

MERCHANT MARINE ACADEMIES

We know that all parties concerned agree upon the successful work of Merchant Marine Academies. On the other hand we know that the graduates of M.M.A. do not exceed 15% of the merchant marine officers in service. Therefore instead of searching for other marine-educational scheme, it is easier to strengthen the existing system in all aspects (number of students, teaching staff, equipment) to cover the needs of our merchant fleet.

We must add that already the M.M. Academies belong to the higher educational level and they have offered to merchant marine thousands of officers of undisputed competence and ability. That means that they perform their work in the most proper way, which in addition gives the possibility for innovation and adaptation to the modern marine technology.

NEW APPOINTMENTS AT THE AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

Archibald G. Gilies was elected Vice President in the Executive Administration of the American Bureau of Shipping. The announcement was made by William N. Johnston, ABS Chairman and President, following a meeting of the board of Managers at the semiannual meeting of the international ship classification society headquarters in New York. Mr. Gilies was previously an assistant to the Vice President in the Technical Division.

During the same semiannual meeting which was held on September 18th, the Board of Managers elected Messrs Aristides Alafouzou and Vardis Vardiannoyannis as new members of ABS.

GREEK COMMITTEE OF NORSKE VERITAS HELD MEETING IN OSLO

Det norske Veritas' Greek Committee

held its annual meeting on Wednesday 19th September 1984, under the Chairmanship of Mr. Costas M. Lemos. The annual meeting was this year held at the Society's head quarters, the Veritas Centre, just outside Oslo in Norway.

The Greek Committee, — presently consisting of 21 prominent members of the International Greek Shipping Community, — represent one of the most important international committees established and maintained by Det norske Veritas.

The annual meeting provided an effective and active forum for the Committee, discussing the classification activities of Veritas.

The Committee reviewed the classification concept in relation to the shipping industry's expectations and its members presented valuable advice and recommendations for the Society's consideration.

PRE-SCHOOL SERVICE AT SEA

The weak point of the system is a leakage of graduates from employment at sea, which was estimated at about 25%. It has been argued that to face this one should admit in the Marine

school only students who have already had a pre-school sea-service, supposing that they made up their minds about a sea career.

But this presupposes that anyone who wants to make a career as an officer in the Merchant Navy, must begin by signing on as ratings (dekboys, assistants) and then enter the School for three years.

But this is the point. Because we strongly believe that in the Greek maritime reality, there are very few young men who will decide to leave their well-paid post on the ship to come back to the school, for nautical studies, it's a very risky experiment and we doubt if it is worthwhile.

RULES FOR THE CLASSIFICATION AND CERTIFICATION OF LIFTING APPLIANCES

Lifting appliances fitted on board vessels are not a part of Classification. International and National Regulations generally require only their periodic testing and inspection.

Wishing that lifting appliances be given more attention, Builders, Shipowners and Insurers have asked the interven-



For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto
Cx. Postal 660 Vitoria - Espírito Santo - Brazil

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

tion of the Bureau Veritas at the design stage (appraisal of drawings, selection of materials) and manufacturing stage (supervision of construction, inspection of materials).

To comply with this request, Bureau Veritas has introduced in its Rules, additional classification marks for lifting appliances.

These rules are in conformity with the International Labour Organization 1932 Convention Nr. 32 and 1979 Convention Nr. 152, and allow for the International

Labour Office (ILO and International Maritime Organisation (IMO) recent recommendations concerning both port cargo handling operations and lifting operations at sea.

In the Guidance Note, Shipowners will find all necessary details on the Bureau Veritas available services for lifting appliances, from construction up to maintenance in service, and Builders and Shipyards a number of rules and recommendations relative to design and scantlings.

MARITIME JOINT VENTURES

At his address, during the Conference on Shipping Finance which was organised by the Marine Club in Piraeus in early October, Mr. Theodore Petropoulos, Head of Transportation, Energy and Project Finance of the Algemene Bank Nederland, tackled the subject of Maritime Joint Ventures between participants of Less Developed Countries, primarily offering cargoes and shipowners belonging to the Developed Countries, offering capital, management and operational expertise.

We publish below certain worthnoting factors from Mr. Petropoulos paper supporting the formation of maritime joint ventures and the benefits to both participants.

Factors supporting the involvement into a maritime joint venture of an independent shipowner from a developed country:

Securing the availability of cargoes over a period of time. This ensures the utilisation of vessels brought into the joint venture at rates which should be consistent and adequate to provide satisfactory returns to both parties. The rates required to achieve this are likely to be low, given the currently depressed second-hand vessel values.

Sharing of the equity capital required. Both parties are expected to contribute towards the equity capital required by the venture unless an unequal maritime venture is envisaged.

Sharing of the risks of the trade. However, given that the purpose of the joint venture is the transportation of existing cargo import/export requirements by the less developed country at mutually acceptable rate levels, the risks are reduced.

Lower costs of operation. Should competent local crews exist or can be developed, then some savings can be had by using inexpensive local crews. Depending on the structure and location of the country, some overhead savings may also be realised by operating out of a relatively inexpensive country.

Some justifiable fees can be charged by the independent shipowners work performed over and above the envisaged duties of each party i.e. technical support. These costs may be borne by the maritime joint venture and paid directly to the DC partner. Such a scheme will utilise the partner's already existing administrative and technical staff.

The main advantages of a joint venture to entrepreneurs or public companies belonging to less developed countries are as follows:

— Locking in low, stable and long term transportation costs. This is particularly true in today's depressed market conditions.

— Opportunities to share in the vessels' capital appreciation potential requirements as well as sharing in the

50 YEARS AGO

— Many pictures of greek cargo ships from the Black Sea to China and Vladivostok and the broader development of our activity in the Far-East, opened for the greek flag the road to North Pacific.

— According to the Argentine press, the greek steamer "Alice" arrived in Buenos Aires with half of her crew revolted and accompanied by local Argentine Port-police. Another grave case of disobedience which may be considered as a revolt, took place aboard s/s "Atticos" who was bound from Mediterranean to River Plate.

— British Government gave his consent for a provisional stay in Cardiff of several greek marine engineers and radio operators in order to sign on greek ships to fill vacancies.

— Captain A. Tsemperopoulos who was Harbour-master of Salonica was appointed as Chief of Shipping department of Merchant Marine Directorate. Chief of Seamen's Department was appointed commander A. Papadopoulos.

— British s/s "Waikawa", 5,677 grt., 9,000 ton. d.w., built in 1919 was bought by Messrs. R. Rethymnis and Kulukundis for 13,500 pounds and will be delivered in New Zealand.

(Naftika Chronika, No. 93/1.11.1934)

risks of the trade.

— Enhanced access to finance as because of involvement of a quality known independent shipowner partner.

— As MJVs are expected to stand on their own feet and raise project finance, a state guarantee may not be required and, as such, there may be reduced overall LDC foreign debt obligations.

— Development of finance/financial control experience.

— Minimisation of foreign currency outflows as well as allowing some currency inflows i.e. crew remittances, cross trading income etc.,

— Unless LDC partner is a state/state owned concern, previously untapped local equity capital may be attracted.

— The MJV through the shipowners partner will have access to greater management, operational and technical know-how with corresponding benefits in knowledge and experience to the LDC partner. In this process, the establishment of a stable shipping line/concern run on efficient profit maximisation lines will be of assistance.

— Once and MJV is seen to work, the development of a success record will be invaluable for the less developed country's shipping development plans.

A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: J. GHIKAS — B. IKIKAE

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

45 AVE. ROBERT SCHUMAN - 13002 - MARSEILLE - FRANCE

Telex: 440 641 F. Teleg: LYDRIKSON-MARSEILLE, Phone: (91) 90.98.84 - Night (42) 289137



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

TELEX No. 6-20129 SA ★
CABLE ADDRESS: ★
"HERMES" DURBAN ★

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.

6518

Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW
BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ
ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 10 Πειραιάς

Τηλέφωνα: 4176 658 - 4122 537

Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά

Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

Editing & Printing offices: 77 Notara Street

P.O.Box 80076 — 185 10 Piraeus

Phone: 01 - 4176658 or 4122537

Cable: "CHRONIKA" Piraeus

Γραφεία Βορείου Ελλάδος: Βασ. Ἡρακλείου 51- 53 — 541 10 Θεσσαλονίκη

Τηλέφωνα: (031) 277963 - 278119

Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 3.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 3.000
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
East Asia and Australia (Air Mail).....	U.S. Dollars 120,00



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΞ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	α. Φιομπίτσινο 8/9
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α. Ἀμβέρσα 18/9
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Λομέ 30/8
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Μαπούτο 28/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	α. Γένοβα 14 9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Σάντος 14/9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	1344	ε. Γκιζας 30/8
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργ. ἰ Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	στόν Ἅγιο Βικέντιο
ΑΓΗΝΟΡ	71	9875	ε. Ἀλεξάνδρεια 29/8
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	α. Ν. Ὁρλεάνη 1/9
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074	ὑπὸ ναυπήγησης
ΑΓΙΟΣ	82	36000	α. Γουακαμάτσου 30/8
ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15 12	δ. Παναμά 15/9
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	ε. Πειραιά 20/7
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	δ. Κων/πολὴ 9/9
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	ε. Πόρτ Γκωσκωπερ 15/9
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646	δ. Γιβραλτάρ 15/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακὲς μεταφορὲς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Σουέζ 7/7
ΑΓΙΟΣ ΙΚΟΛΑΣ	71	11857	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Γκουέμας 27/8
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Ἀμβέρσα 12/9
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	ἐπωλήθη Ἀλλοδαπούς
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. Κπέμε 30/8
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α. Ρίο Γκράντε 20/8
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	65	18315	α. Σι. καπούρη 29/8
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Βενετία 15/9
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	δ. Σουέζ 11/9
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ἀργεῖ Σιτιλίδα
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Ἀμπενράα 14/9
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	α. Χιούστον 4/9
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	5	7311	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεῖ Ἰθάκη
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	δ. Π. Σαῖδ 13/9
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	α. Ν. Ὁρλεάνη 13/9
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Ρίο Γκράντε 4/9
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Ἐλευσίνα 18 9
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	
ΑΘΩΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Ὁσκαρσάνν 5/9
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. Τζέντα 5 9
ΑΘΩΣ	72	1586	ε. Βάρη 17/9
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	α. Σιγκαπούρη 1159
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4109	δ. Γιβραλτάρ 2/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	64	6387	
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	ε. Ἀμβούργο 22/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙ Υ.	71	4838	ε. Πειραιά 16/9
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	α. Παρανάγουα 15/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	ε. Κων/πολὴ 13/9
ΑΙΓΑΙ-Ν ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	στό Ἀμβούργο
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	δ. Π. Σαῖδ 10/9
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Πειραιά 11/7
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ε. Κων/πολὴ 31/8
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	ε. Τζέντα 3/9
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	α. Τσίμπα 3/9
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ε. Σαγκάη 17/8
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ε. Ἰκόνιο 18 8
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'ΙΖ	72	11185	α. Θεόντα 17/8
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 9/8
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ	75	12498	δ. Π. Σαῖδ 28/8
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Πειραιά 14/7
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9178	α. Ντάρμπαν 10/8
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208	α. Λός Πάλλμας 13/8
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025	ε. Ἀκαμπα 8/8
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ	69	8928	α. Ἀρατού 20/8
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	α. Μαλάγο 3/9
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	α. Σιγκαπούρη 15/9
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεῖ Ἀργουσόλι
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεῖ Χαλκίδα
Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	δ. Ἐσκουμίνς 7/8
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Ντάρμπαν 17/9
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Γιοκχάμα 5/9
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	δ. Γκρέι Ντάκ Ἀϊλ 10/9
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ὑπὸ ναυπήγησης
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	ε. Πειραιά 15/9
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	δ. Γιβραλτάρ 1/9
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	ε. Μπέιρα 9/9
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	δ. Παναμά 16/8
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α. Βενετία 17/9

Α'ΙΡΗΝΗΣ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	81	10714	ε. Πειραιά 30/7
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	10153	α. Βιβαταβέσια 13/9
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13383	ε. Χαβρη 14/9
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4838	δ. Γιβραλτάρ 5/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	α. Καζαμπλάνκα 25/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484	δ. Σκόω 25/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	61	13184	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Μπουένος Ἀίρες 7/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ	63	6303	α. Τζ. μπουτί 5/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ἀργεῖ Σετούμπαλ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517	ε. Τζέντα 9/9
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	α. Λός Ἀντζελες 16/9
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Μπ. Ἀίρες 30/6
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	ἐπωλήθη Ἀλλοδαπούς
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 13/9
ΑΚΜΩΝ	71	15119	ἀ. γεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ε. Γκόλβεστον 3/9
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	α. Γκντάνακ 18/9
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	ἀργεῖ Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Ραβέννα 12/9
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	α. Λός Ἀντζελες 5/9
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Ἀμβέρσα 5/9
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	δ. Κων/πολὴ 6/8
ΑΚΟΥΑΦΑΙΝΘ	68	24341	δ. Κων/πολὴ 1/9
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Ἀμβέρσα 29/8
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	δ. Σουέζ 14/9
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Ἀμβέρσα 19/9
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	δ. Σουέζ 8/9
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Σάν Λορέντζο 13/9
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	α. Πειραιά 6/9
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	α. Ἀλεξάνδρεια 15/9
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Ἀντοραγκάστα 5/9
ΑΛΕΑ	73	8824	α. Ν. Ὀρλεάνη 25/8
ΑΛΕΝΤΕ'ΙΛ (δ.)	70	48462	ἐπωλήθη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Πειραιά 30/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	ε. Ν. Ὁρλεάνη 13/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	στό Μπαντάρ Ἀμπάς 30/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. Σιτιλίδα 28/8
ΑΛΕΞ. Γ. ΣΤΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ.)	78	60653	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΓΚΡΕ'ΙΤ (δ.)	73	152372	ἐπωλ. διάλυση Φορμόζα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	ἀργεῖ Σάρζα
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. Χιούστον 5/9
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Πειραιά 28/8
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434	α. Χιούστον 5/9
ΑΛΙΚΗ	72	10069	ε. Μαντράς 4/9
ΑΛΙΚΗ II.	76	12376	πρώην «ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ»
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. Λά Παλις 9/8
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	μετ. «ΜΑΡΙΟ» (Ἑλλ.)
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402	α. Τάραντα 16/9
Α ΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Λός Πάλλμας 6/9
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Γιοκχάμα 9/9
ΑΛΚΗΝΟΡ	73	70088	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 27/8
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ἀργεῖ Λονδίνο
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Ἀμβέρσα 81159
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Ρότερνταμ 17/8
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	δ. Γιβραλτάρ 16/8
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Βανκούβερ 17/9
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Πόρτ Σαῖδ 11/8
ΑΛΜΑ	80	11584	ε. Τσαγκουαράμας 11/9
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Σ. Μάικλς 16/9
ΑΛΜΑΡ	69	10373	δ. Σουέζ 20/8
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	α. Χιρόσιμα 18/8
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	α. Λός Ἀντζελες 15/9
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	α. Σαντάνα 1/9
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	ε. Φουκουγιάμα 8/9
ΑΛΤΙΣ	79	11000	δ. Παναμά 16/9
ΑΛΤΙΣ	70	2605	ε. Λισσαβώνα 16/9
ΑΛΦΑ	62	4722	στή Μπανάνα 1/9
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	α. Λός Ἀντζελες 26/8
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	ε. Ν. Ὁρλεάνη 18/8

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Λίβερπουλ 23/8
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Φουκουγιάμα 4/9
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	α. Π. Ἐσκουίβελ 17/9
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	δ. Σουέζ 10/6/83
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Χουέρβα 16/9
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Λατόκα 19/7
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	ε. Ρότερνταμ 18/9
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ἀργεῖ Ἡμοσχάβεν
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	ε. Πειραιά 12/9
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Λός Ἀντζελες 16/9
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	ε. Κουινγκντάο 19/8
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. Σάντος 5/9
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Ἀμβούργο 17/9
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	δ. Π. Σαῖδ 2/9
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Χόγκ Κόγκ 4/9
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Ρότερνταμ 17/9
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΤΛΑΣ	84	10000	ε. Κίγκστον 8/9
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Ν. Ὁρλεάνη 3/9

ε. Πειραιά 30/7			
α. Βιβαταβέσια 13/9			
ε. Χαβρη 14/9			
δ. Γιβραλτάρ 5/8			
α. Καζαμπλάνκα 25/8			
δ. Σκόω 25/8			
ἀργεῖ Πειραιά			
α. Μπουένος Ἀίρες 7/9			
α. Τζ. μπουτί 5/8			
ἀργεῖ Σετούμπαλ			
ε. Τζέντα 9/9			
α. Λός Ἀντζελες 16/9			
α. Σιγκαπούρη 14/8			
α. Μπ. Ἀίρες 30/6			
ἐπωλήθη Ἀλλοδαπούς			
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 13/9			
ἀ. γεῖ Πειραιά			
ε. Γκόλβεστον 3/9			
α. Γκντάνακ 18/9			
ἀργεῖ Τάμπα			
α. Ραβέννα 12/9			
α. Λός Ἀντζελες 5/9			
α. Ἀμβέρσα 5/9			
δ. Κων/πολὴ 6/8			
δ. Κων/πολὴ 1/9			
ἀργεῖ Πειραιά			
ἀργεῖ Ἀστακό			
α. Ἀμβέρσα 29/8			
δ. Σουέζ 14/9			
α. Ἀμβέρσα 19/9			
δ. Σουέζ 8/9			
ε. Σάν Λορέντζο 13/9			
ἀργεῖ Τρινκομάλη			
ἀργεῖ Πειραιά			
α. Πειραιά 6/9			
α. Ἀλεξάνδρεια 15/9			
α. Ἀντοραγκάστα 5/9			
α. Ν. Ὀρλεάνη 25/8			
ἐπωλήθη			
ε. Πειραιά 30/6			
ε. Ν. Ὁρλεάνη 13/9			
στό Μπαντάρ Ἀμπάς 30/8			
α. Σιτιλίδα 28/8			
α. Σιγκαπούρη 7/9			
ἀργεῖ Πειραιά			
ἀργεῖ Πειραιά			
ἀργεῖ Χαλκίδα			
ἐπωλ. διάλυση Φορμόζα			
ἀργεῖ Πειραιά			
ἀργεῖ Σάρζα			
α. Χιούστον 5/9			

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΓ'ΙΝΤΟΜ	74	13348	α. Σιγκαπούρη 21/8	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Πόρτλαντ 15/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Όζόκα 12/9	ΑΡΙ Σ	60	7839	αργεί 18άκη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	ε. Βρέμη 11/9	ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	ε. Βανκούβερ 19/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Σουέζ 20/8	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	ε. Μομπάσα 10/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΓ'ΙΤ	78	13889	α. Σιγκαπούρη 16/9	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Άντοφαγκάστα 11/9	ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Καράτσι 12/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΓ'Σ	74	13631	ε. Τζέντα 28/8	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Σάντος 22/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Γκάνδη 13/9	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	δ. Κων/πολη 21/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	α. Χάμπτον 31/8	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Κοκόλα 6/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	ε. Λισσαβώνα 13/9	ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Οράνζ 5/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Αίοι 19/9	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΓ'ΟΜΦ	76	13633	ε. Ντάρ-ες-Σαλάμ 6/9	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	υπό ναυπήγηση
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Πενάγκ 6/9	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Χιούστον 6/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Θάντερ Μπαϊν 2/9	ΑΡΚ ΜΙΝ'Σ	76	5999	α. Μοντράσε 3/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 15/8	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	ε. Κασιούνγκ 6/8	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Γουκαϊνάκι 7/9	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Μομπάσα 4/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Χάβρη 13/9	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Σιγκαπούρη 16/9	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Άντοφαγκάστα 11/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Τζέντα 10/9	ΑΡΚΤ Σ	70	9778	αργεί Έλεουσία
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ	77	15378	α. Πόρτ Κέλανγκ 15/9	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Χάμιλτον 9/9
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ε. Βενετία 17/9	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 31/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Ν. Όρλεάνη 26/8	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Γκλήλονγκ 20/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ	67	53448	αργεί Πειραιά	ΑΡΕΝΙΑ Κ	52	6906	α. Ούμπε 25/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	ε. Γουίλμινγκτον 10/9	ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	ε. Τοντκόριν 17/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ	62	11503	αργεί Πειραιά	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	δ. Ντουμπάι 1/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.)	75	70668	δ. Γιβραλτάρ 18/9	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 4/9
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Γιοκοχάμα 6/9
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	αργεί Άμμουργο	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	76	30149	αργεί Γάνδη
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	δ. Σουέζ 7/9	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 24/8
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Δουνκέρκη 13/9	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	δ. Π. Σαϊδ 9/9	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Σάντος 9/9
ΑΝΔΡΟΣ Α'Γ'Λ	83	10470	α. Σάντος 28/7	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143	πρώην «LANTAU»
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπάρδο 14/8	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Λός Πάλαμας 21/8
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπάρδο 8/9	ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Γκάνδη 8/9
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	αργεί Πειραιά	ΑΣΙΑ	67	9525	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	α. Λός Άντζελες 4/9	ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	ε. Τζέντα 12/9
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Ν. Όρλεάνη 14/9	ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	ε. Ν. Όρκη 15/9
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. Επτάνησο 6/9	ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Χάμπτον 11/9
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Ρότερνταμ 12/9	ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Λός Άντζελες 21/8
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Λ. Άντζελες 8/8	ΑΣΕΛ'Υ	70	13363	α. Ν. Όρλεάνη 9/8
				ΑΣΠΑΖΙΑ Μ	61	9852	α. Πειραιά 27/8
				ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	αργεί Πειραιά
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Σ. υέζ 15/9	ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	αργεί Πειραιά
ΑΝΕΜΩ Κ	71	4981	α. Λός Πάλαμας 10/9	ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.)	68	14993	α. Βρέμη 14/9 για Τζέντα
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Σύνδου 17/9	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	μετον. «ΑΣΤΕΡΩ» (Κυπρ.)
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	ε. Πενάγκ 18/9	ΑΣΤΕΡΟΠ'ΝΤ	60	6134	ε. Σάουθεντ 14/9
ΑΘΙΑ	64	11034	αργεί Πειραιά	ΑΣΤΗΡ	74	13633	υπό παραλαβή
ΑΘΙΠΗ Λ	76	16646	α. Τσοκούμι 19/8	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	78	29860	αργεί Γαλαξίδι
ΑΘΩΣ	79	11000	δ. Σουέζ 15/9	ΑΣΤΥΝΑΕ	70	38611	α. Χακάτα 25/8
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Λίβερπουλ 19/9
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Σάντβαλ 18/9	ΑΣΥΦΑΛΤ ΤΡΕΠ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Φιλαδέλφεια 7/9
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Λός Άντζελες 2/8	ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	ε. Σιτακόνη 17/9
ΑΝΝΑ	64	2020	α. Πειραιά 28/7	ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	α. Ν. Όρλεάνη 12/9
ΑΝΝΑ Α	59	9237	α. Πειραιά 15/9	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Ν. Όρκη 16/9
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	α. Πειραιά 28/7	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Γκάλβεστον 22/8	ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	επωλήθη Κορεάτες Διαλυτές
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	α. Γκάλβεστον 1/9				
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	65	19758	ε. Κολόμπο 10/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Λούπ Τέρμιναλ 12/8
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	αργεί Πειραιά	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	αργεί Μαλάλαγκ Μπαϊν
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ε. Νταβάο 3/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	α. Μπαχραϊν 12/9
ΑΝΤΕΝΤΙΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	α. Φρημάντι 18/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΑΡ	70	16973	ε. Κολόμπο 31/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	ε. Πόρτ Σαϊδ 14/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Τζέντα 2/9
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	αργεί Χαλκίδα	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Πειραιά 20/8
ΑΝΤΕΛΑΡΚΤΙΚ	69	11430	αργεί Πόρτομπαουρ	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Πειραιά 22/9
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	α. Ρίο Γκράντε 21/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	ε. Σικάγο 6/9
ΑΝΤΕΛΑ	62	4207	ε. Γουόρμπορτ 18/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στην Άλεξάνδρεια
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥ	67	24829	ε. Άκαμπα 25/8	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	ε. Σετουμπάλ 21/8
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	ε. Γκουέμας 22/8	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 23/8	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	α. Μοντεβιδέο 26/8
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Ν. Όρλεάνη 13/9	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	δ. Κων/πολη 28/8
ΑΝΤΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	α. Κόρπους Κρίστι 30/8	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	ε. Γιοκοχάμα 5/9
ΑΝΤΙΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	δ. Παναμά 11/9	ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	85	22172	υπό ναυπήγηση
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Σχέσιν 18/9	ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	αργεί Ντάρ-ες-Σαλάμ
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Ρουέν 17/9	ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Μίλνερ Μπαϊν 7/9
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Ταγκονούρα 6/9	ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ε. Σετουμπάλ 22/5
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Λυγούστα 14/8	ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	δ. Σουέζ 26/8
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	αργεί Πειραιά	ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Πειραιά 9/9	ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	Σημεία Παναμά
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	επωλήθη Διάλυση	ΑΥΛΙΣ	72	16402	δ. Γιβραλτάρ 4/9
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. Ντουάλα 4/9	ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Κίγκστον 10/9
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	δ. Σουέζ 8/9	ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	αργεί Χαλκίδα
ΑΝΤΩΝΥ III	77	38515	αργεί Πειραιά	ΑΥΡΑ	68	9624	αργεί Πειραιά
ΑΞΙΟΣ	65	3860	δ. Κων/πολη 1/9	ΑΥΡΑΦΟΡΟΣ	64	4566	αργεί Πειραιά
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	α. Γιοκοχάμα 6/9	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	αργεί Πειραιά
ΑΠΕΕ	73	16397	α. Μπάχια Μπάλανκα 7/8	ΑΦΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	α. Χιούστον 29/8
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Λατόκα 28/8	ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	αργεί Γάνδη
ΑΠΙΚΟ	64	9868	α. Μπαντάρ Άμπα 29/8	ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	δ. Π. Σαϊδ 8/9
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Άμβέρσα 15/9	ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	ε. Λά Παλις 4/9
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Λ. Άντζελες 3/9	ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	επωλ. Άλλοδαπούς
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Μάλτα 14/9	ΑΦΡΟΔΙΤΗ Κ	76	10482	αργεί Πειραιά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Μαντράς 14/9	ΑΦΡΟΣΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	ε. Πειραιά 5/8
ΑΠΟΥΣ	70	3275	αργεί Πειραιά	ΑΦΡΟΣ	68	3340	δ. Κων/πολη 5/9
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	επωλήθη Άλλοδαπούς	ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	αργεί Τ. Ινκομάλη
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Πειραιά 30/7	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	α. Τζέντα 14/9
ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Πειραιά 30/7		61	16486	
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	ε. Μπέλφαστ 14/9	ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	αργεί Σετουμπάλ
ΑΡΓΚΟΝΟΤ	68	24877	αργεί Πειραιά	ΒΑΝΤΑ	66	13762	αργεί Τρικυμάλη
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Λός Πάλαμας 11/9	ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	αργεί Άργιστόλι
ΑΡΓΥΡΟ	59	8775	ε. Πειραιά 17/7	ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	Χόγκ Κόγκ 25/7
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	α. Φόινες 11/9	ΒΑΡΗ	82	22474	ε. Ρίο Ιανέιρο 12/9
ΑΡΓΩ	72	16207		ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	αργεί Άλιβέρι
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587		ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	δ. Σουέζ 16/8
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥ	77	1587		ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Τάουσιβαλ 7/9
ΑΡΓΩ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	76	1578		ΒΑΣΙΛΗΣ Δ	77	3827	δ. Σουέζ 2/9
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579		ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587		ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579		ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Άδελαΐδα 14/8
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579		ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Πειραιά 6/9 για Γιβραλτάρ
				ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	
ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Άσάμπα 30/8				
ΑΡΕΤΗ Α	69	9343	α. Χιούστον 15/8				
ΑΡΕΤΗ Σ	62	9124	επωλ. Άλλοδαπούς				
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	ε. Μπαντάρ Άμπα 1/9				
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	αργεί Πειραιά				
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	α. Ντουμπάι 10/9				

BENI II	77	16993	δ. Γιβραλτάρ 7/9
BENTΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μέλβυλ Ρόαντς 6/9
BENTΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Σαλλομ Βοε 2/9
ΒΕΡΑ	65	20806	ἀργεί Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	στή Φιλαδέλφεια 10/9
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	α. Άμστερνταμ 18/9
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	ε. Ρουέν 15/9
ΒΗΤΑΖΑΝ	66	19633	ε. Αύγουστα 7/9
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	α. Πειραιά 15/9
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005	στό Μπαντάρ Άμπας 27/6
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Ν. Όρλεάνη 7/9
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	προς Διάλυση Κίνα
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	δ. Γιβραλτάρ 7/9
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	ε. Άμβέρσα 18/9
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811	α. Ν. Όρλεάνη 8/9
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ἀργεί Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	ἀργεί Χαλκίδα
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΑ Τ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434	α. Πειραιά 12/9
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	δ. Έπτόνηρα 22/8
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	67	35041	
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269	α. Νιτηρόιτ 5/9
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Λός Άντζελες 22/8
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	Πόρτ Χέντλαντ 13/9
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	δ. Ντόβερ 8/9
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Βατλιμόρη 4/9
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Κολούμπια 16/9
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ)	66	38818	προς Διάλυση
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037	α. Ν. Όρλεάνη 15/7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	δ. Παναμά 9/9
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	δ. Παναμά 22/8
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592	ἀργεί Ήγουμενίτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	ε. Ραβέννα 16/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	δ. Κων/πολη 28/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ)	66	30647	ε. Όακχαμ Νέες 17/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ	72	12204	α. Ντόναλντ 19/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ	61	7116	στο Ντάρ-ες-Σαλάμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	ε. Γκουέμας 23/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Ρούκκον 12/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	στο Μισισσιππί 20/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	ε. Άλεξάνδρεια 26/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ	68	10544	α. Σέτε 16/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	α. Πειραιά 21/9
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	δ. Π. Σαϊδ 31/8
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ	77	14782	α. Ρουέν 29/8
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ	81	16500	α. Σάντος 16/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	ε. Τζέντα 10/9
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ	71	9093	α. Μπ. Άϊρες 11/9
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η	77	12561	α. Παραντούρα 28/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν	65	21374	ἀργεί Πόρτομαυρ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Κέιπ Τάουν 28/8
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΧΗΣ	77	9783	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	α. Μπ. Άϊρες 24/8
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	α. Τάουνσβιλ 8/9
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	στόν Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	ἀργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	ε. Κόττα 17/9
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	δ. Σουέζ 15/9
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	ε. Τζέντα 15/9
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	α. Φλάσινγκ 27/8
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	72	14315	α. Ν. Όρλεάνη 22/8
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Μπάχια Μπλάνκα 17/8
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702	ε. Λάγος 10/7
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΩΤΑ	62	10163	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	α. Φουτζέιρα 13/9
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ)	65	2986	α. Άνκα Μπαιρ 5/9
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	δ. Π. Σαϊδ 24/8
ΓΚΑΪΤΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	
ΓΚΑΛΛ	70	15302	ε. Ν. Όρλεάνη 4/9
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ	83	21200	α. Λά Γκουλέτ 14/9
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	ἀργεί Άστακό
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Π. Σαϊδ 13/9
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	δ. Θέραντεϊ Άιλ 13/9
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	ἀργεί Έλευσίνα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΑΪΛΑΝΤ (δ)	66	45251	στόν Πειραιά 27/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΑΡΡΟΟΥ	67	51644	α. Τάραντα 8/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Μπ. Άϊρες 16/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 25/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Κόρπους Κρίστι 22/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Γκουέμας 19/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Παναμά 14/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Ντάρμπαν 16/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	13027	α. Βερακρούζ 3/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Λός Άντζελες 11/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	δ. Παναμά 10/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	ἀργεί Ρίβερ Φώλ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Παναμά 4/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Βερακρούζ 31 8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Ρίο Γκράντες 23/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΗ	65	7952	ἀργεί Τρικονομάλη
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Λός Άντζελες 16/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Μπ. Άϊρες
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Χιούστον 6/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Κολούμπια 16/9

ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Ν. Όρλεάνη 28/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	14531	α. Άντοφαγκάστα 10/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	στό Μπ. Άϊρες 8/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800	δ. Παναμά 10/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΥ	72	12959	ε. Βερακρούζ 5/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕΪΤΣ	74	13036	α. Κόρπους Κρίστι 23/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	α. Μπάχια Μπλάνκα 9/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΑΓΚ	72	43479	α. Ρότερνταμ 12/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμά 21/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531	δ. Παναμά 28/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	75	13036	ε. Βερακρούζ 29/8
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	στό Π. Μαντρινόν 20/9
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Βρέμη 18/9
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	ε. Τζέντα 3/7
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ	71	12202	μετ. «ΝΕΦΕΛΗ» (Κυπρί)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	63	15381	ἀργεί Σετούμπάλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΣΕΝΤ	69	22915	α. Κολούμπια 2/9
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	α. Κολούμπια 4/8
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	ἀργεί Τρικονομάλη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΪΜ	62	15389	ἀργεί Σετούμπάλ
ΓΚΡΕΪΣ Λ	71	16306	δ. Κων/πολη 6/9
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	ἀργεί Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ἀργεί Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	69	26356	α. Κέιπ Τάουν 10/9
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	μετ. «ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ» (Μπαχ)
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	α. Νταμάμ 8/9
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723	α. Άμβέρσα 10/8
ΓΟΡΓΩ	58	7061	ἀργεί Άστακό
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ)	58	12732	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΑΪΤΑ	68	2206	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΪΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427	στόν Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Γιοκαίχι 10/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Ν. Όρλεάνη 16/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	α. Ρίτσαρντς Μπαιρ 14/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Ρίτσαρντς Μπαιρ 28/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Παναμά 15/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ρίο Γκράντε 2/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Φιλαδέλφεια 10/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Φρεντερίτσα 17 9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	στην Μανίλα 4/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. Κόττα 12/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ)	80	40357	δ. Π. Σαϊδ 17/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Σπέζια 14/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	67	22817	δ. Γιβραλτάρ 30/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	ε. Ρίο Γκράντε 6 9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ)	84	17199	δ. Γιβραλτάρ 15/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204	α. Μπιζέρτα 2/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199	α. Ν. Όρ κη 9/9
ΓΟΥΩΡΙΟΡ	82	19555	ε. Νταβάο 18/8
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ἀργεί Γαλαξείδι
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Σάντος 2/9
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	ἀργεί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Άρσινόη 27/9
ΔΕΛΤΑ (δ)	61	7884	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	μετ. «ΣΗ ΕΪΡ» (Μαλί)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Ρεσίφ 8/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	α. Πειραιά 14/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	ἀργεί Άστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Γκνάνσας 8/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στό Μπαντάρ Άμπας
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Ν. Όρλεάνη 10/9
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	82	31000	ε. Ν. Όρλεάνη 15/9
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	ε. Άβουμαουθ 26/8
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Λας Πάλμας 13/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958	ὕπο ναυπηγήση
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ἀργεί Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	ἀργεί Λισαβόνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ			
ΤΗΣ	63	8380	α. Φουτζέιρα 8/9
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ)	58	16277	ἀργεί Πειραιά
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872	ἀργεί Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ἀργεί Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ)	58	13105	ἀργεί Έλευσίνα
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Μπ. Άϊρες 31/8
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Τζέντα 10/9
ΔΙΔΩ	70	10378	δ. Σουέζ 13/7
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	ἀργεί Ίθακη
ΔΙΟΝΗ (δ)	67	44646	ἀργεί Πειραιά
ΔΟΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Ν. Όρλεάνη 29/8
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ)	68	48687	δ. Σουέζ 17/9
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	α. Πειραιά 14/9
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ)	66	48801	α. Μαλάγα 1/9
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Άλεξάνδρεια 16/9
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	δ. Παναμά 13 8
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	84	21300	ὕπο καβέλλωση
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398	δ. Π. Σαϊδ 16/9
ΔΩΡΙΟΣ (δ)	67	43231	Όλική Άπόλεια Τερτούγκα
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	ἀργεί Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ρότερνταμ 19/9
ΕΒΡΟΣ	62	20372	ἀργεί Γαλαξείδι
ΕΘΝΙΚ (δ)	75	125947	ἀργεί Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Τζέντα 12/9
ΕΙΡΗΝΗ (δ)	73	68157	ε. Τζέντα 14/9
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	α. Καράτσι 17/9
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ)	72	113780	α. Τζέντα 31/7
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	ε. Μπορντό 5/8
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985	στη Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ)	68	48687	α. Ν. Όρλεάνη 28/8
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	ἀργεί Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ἀργεί Γαλαξείδι
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ε. Σιγκαπούρη 15/9
ΕΚΤΩΡ	75	14523	δ. Σουέζ 6/9

ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	α. Γουώτερφορντ 10/9
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	α. Γιβραλτάρ 8/9
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Ραβέννα 7/9
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Χιούστον 7/9
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	α. Τζέντα 2/9
ΕΛΕΓ'ΙΣΤΡΙΑ Ι	64	10652	α. Μπενί Στυλίδας
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	Δ. Παννιά 29/8
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	α. Πειραιά 3/9
ΕΛΕΝΗ	63	10936	α. Καλαί 3/8
ΕΛΕΝΗ	60	1995	α. Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/9
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ ΛΟΡΕΛ	61	7293	επιπλήθη 'Αλλοδαπούς
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	α. Πειραιά
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	δ. Σουέζ 18/9
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	δ. Γιβραλτάρ 15/9
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	69	6006	ε. Ντελφύλ 15/9
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Ζακλά 4/8
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	δ. Σουέζ 5/8
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	στη Σιγκαπούρη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙ'ΙΣ	62	6846	α. Τζέντα 26/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΘ	71	10328	επιπλήθη 'Αλλοδαπούς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	στη Σιγκαπούρη 15/9
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΙ'ΙΤΟΡ	78	17172	επιπλήθη 'Αλλοδαπούς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	9987	α. Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ε. Μπίτερ Λέικς 6/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	α. Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	επιπλήθη 'Αλλοδαπούς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	α. Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	72	10329	α. Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Άντεν 11/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237	α. Άμβέρσα 29/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Καλουμπουργκ 5/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Φιλαδέλφεια 5/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Άμστερνταμ 18/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Ντάρμπαν 14/9
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Τόρανα 13/9
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Ρίο Γκράντε 21/8
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Μίλφορντ Χάβεν 18/9
ΕΛΠΑΝ	67	5487	α. Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	α. Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Μαντράς 5/9
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Φρημάντλ 2/8
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Πειραιά 12/9
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Νουακτότ 8/7
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ	65	27830	α. Πειραιά
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	α. Πειραιά 4/9
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμστερνταμ 18/9
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	α. Πειραιά
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Τόκυο 4/9
ΕΠΙΜΕΝΙΑΝΣ	73	8927	στη Γ. Άνδη 17/4
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Ιταλίας 4/8
ΕΡΟΣ	78	6053	α. Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. Γιβραλτάρ 4/9
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	α. Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Κηλόνγκ 29/8
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Πειραιά 15/9
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	α. Λος Άντζελες 26/8
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074	α. Πειραιά
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Άλεξάνδρεια 11/9
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	ε. Άλεξάνδρεια 21/7
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	ε. Οζάκα 9/9
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Φιλαδέλφεια 11/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Κων/πολη 9/8
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	α. Άμπιαν 8/8
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	α. Σιγκαπούρη 27/8
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	α. Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Άμπιαν 23/8
ΕΥΗ Α.	67	14569	α. Χιούστον 8/9
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Χοσσόιμα 28/8
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Μοντεβιδέο 3/8
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Καίρος 12/9
ΕΥΘΑΛΙΑ	59	8630	α. Πειραιά
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Μουτσούρε 31/8
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713	ε. Κοτονού 15/8
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	α. Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242	α. Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Πειραιά
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	α. Πειραιά
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	α. Πειραιά
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	α. Πειραιά
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Χαμίνια 14/9
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Άμστερνταμ 8/9
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	
ΕΦΗ	61	3791	ε. Πειραιά 28/6

ZANET	66	4503	ε. Πειραιά 16/9
ZANNHΣ	81	22857	ε. Κηλόνγκ 9/9
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Ραβέννα 13/9
ZANTE (δ.)	69	54282	ε. Σ. Ευστάθιο 14/9
ZETTA	71	20516	ε. Σάντος 12/9
ZEYΣ	60	11687	α. Πειραιά
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	ε. 'Ματ Λόντον 10/9
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Φερρόλ 30/8
ZINI	76	11348	α. Ν. Ουάλα 22/8
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Ρίο Γκράντε 28/8
ΖΥΓΟΣ	69	3490	α. Πειραιά
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	α. Πειραιά
ΗΒΗ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές
ΗΖΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	4617	α. Πειραιά
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/9
ΗΡΩ	65	23390	ε. Λισαβόνα 26/8
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Χιούστον 10/8
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	α. Πειραιά
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	α. Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794	ε. Σακάντε 9/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	α. Ρίο Γκράντε 28/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	ε. Ντουμρά 26/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Τσίμπα 8/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Βα. Κούβερ 17/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794	α. Βαλτιμόρη 12/9
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Βόλο 17/7

ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	ε. Πειραιά 26/8
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	α. Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	α. Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Της 28/8
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Ρίο Γκράντε 9/9
ΘΑΣΟΣ Α'Τ'ΑΝΤ	76	9444	ε. Πειραιά 12/9
ΘΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Φρημάντλ 6/9
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	72	22866	ε. Γκαλβέστον 31/8
ΘΕΚΟΣ	78	16685	ε. Παρανάγουα 3/9
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 6/8
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ	73	69904	α. Πειραιά
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	α. Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Σάλλου Βόε 16/9
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	α. Χόγκ Κόνκ 4/9
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/9
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ.)	75	18951	πρωην «ΣΥΣ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ»
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	α. Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Τσιτσούνγκ 30/8
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	α. Κόμπε 1/9
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. Πειραιά
ΙΑΣΩΝ	70	11489	α. Πειραιά
ΙΚΑΝ	58	2882	α. Πειραιά
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	α. Πειραιά 16/7
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	α. Πειραιά
ΙΜΑΛΑ'Γ'Α	62	10981	α. Πειραιά
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ε. Έλευσίνα 2258
ΙΟΛΙ	72	4999	α. Πειραιά 11/9
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/9
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Πειραιά 9/9
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	α. Πειραιά
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Άμβέρσα 7/9
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	επιπλήθη 'Αλλοδαπούς
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	επιπλήθη 'Αλλοδαπούς
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Κουβέιτ 2/9
ΙΩ	69	8909	στο Μπαντάρ Άμπας 1/8
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Τζωρτζτάουν 24/8
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 13/9
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	α. Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/9
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	ε. Τζέντα 10/9
ΙΩΝ	71	11506	α. Πειραιά

K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 5/9
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	α. Βομβά 7/9
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	ε. Κόλομπο 14/9
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	α. Πειραιά
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Λος Άντζελες 23/8
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Ρίο Γκράντε 1/9
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	δ. Κων/πολη 28/8
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	α. Λος Άντζελες 7/8
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	προς διαλυση
ΚΑΛΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	δ. Γιβραλτάρ 31/8
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Ραβέννα 30/8
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	α. Πειραιά
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ε. Άλεξάνδρεια 13/9
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	ε. Άμστερνταμ 1/9
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	δ. Ντόβερ 14/9
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	ε. Ναντόρ 22/8
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	ε. Λας Πάλμας 14/9
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	ε. Τζέντα 6/8
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Άμβέρσα 18/9
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Κων/πολη 1/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δ. Γιβραλτάρ 31/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	α. Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάσ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	δ. Π. Σάιτ 6/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	α. Χαβρη 30/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	α. Μάλτα 22/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Μπουένος Άρες 8/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	α. Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Τσάρλεστον 30/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	66	16048	μετ. «ΑΛΕΞΙΑ» (ΕΛΛ.)
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Πράια Μόλε 5/9
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. Σουέζ 6/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Άλγκεκίρας 13/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	α. Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	α. Ρίο Γκράντε 8/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Κων/πολη 8/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	α. Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Ρίο Γκράντε 7/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	δ. Γιβραλτάρ 15/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	α. Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	ε. Τζέντα 17/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	ε. Κηλόνγκ 16/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	α. Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	α. Χιούστον 11/9
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	α. Πειραιά
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/9
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ε. Παρανάγουα 31/8
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	α. Άσντον 9/9
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Λούουστα 11/9
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. Ρουέν 3/9
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	δ. Σουέζ 4/9
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Πειραιά
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	στο Σάντος 14/9
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	δ. Παναμά 12/9
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	α. Πειραιά
ΚΑΣΟΣ	76	14963	α. Λος Άντζελες 2/9
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Τζέντα 20/8
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ε. Π. Καμπέλο 31/8
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	α. Πειραιά
ΚΑΣΤΛ ΣΗΛ	68	26537	α. Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Κων/πολη 8/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	76	3824	α. Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Πειραιά 7/9
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Πειραιά 15/9

KATIE	60	10187	άρχει Γαλαξειδι
KATINA (δ)	66	38878	δ. Γιβραλτάρ 6/9
ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	δ. Παναμά 16/9
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Κολούμπια 31/8
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Σετε 6/9
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	άρχει Ρίβερ Φώλς
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Μπ. Άιρες 4/8
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	ε. Ρεσιφ 28/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	δ. Ντόβερ 2/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Μπ. Άιρες 13/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Σιγκαπούρη 26/7
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Μανφρεντόνια 10/9
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Λισαβόνα 24/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	α. Π. Κελανγκ 26/8
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Όξελσούντ 5/9
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Μπ. Άιρες 13/9
ΚΕΡ'ΙΣ	73	16459	α. Χιούστον 25/7
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	άρχει Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τερνεζουζέν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	άρχει Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	άρχει Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ)	71	16400	δα. Μαπούτο 2/9
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140	προς. Ελάδα
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	α. Σάβονα 17/9
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Ωκλαντ 3/9
ΚΛΑΣΙΚ (μ)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	δ. Κων/πολη 27/8
ΚΛΕΙΩ	58	8791	άρχει Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	ε. Πόρτ ω Πρίνς 27/8
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Όκινάβα 23/8
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Γκόβ 8/8
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. Αμβέρσα 18/9
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Ταραντά 17/9
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ)	77	105000	α. Σεπετίμπα 26/7
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΣ	81	16000	ε. Χάμπτον 11/9
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Βαλτιμόρη 11/9
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Ρότερνταμ 15/9
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/9
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ)	73	114543	α. Τουμπάρο 17/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Λός 'Αντζελες 28/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΖΕΙΔΩΝ	79	16000	ε. Τζέντα 14/9
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	δ. Παναμά 30/8
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 7/9
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	α. Μπελφαστ 5/9
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			ε. Τσάρλεστον 12/9
ΓΚΑΛΑΪ	67	7680	
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΣ	77	5539	δ. Γιβραλτάρ 12/9
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	ε. Βηρυτό 7/9
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	ε. Άνταμπίγ α 12/9
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	7689	στη Μομπάσα
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	84	38000	υπό καθέλκυση
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ)	55	8998	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	δ. Παναμά 24/8
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	ε. Βανκούβερ 15/9
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	δ. Γιβραλτάρ 17/8
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	άρχει Άστακό
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	4772	στό Τζιμπουτί
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	α. Ντουμπάι 6/7
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415	άρχει Πειραιά
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	πρώην «ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΠΡΗΖ»
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	ε. Μπρέικ 17/9
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	ε. Μόχι 7/9
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	α. Σάν Χοσέ 2/6/82
ΚΡΗΤΗ (δ)	69	34169	α. Τενερίφη 14/9
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	στό Κόμπε 14 9
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)	68	14923	ε. Άλεξάνδρεια 16/9
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Ρίο 'Ιανέιρο 6/9
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ)	74	42470	α. Πειραιά 12/9
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	α. Τζέντα 5/9
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)	67	14926	α. Γένοβα 10/9
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	στόν Πειραιά 11/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ)	73	42470	δ. Σουέζ 1/9
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	άρχει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Λομέ 25/8
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	α. Τζέντο 4/9
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Κουβέιτ 12/9
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ)	71	14923	α. Π. Σαΐδ 18/9
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ)	74	61054	δ. Κων/πολη 10/9
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ)	73	61054	ε. Πειραιά 7/9
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)	73	42470	α. Όμισά 14/9
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Πόρτ Κελανγκ 18/8
ΚΡΙΟΣ	59	16875	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	επισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Καβέλλα 23/8 για Μαρόκο
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Ντουάλα 26/8
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Άμγουρνο 12/9
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	στη Μανίλα 5/9
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596	άρχει Πειραιά
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/9
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 18/9
ΚΥΚΝΟΣ (δ)	71	17355	α. Χαλκίδα 11/9
ΚΥΜΑ	60	7758	άρχει Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ	77	23596	ε. Άλεξάνδρεια 29/8
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	άρχει Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	στη θέα 33 21 Β, 24 05 Δ 12/9
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 17/9
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	στό Κολόμπο 25/8
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	α. Κίγκτον 12/9
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Μπάχια Μπλάνκα 3/8
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	ε. Βίλα Κωντινούσιον 17/8
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ	68	4350	α. Άμβέρσα 27/8
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	άρχει Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	άρχει Λευκάδα

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	δ. Π. Σαΐδ 30/8
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925	άρχει Πειραιά
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	άρχει Ήμσαθεν
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	α. Φουτζέια 20/7
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λούμπεκ - Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Σάντος 1/8
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	άρχει Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Γκλάντσοουν 25/7
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Μομπάσα 26/8
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Νιούπορτ 6/9
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Μπ. Άιρες 9/8
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	δ. Σκάω 26/8
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Ρότερνταμ 12/9
ΛΕΒΑΝΤΕ	67	33980	επώλ. Διάλυση Κίνα
ΛΕΔΕΑ	63	17879	άρχει Γαλαξειδι
ΛΕΜΑΝ	66	2953	στόν Πειραιά
ΛΕΝΑ II	68	15761	α. Σιγκαπούρη 31/8
ΛΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	άρχει Σετουμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ	68	10618	άρχει Έλευσίνα
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισαβόνα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	άρχει Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Ντουάλα 15/8
ΛΕΩΝ	72	2311	άρχει Ήγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Άμπιτζάν 25/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287	άρχει Φορταλέζα (αποθήκη)
ΛΗΜΝΟΣ (δ)	69	17485	α. Π. ιραιά 16/9
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Μπρισμαίνην 17/8
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	άρχει Σετουμπάλ
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343	δ. Π. Σαΐδ 16/9
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	α. Ίκων 29/8
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	α. Σκάπα Φλόου 13/9
ΛΙΜΠΡΑ (δ)	76	18343	α. Χιούστον 4/9
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	α. Ήγουμενίτσα 26/9
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Βαρκελώνη 21/7
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	α. Άμπιτζάν 11/8
ΛΙΤΣΑ	77	6228	δ. Ντόβερ 14/
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ)	61	21894	ε. Πειραιά 10/9
ΛΙΨ	68	9650	ε. Σουέζ 25/8
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	άρχει Βασώρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ)	75	24408	α. Λονδίνο 14/9
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Φρημάντλ 31/8
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ε. Γκουέμας 24/8
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Βανκ ύβερ 7/9
ΛΟΥΣΥ	74	16006	δ. Π. Σαΐδ 17/8
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Μπ. Άιρες 12/9
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Άμβέρσα 19/9
ΛΥΡΑ	67	41914	άρχει Σετουμπάλ

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Ρότερνταμ 14/9
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	Διάλυση Πακιστάν
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Κάρντιφ 14/8
ΜΑΙΔΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000	ε. Μπαρμινγτόν 12/9
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Σαλβαντόρ 30/8
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Χιούστον 1/9
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	μετο. «ΜΑΡΙΓΟΥΝΤ» (Παν.)
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	στη Μανίλα 4/9
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	άρχει Έλευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	άρχει Σετουμπάλ
ΜΑΚΡΑ	73	8957	άρχει Πειραιά
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στόν Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Λ' γος 9/8
ΜΑΝΝΑ (δ)	70	65223	μετ. «ΜΑΝΩΛΗΣ Μ.»
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)	83	32300	ε. Λέγκχορν 12/9
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	πρώην «ΚΑΝΑΝΤΙΑ»
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Σ. Άννα Μπαϊ 6/9
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Άλεξάνδρεια 25/8
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	μετ. «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.»
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525	ε. Γκάνδη 8/9
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Άμβέρσα 8/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 7/8
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Μπάχια Μπλάνκα 24/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Θερντέυ Άιλαντ 13/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Νταμ 4/9
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Γκάνδη 20/8
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	ε. Τουτικορίν 27/8
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Κόμπε 30/8
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	στό Ν. Μαγκαλόρ 2/9
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607	άρχει Άργουστόλι
ΜΑΡΓΚΩ (δ)	76	81106	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	στόν Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ)	70	17485	δ. Θερντέυ Άιλ 18/9
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Τής 18/9
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Χόγκ Κόγκ 4/9
ΜΑΡΙΑ	70	9101	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ασ. Ν. Όρλεάνη 12/9
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Καλκούτα 29/8
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	α. Ρουέν 13/9
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Τζώρτζιτσον 14/9
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51602	δ. Δαρδανέλλια 2/8
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Άλ Ρουέζ 17/9
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	δ. Παναμά 3/7
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Ίκονιο 28/7
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	ε. Τουτικορίν 6/9
ΜΑΡΙΑ ΉΥΛΑ	67	9365	α. Λός Πάλμας 14/9
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	ε. Βενετία 24/7
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ)	66	42799	ε. Καστακόαλκος 17/8
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	ε. Πειραιά 3/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)	73	17432	ε. Ντάρμπαν 20/8
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	α. Βενετία 13/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ)	75	68411	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	στόν Πειραιά 15/9
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ)	75	115207	α. Κολόμπο 14/9
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Τζέντα 7/9
Μ' ΡΙΖΙΝΑ (δ)	67	40075	α. Γένοβα 17/9
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	ε. Πειραιά 12/9
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14569	δ. Σκάω 28/8

* Κων/πολη 18/8

MARINA (δ.)	80	40000	α. Σάο Σεμπασιάνο 26/8
MARINA	60	4116	α. Άκαμπα 27/8
MARINA Λ.	65	19566	δ. Κων/πολη 8/9
MARINIKH	73	85367	α. Λός Άντζελες 14/9
MARION	67	33586	αργεί Στουμπάλε
MARITZINH	73	30077	αργεί Πειραιά
MARITSA	68	29324	ε. Γάνδη 7/9
MARITSA Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Ντόβερ 1/8
MARKA Λ.	75	14785	ε. Βιτόρια 13/9
MARKIZ	75	28082	α. Άμβέρσα 11/9
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Κολούμπια 25/8
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	ε. Μπανγιάρμασι 31/8
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	αργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Λός Άντζελες 8/9
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Ντάρμπαν 8/8
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	αργεί Στυλίδα
ΜΑΡΩ	73	32510	δ. Κων/πολη 21/8
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	υπό ναυπήγηση
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Ελσινόρη 5/9
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΣ	70	8455	δ. Σουέζ 17/9
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Αμσούργο 13/9
ΜΑΤΘΙΔΑ	65	7696	αργεί Πειραιά
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ	62	9665	έπωλ. Διάλυση Κίνα

ΜΕΙ'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Νταμόμ 12/8
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ε. Άδελαΐδα 12/9
ΜΕΛΟΥ	68	8887	α. Ίταζάι 6/9
ΜΕΛΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	αργεί Άλιβέρι
ΜΕΛΩ Χ.	68	10355	ε. Μπαντάρ Άμπας 27/6
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Κόρπους Κρίτσι 5/9
ΜΕΛΤΕΜΙ ΙΙΙ	68	15761	αργεί Έλευσίνα
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Παναμά 20/6
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Πόρτ Τζεντίλ 3/9
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	υπό καθέλκυση
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Άλεξάνδρεια 5/7
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Σουέζ 18/9
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	στό Μπαχραϊν 16/9
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Ρότερνταμ 12/9
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	δ. Ντόβερ 17/9
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Μένα αλ Άχμάντι 5/9
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Πειραιά 10/9
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	α. Άρκα 24/7
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	αργεί Πειραιά
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 14/9
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	έπωλ. Άλλοδαπούς
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	ε. Σιγκαπούρη 3/9
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	δ. Σουέζ 8/9
ΜΗΛΟΣ	84	28100	υπό καθέλκυση
ΜΗΛΟΣ Α' ΛΑΝΤ	79	10991	α. Ρότερνταμ 7/9
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	αργεί Πειραιά

ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19140	ε. Τζέντα 2/8
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	57	5289	στό Κουβέιτ
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Νέα Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Ν. Όρλεάνη 11/9
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Πειραιά 16/8
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Πόρτ οφ Σπαιν 8/9
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Βερακρούζ 6/9
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Ν. Όρλεάνη 31/8
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόννα 11/9
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζέντα 11/9
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Σεβίλλη 6/9
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	158	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζέντα 15/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	α. γεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	δ. Κων/πολη 6/9
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Τάμαδ 5/9
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Βηρυτό 8/9
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Γιουροπόρτ 8/9
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές Έρυθράς Θάλ.
ΜΙΧΑΗΛΚΗΣ	68	23067	δ. Γιβραλτάρ 17/9
ΜΙΧΑΗΛΣ (μ.)	72	55204	α. Σάλλομ Βόε 4/9
ΜΙΧΑΗΛΣ	69	12748	α. Τρίπολη Λιβύης 22/8
ΜΙΧΑΗΛΣ	74	8825	α. Ντουάλα 29/8
ΜΙΧΑΗΛΣ Β.	70	2867	ε. Βερακρούζ 4/9
ΜΙΧΑΗΛΣ Κ.	57	3178	ε. Μανίλα 22/7
ΜΙΧΑΗΛΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	αργεί Σαρζά
ΜΗΝΗ ΣΥΝΗ	68	36168	α. Χόμπαρτ 10/8
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	δ. Παναμά 2/9
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	δ. Σουέζ 16/9
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	αργεί Πειραιά
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Λονδίνο 16/9
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	83	32429	δ. Σουέζ 13/9
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	δ. Παναμά 9/8
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	έπισκευές Πειραιά 10/6
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	έπισκευές Πειραιά 5/6
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	α. Π. Τζούντιθ 12/9
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	ε. Σάντος 2/8
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	α. Βαρκελώνη 28/8 *
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	αργεί Άργοςτόλι *
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Σιγκαπούρη 1/7
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Ρότερνταμ 14/9
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Μουεναβεντούρα 31/8
ΜΠΙΛΙΦ	7	9564	δ. Γιβραλτάρ 16/9
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές

ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΙ'Υ	63	9657	αργεί Πειραιά
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	α. Λός Άντζελες 25/8
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	αργεί Έλευσίνα
ΜΠΟΣ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	72	3621	έπωλ. Άλλοδαπούς
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ίμινγκχαμ 12/9
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	ε. Ρός Τανούρα 31/8
ΜΠΟΥΕΝΑ Σ ΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Σιγκαπούρη 26/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Δρέπανον 8/8
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	αργεί Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'ΙΣ	54	6103	αργεί Στυλίδα
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΣ	66	9085	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	ε. Άλεξάνδρεια 16/9
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΚΑ'Υ	69	2979	αργεί Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	αργεί Έλευσίνα
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	α. Μπ. Άϊρες 24/8
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Μπ. Άϊρες 12/9
ΜΥΡΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Λονδίνο 7/9
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	αργεί Πειραιά
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	αργεί Γαλαξείδι
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	αργεί Άργοςτόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Φιλαδέλφεια 20/8

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ	66	20199	αργεί Γάνδη
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. Ρότερνταμ 31/8
ΝΑΞΙΣ	70	8825	α. Ρουέν 15/9
ΝΑΞΟΣ Α' ΛΑΝΤ	80	10982	α. Ντάρμπαν 4/9
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Σιγκαπούρη 24/8
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	αργεί Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	αργεί Τζέμπελ Άλι
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584	αργεί Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	αργεί Πειραιά
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	στό Σάντος 14/9
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	δ. Σουέζ 22/8
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	δ. Σουέζ 9/9
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Τάμα 30/8
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29701	α. Χάλιφαξ 4/9
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. Έμντεν 8/9
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΑ	66	12259	αργεί Έλευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Λονδίνο 14/9
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	μετον. «ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ.» (Παν.)
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Γιουροπόρτ 4/9
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Σιγκαπούρη 20/9
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	αργεί Πειραιά
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Σεπέτιμπα 4/9
ΝΕΣΤ'Ω ΣΚΑ'	72	9606	δ. Σουέζ 8/9
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	αργεί Γαλαξείδι
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	αργεί Γαλαξείδι
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	δ. Κων/πολη 9/9
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	αργεί Πειραιά
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	α. Τζέντα 17/8
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό Έλ Χόκλ (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	αργεί Χαλκίδα
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Κοκού 3/9
ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	α. Τζέντα 26/7
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Ντεμεράρι 1159
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Χάμπτον 8/9
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Ρίο Ίανέιρο 25/8
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Σιγκαπούρη 1158
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	αργεί Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	αργεί Άλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	ε. Ίκονο 30/8
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	αργεί Πειραιά
ΝΙΜΠΡΟΝΤ	76	39004	α. Σύντιντ 13/9
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	ε. Άλεξάνδρεια 15/9
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	α. Τζέντα 2/9
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	δ. Γιβραλτάρ 13/9
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	δ. Π. Σαϊδ 16/9
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	αργεί Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	δ. Παναμά 13/9
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	υπό ναυπήγηση
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	36000	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	αργεί Μπελέμ
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	ε. Λέικ Τσάρα 9/8
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	αργεί Γαλαξείδι
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	66	22260	Κυπριακή Σημαία
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Ντάρμπαν 17/9
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Άντεν 7/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	α. Μπιλμπάο 7/8
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Μπιλμπάο 8/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. βουλώνη 1/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Χιούστον 5/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Βαλτιμόρη 9/9
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	ε. Μπανγκόκ 20/8
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ	65	7700	αργεί Γαλαξείδι
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Ν. Όρλεάνη 29/8
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	αργεί Έλευσίνα
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	αργεί Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	προς Κα. σάρ 31/8
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	Σημαία Παναμά
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Άλεξάνδρεια 11/9
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	αργεί Πειραιά
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	δ. Κων/πολη 13/9
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Μπούλεν Μπαϊ 21/7
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	α. Πειραιά 15/9
ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10	34	15976	δ. Έπταναν 19/8

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	αργεί Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Μέροε Μπάρ 19/9
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	αργεί Πειραιά
ΟΛΚΟΥΖ	60	3030	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Έλευσίνα 21/9
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Χουέλβα 14/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Άμστερνταμ 12/9

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχει Έλευσινα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744	δ. Γιβραλτάρ 5/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	76	66259	δ. Ντουμπάι 4/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥ	72	15498	δ. Επτάνησα 7/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΟΠ	73	15478	δ. Σφαές 29/7
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	δ. Π. Κέλονγκ 10/9
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑΪ'ΟΝ	63	14595	επωλήθη διάλυση
ΟΡΑΪ'ΟΝ	65	3034	α. Λας Πάλμας 1/9
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Χιούστον 9/9
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	άρχει Πειραιά
ΟΡ Ξ (δ)	59	12868	άρχει Πειραιά
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	δ. Π. Σαϊό 14/9
ΟΞΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ)	82	4910	υπό καθέλκυση
ΟΞΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	άρχει Μπιλμάο
ΟΞΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	άρχει Πειραιά
ΟΞΕΑΝ ΡΕΪ'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Μπιλμάο 15/9
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	άρχει Πειραιά
ΟΞΕΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	82	18818	άρχει Κασούρι
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981	άρχει Πειραιά
ΟΥΑΪ'Τ ΡΟΥΖ	60	7504	άρχει Πειραιά
ΟΥΑΪ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΪ'ΝΣΤΟΝ	70	15579	άρχει Στυλίδα
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	α. Λα Παλις 11/8
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133	στο Νατόλ (αποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	ε. Τζιμπουτί 26/7
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	άρχει Χαλκίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	69	105317	άρχει Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	ε. Άλεξάνδρεια 11/9
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ	63	15377	ε. Μέρσευ Μπάρ 19/9
ΟΥΡΑΝΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λαγόρ 6/7
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	άρχει Γκρέιτ Μπίτερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	άρχει Σετούμπάλ
Π. Σ. ΠΑΛΟΣ	63	18430	άρχει Έλευσινα
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	Πρός διάλυση Τσιταγκόγκ
ΠΑΛΜ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	63	5149	ολική απώλεια
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	άρχει Έλ υσίδα
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	άρχει Στυλίδα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Σινεϊ 5/9
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	δ. Μοϊό 10/10
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	άρχει Έλευσινα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	α. Τζέντα 13/9
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΕΥΛΑΣ	58	8764	α. Πειραιά 5/9
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	στο Τζιμπουτί
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Λονδίνο 31/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	δ. Κων/πολη 17/8
ΠΑΝΤΑ ΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	α. Φλόρινγκ 11/10
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Ροζάριο 5/9
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ε. Σόρεχαμ 16/9
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	δ. Π. Σαϊό 17/9
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. Ν ούκαστλ 24/8
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	ε. Μοϊό Ράνα 8/9
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΓΑ	59	10065	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	άρχει Γερμανία
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Νταμάμ 13/9
ΠΑΡΟΣ (δ)	73	17355	α. Άμβέρσα 6/9
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ)	67	45127	άρχει Πειραιά
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Π. Χέντλαντ 5/9
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ)	65	38116	ε. Ίντσόν 13/8
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	δ. Π. Σαϊό 15/9
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Ρόττερταμ 22/8
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	α. Πειραιά 6/3
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ)	77	125947	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣΙΑ	70	14724	α. Ντάρμπαν 31/8
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306	α. Σορέλ 16/8
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ)	58	18297	α. Άλεξάνδρεια 2/9
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	δ. Σουέζ 10/9

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Τερνέστη 18/9
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Ίκονιο 19/8
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Άκομα 18/8
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ίκονιο 16/8
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΜΠΛΑΝ	70	9870	δ. Σουέζ 16/9
ΠΕΡΑ (δ)	67	57794	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. Ντάρμπαν 18/9
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	ε. Άμβέρσα 13/9
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623	δ. Σουέζ 25/8
ΠΕΡΑ	69	4718	α. Ντουμπάι 15/9
ΠΕΡΤΣ (δ)	70	119730	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Μπαντάρ Άμπάς 20/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ)	56	11973	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ)	54	12107	άρχει Έλευσινα
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ)	56	17212	άρχει Έλευσινα
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Πειραιά 8/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ)	66	43399	α. Κεύχάν Τέρμινταλ 2/9
ΠΕ ΡΟΛΑ 32 (δ)	57	21977	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ)	60	26467	α. Πειραιά 11/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 13/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 11/8
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ)	77	45755	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑΪ'Τ	57	8776	άρχει Βομβή
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Νιούκαστλ 5/9
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	δ. Σουέζ 17/9
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	δ. Κων/πολη 7/9

ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ)	81	24021	α. Άρμια Μπαϊ 15/8
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Π. Σαϊό 12/9
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	ε. Νταμάμ 13/9
ΠΗΛΕΥΣ	69	10016	α. Ντάρμπαν 3/9
ΠΗΛΙΟ (δ)	71	109650	άρχει Ίντα
ΠΗΛΕΟΛΟΠΗ	62	6299	άρχει Άστακό
ΠΗΛΕΟΛΟΠΗ II	56	6198	άρχει Ήγουμενίτσα
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	α. Λας Πάλμας 16/9
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	άρχει Πόρτλαντ
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Γαλαξειδί
ΠΙΝΤΟ	63	14203	ε. Άλεξάνδρεια 3/9
ΠΙΝΤΟ	82	32300	διαγ. άφεται
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Ντόβερ 13/9
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	ε. Χακάτα 30/8
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	διάλυση Ίσπανία
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	άρχει Γαλαξειδί
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	δ. Μπρουσμπι ύτελ 28/8
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	ε. Σετούμπάλ 6/7
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	επισκευές Πειραιά
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Τζέντα 21/8
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ)	66	48801	α. Άμβέρσα 15/9
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	62	17953	α. Τζέντα 26/8
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άρχει Πειραιά
ΠΟΛΥΤΟ	68	36365	δ. Γιβραλτάρ 13/9
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Νικίσκι 22/8
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Λαύριο 6/6
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Κοκούρα 5/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	ε. Νταμπέρη 10/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ)	67	45229	άρχει Πειραιά
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	υπό ναυπήγηση
ΠΟΠΗ	67	11002	δ. Κων/πολη 10/9
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Βομβή 12/9
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	α. Σεβίλλη 15/9
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	επισκευές Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ)	73	17941	α. Άμπιτζάν 26/8
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Μπ. Άι. ες 24/8
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650	α. Ν. Όρλεάνη 25/8
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	10722	α. Κολάμπο 5/9
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	α. Άρζιβ 30/8
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	στή Χαλκίδα
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	άρχει Άστακό
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Τζέντα 2/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	74	124724	στο Μπούλεν Μπαϊ 13/9
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	ε. Ραβέννα 16/9
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	α. Άμβέρσα 14/9
ΠΡΟΤΕΥΣ	68	37419	α. Άμβέρσα 26/8
ΠΡΟΤΕΥΣ	67	10691	α. Τζέν. α 6/8
ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Γκίλονκ 5/9
ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Γκίζαν 3/9
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	δ. Ντόβερ 12/9
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Σαούβεντ Άνκ. 1/9
ΠΥΛΟΣ	68	10244	α. Άσντοντ 11/9
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ)	57	12875	ε. Άλεξάνδρεια 16/9
ΡΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	μετ. «ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μαλ.)
ΡΑΪ'ΝΑ	81	32247	α. Χιούστον 1/9
ΡΑΪ'ΝΟ (δ)	59	12413	δ. Κων/πολη 3/9
ΡΑΪ'Σ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	63	5249	στο Καραϊσί
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ I (δ)	77	18325	ε. Πειραιά 11/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 14/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ)	78	69016	ε. Πειραιά 11/9
ΡΑΝΙΑ	67	9919	δ. Γιβραλτάρ 28/8
ΡΕΑ	71	9025	δ. Ντόβερ 9/8
ΡΕΑ	56	4275	άρχει Πειραιά
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	δ. Π. Σαϊό 18/9
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	δ. Σουέζ 2/9
ΡΕΝΑ	72	14651	δ. Παναμά 11/9
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.	68	30294	α. Σουέμα 3/9
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	άρχει Τρινκομάλη
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961	άρχει Πειραιά
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	ε. Ν. Όρλεάνη 7/9
ΡΗΝΗ	63	15929	ε. Σαφάγκα 12/9
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	άρχει Πειραιά
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	επωλήθη Κινέζους διαλυτές
ΡΙΒΑ	63	10299	άρχει Γαλαξειδί
ΡΙΒΕΡ ΝΑΪ'ΤΖΕΡ	69	1599	ε. Πειραιά 20/7
ΡΙΟ	75	9112	α. Π. Σουδάν 16/8
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ)	57	12812	άρχει Γαλαξειδί
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198	επισκευές Πειραιά
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΪ'ΡΟ	57	4931	άρχει Λευκάδα
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	άρχει Άλιβέρι
ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	71	1552	στή Μομπάσα
ΡΟΑΝ (δ)	59	12270	άρχει Έλευσινα
ΡΟΔΟΣ	55	3370	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΟΙ	67	15362	α. Χαλ 15/8
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ)	60	20416	στο Ντακάρ 15/9
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	άρχει Πειραιά
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	άρχει Άργοστόλι
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	ε. Γκάλβεστον 17/8
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	άρχει Άλιβέρι
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100	άρχει Πειραιά
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	μετ. «ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ»
ΡΟΝΧΙΑ	63	6163	άρχει Πειραιά
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	α. Κέιπ Τάουν 24/8
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	επωλήθη άλλοδαπούς
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	επωλήθη άλλοδαπούς
ΡΟΥΑΛ	62	811	άρχει Λομέ

ΣΑΪ'ΖΑΛ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	64	7606	στή Μομπάσα 21/7
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Πρίνς Ρούπερ 4/8
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	δ. Έσκουμίνς 1259
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ)	63	31248	α. Κόμπε 31/8
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	άρχει Άλιβέρι
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Άλγκεθίρας 29/8
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑΪ'Τ	71	4995	α. Μομπάι 28/8
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	α. Μασσαλία 13/9
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Πειραιά 31/8
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	ε. Πειραιά 1/9
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	στην Καλκούτα 7/9
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕΪ'	71	7013	α. Κόκολε 12/9
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Σινγκαπούρη 23/8
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Κοσίν 4/9
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	ε. Σεβίλλη 15/9

ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	δ. Παναμά 13/9	ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Αύγουστα 29/8
ΣΑΜΟΣ	66	17208	άρχει Πειραιά	ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άρχει Πειραιά	ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	86	1597	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Ν. Όρλεάνη 13/9
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	80	2517	στο Σουέζ
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	άρχει Πειραιά	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Σολέντ Άνκ. 1/9
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	άρχει Πειραιά	ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Σιγκαπούρη 5/8
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	άρχει Γκουϊακουίλ
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	δ. Παναμά 1/8	ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	ε. Ικόνιο 3/8
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Σιγκαπούρη 6/9	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Σιγκαπούρη 4/9	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	δ. Π. Σαϊδ 17/9
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	α. Γκόττενμπουργκ 17/9	ΣΥΡΑ	77	16380	ε. Ν. Όρλεάνη 13/9
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990	α. Μόντραλ 9/9	ΣΥΡΟΣ	64	5237	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Μομπάσα 28/8	ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	α. Μίνα Καμπούς 15/6
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	επωλήθη άλλοδαπός	ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	άρχει Γαλαξειδί
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	δ. Παναμά 2/8	ΣΚΡΑΤΗΣ	58	8584	άρχει Ίθακη
ΣΑΝΑΒΑΚ	79	10996	α. Τσαγκουαράμας 6/9	ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	ε. Σάν Πέντρο 24/8
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Σ. Βινσεντ 17/9	ΤΦΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	ε. Σάντος 13/9	ΤΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	α. Σόρντεχαμ 21/8				
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	άρχει Πειραιά	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	α. Τέμα 24/8
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Ντάρμπαν 8/9	ΤΑΚΗΣ Η.	57	8508	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΟΡ	72	9983	α. Παρανάγκουα 26/8	ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	ε. Μπανγκόκ Μπαρ 29/8	ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	άρχει Γάνδη
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Πόρτ Κέμα 15/9	ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Θέουτα 25/8
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	ε. Ντάρμπαν 18/9	ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	ε. Μπαντάρ Άμπας 25/8
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Πόρτ Κέμα 11/9	ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άρχει Ρίο Ίανέιρο	ΤΑΥΟΦΑΟΥ	76	11768	α. Ν. Όρλεάνη 8/8
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άρχει Σετομπάλ	ΤΑΥΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπιτο	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	ε. Τζέντα 19/8
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	άρχει Πειραιά	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Τζέντα 125/9
ΣΕΛΑΣ	63	10947	άρχει Γαλαξειδί	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	δ. Γιβραλτάρ 24/8
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	α. Άμβερσα 19/9	ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Γένοβα 7/9
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	ε. Πειραιά 23/7	ΤΑΞΙΑ (δ.)	69	63989	α. Τενερίφη 22/8
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	δ. Μπρουσμπουτέλ 3/9	ΤΑΞΙΑ	62	14150	α. Γκούμας 24/8
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ε. Ντάρμπαν 14/9	ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 5/9
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	άρχει Πειραιά	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	α. Σ. Ευστάθιο 22/8
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Νταμά 2458	ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Ν. Όρκη 7/9
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	δ. Κων/πολη 9/9	ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Σουραμπάγια 28/8
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	δ. Μό εχεντ 30/8	ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	άρχει Πειραιά
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	68	34640	α. Σαντάνα 3/9	ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	υπό ναυπήγηση
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	δ. Γιβραλτάρ 30/8	ΕΤΙΕΝ	85	25000	υπό ναυπήγηση
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ε. Αμβούργο 14/9	ΤΖΑΚΥ	84	32247	α. Γκάλβεστον 1/9
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ε. Ρίο Ίανεί, ο 2/9	ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569	άρχει Άστακό
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	α. Άμβερσα 11/9	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081	δ. Κων/πολη 18/8
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	ε. Σάντος 12/9	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	α. Θέου α 4/9
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	70	13907	δ. Θέραντεν διλ. 12/9	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100	α. Σιγκαπούρη 14/9
ΣΗΚΑΛ	71	9767	δ. Γιβραλτάρ 8/9	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100	α. Τζέντα 7/9
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Τζέντα 14/9	ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	άρχει Στυλίδα
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	α. Νταμά 4/9	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥ	62	16563	ε. Πειραιά 17/7
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα	ΤΖΙΜΥ	68	13847	α. Κοβερχάρ 17/9
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Κακινόνα 17/8	ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Ρίο Ίανέιρο 6/9
				ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Σ. υλίδα 14/9
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9940	α. Γδύνια 18/9	ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	δ. Κων/πολη 30/8
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	α. Βίλα Κονστιτιούσαν 9/9	ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569	δ. Κων/πολη 25/8
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Σιγκαπούρη 17/9	ΤΖΩΝ	71	13857	α. Ν. Όρκη 13/9
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	δ. Παναμά 11/8	ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Τέμα 25/8
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. Κόρκ 6/9	ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Μπαντάρ Άμπας 20/8
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Λατόκα	ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Ντάρμπαν 18/9
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Σιγκαπούρη 15/9	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	στο Σάντος 12/9
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Λεμεσό 15/9	ΤΖΩΝ Π.	68	12011	άρχει Μανφρεντόνια
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ	69	9305	δ. Σουέζ 20/8	ΤΖΩΝ Π.	53	2731	ε. Σαφάγκ 10/8
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	άρχει Πειραιά	ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Βομβάη 15/9
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750	υπ' καθέλκυση	ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	α. Τζέντα 9/9
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές	ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	άρχει Έλευσίνα
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Άντεν 5/8	ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	δ. Κων/πολη 19/8
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥ	70	43599	άρχει Μόκπο	ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	α. Άλεξάνδρεια 26/8
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Φιλαδέλφεια 8/9	ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Λας Πάμας 12/9	ΤΗΘΥΣ	73	3717	
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10990	επωλήθη άλλοδαπός	ΤΗΝΟΣ	68	8825	άρχει Πειραιά
ΣΚΑΠΙΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Φουκουγιάμα 31/8	ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. Πειραιά 29/8
ΣΚΑΠΛΕ'ΓΚ	53	3899	άρχει Χαλκίδα	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	α. Αύγουστα 14/9	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Ντάρβες Σαλάμα 2/9
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	στη Βουλώνη 8/9	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	άρχει Πειραιά
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	δ. Παναμά 6/8	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	δ. Σουέζ 15/9
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	δ. Π. Σαϊδ 14/8	ΤΟΝΥ	62	6246	α. Σεβίλλη 4/9
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	α. Πειραιά 8/9	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Νταμά 30/8
ΣΝΟΥΦ ΦΡΟΣΤ	63	2211	άρχει Πειραιά	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Ρεσίφε 7/8
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	άρχει Γαλαξειδί	ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	ε. Ν. Όρλεάνη 10/9
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	άρχει Τ. έντα	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	δ. Παναμά 1459
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Τάμα 8/9	ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	άρχει Στυλίδα
ΣΟΥΑΝ	63	5404	άρχει Έμδεν	ΤΟΥΛΙΠ	70	32758	επωλήθη άλλοδαπός
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433	α. Λονδίνο 17/9	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	άρχει Πειραιά
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	άρχει Έλευσίνα	ΤΡΑ'Ι'ΛΛ'Ι'Τ	75	60670	α. Ν. Όρλεάνη 7/9
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Έλευσίνα 20/9	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. Μαμόναλ 1/9
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364	δ. Γιβραλτάρ 2/9	ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	δ. Ντόβερ 13/9
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	άρχει Γάνδη	ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.)	75	68631	α. Φρήπορτ 6/9
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	επωλήθη Γιβραλτάρ 14/9	ΤΡΑ'Ι'ΣΗ (δ.)	75	76142	α. Κεϋχάν 4/9
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Μεθυλ 30/8	ΤΡΑ'Ι'ΣΤΑΡ (δ.)	66	36548	α. Αύγουστα 10/9
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Χόγκ Κόγκ 10/9	ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	στο Φλόρινγκ 17/8
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	άρχει Έλευσίνα	ΤΡΑΝΣΠΑΖΙΦΙΚ	78	10299	α. Ρίο Γκράντε 22/8
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	στο Γκιζάν 30/8	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	δ. Π. Σαϊδ 13/9
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	άρχει Πειραιά	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	α. Τσάρταϊ 24/8
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Παρανάγκουα 27/8	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	ε. Ν. Όρ εόνη 6/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	στον Πειραιά
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Πόρτ Κέμα 25/8	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	στο Κοτονού 31/8
				ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	64	17295	α. Ν. Όρλεάνη 11/9
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άρχει Πειραιά	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	α. Βουλώνη 15/9
ΣΤΑΡ	64	1584	μετ. «ΕΥΤΥΧΙΑ»	ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	άρχει Γαλαξειδί
ΣΤΑΡ Ι	58	7100	άρχει Λευκόδα	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Φός 3/9
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	δ. Παναμά 14/9	ΡΙΒΕΛΣ	74	11644	ε. Γένοβα 17/9
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Τάσου Μπαϊν 10/9	ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717	ε. Λέγκχορν 1/9
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Βομβάη 5/9	ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΟΡ	73	14667	α. Σακάιντε 8/9	ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	δ. Ντόβερ 8/9
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Χόμπαρτ 11/9	ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Νιούκαστλ 18/9	ΤΡΟΠ ΚΑΝΑ	69	1580	στον Πειραιά 25/6
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	άρχει Πειραιά	ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	α. Ρουέν 18/9
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	ε. Ρίο Ίανέιρο 10/9	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Καρατίο 17/9
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	δ. Σουέζ 21/8	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	δ. Σουέζ 15/9
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Πόρτ Χάρκουρτ 24/8	ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	άρχει Στυλίδα
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	26	163810	άρχει Έλευσίνα	ΤΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Άδεν 5/8
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	άρχει Πειραιά				
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	άρχει Άμπιτζάν	ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Μπαντάρ
				ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Τάμα 28/8
							Άμπας

ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ἀργεί Πειραιά	72	12463	ε. Σιγκαπούρη 16/9
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Σακά 11/9	79	9418	α. Φουτζέιρα 5/7
ΦΑΙΑΞ	70	11489	δ. Παναμά 6/9	83	19550	ε. Ναγκόγια 10/9
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	ἀργεί Πειραιά	76	9302	α. Αλεξάνδρεια 13/9
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	ἀργεί Πειραιά	70	9839	α. Μπ. Αίρες 31/8
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές	73	29709	α. Ντουμπάι 13/9
ΦΑΙΔΩΡΑ	7	9112	στο Σάν Αντώνιο 3/8	69	1581	α. Κόρκ 11/9
ΦΑΙΡΣΙΠ Α. (δ.)	74	131654	υπό παραλαβή	71	9885	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΦΑΛΚΟΝ	7	13889	α. Μο. πιά 31/8	70	18328	α. Ραβέννα 13/9
ΦΑΜΙΛΛΥ Α' ΒΟΥΡΥ	77	9477	α. Ντάρμπαν 18/9	70	9069	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	ε. Μασσαλία 15/9	77	19253	α. Π. Αντζέλες 11/9
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	ἀργεί Πειραιά	70	11189	ε. Ν. Τουτικαρίν 7/9
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	ἀργεί Πειραιά	76	33107	α. Χιούστον 11/9
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	α. Λας Πάλμας 25/7	82	25200	ἀργεί Μίχουσιμα
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Ντουάλα 28/8	60	7925	α. Παραμαρίμπο 1/9
ΦΑΝΗΣ	55	3382	διαγράφεται	70	16149	α. Ντάρμπαν 15/9
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Λός Αντζέλες 25/8	70	12463	ε. Νουακότ 7/8
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	ἀργεί Χαλκίδα	68	2918	μετ. «ΧΑΡΑ» (Κυπρ.)
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ἀργεί Πειραιά	58	12377	ἀργεί Πειραιά
ΦΕΙΔΙΣΤΥ Α. (δ.)	84	31411	δ. Παναμά 9/9	65	17962	ἀργεί Πειραιά
ΦΕΥΡΟΥΣ Ι.	83	17217	α. Σιγκαπούρη 1/9	77	39366	α. Πόρτ Χέντλαντ 13/8
ΦΕΥΡΟΥΣ ΙΙ.	84	19049	α. Μανίλα 12/9	69	10016	α. Τζέντα 10/9
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297	ε. Αχαΐα 19/7	68	10016	α. Αντζέν 8/9
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600	ε. Αμβέρσα 5/9	68	10121	ε. Χαλκίδα 7/5
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Ρίτσοντς Μπαϊν 7/9	69	10016	α. Ν. Όρελάνη 7/9
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Ν. άρ ές Σαλάμ 3/8	69	10016	ε. Π. Σαϊδ 31/7
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Σάλαμ 8ος 2/9	68	10121	επισκευές Χαλκίδα
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ἀργεί Έλευσίνα	69	10016	α. Τζέντα 10/9
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283	ε. Χαμίνια 16/9	61	10016	α. Κακινάνα 7/9
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Σάν Χουάν 4/9	69	10016	στο Π. Έλιζαμπεθ 18/9
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Κίγκστον 25/8	81	23000	α. Μονρόβια 30/8
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Τό ρ Άνουζιότα 8/9	73	6680	ἀργεί Αμβέρσα
ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥΤ' ΑΛΙΑΜΣ.	62	19974	ε. Αλεξάνδρεια 15/9	72	6671	ἀργεί Έλευσίνα
ΦΙΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	επωλήθη άλλοδαπούς	67	5517	ἀργεί Αμβέρσα
ΦΙΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Κολούμπι 15/9	68	5527	ἀργεί Έλευσίνα
ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ.	56	13408	α. Π. Σαϊδ 12/9	60	12832	α. Π. ντέ Μπούκ 23/8
ΦΙΛΑΓΚ ΤΙΝΑ	68	13890	δ. Σουέζ 14/9	79	1594	ε. Αλεξάνδρεια 6/9
ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.	72	7201	δ. Π. Σαϊδ 8/9	75	16421	ἀργεί Άργουστόλι
ΦΙΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	6	11940	α. Τανάντα 8/9	71	17187	ἀργεί Πειραιά
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Σ. Νικόλας 22/8	67	3831	ἀργεί Πειραιά
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Ν. Όρελάνη 5/9	70	4145	α. Πόιντ Α Πιέρ 29/8
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	ἀργεί Πειραιά	82	41223	ἀργεί Πειραιά
ΦΛΩΡΑ ΙΙ.	60	5044	α. Πειραιά 29/8	58	8369	α. Π. Κέλανγκ 27/7
ΦΟΙΝΕ	69	11489	ε. Ντάρμπαν 18/9	64	10256	α. Χιούστον 29/8
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	δ. Σουέζ 5/9	78	16935	ε. Γιοκοχάμα 8/9
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	α. Ρότερνταμ 15/9	69	28203	μεσογειακές μεταφορές
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.	70	10191	δ. Γιβραλτάρ 17/9	57	1328	α. Τζέντα 21/8
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.	72	10219	στο Μπαντάρ Άμπας 10/6	61	13360	μεσογειακές μεταφορές
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.	70	11825	α. Π. Άρβρουρ 7/9	57	2361	επωλήθη
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.	73	10192	ε. Ρότερνταμ 3/9	56	8524	επωλήθη άλλοδαπούς
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.	62	1/038	ε. Πανζάγκ 9/9	65	7952	α. Κακινάνα 15/8
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ.	66	2999	ἀργεί Πειραιά	65	12369	α. Χιούστον 4/9
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	70/6	μετ. «ΣΗΤΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ» ('Ονδ.)	75	11442	ἀργεί Έλευσίνα
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.	71	10192	ε. Αμβέρσα 23/8	73	6680	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι.	66	1444	ἀργεί Χαλκίδα	76	18080	α. Μαπούτο 22/8
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562	ε. Χόγκ Κόγκ 2/9	71	10024	ἀργεί Χαλκίδα
ΦΡΑ Κ ΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	α. Νιούκασλ 17/9	73	3717	ἀργεί Πειραιά
ΦΡΑΝΚΥ.	6	5417	στη Μομπάσα	67	28021	ἀργεί Πειραιά
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χωλ άλ Ζ υμπαίρ	72	1339	

For your Agency in IRAN

SHERKAT DARYA E-SURKH**REDSEA SHIPPING AGENCY Co. Ltd.**

Shipping Agents • Forwarders •
General Contractors • Shipchandlers
• Bunker Suppliers

Head Office: **SHERKAT DARYA E-SURKH**
AVE SEPAHBOD GHARAMI
NIKOO STREET No 32/1, 1ST FLOOR
TEHRAN IRAN

Phones: 892046 - 892048
A.O.H.: 855052 - 658832 - 629490
Telex: 214296 SDST TEHRAN IR.
Cbls: 281/Tehran and RedSea to all Iranian ports

BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

For info: **Captain Panos D. Drakoulakos**
60 Karpou Str, Athens 406
Phones: 9021907 - 9014640
Tlx.: 22 2327 PANO GR.



Τά υπό ξένες σημαίες



Πλοία που σημειώνονται με αστερίσκο (*) δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT και πλοία τα όποια δεν φέρουν ένδειξη σημαίας είναι λιβεριανά

ΑΓΓΛΙΑ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	ε. Μανφρεντόνια 22/8
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	δ. Σουζέ 13/9	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231	ε. Σόλου Βόε 18/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	ἀργεί Πειραιά	ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	67	21457	α. Λός 'Αντζελες 16/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	ε. Βρέμη 14/9	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Επτόνια 25/7
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Τούετον 15/8	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Βανκούβερ 8/9
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Γιβ αλάτ 14/9	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Κιούρε 12/8
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	στη Βενετία	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. Γιοκοχάμα 1/9
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	ε. Χιουστον 27/8	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Μπάνιμπουρ 18/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	ε. Π. Χέντλαντ 14/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)	77	120204	ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς	ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	α. Λά Παλις 9/8
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Π. 'Αρθουρ 26/8	ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944	δ. Σουζέ 11/9	ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Βρέμη 4/9
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	ε. Σουζέ 21/8	ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	δ. Σουζέ 3/9
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Βανκούβερ 15/9	ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088	στο Μπαντόρ 'Αμπάς
ΑΕΛΛΟ (δ.)	57	20745	ἀργεί Πειραιά	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μολ.)	67	20501	ε. Λειζόες 4/9
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	ἀργεί Σάν Πέντρο	ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	ἀργεί Χαλκίδα
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	δ. Κων/πολη 3/9	ΑΝΤΖΕΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ἀργεί Ν. 'Υόρκη	ΑΝΤΖΕ'Ι'ΝΤΙΑ (π.)	70	10886	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Τζέντα 11/9	ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	α. Θέοντα 11/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Ραβέννα 15/9	ΑΝΤΖΕΛ I (π.)	63	22103	πρός Ν. 'Ορλεάνη 14/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988	στο Σάντος 9/9	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘΟ	84	36353	ὕψωας 'Ελληνική
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	9122	δ. Π. Σαϊό 1/9
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	19500	α. Αύγουστα 13/9	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	στο Ντακάρ 9/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Λειζόες 13/9	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	ἀργεί Τραπάνι
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. 'Αμβέρσα 15/9	ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Ροτερντμ 3/9	ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	μετον. 'ΠΕΡΑΜΟΣ I» (Κυπρ.)
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	59	8724	ἀργεί Πειραιά	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	α. Κόμπε 11/9	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Χάσπε 11/9	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Μαυρίκι 16/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	δ. Π. Σαϊό 17/9	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/9
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	ἀργεί Πειραιά	ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Χόγκ Κόγκ 14/9
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141	δ. Σουζέ 30/8	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	ἀργεί Λευκάδα
Α'Ι'ΒΟΡ (κ.)	71	7232	ἀργεί 'Αμστερνταμ	ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523	α. 'Αλμέρια 10/8
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Πειραιά 23/7	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	δ. Σουζέ 18/9
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ (π.)	72	11185	ε. Δουκέρκη 16/9	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ'Ι'Κ (π.)	74	12498	στο Π. Κορτές 10/9	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			στη Σρί Λάνκα
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Κολόμπο 9/9	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	ε. 'Αλγκεκίρας 23/6
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	ε. Λάγος 5/8	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	α. Σασέμπο 18/8	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	δ. Σουζέ 8/9
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΡΙΚ (π.)	74	12498	ε. Λίβερπουλ 21/8	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Γιβραλτάρ 16/9
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	στο Χώρ αλ Ζουμπάρ	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ (π.)	71	15205	ε. Πειραιά 1157	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	ε. Βοστώνη 1/9
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Σιγκαπούρη 13/9	ΑΡΡΟΥ I (π.)	73	6415	ε. 'Αμσούργου 18/9
ΑΙΓΙΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	69	9199	ε. Σαλάλα 10/9	ΑΡΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	μετον. 'ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ» (Λιβ.)
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204	ε. Νταμάι 1/9	ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	α. Βαρκελώνη 620/7
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	δ. Σουζέ 4/8	ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	δ. Γιβραλτάρ 16/9
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	α. Τζακσονβιλ 7/9	ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	ἀργεί 'Αστακό
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	δ. Κων/πολη 2/9	ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	ἀργεί Κριστομπάλ
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘΗΘ (π.)	69	9199	α. Θέοντα 27/8	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	ε. Κέιτ Τάουν 9/9
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	α. Σάντος 27/8	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Λ(π.)	71	1453	α. Ντακάρ 7/9
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	δ. Παναμά 31/8	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574	ἀργεί Πειραιά
Α'Ι'ΚΟΝ	71	27958	α. Γιοκοχάμα 5/9	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς
Α'Ι'ΛΑΝΤ (Μολ.)	82	5225	ἀργεί Λεμεσό	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (π.)	83	15200	ἀργεί Τρινκομάλη
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	71	15497	α. Ντάρμπανδ 1/9	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	α. Σιγκαπούρη 16/9
Α'Ι'ΛΑΝΤΕΡ (Μολ.)	66	9135	α. Τζέντα 14/9	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	α. Λός 'Αντζελες 10/8
Α'Ι'ΝΤΗΑΛ (Μολ.)	65	9223	στη Βομβάη 28/8	ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	α. Φουτζέιρα 12/9
Α'Ι'ΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	στο Ταμπόκο	ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078	α. Ράσα 15/9
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	δ. Σουζέ 17/9	ΑΦΡΙΟΥΝΤ (π.)	71	4994	α. Λός Πάλας 30/8
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	α. Καρατάι 5/9	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	δ. Γιβραλτάρ 17/9				
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	ὕψωας 'Ελληνική	ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	στη Βαρκελώνη
ΑΚΟΥΑΤΣΟ'Υ	68	25433	α. Βαλένσια 11/9	ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	στο 'Ηράκλειον
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Πράια Μόλε 16/8	ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	ε. Σιγκαπούρη 14558
ΑΚΤΗ	77	17395	α. Ντουλούβ 5/9	ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	ε. Ρίο Γκράντε 7/9
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Λός 'Αντζελες 13/9	ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Μιζουσίμα 20/8
ΑΛΕΚΟΣ Ν. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ				ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128	α. Σαβάννα 13/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ.)	63	17876	ε. Π. Σαϊό 13/8	ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	ἀργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	71	68731	στη Ν. 'Υόρκη 11/9	ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Κόρπουας Κρίστι 12/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	69	1434	ε. Πειραιά 8/8	ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	δ. Παναμά 10/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	71	10055	α. 'Ιταζάι 12/7	ΒΕΡΑ *	65	24314	α. Χιουσόν 11/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	69	10722	δ. Κων/πολη 22/8	ΒΙΚΤΟΡΥ V (π.)	62	10403	ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Μπιλμπάο 23/8	ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ *	72	19654	α. Βαρκελώνη 14/9
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	δ. Δαρδανελλίας 13/9	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	α. Σιγκαπούρη 20/8
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	α. Ρουέν 11/9	ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Σουέμα 15/9
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994	α. 'Αντεν 24/8	ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΣ (π.)	69	12360	ε. 'Αβίλις 31/8
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΥΟΥ	85	18389	α. 'Αμβέρσα 15/9	ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	64	15716	στη Βομβάη 26/8
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	ε. Παραμαρίμπο 25/6	ΒΥΡΟΝ I (π.)	63	8671	δ. Ντόβερ 18/9
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	δ. Σουζέ 8/3	ΓΑΛΑΤΕΙΑ *	56	9537	ἀργεί Πειραιά
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΚΜΑΝ *	86	27985	ἀργεί Χώγκεσαντ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006	ἀργεί Πειραιά
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	ἀργεί Αλβέρι	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	στη Μομπάσα (αποθήκη)
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	ἀργεί Πειραιά	ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	ἀργεί Πειραιά
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	α. Ντάρμπαν 6/9	ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (π.)	81	5491	ε. Γκάροτον 23/8
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	στη Μομπάσα	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (π.)	67	13091	α. Σίμα 6/9
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	α. Σιγκαπούρη 1/9	ΓΙΟΥΝΙΤΥ * (Μολ.)	68	28879	ε. Πειραιά 15/9
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. Σάντος 26/8	ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	μετ. 'ΝΑΥΑ
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. 'Ιτακούι 31/8	ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9069	ἀργεί Λός Πάλας
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Ζουέμα 25/8	ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	ἐπωλ. 'Αλλοδαπούς
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	ε. Νέλσον 18/9	ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	α. Ραβέννα 12/7
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	ἀργεί Πειραιά	ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610	α. Σεπετιμπα 5/8	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ			
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	ἀργεί Καρατάι	(Μολ.)	59	8647	ἀργεί Πειραιά
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	δ. Π. Σαϊό 29/7	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)		10073	ὕπο παραλαβή
				ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ (μ.)	66	3849	ε. Σ. 'Αννα Μπαϊρ 6/7

ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Κορούνα 8/9
ΓΚΑΖ ΠΑ'ΓΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Πειραιά 13/9
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	δ. Π. Σαΐδ 17/9
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	δ. Σουεζ 17/9
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ.	65	1222	α. Νουακσότ 13/9
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στη Καζαμπλάνκα
ΓΚΑΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004	ε. Βενετία 15/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	70	12253	α. Κινούρα 29/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ.	78	5351	δ. Σουεζ 15/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι (π.)	65	21261	α. Ρίο Γκράντε 8/9
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΝΤ	70	11525	στο Μπ. Αμπάς 5/8
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	63	8628	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 6/8
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	36276	αργεί Νέα 'Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (π.)	62	8891	επώλ. 'Ιδνούς Διαλυτές
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	ε. Τζέντα 3/7
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ.	65	21388	α. 'Ιγκών 21/6
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'ΓΟΝΗΡ (π.)	60	4470	ε. Κίγκστον 17/9
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΥΤ (π.)	68	9079	μετον. «ΑΝΤΒΕΡΠ» (Παν.)
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΚΙΕΤ (π.)	67	38636	μετον. «ΠΕΛΛΑ» (Παν.)
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (π.)	62	8631	δ. Σουεζ 12/8
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954	μετον. «ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ» (Κυρ.)
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π.)	75	3520	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΑΝΤ (π.)	60	7187	α. Μπουένος 'Αϊρες 30/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ (Ονδ.)	63	2603	α. Πειραιά 10/9/83
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	δ. Σουεζ 16/9
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Μπ. 'Αϊρες 7/9
ΓΟΥ'ΙΝΕΡ (π.)	73	13631	α. Χαϊμέγι 11/9
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	α. Μπαρκελώνη 4/9
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥΟ (π.)	72	4931	ε. Ν. Μαγκάλος 10/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΙΤΥ	83	24500	δ. Γιβραλτάρ 30/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊν 8/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Μίνα αλ Φανάλ 31/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	προς Ρίτσαρντ Μπαϊν 4/9
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347	στο Σάντος 10/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Λοριέντ 28/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	αργεί Νέα 'Υόρκη
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Πόντα ντο Ούμπαν 21/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	δ. Ντουμπάι 30/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Π. Γουώλκοτ 8/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (π.)	57	9158	ε. Γκιζάν 11/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Καράκας 28/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Τζουέμα 25/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	αργεί Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	αργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235	α. Κοσίν 27/8
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέμπελ 'Αλί 10/9
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	αργεί Νέα 'Υόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Ν. 'Υόρκη 17/8
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	αργεί Μπαλαγκουώτερ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μόλτ.)	61	7838	ε. Βομβά 21/8
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Χάλιφα 9/9
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 10/9
ΔΟΤΩ	68	35191	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊν 16/9
ΔΡΥΑΣ (Μ.)	65	20201	ε. Χάμπτον 1/9

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	δ. Σουεζ 26/8
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	στο Μπαντάρ Χομείνι 10/9
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Μ. II. (δ.)	68	43339	δ. Κων/πολη 3/9
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	δ. Σουεζ 29/8
ΕΛΕΝ	67	27989	αργεί Χώγκεσαντ
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Σιγκαπούρη 15/9
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Σιγκαπούρη 20/8
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	α. Φουτζέιρα 17/8
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	α. Πειραιά 22/8
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μολ.)	65	9694	ε. Κόρκ 13/9
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 5/9
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Π. Στάνβακ 14/5/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	76	150518	ε. Σιγκαπούρη 3/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77	22893	α. 'Ανγκρα ντός Ρέις 6/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (δ.)	75	44989	α. 'Ιμνικγκχαμ 12/9
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Σάν Φρανσίσκο 11/9
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΑΜΠΕΛΑ III (Μόλτ.)	69	12102	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 21/8
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)	65	7498	δ. Σουεζ 11/7
ΕΛΑΠΙΔΑ (κ.)	64	1141	α. Πειραιά 10/9
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	αργεί 'Αστακό
ΕΣΠΛΟΡΕΡ Β(κ.)	67	2981	στο Τζέμπουτ 31/8
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	στο Μπαντάρ Χομείνι 24/8
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	δ. Σουεζ 15/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (π.)	59	7059	αργεί Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	αργεί 'Ιτα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Πειραιά 6/9
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Γάνδη 7/9
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	α. Ρόττερταμ 26/8
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900	ε. Πειραιά 2/9
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	αργεί 'Ιτα
ΖΑΚ (π.)	62	10028	αργεί Μπαλαγκουώτερ
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	ε. Σαφάκα 7/7
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	δ. Παναμά 10/9
ΖΗΝΑ (Λι.)	68	31093	δ. 'Ελσικόρκ 24/8
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ(π.)	66	10051	α. Εϊνγκάνγ 16/2
ΖΗΝ	79	16379	στη Ν. 'Ορλεάνη 12/9
ΗΡΑ	79	16390	ε. Πρίνς Ρούπερ 11/9
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Τζέντα 15/9
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ.)	58	5266	υπό παραλαβή
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ.)	53	5691	αργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Τουμπάρδο 23/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Μπάρα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μολ.)	265	37431	αργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	αργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	δ. Γιβραλτάρ 12/9
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	ε. Ντεμεράρα 6/9
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π.)	61	9266	στο Πόντ Λίσιος 11/9
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)	58	11765	Διάλυση 'Ινδία

ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	δ. Κων/πολη 2/9
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Μποναίρ 10/9
ΙΜΑ	68	27989	α. Γιοκαίχι 11/9
ΙΝΔΙΑΝΑ (Λιβ.)	77	11280	ε. Σάντος 16/8
ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153	ε. Κων/πολη 25/8
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μολ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μολ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μολ.)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μολ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μολ.)	61	5201	δ. Κων/πολη 28/8
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μολ.)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΕΣΤΙΝΥ (Μολ.)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999	α. Ναγκόγια 7/9
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μολ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μολ.)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μολ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ I (π.)	70	3971	στον Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	α. Σέτε 17/8
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Λός 'Αντζελες 9/9
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631	ε. Καράτσι 4/9
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (π.)	61	10934	αργεί 'Αστακό
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	ε. Ναυλάκι 11/7
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051	αργεί Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. 'Αφρικής
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ (π.)	60	4240	αργεί Γάνδη
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	δ. Γιβραλτάρ 5/9
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	α. Λας Πόλμας 31/8
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	α. Τερνέστιν 30/8
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Μαντράς 17/8
ΚΑΛΥΨΩ (π.)	69	5997	αργεί Φλώσσινγκ
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1559	ε. Μαπούτο 17/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	αργεί Π. ορ. Σπαιήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16884	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927	α. Ντάρμπαν 2/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 8/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	α. Σιγκαπούρη 11/8
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	α. Σιγκαπούρη 9/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)	66	3168	μετον. «ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ» (Μολ.)
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301	ε. Πειραιά 22/8
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	μετον. «ΣΗ ΓΚΑΛ» (Λιβ.)
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	δ. Γιβραλτάρ 14/8
ΚΑΡΡΑΣ (π.)	62	10834	Διάλυση Κορέα
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674	ε. Βισκαπατάνομ 4/9
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μαπούτο 3/9
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σαουδική 'Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870	αργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π.)	65	9799	ε. Χαβρή 12/9
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	επισκευές 'Αμμούργο
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (Μ.)	57	5250	α. 'Ελευσία 20/9
ΚΑΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	α. 'Αίν Σούκνα 24/7
ΚΑΕΟ I (π.δ.)	59	20880	στο Ντουμπάι 29/8
ΚΟΜΗ (π.)	68	4432	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/8
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	14070	α. Τερνέστιν 30/8
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ I. (κ.)	60	5991	δ. Κων/πολη 26/8
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	αργεί Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Λυτέρλτον 19/9
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. 'Οκλαντ 17/9
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ.)	59	20514	ε. Κολόμπο 16/9
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354	α. Ντεμεράρα 24/8
ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64	2304	α. Π. Κορτές 37/8
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (π.)	60	3995	δ. Παναμά 28/7
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	δ. Σουεζ 31/7
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	αργεί 'Ιτα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	α. Βομβά 21/8
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	μεταφορές Περισκο
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚ (π.)	67	26493	αργεί 'Ελευσία
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	ε. Ντακάρ 30/8
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	α. 'Ανγκρα ντο Ρέις 4/9
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056	α. Τζέντα 3/9
ΚΩΣΤΗΣ (Μόλτ.)	60	3325	δ. Κων/πολη 25/8
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μόλτ.)	59	6140	αργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΑΛΑ'ΙΚ (π.)	71	13166	ε. Μπάγια Μπλάνκα 31/8
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ (π.)	60	7130	δ. Π. Σαΐδ 14/9
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	ε. Σάντο Ντομίνγκο 25/5
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	12000	δ. Π. Σαΐδ 7/9
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. Γιοκοσούκα 15/9
ΛΑΡΑ (δ.π.)	61	8816	α. 'Αλγκεκίρας 18/8
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Σουέμα 4/9
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/9
ΛΕΑ (Μ.)	59	7801	α. Μοκχα 31/5
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Μίνα αλ Φοχάλ 15/9
ΛΕΝΑ	68	22449	ε. Γκάνδη 13/9
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (π.)	63	8427	ε. Σάντος 13/9
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (π.)	61	8627	αργεί Σερτουμπάλ
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Σεβίλλη 7/9
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Καράτσι 4/9
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	α. Φός 11/9
ΛΙΑ (π.)	65	15887	α. Σαβάννα 11/9
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	αργεί Σάρζα
ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	16323	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 4/7
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	ε. Πειραιά 12/7
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	ε. Μίνα αλ 'Αχμάντι 11/9
ΛΟ'Υ'ΑΤΥ (κ.)	71	22523	ε. Π. Σαΐδ 16/9
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	στο Χώρ Φοκάν 17/8
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	επώλ. 'Αλλοδαπούς
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μόλ.)	72	11229	ε. Μπαχραϊν 16/9
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ε. Σαεπίτιμα 30/8
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Σάο Φρανσίσκο 9/9
ΜΑΝΤΙΒΕΣ (κ.)	74	3279	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/9
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	α. Μπότγουντ 16/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Τάραντα 15/9
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Σιγκαπούρη 17/9

ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	αργεί Γάνδη	Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	δ. Παναμά 8/9
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	δ. Παναμά 1/9	ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ' (π.)	74	10250	ε. Νταμά 12/9
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	δ. Σουέζ 75/9	ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	ε. Χιούστον 19/8
ΜΑΡΘΑ Α. (π.)	59	8596	αργεί Μπιλμπάο	ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	ε. Κάντλα 31/8
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/9	ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	ε. Σιγκαπούρη 17/9	ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	ε. Καβάλα 17/7
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	αργεί Πειραιά	ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Φόξ 18/9	ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364	ε. 'Αμβέρσα 13/9
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	δ. Σουέζ 15/9	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	ε. 'Αμστερνταμ 28/8
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	δ. ΚΩν/πολη 12/9	ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	αργεί 'Ιτέα
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773	αργεί Πειραιά	ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	στο Μπροντ
ΜΑΡΙΝΕΡ ('Ονδ.)	60	5760	ε. 'Αλεξάνδρεια 8/9	ΝΗΜΕΡΗΣ (δ.)	52	11234	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	ε. 'Αμβέρσα 16/9	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	αργεί Μπράγκς
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099	δ. Γιβραλτάρ 17/9	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	ε. Ντονάλα 3/9
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.κ.)	66	57027	ε. 'Αιν Σούκνα 17/9	ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	α. Χάβρη 17/9
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Π. Σαΐδ 135/9	ΝΙΚ (κ.)	69	7827	δ. Σουέζ 9/9
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	επισκευές Πειραιά	ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171	στην Κακούτα
ΜΑΡΙΩ	65	17238	αργεί Στυλίδας	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	78	35567	α. Γκόβ 85/8
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	α. Φουτζέιρα 24/5	ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	ε. Σ. Τζών 9/9	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	ε. 'Ολβία 31/8 για 'Αλγερία
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	αργεί Κουβέι	ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	α. Κόρπους Κρότι 15/9
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	δ. Σουέζ 14/9	ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	α. Π. Κανάβεραλ 19/6
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Βαρκελώνη 16/9	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Βενετία 12/9
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μπόνι (άποθηκη)	ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	αργεί Χαλκίδα
ΜΕΣΙΣ	69	9650	δ. Σουέζ 6/9	ΝΙΜΑΣ Ι. (π.)	56	3274	α. Π. Σουδάν 28/9/1983
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	επωλ. 'Αλλοδαπούς	ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	ε. Ζήμπραγκ 16/9
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	αργεί Πειραιά	ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	ε. Τσιτικονί 1159
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	δ. Κων/πολη 8/9	ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	α. Ν. 'Υόρκη 23/8
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	α. Μασσαλία 8/9	ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	ε. Παράγουσα 3/9
ΜΙΑ	80	15552	α. Γκάλβεστον 13/8	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	αργεί Στυλίδας
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000	δ. Παναμά 8/8	ΝΟΡΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	ε. Σαβόνα 10/9
ΜΙΜΗ Μ. (Μάλτ.)	69	13525	α. Μόντρεαλ 1/9	ΝΤΑΝΙΕΛ II (π.)	69	1999	ε. Ρότερνταμ 14/9
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ταμπίκο 4/9	ΝΤΑΟΥΝ (Σιγκ.)	81	5226	αργεί 'Αμβούργο
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	ε. Γκουανταουάου 11/9	ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	ε. Ρουέν 14/9
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/9	ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	επωλ. 'Αλλοδαπούς
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/8	ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	α. Μαρίνα ντι Καράρα 15/9
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/9	ΝΤΙΣΚΟΒΕΡΥ	63	8432	α. Μπ. 'Αίρες 1/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/9	ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	στο Βισκαπατάνα 6/9
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	αργεί Πειραιά	ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	67	9854	α. Πειραιά 28/8
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/8	ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Μάντρε ντε Ντέους 12/9
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Μπαλκικαπάν 2958
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Φόξ 28/8	ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Τής 14/9
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Π. ορ. Σπαινη 13/9	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. 'Αρατούς 2/9
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΝΥΜΦ Κ. (π.)	66	22260	στο Σάντος 1559
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	αργεί Πειραιά	Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ	80	16200	δ. Σουέζ 4/9
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	ε. Π. Κάιερ 12/9	ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	ε. Σίο Σεμπαστιάνο 6/9
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	α. Τζέντα 1/6
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/9	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	αργεί 'Αστακό
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Πειραιά 1/9	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	επωλ. 'Αλλοδαπούς
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	ε. Βαλτιμόρη 5/9	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	70	14095	α. 'Οκινάβα 31/8
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΙΝΟΥΣΑΙ (κ.)	68	45678	μετον. «ΑΡΙΑΔΝΗ» ('Ελλ.)
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	106123	αργεί 'Ιτέα
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	αργεί Βοστώνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	αργεί 'Ελευσίνα
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (π.)	61	3943	ε. Πειραιά 30/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	αργεί 'Ελευσίνα
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλτ.)	59	5384	στη Τζέντα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123	α. Χιούστον 1159
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	δ. Παναμά 13/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	δ. Κων/πολη 8/9
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	δ. Σουέζ 14/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	στο Μπαλκικαπάν
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. 'Αλεξάνδρεια 15/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	αργεί 'Ιτέα
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ε. Κόρντον 1959
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	α. Χουάνγκκον 30/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	δ. Γιβραλτάρ 3/9
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	αργεί Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. 'Ελευσίνα 9/8
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ I. (π.)	65	31779	επωλ. Διάλυση Φορμόζα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	μετον. «ΠΕΡΣΕΥΣ» (Λιβάνου)
ΜΠΕΛ (π.)	56	8717	αργεί Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625	α. 'Ελευσίνα 19/9
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	επωλ. 'Αλλοδαπούς	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	παρελ. φθ. 'Ιαπωνία
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	αργεί Πειραιά
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ	73	56273	στη Νιγηρία	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4859	α. Χόβικ 10/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	α. Καστακόδακος 15/8
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	αργεί Ν. 'Υόρκη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	αργεί 'Ελευσίνα
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	α. Θέοντα 30/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	δ. Γιβραλτάρ 16/9
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	α. Ντάρμπαν 12/9
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	αργεί Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	επωλ. 'Αλλοδαπούς	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	μετον. Σ. ΝΙΚΟΛΑΣ Β* (Κυπρ.)
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Ρίο 'Ιανείρο 2/9	ΟΞΑΝ (κ.)	66	10825	δ. Π. Σαΐδ 16/9
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	δ. Παναμά 3/9	ΟΞΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΛΑ (δ.)	72	49808	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 16/9
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Τζέντα 1/8	ΟΞΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636	α. Λός 'Αντζελες 15/8
				ΟΞΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	αργεί Πειραιά

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ LTD.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «ΔΙΟΣΚΥΡΟΙ» LONDON E.C.4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 583.2266 — ΤΕΛΕΞ: 8811736 RANDK G

12/15 FETTER LANE
LONDON EC 4A 1JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "ΔΙΟΣΚΥΡΟΙ" LONDON E.C. 4
TEL.: 01 583.2266 — TELEX: 8811736 RANDK G

12/15 FETTER LANE
LONDON EC 4A 1 JJ

ΟΣΕΑΝ ΣΚΑ'Υ' (η)	67	24126
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248
ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016
ΟΣΕΑΝΙΚΑ	85	28101
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η)	74	9712
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ)	63	10318
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577
ΠΑΝΘΗΡ (η)	32	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (η)	66	7463
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΤΒΙΝ (η)	62	14112
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (η)	62	11756
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (η)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (Αιβ.)	72	57802
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	65	15577
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	63	9707
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (η)	71	90757
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ)	76	44489
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΕΙΑΣ (η)	64	5654
ΠΛΩΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΛΩΤΩ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΛΙΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η)	70	3825
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η)	56	3597
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (η)	66	15565
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (η)	68	9070
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ.π.)	68	48781
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	69	977
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η)	61	3966
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (η)	69	10524
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η)	73	11383
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	2-	6-
Π. ΣΤΑΡ ΙΙ (Αιβ.)	66	15393
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ Ι (η)	63	15982
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (η)	60	4820
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ)	62	12040
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η)	58	8920
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (η)	71	2932
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ. Μπαχ.)	76	21619
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)	69	99134
ΣΑΛΛΥ Δ. (η)	68	15474
ΣΑΜΘΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (η)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΛΑΤ (κ.)	64	3671
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (η)	65	12102
ΣΑΝΣΕ (η)	62	15405
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η)	57	1674
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ.)	76	43143
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (Αιβ.)	72	69874
ΣΕΙΡΗΝΑ (η)	77	16267
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51896
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Αιβ.)	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Αιβ.)	71	8894
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η)	62	9979
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η)	71	11379
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043
ΣΗΓΚΑΛ ΙV (π.)	75	3522
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412

α. Λισαβόνα 30/8		
ε. Ταρανκόνα 5/9		
α. Τζέντα 24/7		
επωλήθη 'Αλλοδαπούς		
α. Σίμπα 30/8		
δ. Κων/πολη 16/6		
ε. 'Ελευσίνα 3/9		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Κων/πολη 18/8		
α. Ν. Τουτίκορν 15/9		
επωλ. 'Αλλοδαπούς		
δ. Κων/πολη 8/9		
α. Τακόμα 31/8		
α. Ν. 'Υόρκη 4/9		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Καμπάνας		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Γ.βραλτάρ 1/9		
α. Γκουανίκα 9/9		
μεταφορές Αιγύπτου		
ε. Τζέντα 29/8		
α. Χέυ Πόιντ 27/8		
α. Κόπερ 2/9		
α. Σάντος 9/9		
α. 'Αλεξάνδρεια 1159		
α. Μαυρίκιω 7/9		
ε. Τερνέσση 18/9		
α. Βαλτιμόρη 7/9		
στο Γ.βραλτάρ 14/9		
ε. 'Αμμούργιο 18/9		
α. Τζέντα 1/9		
α. Μπρέικ 29/8		
ἀργεί Κίμωλο		
α. Μπανάν 24/8		
α. Σιγκαπούρη 18/7		
α. Σαλβαντόρ 15/8		
στο Κατάκωλο		
ε. Βομβάη 2/9		
α. Σιγκαπούρη 14/8		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Κολούμπια 30/8		
α. Καντίλα 8/8		
α. Ρότερνταμ 11/9		
επωλήθη 'Αλλοδαπούς		
επωλήθη		
δ. Παναμά 11/9		
α. Ντουάλα 25/8		
α. Γουατάμα 5/9		
α. Π. 'Αρθουρ 8/9		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/7		
μεσογειακές μεταφορές		
ἀργεί 'Αστακό		
α. Χάμπτον 7/11		
ε. Βαρί 30/3		
δ. Κων/πολη 9/9		
ἀργεί Πειραιά		
ε. 'Αλεξάνδρεια 3/9		
ε. Σαγκάη 20/8		
α. Λός Πάλμας 7/7		
ὕψωση Κυπριακή.		
α. 'Αϊν Σούκνα 15/8		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/9		
μετον. «ΣΤΑΡ» (Κυπρ.)		
μετον. «ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ» (Αιβερ.)		
ε. Χάμπατον 9/9		
μεσογειακές μεταφορές		
μετον. «ΣΗ ΛΑ'Ι'ΟΝ» ('Ονδ.)		
α. Μιζούσιμα 7/8		
α. Μέν αλ 'Αχμάντι 29/6		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Π. Σαϊδ 18/11		
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 26/8		
ε. Σιγκαπούρη 17/9		
α. Τζέντα 859		
α. Γ.βραλτάρ 6/8		
α. Βαρκελώνη 10/9		
α. Ινβερκελόντον 9/9		
ε. Πειραιά 29/8		
α. Σουέμα 8/8		
στη Ν. 'Ορλεάνη		
δ. Γ.βραλτάρ 1159		
ε. 'Αλεξάνδρεια 12/9		
ε. Μέν αλ 'Αχμάντι 17/9		
ε. 'Αμβέρσα 13/9		
ε. Τής 31/8		
ε. Βομβάη 16/7		
μεσογειακές μεταφορές		
ἀργεί Σιγκαπούρη		
α. Γκάνδη 11/9		
στην Κωνσταντία		
α. Ρεσίφ 17/8		
ε. Μπεντί 16/8		
α. Χάμπτον 8/9		
α. Σ. Φρανσίσκο 20/8		
α. Βαλτιμόρη 12/9		
στής Βερμούδες 20/9		
ε. Λός 'Αντζέλες 15/9		
ε. Γουίλμινγκτον 8/9		

ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411
ΣΗΘΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η)	80	9015
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ.	63	24810
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593
ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ.)	82	7704
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	83	10617
ΣΚΙΠΠΕΡ (η)	57	3070
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η)	58	4414
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599
ΣΟΡΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΖΑΝ (η)	66	15765
ΣΟΥΖΑΝΑ (η)	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η)	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕ'Υ'Ρ	69	9946
ΣΩΤΗΡΗΣ (η)	70	5278
ΣΩΤΗΡΗΣ (η)	70	5480
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μαλτ.)	60	6.646
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΕΝ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)	73	9842
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380
ΤΖΩΝ Κ. (η)	72	5393
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Αιβ.)	64	15910
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245
ΤΟΥΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η)	73	3848
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η)	60	8070
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'Λ	72	18723
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΣΤ	68	2737
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (η)	60	8940
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (η)	71	4635
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η)	78	45330
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑ'Ι'Β ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	4	16299
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617
ΦΕΛΑΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (π.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η)	78	6585
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (η)	63	10736
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122.945
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (η)	61	1652
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (η)	61	1695
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620
ΧΑΡΙΣ (η)	55	2740
ΧΑΣΤΙΝΓΣ (μ.)	68	48559
ΧΕΡΟ (η)	57	1368
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η)	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (η)	62	1768
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)	57	6229
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12596
ΧΩΚ (κ.)	64	10292
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η)	44	14540
ΩΣΤΡΑΛ (η)	67	2938

ε. Σάντος 13/9
 δ. Παναμά 27/8
 ε. Κόμπε 12/9
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Μπουσίρ 30/7
 α. Ντάρμπαν 17/9
 α. Τσάρλεστον 14/9
 ἀργεί Γαλαξίδι
 μεσογειακές μεταφορές
 Διάλυση Μπαγκλαντές
 στο Μπαντάρ Χομείνι
 ἀργεί 'Αμπιτζάν
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Δουνκέρκη 15/9
 δ. Π. Σαϊδ 18/9
 ε. Ραγκκούν 13/9
 ε. Χάμπτον 1/9
 δ. Κων/πολη 12/9
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Μμονιντέν 8/9
 α. Σάντος 11/9
 α. Πειραιά 8/9

 α. Βαρκελώνη 24/8
 δ. Ντουμπάι 3158
 ἀργεί Πειραιά
 επωλ. 'Αλλοδαπούς
 α. Πειραιά 14554
 α. Πειραιά 4/9
 ὑπό παραλαβή
 α. Τζέντα 19/8
 ἀργεί 'Αστακό
 ρομπυλκείται Ντάρμπαν 18/9
 ε. Ρίο 'Ιανέιρο 10/9
 στη Φαριόδα 18/9
 ε. Τακαραντί 6/9
 α. Πρίνς Ρούπερτ 13/6
 ἀργεί 'Αστακό
 ἀργεί Πειραιά
 α. Μπ. 'Αίρες 8/9
 ἀργεί Πειραιά
 α. Μπάχια Μπλάνκα 31/8
 α. Μπαρνακούιλα 1/9
 στην 'Αβάννα
 α. Βανκούβερ 8/9
 ε. Ρίο 'Ιανέιρο 31/8
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Βαλτιμόρη 8/9
 α. Σιγκαπούρη 15/9
 ε. Φιλαδέλφεια 6/9
 α. Ντάρμπαν 6/8
 α. 'Αμπιτζάν 12/7
 α. Ν. 'Υόρκη 25/8
 α. Ν. 'Υόρκη 6/8
 ε. Ν. 'Υόρκη 13/9
 α. Ν. 'Υόρκη 7/9
 α. Τζέντα 8/9
 α. Τερνεουζέν 10/8
 ε. 'Οσλο 8/9
 ἀργεί Χαλκίδα
 α. Πειραιά 10/8
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Κόρπους Κρίστι 8/9
 δ. Π. Σαϊδ 3/9
 ε. Κισαράζου 2/9
 ε. Φρημάντιλ 15/9
 ε. Πειραιά 23/8
 ε. 'Ικόνιο 27/8
 α. Γιβραλτάρ 26/8
 α. Λός 'Αντζελες 12/9
 ε. Τζέντα 24/6
 α. Ν. 'Ορλεάνη 2/9
 ε. Σαουθάμπτον 23/8
 ε. Πειραιά 15/9
 ε. Π. Σαϊδ 28/8
 ε. 'Αμβέρσα 8/9
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Π. Σαϊδ 17/9
 δ. Γιβραλτάρ 31/8
 α. Σιμπενίκ 13/9
 α. Ουλόαν 1957
 α. Μομπάσα 11/9
 α. Λός Πάλμας 2/9
 στο Χώρ Φοκάιν
 α. Μαρίνα ντ' Καράρα 14/9
 α. Μονρόβια 5/9
 α. Λός Πάλμας 27/5
 α. Σιγκαπούρη 21/8
 ε. Γενόβα 15/9
 δ. Π. Σαϊδ 13/9
 επωλ. 'Αλλοδαπούς
 στον Πειραιά
 ε. Μογκαντίσιου 15/8
 ἀργεί Πειραιά
 α. Σιγκαπούρη 25/8

 α. Σιγκαπούρη 6/9
 α. 'Αβίλις 1/9
 πρώην «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Κων/πολη 30/8

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα ποὺ τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, καθιερώνουν μιά εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει γιὰ τὸ 1984, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 1.500 (ἐναντι δρχ. 3.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σε ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 1.800 (ἐναντι δρχ. 3.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς δρους συμπληρῶστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρὰ 77, 185 10 Πειραιᾶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Υπογραφή

« ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ » ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
Διευθυντής Δ. ΡΗΓΑΣ - ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοταρὰ 77, Πειραιᾶς	Διευθυντὴς Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερφίου 50 & Ἀχαρνῶν	Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιᾶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοταρὰ 77 Πειραιᾶς · Τηλ. 417.6658		

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ**

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

The name for overall economy



The confirmed low fuel consumption of RTA Superlongstrokes is a bonus for shipowners that have already ordered them. But low consumption alone will not ensure economical operation. And ultralow fuel consumption and shaft speeds have their price. The answer: optimization of all the cost factors found in the overall economy of our R-type diesels; rugged, reliable design combining experience with future needs; short engines and length-saving power take-off concepts for economic auxiliary power generated by the main engine. Where engine room heights are limited, the Sulzer medium-speed Z/ZA 40 and AS/AT 25 engines offer equivalent overall economy on heavy fuel, too. And when it's time to part, the Sulzer engine will increase the selling price of your vessel. Overall economy including low fuel consumption is no surprise. After all, our name depends on it.

Sulzer overall economy is no surprise

so I should like to know more about

- ☐ RLB diesel engines ☐ RTA Superlongstroke engines
☐ Z/ZA 40 engines ☐ AS/AT 25 engines ☐ Service

Name

Company name and address

Company position

Send to Nautech O.E., Th. G. Pappas - A. A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street, Athen 134