

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Δεκεμβρίου 1984

Αρ. Φύλλου 1189/948

NAYTIKA XPONIKA

Ευρωπαϊκό Αρχαίο

Αρχαίοις των ΕΕΜΦ

ENGLISH SUPPLEMENT

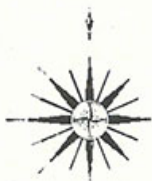
ΑΡΙΘ. 1189/948 ΔΡΧ. 100 15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1984



KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

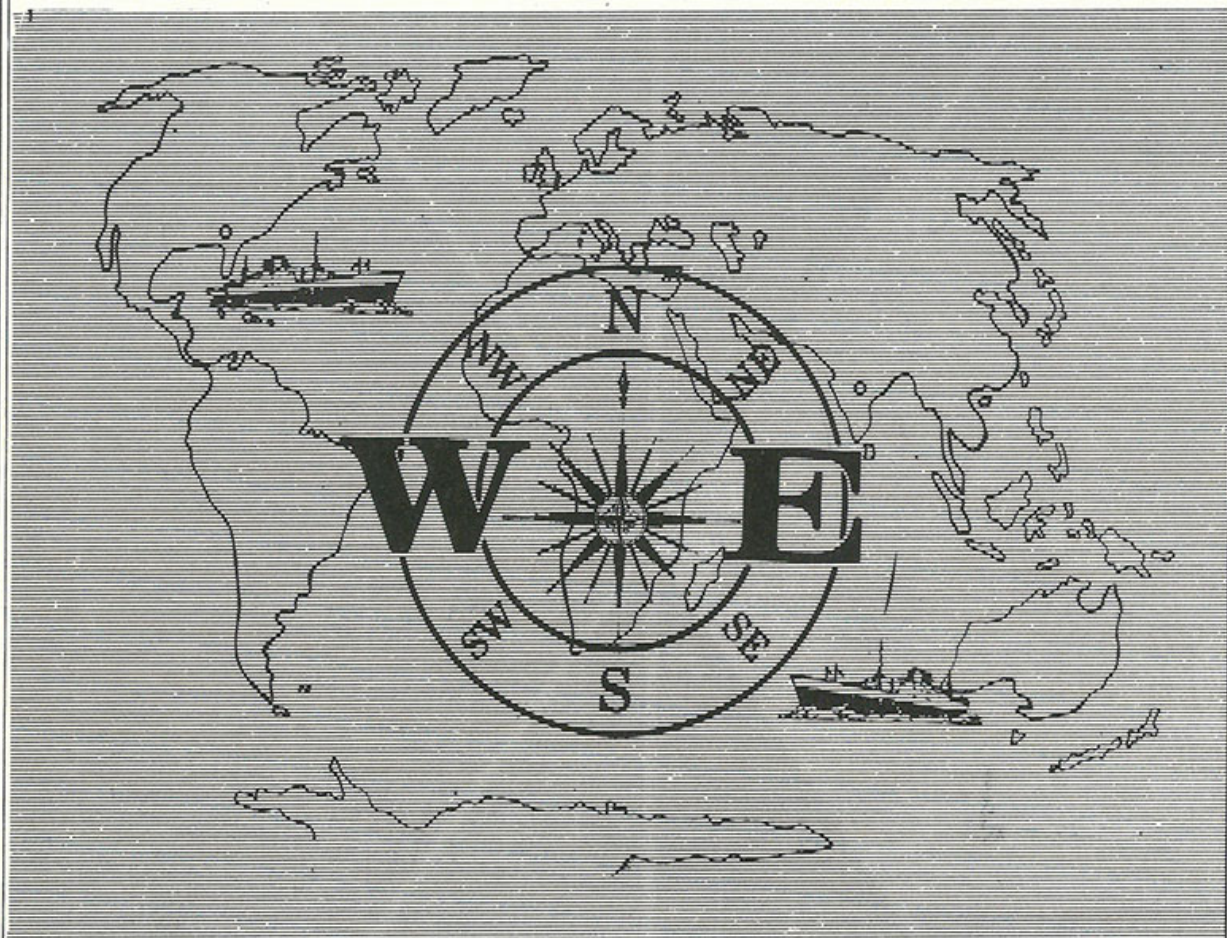
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
- C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- ISKON GMBH, DUSSELDORF, W. GERMANY
- FRED OLSEN LTD, FELIXSTOWE (U.K.)
- GELLATLY SHIPPING U.K., LONDON (U.K.)
- PANALPINA WORLDTRANSPORT LTD., BASEL, SWITZERLAND
- SALIMAR, MADRID, SPAIN
- BERGE Y CIA S.A., BILBAO, AVILES, GIJON, SPAIN
- NAKUFREIGHT LIMITED, NICOSIA, CYPRUS
- SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY



Hellarabia BUNKERS

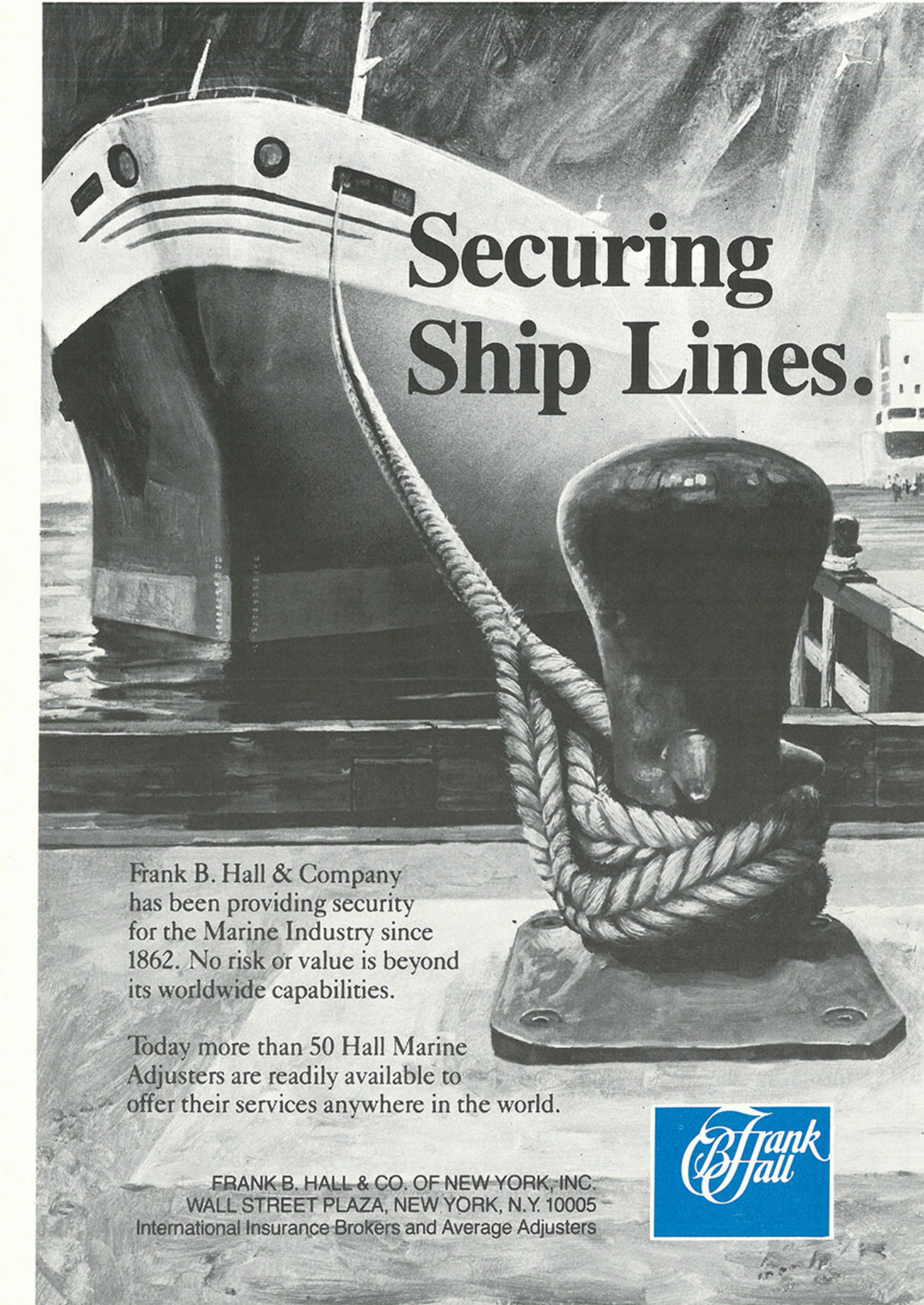
Rounding the globe, you'll have access to top quality, efficiency, promptness for all your bunkering needs.



Why not obtain a quotation
from us?? You've got
nothing to loose but...
much to gain.

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A
MARINE BUILDING

1, SKOYZE, PIRAEUS
TEL.: 4131081 (6 LINES), 4515715
A.O.H.: 2915246
TLXS: 21-3621 ANKO/21-1775 MARE



Securing Ship Lines.

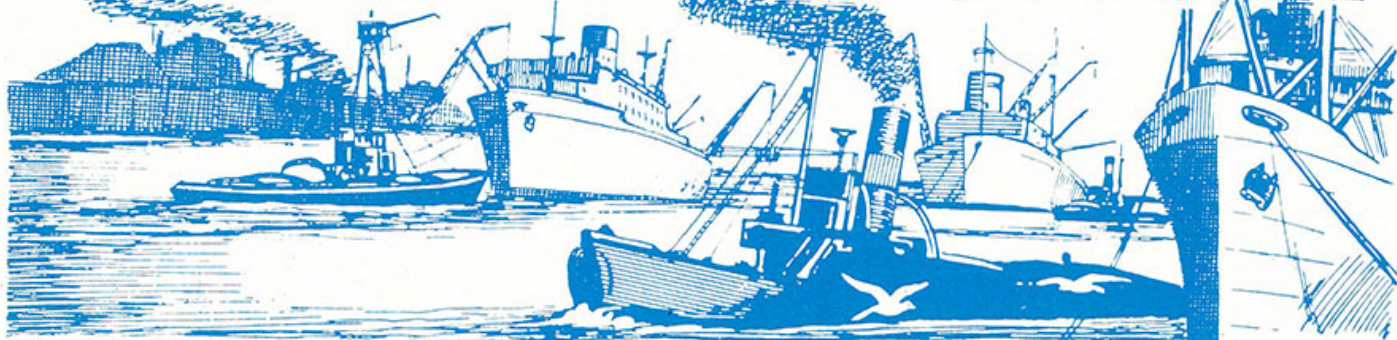
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1189/948

15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:

ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

Μήπως ήρθε ή ώρα νά τούς μιμηθούμε;

Η διοίκηση της ΠΝΟ κοινοποίησε στις έφοπλιστικές ενώσεις τα αιτήματά της για την υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων, των μεσογειακών φορτηγών και των μεσογειακών επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων.

Βασικός άξονας των αιτημάτων είναι η αύξηση των συμβατικών αποδοχών, των επιδομάτων κατωτέρου πληρώματος και αξιωματικών άσυρμάτου και των έξτρα εργασιών κατά 25% και ο καθορισμός τιμής ασφαλείας των αποδοχών των ναυτικών που θα διαμορφωθούν με τις νέες συλλογικές συμβάσεις με βάση τη σχέση της Ευρωπαϊκής Νομισματικής Μονάδος με τη δραχμή την ημέρα ύπογραφής εκάστης συλλογικής συμβάσεως.

Επίσης κοινά αιτήματα για όλες τις συμβάσεις είναι ο καθορισμός του επιδόματος τροφής σε 500 δραχμές ημερησίως, της άδειας σε δέκα ημέρες για κάθε μήνα εργασίας και της διάρκειας ναυτολογίας σε έξι μήνες για τη θεμελίωση δικαιώματος παλιννοστήσεως, ή εξομίσωση του μισθού άσθενείας με τό μισθό ένεργείας και για νοσηλεία εκτός νοσοκομείου να παρέχεται και τό αντίτιμο τροφής, ο καθορισμός του ήμερομισθίου στο 1/22 των μηνιαίων αποδοχών, ή καθιέρωση άμοιβής της νυκτερινής εργασίας από 10.00 — 6.00 στο διπλάσιο άσχετα αν υπάγεται στο πρώτο ή δεύτερο τετράωρο της υπερωριακής άπασχολήσεως και ή καταβολή άπλής υπερωρίας προσαυξημένης κατά 25% για τό πρώτο τετράωρο εργασίας κατά τά Σάββατα και τις άργίες και άπλής για τις έπόμενες ώρες.

Επί πλέον των άνωτέρω, για τις συμ-

βάσεις των ποντοπόρων πλοίων και των μεσογειακών φορτηγών ζητείται τό επίδομα δεξαμενοπλοίων νά καθορισθεί στο 15% του μισθού (για τά ποντοπόρα ζητείται νά αύξηθεί κατά 25% και ή άμοιβή για τόν καθαρισμό των δεξαμενών δεξαμενοπλοίων), τό επίδομα Κυριακών νά καθορισθεί σε 22% του βασικού μισθού, νά καταβάλλεται υπερωριακή άμοιβή τεσσάρων ωρών στο πλήρωμα που παραμένει στο πλοίο σάν προσωπικό άσφαλείας σε λιμάνι τις εργάσιμες ημέρες και όκτώ ωρών τά Σάββατα, τις Κυριακές και τις άργίες και ή υπερωριακή άμοιβή τεσσάρων ωρών στους αξιωματικούς φυλακής αυτοματοποιημένων πλοίων στο τέτατος για κάθε ημέρα εργασίας.

Επίσης ζητείται νά καταβάλλεται ή υπερωριακή άμοιβή για τις έξτρα εργασίες που εκτελούνται εκτός των κεκατονισμένων ωρών εργασίας, ή εξόφληση των αποδοχών νά γίνεται κάθε μήνα, νά ένταχθούν στην όργανική σύνθεση οι ήλεκτρολόγοι και νά δημιουργηθεί ειδικός φορέας με εισφορές αποκλειστικά των έφοπιστών για την κάλυψη της προστασίας των πληρωμάτων που έγκαταλείπονται σε ξένα λιμάνια από άφερέγγυους και άσυνεπείς πλοιο-

κτήτες. Τέλος για τη συλλογική σύμβαση των ποντοπόρων ζητείται νά καθιερωθεί τό νέο κείμενο που έχει διατυπωθεί από μικτή επιτροπή της Ε.Ε.Ε. και της ΠΝΟ ώστε ή νέα σύμβαση νά είναι όχι μόνο κατανοητή και εύχρηστη από τούς ναυτικούς αλλά και πληρέστερη για την άποφυγή άμφισβητήσεων.

Όλα αυτά αποτελούν τά γενικά αιτήματα, δέν περιλαμβάνονται τά κλαδικά που θα ύποβληθούν — όπως αναφέρεται στις έξώδικες δηλώσεις με τις όποιες κοινοποιήθηκαν — συμπληρωματικά. Και όλα αυτά τη στιγμή που ή κρίση συνεχίζεται με την ίδια ένταση, τό ένθιμο νηολόγιο συρρικνώνεται συνεχώς και παράλληλα έχει διαπιστωθεί πλέον από τά πρόσφατα περιστατικά (άπώλεια της εργασίας στη Σαουδική Άραβία) ότι είμεθα ακριβότεροι από τούς Βρετανούς, οι όποιοι συμφώνησαν σε μία αύξηση 8,2% που μόλις καλύπτει τό ποσοστό πληθωρισμού της Βρετανίας — οι Βρεταννοί ναυτικοί διεκδικώντας την άπασχόληση πρωτίστως τάχθηκαν με ψηφοφορία υπέρ της προτάσεως των Βρετανών έφοπιστών για τη χορήγηση αύξήσεως 8,2% (στην ψηφοφορία πήρε μέρος τό 41% των ταμιακών έντάξει μελών και από αυτούς τό 57% ψήφισε υπέρ της άποδοχής της προτάσεως).

Μήπως ήρθε ή ώρα νά γίνεται κάποια παρόμοια ψηφοφορία και εδώ για νά αποφασίσουν οι ίδιοι οι ναυτικοί για τά ζητήματα που τούς άπασχολούν άμεσα;

Η ναυτιλία νά παραμείνει εκτός πολιτικών ανταγωνισμών

Από τη λογοδοσία της άπελθούσης διοικήσεως της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπιστών πρέπει νά έπισημανθεί ιδιαίτερα ή ρητή άρνηση για την έμπλοκή της Ναυτιλίας στους πολιτικούς ανταγωνισμούς στον έσω-τερικό χώρο και σε σκληρές διαμάχες στον διεθνή στίβο όπου και άσκει τη δραστηριό-

τητά της.

Θεωρούμε ότι ή έπισημανση αυτή πρέπει νά γίνει άποδεκτή από όλους για νά σταματήσει επί τέλους τό παιχνίδι της μικροπολιτικής που παίζεται γύρω από τη Ναυτιλία για την προσπάθεια κομματικών ώφελημάτων. Αντί για όλα αυτά όφείλουμε όλοι, και πρω-

τίστω τὰ πολιτικά κόμματα καὶ οἱ πολιτικές ομάδες, νὰ στρέψουμε τὸ ἐνδιαφέρον μας στὰ οὐσιαστικά καὶ κρίσιμα προβλήματα πού ἀντιμετωπίζει ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία γιὰ νὰ βροῦμε λύσεις κοινὰ ἀποδεκτές πού θὰ τὴ βγάλουν ἀπὸ τὸ τέλμα γιὰ νὰ μπορέσει νὰ συνεχίσει τὴν τεράστια προσφορά τῆς πρὸς τὸν τόπο καὶ ἐπὶ πλεον νὰ ἐνημερώσουμε ὅλοι μὲ ὑπευθυνότητα τὸν ἑλληνικὸ λαὸ γι' αὐτὴ τὴν προσφορά, ἀλλὰ καὶ τοὺς ἀμεσοὺς καὶ ὀρατοὺς κινδύνους πού ἀντιμετωπίζει ἀπὸ τὸν αὐξανόμενο συνεχῶς προστατευτισμὸ πού ἀπειλεῖ αὐτὴ τὴν ἴδια τὴν ὑπόστασή της.

Ἡ ναυτιλία χρειάζεται ὑπεύθυνη πολιτικὴ καὶ ὄχι μικροπολιτικὴ.

Ο ΟΤΕ ΖΗΜΙΩΝΕΙ ΤΟΝ ΤΟΠΟ

Τὸν Νοέμβριο τοῦ 1983, σὲ μιά σύσκεψη ἐκπροσώπων τῶν ὑπουργείων Ναυτιλίας καὶ Συγκοινωνιών καθὼς καὶ τοῦ ΟΤΕ εἶχε συζητηθεῖ τὸ θέμα τῆς χρησιμοποίησής τῆς VHF ἀπὸ τὴς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, στὴ διάρκεια τῆς ὁποίας οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ ὑπουργείου Συγκοινωνιών καὶ τοῦ ΟΤΕ εἶχαν δεσμευθεῖ νὰ σταματήσουν τὴς ἐρευνες καὶ τὴς κατασχέσεις τῶν συσκευῶν αὐτῶν, πού χρησιμοποιοῦν οἱ ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεις γιὰ νὰ κάνουν τὴ δουλειά τους, μέχρις ὅτου οἱ ἀρμόδιοι ἢ καλύψουν οἱ μανδρίνοι τοῦ Ὁργανισμοῦ Τηλεπικοινωνιῶν βροῦν καὶ καθιερώσουν τρόπο βεβαίωσης τῶν τελῶν γιὰ τὴ χρήση τῶν VHF.

Παρά τὴ δέσμευση αὐτή, πού εἶχε γίνει γνωστὴ στὴν Ἀκτὴ Μισοῦλη καὶ ὅλοι χρησιμοποιοῦσαν τὰ VHF χωρὶς φόβο πλεον γιὰ ὁποιαδήποτε περιπέτεια, οἱ ἐρευνες καὶ οἱ κατασχέσεις δὲν σταμάτησαν. Κι' αὐτὸ εἶναι τὸ λιγότερο. Τὸ περισσότερο, τὸ μεγαλύτερο καὶ ταυτόχρονα τὸ τραγικότερο γιὰ τὸν τόπο εἶναι μὲ τὴν ἀνικανότητα ἢ τὴν ἀνεπάρκεια τοῦ ΟΤΕ νὰ βρεῖ καὶ νὰ καθορίσει ἕναν τρόπο γιὰ νὰ εἰσπράττονται τὰ ἀνάλογα τέλη ἀπὸ ἐκείνους πού χρησιμοποιοῦν VHF ζημιώνει τὸν τόπο, γιατί χάνονται πολὺτιμα ἔσοδα σὲ συνάλλαγμα.

Ἄν, λόγου χάρι, τὰ ἐτήσια τέλη γιὰ τὴν χρησιμοποίησή τῆς VHF ἀπὸ τὴς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως εἶχαν καθορισθεῖ σὲ 1.000 δολάρια ἀπὸ τὸν Νοέμβριο τοῦ 1983, ὁ τόπος θὰ εἶχε εἰσπράξει ὡς τὴ στιγμή αὐτὴ τουλάχιστον 500.000 δολάρια — 500.000 δολάρια πού χάθηκαν ἤδη. Καὶ γι' αὐτὸ πρέπει νὰ

κληθοῦν καὶ νὰ λογοδοτήσουν ὅλοι οἱ ἐν προκειμένῳ ὑπεύθυνοι τοῦ ΟΤΕ, ὅπως πρέπει νὰ λογοδοτεῖ καὶ ὁ οἰοσδήποτε ὁ ὁποῖος μὲ πράξεις ἢ παραλείψεις ζημιώνει τὸν τόπο. Καὶ νομίζουμε ὅτι στὴν περίπτωσή αὐτή, ὅπως καὶ σὲ ἀνάλογες ἄλλες πού ἤδη ἔχουν ἐπισημανθεῖ ἀπὸ τὴς στήλες αὐτές, ἐκτός ἀπὸ τὴν πολιτικὴ ἡγεσία, πρέπει ἐπιτέλους νὰ ἐπέμβει καὶ κάποιος εἰσαγγελέας. Καὶ παράλληλα νὰ ρυθμισθεῖ ἀμέσως τὸ πρόβλημα μὲ τὴν καθιέρωση ἑνὸς πάγιου τέλους καὶ ἀκόμη μὲ τὴν προμήθεια τῶν ἀπαιτούμενων συσκευῶν ἀπὸ τὸν ΟΤΕ γιὰ νὰ ἔχει καὶ κάποιο κέρδος καὶ ἀπὸ τὴ διάθεση τῶν συσκευῶν, ὅπως γίνεται μὲ τὴς συσκευές τέλεξ. Τὸ ζήτημα εἶναι τόσο ἀπλό ὥστε ὁποιαδήποτε καθυστέρηση στὴ ρύθμιση τοῦ προβλήματος θὰ μᾶς ἀναγκάσει νὰ σκεφθούμε ἄλλα πράγματα.

Η ΝΑΥΤΑΠΑΤΗ

Ἀπὸ τὸ παλαιὸ διώνυμο τῆς πειρατείας καὶ ναυταπάτης, ἡ μὲν πειρατεία εἶναι βέβαιο ὅτι ἔχει περιορισθεῖ στὸ ἐλάχιστο. Οἱ ναυταπάτες ὅμως, μὲ ὅλες τὴς μορφές τῆς αἰσχροκέρδειας, τῆς πλαστότητος καὶ τῆς καταχρήσεως ἐμπιστοσύνης, ἐξακολουθοῦν νὰ ἀκμάζουν.

Μολονότι δὲν ὑπάρχουν ἀκριβεῖς στατιστικές, γίνεται προσπάθεια συστηματικῆς ἐρευνας τῶν φαινομένων τῆς ναυταπάτης καὶ τῆς συναγωγῆς ὁρισμένων βασικῶν ὑποθέσεων καὶ συμπερασμάτων. Μὲ βάση τὴν ἐρευνα αὐτὴ μποροῦν γιὰ παράδειγμα νὰ συναχθοῦν ὁρισμένα γενικά χαρακτηριστικά τῶν πλοίων στὰ ὁποῖα κατὰ κανόνα ἐκδηλώνονται οἱ ἀπάτες. Εἶναι πλοῖα τράμπς, πλοῖα ὑπερήλικα, πλοῖα μὲ σημαία εὐκαιρίας καὶ πλοῖα ἀνήκοντα σὲ «μονοβάπορες» ἐπιχειρήσεις. Διαπιστώνεται ἐπίσης ὅτι συμβαίνουν σὲ πλοῖα ἐκμεταλλεῦμενα ἀπὸ ναυλωτές σὲ γεωγραφικὰ ζώνες ἰδιαίτερα εὐαίσθητες καὶ τὰ ὁποῖα συνήθως πωλοῦνται μετὰ τὴν ἀπάτη.

Ὡς πρὸς τὸ εἶδος τῆς ναυταπάτης γίνεται μιά βασικὴ διάκριση μεταξὺ φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. Περιπτώσεις δηλαδὴ πού ἐμφανίζονται στὸ στάδιο τῆς φορτώσεως καὶ παραλαβῆς τοῦ φορτίου στὸ πλοῖο καὶ περιπτώσεις πού ἐμφανίζονται κατὰ τὴν παράδοση τοῦ φορτίου στὸν παραλήπτη. Στὴν πρώτη κατηγορία ἀνήκουν οἱ ἀκόλουθες περιπτώσεις: α) ψευδὴς δήλωση φορτίου, κατὰ τὴν ὁποία ἐνῶ ἐκδίδεται φορτωτικὴ τὸ φορ-

τίο δὲν φορτώνεται στὸ πλοῖο ἢ φορτώνεται σὲ ἄλλο πλοῖο. β) πλαστὴ φορτωτικὴ μὲ ἀνυπαρξία φορτίου γ) φορτωτικὴ προχρονολογημένη ἢ, σπανιότερα, μεταχρονολογημένη δ) ψευδεῖς ἐνδείξεις ὡς πρὸς τὰ σημεία, τὴν ταυτότητα ἢ τὴν φύση τοῦ φορτίου.

Στὴ δευτέρη κατηγορία περιλαμβάνονται οἱ περιπτώσεις: α) παράδοση τοῦ φορτίου χωρὶς ἐμφάνιση τῆς φορτωτικῆς μὲ ἐγγυητικὴ ἐπιστολὴ τοῦ παραλήπτη β) παράδοση σὲ τρίτους σὲ διαφορετικὸ λιμάνι χάρις σὲ πλαστά ἀποδεικτικά γ) μὴ παράδοση τοῦ φορτίου σὲ συνδυασμὸ μὲ ἐξαφάνιση ἢ ὄχι τοῦ πλοίου καὶ δ) πρὸ τοῦ κινδύνου μεγάλης ἀναμονῆς λόγω συμφορῆσεως τοῦ λιμένος προορισμοῦ, παρέκκλιση τοῦ πλοίου πρὸς ἄλλον πρόσφορο λιμένα, ὅπου ὁ πλοίαρχος πωλεῖ τὸ φορτίο.

ΠΡΩΤΗ ΑΛΛΑ ΣΥΝΕΠΗΣ

Ύστερα ἀπὸ ἐρώτηση βουλευτοῦ γιὰ τὴν δικαιοδοσία σὲ περίπτωση ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης καὶ γιὰ τὴ στάση τῶν διαφόρων χωρῶν ἐναντὶ τῶν παραβάσεων ρυπάνσεως πού διαπράττουν ὑπὲρ τοῦς σὲ ξένα ὕδατα, ὁ ἄλλος ὑπουργὸς Ναυτιλίας ἀπάντησε ὅτι γιὰ τὴν περίοδο 1976-1983 οἱ σχετικὲς περιπτώσεις εἶναι πολὺ λίγες καὶ ἀποδεικνύουν ἀρκετὴ ἐλαστικότητα ὡς πρὸς τὴς κυρώσεις.

Σ γκρόνως κατέθεσε στὴ Βουλὴ ἕνα ἐνδιαφέροντα πῖνακα 202 πλοίων ἀνηκόντων σὲ 21 διάφορες χώρες, τὰ ὁποῖα διέπραξαν παραβάσεις σχετικὰ μὲ τὴ ρύπανση τῆς γαλλικῆς οἰκονομικῆς θαλάσσης ζώνης, μὲ περαιτέρω λεπτομερῆ στοιχεῖα γιὰ τὴν τύχη τῶν δικογραφίων πού σχηματίσθηκαν ἀρμόδιως. Ἀπὸ τὰ στοιχεῖα λοιπὸν αὐτὰ προκύπτει ὅτι ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω 202 παραβάσεων, μόνο γιὰ τὴς 48 εἶχαν ἐπιβληθεῖ κυρώσεις ἀπὸ τὴς ἀρμόδιες ἀρχὲς τῆς χώρας τῆς σημαίας τοῦ ὑπεύθυνου πλοίου, ἐνῶ γιὰ τὴς 101 δὲν εἶχε γνωσθεῖ ἂν δόθηκε συνέχεια καὶ γιὰ τὴς ὑπόλοιπες 53 εἶχε γνωσθεῖ ὅτι τέθηκαν στὸ ἀρχεῖο.

Ἐκεῖνο πού εἶναι ἀξιοπαρατηρήσεως στὸν πῖνακα αὐτὸν εἶναι ὅτι ἡ Ἑλλὰς ἐρχεται πρώτη μὲ 43 παραβάσεις καὶ ἀκολουθοῦν ἡ Λιβερία μὲ 23, ἡ Ἰταλία μὲ 22 καὶ ἡ Νορβηγία μὲ 14. Ἀλλὰ τὸ πῶς ἀξιοσημείωτο εἶναι ὅτι ἐπὶ τῶν 43 παραβάσεων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων ἐπεβλήθηκαν κυρώσεις σὲ 31 περιπτώσεις, πού σημαίνει ὅτι οἱ ἀποσταλεῖσες

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellespont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-185 35 Piraeus, Greece

Tel: (01) 45 33700/3, Telex: 21 3110 HSC GR,

Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

Westmount Square, Suite 800, Westmount, Montreal, Quebec H3Z 2P9

Tel: (514) 937-9293/8, Telex: 05-268780, Cables: PHRIXOS MONTREAL



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS G,

Cables: FRIXOS LONDON EC1

Swiss Service Company: Seatramp S.A.

9, Place de la Gare, 1260 Nyon

Tel: (22) 6111 68/9, Telex: 419 904

στη χώρα μας δικογραφίες εκδικάσθηκαν κατά ποσοστό 72% και αποδεικνύει ότι είμαστε συνεπείς στις διεθνείς μας υποχρεώσεις. Αντίθετα επί των 22 παραβάσεων των Λιβεριανών πλοίων επεβλήθησαν κυρώσεις μόνο σε 10 (ποσοστό 43%), επί των 14 παραβάσεων των Νορβηγικών πλοίων επεβλήθησαν κυρώσεις μόνο σε ένα (ποσοστό 7%) και επί των 22 παραβάσεων των Ιταλικών πλοίων δεν επεβλήθη απολύτως καμία κύρωση, αλλά οι μόνες δικογραφίες μη-ποικιλίας στο άρχειο και στις άλλες 13 δεν δόθηκε καμία συνέχεια.

Η ΣΥΝΤΡΟΦΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στις 17 Νοεμβρίου, όλοι οι εργαζόμενοι στην εταιρία «Ευπλοία» συγκεντρώθηκαν, όπως κάθε χρόνο την ημέρα αυτή, μαζί με τις οικογένειές τους, για να εύχονται με μία φωνή βγαλμένη κυριολεκτικά από την καρδιά τους «χρόνια πολλά» σε εκείνον που συνεχίζει την παράδοση της Αιγνούσας για τη συντροφικότητα στη Ναυτιλία.

Δεν αποτελεί αυτό σχήμα λόγου. Ο καπτάν Λέων Λεμός απέδωσε στην πράξη την παράδοση αυτή. Όχι μόνον στο παρελθόν αλλά και τώρα. Όταν κάνοντας μία επιχειρηματική κίνηση που ξαφνίασε αλλά που αποδείχθηκε ταυτόχρονα τόσο επιτυχημένη επιβεβαιώνοντας τη ρήση του Wilbur Smith για το πως μπορεί να βρεθεί κανένας καβάλα στο μεγάλο κύμα, έμεινε χωρίς πλοία, δεν έδωσε κανέναν από τη δουλειά του — όλοι έμειναν στις θέσεις τους αργόσχολοι, μπορεί να πει κανείς, αλλά μισοθροούμενοι όπως και πριν, όταν η «Ευπλοία» είχε τα πλοία της. Σ' αυτούς τους δύσκολους καιρούς οι άνθρωποι της «Ευπλοίας» είχαν μία σιγουριά που δεν την είχαν οι υπάλληλοι πολλών άλλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων και αυτό οφείλεται αποκλειστικά στο γεγονός ότι ο καπτάν Λέων Λεμός διατηρεί την παράδοση για την συντροφικότητα στη Ναυτιλία. Και τώρα περιμένουν να βγούν από τα ναυπηγεία τα δέκα καινούργια πλοία που έχει παραγγείλει ο κ. Λεμός — πέντε χάντυ σάιζ μπάλκ κάρριερς των 41.630 τόν. d.w. και πέντε «πάναμαξ» των 63.370 τόν. d.w. με όψιόν για άλλα δύο — για να ριχθούν πάλι με κέφι στη δουλειά για μία όσο γίνεται πιο αποδοτική και οικονομικότερη διαχείριση των νέων πλοίων που θα αρχίσουν να παραδίδονται από το 1986 και που όπως λέγεται ένα από αυτά ανήκει σε όλους εκείνους που εργάζονται στην «Ευπλοία», από τον πρώτο ως τον τελευταίο.

Με την ευκαιρία που σημειώνουμε τις γραμμές αυτές έρχεται στη σκέψη μας και το μεγάλο έργο που δημιουργήσε στην «Ελβετία» ο αείμνηστος Γιώργης Χρ. Λεμός, αδελφός του κ. Λ. Λεμού, για τη μεταστέγαση, αν χρειαζόταν, του Πατριαρχείου Κωνσταντινουπόλεως, ένα έργο που φαίνεται να ξεχάσθηκε και, για να ακριβολογούμε, καταβλήθηκε προσπάθεια να ξεχασθεί μαζί με το όνομα του δημιουργού του χωρίς να υπάρξει ή επιβαλλόμενη αντίδραση, παρά το γεγονός ότι το έργο αυτό του Γιώργη Χρ. Λεμού αποτελούσε μία από τις χαρακτηριστικότερες εκδηλώσεις του ελληνικού εφοπλισμού για τα ιερά και τα δσιαστής φυλής μας αλλά και ένα δείγμα του τι θα μπορούσε να γίνει στον τόπο αυτόν αν αγκαλιάζαμε και αν τιμούσαμε τον ελληνικό εφοπλισμό όπως του αρμόζει για τα όσα προσφέρει στο έθνος.

Η «ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ»

Η παράδοση από τα ναυπηγεία της «Ολύμπικ Μαρίν», στο Λαύριο, το περασμένο Σάββατο, τεσσάρων περιπολικών που κατασκευάσθηκαν για λογαριασμό του Λιμενικού Σώματος — παράλληλα εκτελείται παραγγελία για την κατασκευή και άλλων όκτω περιπολικών ενώ αναμένεται ότι η ίδια επιχείρηση θα πετύχει να αναλάβει την κατασκευή και άλλων παρόμοιων σκαφών που θα παραγγελθούν μέσα στο 1985 — απέδειξε ότι ο θόρυβος που είχε δημιουργηθεί γύρω από την εξαγορά της επιχείρησης αυτής από την ΠΥΡΚΑΛ ήταν απολύτως υπέρμετρος.

Εκτός από την κατασκευή των περιπολικών αυτών, η «Ολύμπικ Μαρίν» τελειώνει ήδη ένα αλιευτικό σκάφος εξαιρετικής ποιότητας και διαπραγματεύεται την ανάληψη μιάς σημαντικής παραγγελίας για την κατασκευή ειδικών σκαφών που προορίζονται για το εξωτερικό και είναι έτοιμη να προχωρήσει και στην κατασκευή ειδικών σκαφών που χρειάζονται για την άμυνα της χώρας.

Από όσα ειπώθηκαν κατά την παράδοση των τεσσάρων περιπολικών του Λιμενικού Σώματος προκύπτει ότι και το εργατοτεχνικό προσωπικό της επιχείρησης αυτής εργάζεται με συνειδηση για την επιτυχία των στόχων που έχουν τεθεί — και αυτό το τελευταίο είναι πολύ παρήγορο, αν ληφθούν υπ' όψη οι αντιλήψεις που επικρατούν στο προσωπικό άλλων α άλογων επιχειρήσεων. Με λίγα λόγια πρέπει όλοι να προσέξουμε μάτια μας αυτή την επιχείρηση και να της δώσουμε τη δυνατότητα να ολοκληρώσει το έργο της που συνδυάζεται και με τη δημιουργία ενός διαλυτηρίου πλοίων.

«ΣΚΟΝΑΚΙΑ»;

Ανάστατοι είναι οι σπουδαστές του ΚΕ-ΣΕΝ που φοιτούν στην τελευταία σειρά για την απόκτηση του διπλώματος του πλοιάρχου Α' μετά τις πληροφορίες για «σκονάκια» που έδινε σε ορισμένους σπουδαστές καθηγητής και για το ενδεχόμενο να ακυρωθούν τα αποτελέσματα των εξετάσεων για όλους.

Από τις πληροφορίες που υπάρχουν — ανακοίνωση δεν έχει γίνει ακόμη — προκύπτει ότι κάτι άστοχο συνέβη, αυτό το άστοχο όμως δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να το πληρώσουν και όσοι δεν έχουν φταίξει και εκείνοι που πρέπει να τιμωρηθούν — αν πράγματι αποδειχθούν αληθινά τα αναφερόμενα — είναι μόνον ο καθηγητής ο οποίος υποβίβασε μ' αυτόν τον τρόπο το λειτούργημά του.

ΔΕΝ ΘΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΘΕΙ;

Συνεχίζει την προκλητική του παρουσία μπροστά στο ναό του 'Αγίου Σπυρίδωνος ο ναυτικός εκείνος ο οποίος, ενώ έχει συνταξιοδοτηθεί με μία απόφαση τραβηγμένη κυριολεκτικώς «από τα μαλλιά» για να του εξα-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ο Υπουργός των Ναυτικών κ. Χατζηκυριάκος, λαβών αφορμή από τα επανειλημμένα υπομνήματα και τας ενέργειες των ραδιοηλεκτρονικών του Ε.Ν. κατήρτισεν επιτροπήν ή όποια θα μελετήσει κατά πόσον επιδρά εις την υγείαν των ραδιοηλεκτρονικών η εργασία αυτών εις τούς σταθμούς άσυρμάτου των πλοίων.

— Εις εκδήλωσιν άλληλεγγύης διά τούς κρατούμενους υπό της άστυνομίας του Μπουένος Άϊρες ναυτοθερμαστές του φορτηγού 'Αλίκη, εκηρύχθη άπεργία επί των εκεί ναυλοχούντων φορτηγών μας 'Αιγύς, 'Αλέκος, 'Καλυψώ Βεργωτή, 'Μαρουκώ Πατέρα και 'Οινούσιος.

— Τό υπό παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγόν της εταιρίας του κ. Ρ. 'Ολιβιέ 'Ραυλίνε, τον γκρό 4.920 (του 1913) υπέστειλεν εις Γ'δύνια την παναμαϊκήν και ύψωσε την ελληνικήν σημαίαν νηολογηθέν εις Πειραιά υπό τό όνομα 'Ραυλίνε.

— Τό μάλλον ένδιόφρον σημείον της διεθνούς ναυαγορύς ύπέρξε κατά τό α' 15θήμερον του Δεκεμβρίου ή έντατική ζήτησις σκαφών εκ Πλείτ δι' Εύρώπην κυρίως και διά φορτώσεις ούχι πέραν του Φεβρουαρίου.

— Έκ Ρίβερ Πλέϊτ έναυλώθησαν διά φορτία γεννημάτων τά ελληνικά άτμόπλοι :

'Ωνάση Σωκράτης από Νεκοτσέα, Μπάχια Μπλάνκα ή Μάρ ν έλ Πλάτα 7.300 τόν. δι' Άμβέρσαν 15/9, Δεκεμβρίου 20-28.

'Ρετράκης Νομικός εκ Ροζάριο 6.000 τόν. (10%) δι' Άγγλιαν — Άμβέρσαν — Ρόττερταμ 18/, όψιόν Χάβρην — Άμβούργον ρέιντζ 19/6, Δεκέμβριον.

'Γεώργιος Μ. Λιβανός εκ Μπ. Άύρες 6.500 τόν. διά Μασσαλιαν — Δυτ. Ιταλιαν 17/6, όψιόν Άδριατικήν 18/3, Ιανουαρίου 10-25.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 96/15.12.1934)

σφαλισθεί κάποιο εισόδημα παραπλανά με διάφορα κείμενα που έχει τοποθετήσει στο αντίσκηνο που έχει στήσει εκεί τούς διερχόμενους ναυτικούς. Και θεωρούμε ότι η πρόκληση αυτή έπρεπε ήδη να έχει αντιμετωπισθεί και από τό ΝΑΤ, του όποιου όμως οι διοικούντες περί άλλα τυρβάζουν (εκείνος ο τίτλος του «διοικητή» έχει φαίνεται άπορροφήσει όλη τη δραστηριότητά τους), και από τις ναυτεργατικές οργανώσεις οι όποιες έχουν κάθε έννομο συμφέρον να παρέμβουν στην ύπόθεση αυτή για να προστατεύσουν τά συμφέροντα του ΝΑΤ από τούς διάφορους άλεξιπτωτιστές.

Και ή πρόκληση μπορεί να αντιμετωπισθεί όταν τοποθετηθούν δίπλα στις ανακοινώσεις του έν λόγω προσώπου και υπεύθυνες ανακοινώσεις του ΝΑΤ και των ναυτεργατικών οργανώσεων που να αναφέρουν λεπτο-

Best wishes for 1985

THE LOBAT INTERNATIONAL PETROLEUM CO.
OIL TRADERS — BUNKERING WORLDWIDE

TEL.: 4515253 - 4128390 TLXS: 21-2307/21 - 1956

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Νά τιμήσουμε, επί τέλους τούς νεκρούς του πολέμου

Ο αρχιπλοίαρχος του Λιμενικού Σώματος Χρήστος Ντούνης, με τη μελέτη του για τις θυσίες της Έλληνικής Ναυτιλίας στον δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο, έθεσε έμμεσα, αλλά σαφέστατα, ένα τεράστιο ζήτημα: "Οτι δηλαδή ήρθε η ώρα να τιμήσουμε τους ναυτικούς μας που θυσίασαν το υπέρτατο αγαθό, την ίδια την ύπαρξή τους, για να ζούμε εμείς ελεύθεροι.

Η εποχή της μισαλλοδοξίας — αυτό το δύσκολο κομμάτι της εθνικής μας ζωής που ακολούθησε το μεγάλο πόλεμο — που ήταν και η κύρια αιτία που μας έκανε να άγνοήσουμε τη μεγάλη θυσία των Έλλήνων ναυτικών ανήκει στο παρελθόν και είναι πλέον καιρός να τιμήσουμε τους νεκρούς μας αυτούς, όπως έκαναν άλλες χώρες άμεσα μετά τον τερματισμό του πολέμου και όπως αναφέρει σε σχετική επιστολή του που δημοσιεύεται στην οικεία στήλη του σημερινού τεύχους ο πλοίαρχος Τάσος Τσεβάν. Νά τους τιμήσουμε όπως πρέπει. Με μία ειδική συνεδρίαση, λόγου χάρι, της Βουλής των Ελλήνων που θα είναι αφιερωμένη στη μεγάλη θυσία τους και κυρίως με τη δημιουργία ενός μνημείου ανάλογου προς το μέγεθος της προσφοράς τους στην παγκόσμια κοινότητα των ελευθέρων ανθρώπων, στη ναυτική πρωτεύουσα της ναυτικής Έλλάδος, δηλαδή στον Πειραιά.

Εμείς τοποθετούμε το μνημείο — φυσικά όχι σαν αυτό του άφαντου ναύτη στην Πειραική — στο κέντρο του Πειραιώς, στο κέντρο του λιμανιού, στην Πλατεία Θεμιστοκλέους, μπροστά στο ΝΑΤ, εκεί δηλαδή που ήταν το Ρολόι. Φυσικά θα χρειασθεί ανάλογη διαμόρφωση του χώρου που πρέπει να συνδυασθεί και με την άποσυμφόρηση της περιοχής από τον σημερινό κυκλοφοριακό φόρτο για να εξασφαλισθεί και η γαλήνη στο περιβάλλον που χρειάζεται ένα παρόμοιο μνημείο, το οποίο θα επισκεπτόνται Έλληνες και ξένοι για να μάθουν και αυτοί τη μεγάλη θυσία των Έλλήνων ναυτικών στο μεγάλο πόλεμο, γιατί σήμερα την αγνοούν και η εϋθύνη γι' αυτό βαρύνει αποκλειστικά μόνον εμάς.

Η εϋθύνη για τέτοιο σχεδιασμό του μνημείου ανήκει σε άλλους. Στη δική μας σκέψη επικρατεί η αντίληψη ότι για κάθε ελληνικό πλοίο που χάθηκε στο μεγάλο πόλεμο θα πρέπει να υπάρχει κάποια παράσταση που να φιλοτεχνηθεί με βάση τις συνθήκες απώλειας κάθε πλοίου — και στην παράσταση αυτή να αναγράφονται και τα ονόματα των ναυτικών μας που τα ακολούθησαν στον ύγρο τάφο τους, με την προσθήκη της ιδιαίτερης πατρίδας τους. Και ανάλογες παραστάσεις να τοποθετηθούν στις ναυότοπους της χώρας με τα ονόματα των πεσόντων από κάθε συγκεκριμένη περιοχή.

Τη σκέψη μας για το μνημείο αυτό τη θέσαμε ήδη σε όρισμένους παράγοντες της Ναυτιλίας. Οι περισσότεροι όχι μόνον συμφώνησαν άμεσα αλλά προθυμοποιήθηκαν να συμβάλλουν και οικονομικά για την υλοποίησή της. Υπήρξαν όμως και μερικές αντιρρήσεις, ότι δηλαδή, λόγω της κρίσεως, δεν θα είναι δυνατή η οικονομική συμμετοχή που επιβάλλεται για τη δημιουργία του μνημείου αυτού. Άλλα ένα τέτοιο μνημείο δεν μπορεί να γίνει άμεσα, θα χρειασθεί πολύς χρόνος και στο μεταξύ όλοι ελπίζουμε ότι τα πράγματα θα αλλάξουν και θα έρθουν οι καλύτερες ημέρες για όλους. Έξέλλου στη δημιουργία του μνημείου αυτού δεν θα κληθούν να μετάσχουν μόνον οι έφοπλιστές αλλά και οι ναυτικοί μας και — γιατί όχι; — ολόκληρος λαός. Κι' αυτό το τελευταίο μπορεί να γίνει αν στην ειδική συνεδρίαση της Βουλής για την οποία μιλήσαμε προηγουμένως υιοθετηθεί μία πρόταση για τη διενέργεια πανελληνίου έρανου για τη δημιουργία του μνημείου της θυσίας των Έλλήνων ναυτικών.

Ο υποσημειούμενος θεωρεί ότι την πρωτοβουλία για την πραγμάτωση της ιδέας αυτής πρέπει να την αναλάβει ο Υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας, γιατί η άποψη αιώνιου φόρου τιμής σ' αυτούς που θυσιάζονται για τα παγκόσμια ιδανικά ανήκει πρωτίστως στην Πολιτεία.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

μερως όλη την υπόθεση και τί ακριβώς έγινε και πως έγινε για να του εξασφαλισθεί τό εισόδημα που προαναφέραμε. Πρέπει να σταματήσει χωρίς άλλη καθυστέρηση και η πρόκληση και κυρίως η παραπλάνηση των ναυτικών μας.

ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ

Τό γαλλικό πλοίο-κοντέινερ "Haussmann" απέπλευσε στις 20 Οκτωβρίου από τό Λάγος της Νιγηρίας μέ κενά έμπορευματοκιβώτια γιά τή Ρουέν τής Γαλλίας. Μετά 24 ώρες τό πλήρωμα του πλοίου άρχισε νά άνακαλύ-

πείλσαν τόν ύποπλοίαρχο και τό πλήρωμα μέ σπασμένα μπουκάλια και σιδερόβεργες. Τελικά ύστερα από συνεννόηση μέ τόν πλοιοκτήτη, τό πλοίο προσήγγισε στό Χερβούργο γιά νά βγάλει τούς λαθρεπιβάτες, οί όποίοι στό μεταξύ είχαν ταμπουρωθεί στήν πλώρη. Μόλις έφθασε τό πλοίο, ειδοποιημένη ή τοπική άστυνομία, επενέβη και συνέλαβε τούς λαθρεπιβάτες.

Μετά τή σχετική άνάκριση οί έπτά μαύροι ύποχρεώθηκαν νά έγκαταλείψουν τήν πόλη και όδηγήθηκαν στό σύνορα γιά νά επιστρέψουν στήν πατρίδα τους. Αύτοί άρνήθηκαν νά φύγουν προβάλλοντας διάφορα επιχειρήματα μεταξύ τών όποίων και τό ότι ... δέν είχαν πληρωθεί γιά τή δουλειά που προσέφεραν στό πλοίο. Η σχετική είδηση δέν άναφέρει άν πράγματι πληρώθηκαν. Άναφέρει όμως ότι τήν επόμενη μέρα ξαναπήραν τόν δρόμο του γυρισμού στις μακρινές τους πατρίδες.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

Οί στήλες αυτές εκφράζουν ιδιαίτερη ικανοποίηση γιά τόν νέο τρόπο αντιμετώπισης από τό ύπουργείο Ναυτιλίας τών προβλημάτων που δημιουργούν κάθε τόσο σε βάρος τών πλοίων οί κατασκευαστές ναυτιλιακού έξοπλισμού που έχουν ένα και μόνο στόχο: Νά αύξάνουν τήν παραγωγή τς και τίς πωλήσεις τους.

Άναφερόμαστε στή μή υιοθέτηση — έπειτα από ελληνική αντίδραση — από τήν Έπιτροπή Ναυτικής Άσφαλείας του ΙΜΟ τής προτάσεως γιά άμεση προώθηση τής αποφάσεως γιά τήν εφαρμογή του νέου συστήματος ναυτικών τηλεπικοινωνιών που προωθούσαν χώρες που κατασκευάζουν ναυτιλιακό έξοπλισμό. Οί ελληνικές αντιρρήσεις γιά τή μή μέση υιοθέτηση του συστήματος αυτού όφειλονται κυρίως στό γεγονός ότι δέν παρέχει τήν άσφάλεια που ύποστηρίζουν ότι θα εξασφαλίσουν οί εισηγητές του και επί πλέον στό ότι θα δημιουργήσει και νομικά και κυρίως κοινωνικά προβλήματα που σχετίζονται μέ τήν ύπαρξη του κλάδου τών άσυρματιστών.

Μιλώντας σχετικά ό ύπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας διευκρίνισε ότι ή "Έλλάδα ύποστηρίζει μέν τή συνεχή βελτίωση τών έπιπέδων άσφαλείας τών πλοίων και τής ναυσιπλοΐας, αλλά άπορρίπτει τίς προτάσεις εκείνες που όδηγούν έμμεσα στην άνευ λόγου έπιβάρυνση τών πλοίων μέ τήν προμήθεια νέου έξοπλισμού που δέν προσθέτει τίποτε από τήν πλευρά τής ούσίας ή και στή θέσπιση διατάξεων που άποβλέπουν στή μετατροπή τής ναυτιλίας σε τιμάριο τής βιομηχανίας. Καί έξηρε τόν τρόπο που χειρίστηκε τό όλο ζήτημα ή ελληνική αντιπροσωπεία στήν όποία μετείχε και ό διευθυντής τής Διευθύνσεως Έλέγχου Ναυσιπλοΐας πλοίαρχος Νικ. Καλύβας, που ό ύπουργός τόν συνεχάρη — δικαίως — ιδιαίτερα.

Υπενθυμίζουμε ότι αυτό τό ζήτημα, δηλαδή τής άσκοπής επιβαρύνσεως τών πλοίων από τίς βιομηχανίες κατασκευής ναυτιλιακού έξοπλισμού μέσω τών καναλιών του ΙΜΟ, τό είχε θέσει μέ έρώτημά του στόν γενικό γραμματέα του Όργανισμού αυτού κ.



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
SUEZ CANAL
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.

Σριβάσταβα εκπρόσωπος των «Ναυτικών Χρονικών» κατά την τελετή που είχε γίνει στο YEN για την επίδοση ειδικού βραβείου στον κ. Σριβάσταβα, αλλά ο τελευταίος είχε αρνηθεί να πει το παραμικρό αφιερώνοντας την απάντησή του σε γενικότητες για το έργο του IMO, το οποίο, εν πάση περιπτώσει, κανένας δεν τό άμφισβητεί — εκτός από το σημείο εκείνο που ο διεθνής οργανισμός γίνεται το κανάλι για να περνούν τις θελήσεις τους οι κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού.

Μέ την ευκαιρία της συζητήσεως του θέματος αυτού ετέθη στον κ. Κασιφάρα από εκπρόσωπο των «Ναυτικών Χρονικών» και το πρόβλημα της υποστήριξης των ελληνικών έπιτευγμάτων στον τομέα του ναυτιλιακού εξοπλισμού, όπως είναι ο ελληνικός διαχωριστήρας πετρελαίου-νερού που μέ την εμφάνισή του στην αγορά προκάλεσε μία σημαντικότητα πώση της τιμής των όμοιων ξένων μηχανημάτων που διατίθενται στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά, καθώς και η νέα προπέλλα που επινόησε ο μηχανικός κ. Διαμαντόπουλος κλπ. Πρέπει να προσθέσουμε ότι ο ελληνικός διαχωριστήρας πετρελαίου/νερού που έχει ήδη εγκριθεί από τον Σοβιετικό Νηογνώμονα προσείλκυσε ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην έκθεση ναυτικών μηχανημάτων του Άμβούργου τον περασμένο Οκτώβριο και πρόκειται να επιδειχθεί σε ανάλογη έκθεση που θα γίνει τον Μάρτιο στη Βρετανία. Καί η πρακτική βοήθεια που μπορούμε να δώσουμε σε παρόμοια ελληνικά έπιτεύγματα, τά οποία οι ξένοι τά πολεμούν άγρίως, όπως είναι εύνοητο, είναι να παρουσιάζουμε στά πλαίσια ελληνικών περιπτέρων που μπορεί να οργανώνει ο Όργανισμός Προωθήσεως Έξαγωγών. Άς πωλήσουμε επί τέλους και άλλα πράγματα και όχι μόνον άγγούρια, ντομάτες, και φρούτα...

Εμείς επιμένουμε ότι κάθε σχετική πρωτοβουλία πρέπει να αναληφθεί από τον Υπουργό Ναυτιλίας, ο οποίος όφείλει να πείσει τους αρμόδιους συναδέλφους του στην κυβέρνηση για τί σημασία που έχει για τον τόπο ή υποστήριξη παρόμοιων έπιτευγμάτων που σχετίζονται και μέ τί δημιουργία της ναυτιλιακής ύποδομής που μάς χρειάζεται για να εξυπηρετούμε την Έλληνική Ναυτιλία και επί τέλους, για να κερδίζουμε και έμεις από αυτήν όχι μόνον οι ξένοι.

ΕΥΑΙΣΘΗΤΟ ΠΗΔΑΛΙΟ

Τά ναυπηγεία Χιτάσι σε συνεργασία μέ την Τζαπάν — Λάιν έθεσαν σε έφαρμογή ένα σύστημα εύαισθήτου πηδαλίου που ύπακούει στην ανθρώπινη φωνή. Τό σύστημα αυτό, άποτέλεσμα πολυχρονίων έρευνών σε υπεραυτόματα πλοία, δοκιμάζεται ήδη σε πειραματική φάση σε μπάλκ κάρριερ 187.000 τόνων, ώστε να διαπιστωθεί ή άπόδοσή του κατά όριστικό τρόπο στην πράξη.

Η νέα έφεύρεση επιτρέπει να δίνονται προφορικές έντολές προς τό σύστημα πηδαλιούχας και τόν αυτόματο πιλότο. Άποτελείται από ένα πομπό - δέκτη έξαιρετικά ύψηλης συχνότητας (UHF) που επιτρέπει στον πηδαλιούχο να κυβερνά τό πλοίο χωρίς να είναι καθηλωμένος στη γέφυρα. Για λόγους άσφαλείας έχει προβλεφθεί ώστε κανένα άλλο σήμα να μήν μπορεί να μεταδοθεί στό σύστημα πηδαλιούχας χωρίς να έπαληθευθεί και βεβαιωθεί από τόν υπεύθυνο για την κυβέρνηση του σκάφους. Η προφορική έντολή αναπαράγεται μέ σύστημα συνθέσεως Parcor και αναγνωρίζεται από τό πηδά-

λιο, άφού προηγουμένως άποκλεισθεί κάθε σφάλμα, όποτε ο πηδαλιούχος έπιβεβαιώνει την έντολή ή όποια έπιδρά επί του μηχανισμού πηδαλιούχας. Όλα αυτά βέβαια γίνονται σε έλάχιστο χρόνο δευτερολέπτων που δέν διαφέρει από τό διάστημα που συνήθως μεσολαβεί μεταξύ της έντολής του ύπευθύνου και της επαναλήψεώς της από τόν πηδαλιούχο.

Η ΣΗΡΑΓΓΑ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Τό σχέδιο της μόνιμης συνδέσεως της Μάγχης σημειώνει ένα άκόμη βήμα μέ την ευκαιρία της συναντήσεως στο Παρίσι των Υπουργών Μεταφορών της Γαλλίας και Άγγλίας, οι όποιοι έπιβεβαίωσαν για μία άκόμη φορά την ύποστήριξη του σχεδίου και τί δημιουργία ομάδας εργασίας έπιφορτισμένης μέ την εξέταση των οικονομικών προβλημάτων του έργου.

Κατά τό κοινό άνακοινωθέν που εξέδωσαν οι δύο ύπουργοί, ή χρηματοδότηση για την έκτέλεση του έργου δέν θα πρέπει να βασισθεί στους κρατικούς προϋπολογισμούς ή τίς οικονομικές έγγυήσεις των Κυβερνήσεων αλλά πρέπει να στηριχθεί στις οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στη διεθνή χρηματαγορά.

Τό κόστος τό σχεδίου δέν προβλέπεται να ύπερβεί τά 30 δισεκ. Γαλλικών φράγκων. Έξ άλλου έγινε γνωστό ότι προς τό παρόν πέντε διαφορετικά τεχνικά σχέδια διεκδικούν την πρόκριση και την έπιλογή. Πρόκειται για δύο μελέτες κατασκευής γεφύρας, για δύο μελέτες κατασκευής ύποθαλάσσιας σήραγγας και μία μελέτη μικτή που προβλέπει κατά τό ήμισυ ύποβρύχιο τούνελ και κατά τό ήμισυ ύπερθαλάσσια γέφυρα. Καμμία από τίς μελέτες αυτές δέν έχει άκόμη προκριθεί αλλά έλπίζεται ότι θα σημειωθεί επί τέλους κάποια ταχύτερη προώθηση ώστε τό έργο να μπορέσει να άρχισι τό 1991.

ΕΥΡΩΠΗ — ΑΦΡΙΚΗ

Άλλά ένώ ή παλιά ιδέα της σήραγγας της Μάγχης εξακολουθεί έτσι να επανέρχεται κάθε τόσο στην έπιφάνεια έστω και χωρίς να πραγματοποιείται, μία άλλη παρόμοια ιδέα, έξ ίσου έντυπωσιακή και έξ ίσου παλαιά, άρχίζει τώρα να συζητείται συχνότερα. Πρόκειται για τί σύνδεση Ευρώπης - Άφρικής στό στενό του Γιβρατάρ, για την όποια συνήλθαν τώρα τελευταία στην Ταγγέρη οι αντιπρόσωποι Ισπανίας, Μαρόκου, Γαλλίας, Τυνησίας και Αίγυπτου. Η έντονη όμως αυτή δέν άσχοληήθηκε παρά μόνο με τό νομικό μέρος της συνδέσεως, καταλήξασα στό συμπέρασμα ότι όλες οι τεχνικές λύσεις συνδέσεως δέν προσκρούουν στό δικαιο της άβλαβούς διελεύσεως ούτε στον μελλοντικό διακανονισμό των στενών.

Όσον άφορά τό τεχνικό έργο της συνδέσεως, οι μέχρι τώρα προταθείσες λύσεις άναφέρονται είτε σε ύποθαλάσσια σήραγγα είτε σε μόνιμη ή πλωτή γέφυρα. Η λύση της σήραγγας θα περιλαμβάνει όδική έξυπνέριση των τροχοφόρων και διπλή σιδηροδρομική γραμμή. Θα έχει μήκος 50 χιλιομέτρων, τό δέ κόστος της ύπολογίζεται σε 3 - 4,5 δισεκ. δολλαρίων, μέ προθεσμία έκτελέσεως 10 - 15 ετών.

Η λύση της γέφυρας, επί σταθερών ή πλωτών βάθρων, παρουσιάζει τό μειονέκτημα της παρεμβολής έμποδίων στην άπρόσκοπη διέλευση των 50.000 πλοίων που περνούν έτησίως τό στενό. Μία τέτοια γέφυρα επί μόνιμων βάθρων άποτελεί άληθινή

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Έχουμε ξαναγράψει για τί Βανουάτου, τί μακρινή νησιωτική χώρα που άποτελεί τό άρχιπέλαγος που όνομάζουμε άλλοτε Νέες Έβρίδες. Άλλά ξανάφερε τό θέμα στην έπικαιρότητα τό πρόσφατο πολύχρωμο φυλλάδιο που κυκλοφόρησε ή Κυβέρνηση της χώρας μέ την ευκαιρία των τεσσάρων χρόνων της άνεξαρτησίας της.

Στό έξώφυλλο λοιπόν αυτού του φυλλαδίου, που τιτλοφορείται μέ καμάρι ως «ό πρώτος φορολογικός παράδεισος του Ειρηνικού» άπαριθμούνται ένας προς έναν οι πειρασμοί αυτού του παραδείσου, οι όποιοι συνίστανται στην έλλειψη κάθε λογής φόρου (άτομικού, εταιρικού, επί του κεφαλαίου, επί των κερδών, επί της περιουσίας, κληρονομίας κλπ.) στην άπουσία κάθε συναλλαγματικού περιορισμού και στην ύπαρξη άκρας έπαγγελματικής μυστικότητας, πλήρους τραπεζικής ύπηρεσίας και έξαιρετικών τηλεπικοινωνιών.

Ειδικότερα στον ναυτικό τομέα, τονίζεται ότι ή ναυτιλιακή νομοθεσία είναι όμοια και καλύτερη από της Λιβερίας και καλούνται οι «έξαιρετές» έφοπλιστάι να έγκατασταθούν εκεί χωρίς καμμία δυσκολία άπολαύοντας των έμπορικών πλεονεκτημάτων του παραδείσου.

Σ' όλες αυτές τίς χάρες — πάντα κατά τίς περιγραφές του φυλλαδίου — πρέπει να προσθέσουμε τίς ειδυλλιακές άκρογαλιές μέ τούς κοκοφοίνικες των 90 περίπου νησιών της, τά διάφανα νερά των κοραλένιων λιμνοθαλασσών της και την προκλητική όμορφιά των κοριτσιών της. Τί άλλο να έπιθυμήσι ο άνθρωπος;

πρόκληση για την τεχνική του μέλλοντος, ιδίως όσον άφορά τό βάθος και τό ύψος των μεσοβάθρων. Τό κόστος κατασκευής της θα είναι ίδιο περίπου μέ της σήραγγας, αλλά ή έκτέλεση της προβλέπεται ότι δέν θα ξεπεράσει τά 10 χρόνια.

ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ

Άπό την 1 Ιανουαρίου, ή τιμή πωλήσεως των «Ναυτικών Χρονικών» καθορίζεται σε 120 δραχμές και άνάλογη αύξηση έπέρχεται και στις συνδρομές — ή έτήσια συνδρομή καθορίζεται σε 4.000 δραχμές, ένώ ή συνδρομή των ναυτικών που λαμβάνουν τά τεύχη στις ναυτιλιακές έπιχειρήσεις όπου εργάζονται σε 2.000 δραχμές και τέλος ή συνδρομή των ναυτικών των όποιων τά τεύχη άποστέλλονται ταχυδρομικώς σε 2.500 δραχμές.

Η αύξηση αυτή κατέστη άναγκαία μετά την άλματώδη αύξηση της τιμής του χαρτιού — σε ένάμισο χρόνο αύξήθηκε κατά 42% — και την παράλληλη αύξηση που σημείωσαν στό μεταξύ και όλα τά άλλα — υλικά φωτοσυνθέσεως και έκτυπώσεως καθώς και τά εργατικά που άποτελούν τούς ύπόλοιπους συντελεστές που διαμορφώνουν τό κόστος ενός έντύπου. Καί θέλομε να πιστεύουμε ότι όλοι οι άναγνώστες θα δεχθούν χωρίς να δυσανασχετήσουν αυτήν την αύξηση της τιμής που ήταν άπαραίτητη για να συνεχισθεί άπρόσκοπτα ή έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» και να ύπάρχει αυτή ή έπαλη.

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

***Best Wishes
for
a Merry Christmas
and
a Happy New Year***

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

Σκέψεις... έξελίξεις... και προοπτικές...

Η αύξηση της ζήτησης για μεταφορές δημητριακών σιδηρομεταλλεύματος και γαιανθράκων που σημειώνεται τις τελευταίες εβδομάδες αντικατοπτρίζονται στον αισθητά αυξημένο αριθμό πλοίων που χρονοναυλώθηκαν για μεμονωμένα ταξίδια.

Χωρίς να είμαστε υπεραισιόδοξοι, μπορούμε να προβλέψουμε ότι εάν κατά το 1985 τα κράτη του ΟΟΣΑ διατηρήσουν τον ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης που πέτυχαν κατά τη διάρκεια των τελευταίων μηνών, χωρίς να επιβάλλουν περιορισμούς στο εισαγωγικό και εξαγωγικό τους έμπορο, μία περαιτέρω βελτίωση των ναύλων θα επέλθει σταδιακά περί τα τέλη του προσεχούς τριμήνου.

Βεβαίως, το μεγάλο έρωτηματικό για την πορεία της Αμερικανικής Οικονομίας με το τεράστιο άνοιγμα στο έμπορο ισοζύγιο παραμένει, αλλά η μέχρι τώρα πολιτική της κυβερνήσεως Ρήγκαν οδηγεί στο συμπέρασμα ότι θα συνεχίζει τη πολιτική του ισχυρού δολλαρίου με τα επιτόκια με ελαφρές αποκλίσεις περίπου στα σημερινά επίπεδα.

Λόγω της σημαντικής αύξησης του αριθμού των μπάλκ κάρριερς που απασχολούνται στις μεταφορές δημητριακών προς τη Σοβιετική Ένωση (περίπου 200 σκάφη) αυξάνονται οι πιθανότητες να παρατηρηθούν σημαντικές καθυστερήσεις εκφορτώσεως των πλοίων στους λιμένες της Βαλτικής και της Μαύρης Θάλασσας. Ήδη οι πλοιοκτήτες καλούνται να έχουν καύσιμα και εφόδια για περίοδο 35-40 ημερών, ενώ με ανακίνωση του BIMCO εφιστάται η προσοχή τους κατά τις διαπραγματεύσεις της ναυλώσεως όσον αφορά στο ποιός θα καλύψει τα αυξημένα τέλη για υπερωρίες και εργασίες εκφορτώσεως τα Σαββατοκύριακα.

Στό μεταξύ, νεώτεροι υπολογισμοί του Διεθνούς Συμβουλίου Σιτηρών υπολογίζουν σε 49 εκατομ. τόννους το σύνολο των ποσοτήτων δημητριακών που θα εισάγουν οι Σοβιετικοί κατά την περίοδο Ιούνιος 1984-85, έναντι των 33 εκατομμυρίων της περυσινής περιόδου.

Εκτός των αγορών των Σοβιετικών, σημειώνουμε την αισθητή παρουσία στην αγορά των δημητριακών και των Κινέζων, ενώ παράλληλα η συγκομιδή της Αργεντινής και τη Αυστραλίας είναι ικανοποιητικές και θα δημιουργήσουν το κίνητρο για φορτώσεις από τις δύο περιοχές.

Παρά τη ζωνήρη ζήτηση που εμφανίζει η αγορά του πετρελαίου τις τελευταίες εβδομάδες λόγω του χειμώνα, ο Όργανισμός Πετρελαιοπαραγωγών κρατών θα διατηρήσει τις τιμές στα σημερινά επίπεδα, ενώ η παραγωγή θα αυξηθεί κατά 2 εκατομ. βαρέλια την ημέρα για να καλύψει την εποχιακή ζήτηση.

Εμπειρογνώμονες της αγοράς του πετρελαίου δεν συμερίζονται τη πρόσφατη δήλωση του Σαουδάραβα Σεΐχη Γιαμανί, για πιθανή αύξηση της τιμής βάσεως του ΟΠΕΚ τις προσεχείς εβδομάδες, λόγω της μείωσης

ως των αποθεμάτων αργού που παρατηρείται στις καταναλωτικές χώρες.

Αντίθετα, δεν αποκλείουν τη μείωση της τιμής βάσεως κατά 1-2 δολάρια περί το τέλος του πρώτου τριμήνου του 1985, εφόσον ο φετινός χειμώνας δεν γίνει αισθητά δυσμενέρος.

Στην αύξηση των αποθεμάτων πετρελαίου της Σαουδικής Αραβίας και της Ινδίας οφείλεται η σημαντική αύξηση του τοννάρι πετρελαιοφόρων, τα οποία χρησιμοποιούνται σήμερα ως πλωτές αποθήκες αργού.

Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία του βρετανικού ναυλομεσιτικού οίκου Howard Houlder, στις αρχές Δεκεμβρίου ο αριθμός των δεξαμενοπλοίων που χρησιμοποιούνται ως πλωτές αποθήκες αυξήθηκε σε 89 χωρητικότητας 19,4 εκατομ. τον. d.w., έναντι 75 πλοίων, 14,5 εκατομ. τον. d.w. την ίδια περίοδο του 1983. Τον μεγαλύτερο αριθμό δεξαμενοπλοίων, 30 σκάφη 7 εκατομ. τον. d.w. έχει χρονοναυλώσει η σαουδαρική εταιρία Norboc η οποία αναμένεται να αυξήσει ακόμη περισσότερο τα πλωτά της αποθέματα αργού κατά τη διάρκεια του Δεκεμβρίου.

Κατά 17% σε χωρητικότητα αυξήθηκαν οι αγοραπωλησίες πλοίων κατά το τρέχον έτος έναντι του 1983.

Σύμφωνα με στοιχεία των «Λάμπερτ Μπρόδερς» τον περασμένο Νοέμβριο άλλαζαν πλοιοκτήτες 112 σκάφη, χωρητικότητας 5,7 εκατομ. τον. d.w., έναντι 93 πράξεων που αφορούσαν σκάφη 3,2 εκατομ. τον. d.w. τον αντίστοιχο μήνα του προηγούμενου χρόνου.

Από την άποψη των τιμών, στα μπάλκ κάρριερς μεγέθους «πάναμαξ» οι τρέχουσες αξίες μαρτυρούν μία άνοδο της τιμής κατά 10% για τα σκάφη της πενταετίας και περί το 20% για τα ηλικίας 5-10 ετών, συγκρινόμενες με τις τιμές του 1983.

Στα μεγάλα δεξαμενόπλοια, παρά τη μείωση των τιμών τους τελευταίους δύο μήνες, οι αξίες που πληρώθηκαν φέτος υπήρξαν κατά μέσο όρο υψηλότερες εκείνων της περασμένης χρονιάς.

Εκεί όμως που σημειώθηκε ραγδαία πτώση των τιμών είναι τα φορτηγά. Αξίζει να μνημονεύσουμε ότι από τον Απρίλιο του 1984 μέχρι σήμερα, οι αξίες για φορτηγά σκάφη της δεκαετίας έπασαν κατακόρυφα στο μισό, ενώ για τα ναυπηγήσεως 1978-79 οι τιμές τους μειώθηκαν κατά 25%.

Χαρακτηριστικό της κρίσεως που μαστίζει τη παγκόσμια ναυτιλία, μπορεί να χαρακτηριστεί το γεγονός ότι ο βρετανικός ασφαλιστικός οργανισμός «The West of England» δεν ανανέωσε ή σε όρισμένες περιπτώσεις διέκοψε τα ασφαλιστικά συμβόλαια σε 120 σκάφη που ανήκαν στο Κλάμπ μέχρι σήμερα.

Αξίζει να σημειώσουμε το σχόλιο του προέδρου του Κλάμπ, ο οποίος δικαιολογώντας την άρνηση να συνεχισθεί η ασφαλιστική κάλυψη των παραπάνω σκαφών, δήλωσε ότι είναι καλύτερο για την φερεγγυότητα του Κλάμπ και την κάλυψη των μελών του να υπάρχουν λιγότερα αλλά ασφαλή και σωστά διαχειριζόμενα πλοία.

Cockatoo Ship Repairs

Cockatoo Dockyard is experienced in all types of repairs of steam and gas turbines and diesel machinery. We provide extensive hull repair facilities, a machine shop for light, medium and heavy machining with a NATA registered metrology section, an electrical and electronic repair division, a modern hydraulics shop and clean-room facilities maintained to a level of 5 microns, and facilities for water/grit blasting of hulls and metal bonding and techniques for shafting.

Details of the two graving docks are:

	Sutherland	Fitzroy
Length	210 M	145.5 M
Breadth	26.7 M	17.9 M
Water over blocks	7.55 M	3.65 M

Service agents for: ● VSG Pumps
● Stal-Laval Turbines ● Stork Diesels
● Elliott Turbines ● GEC Turbines

Ship Technology Unit, a division of Cockatoo Dockyard Pty Ltd — formed in 1981 to extend the services provided to the maritime industry. These services include:

- Marine design ● Feasibility studies
- Marine technology ● Trials evaluation
- Noise and vibration studies
- Special equipment to record and analyse
- Bollard pull on tugs and other craft.

Contact the marketing department:



Cockatoo Dockyard Pty Ltd
P.O. Box 1139, North Sydney, NSW 2060, Australia
Telex: AA72086 SHPTCE
A member of the Comsteel Vickers Group

For further particulars, contact
General Engineering Marine Bureau,

Piraeus Consultant C. Papatheodorou
M. Sc. (Munich) CEng. FIMarE MRINA

P.O. Box 80347 185 10 Piraeus, Greece.
Tel. 417 8181. Tlx. 241015 CRIS GR.

‘Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς

Ἐπεκτείνεται στὸν Ἅγιον Διονύσιο τὸ ἐπιβατικὸ λιμάνι

Ἡ βελτίωση τῆς λειτουργίας τοῦ ἐπιβατικοῦ λιμένα καὶ ἡ λήψη τῶν ἀπαραιτήτων μέτρων γιὰ τὴν καλύτερη ἐξυπηρέτηση τοῦ ἐπιβατικοῦ κοινοῦ, ἰδιαίτερα κατὰ τὴ θερινή περίοδο τῆς αἰχμῆς ἦταν τὸ ἀντικείμενο εὐρείας συσκέψεως, πού πραγματοποιήθηκε μὲ πρωτοβουλία τῆς διοικήσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς.

Κατὰ τὴ διάρκεια τῆς συσκέψεως οἱ ἐπι κεφαλῆς τοῦ ΟΛΠ κ.κ. Ἀλ. Ζαρκάδας, πρόεδρος καὶ Γ. Πρασιανάκης, προϊστάμενος Ὑπηρεσιῶν, ἀναφέρθηκαν στὰ μέτρα πού ἔχουν ἤδη ληφθεῖ καὶ στὰ ἔργα πού ἐκτελοῦνται ἢ εἶναι προγραμματισμένη ἢ ἐκτέλεσή τους γιὰ τὸ ἄμεσο μέλλον μὲ στόχο τὴ βελτίωση τῆς λειτουργικότητας τοῦ λιμένα. Χαρακτηριστικὰ υπογράμμισαν τὴν ἀναδιάταξη τῶν χώρων τοῦ κεντρικοῦ λιμένα, μὲ παραχώρηση νέων κρηπιδωμάτων στὴν περιοχή Ἁγίου Διονυσίου στὴν ἐπιβατηγὸ ναυτιλία, τὴ σηματοδότηση τοῦ λιμανιοῦ μὲ παράλληλη τοποθέτηση φωτεινῶν ἐπιγραφῶν σὲ ἐπικαίρα σημεία γιὰ τὴν καλύτερη πληροφόρηση τοῦ κοινοῦ τὴν κατεδάφιση πολλῶν παλαιῶν κτιρίων, γιὰ τὴν ἀνετότερη προσπέλαση τῶν χερσαίων χώρων καὶ τὴν κατασκευή τῆς νέας λεωφόρου στὴν περιοχή Ξαβερίου, πού μόλις ὁλοκληρωθεῖ θὰ βελτιώσει, αἰσθητὰ, τὸ κυκλοφοριακὸ στὸ νευραλγικὸ αὐτὸ σημεῖο.

Ἀκόμη εἶπαν ὅτι ἔχει προγραμματισθεῖ ἡ κατασκευή τριῶν νέων συγχρόνων ἐπιβατικῶν σταθμῶν στὴν προβλήτα Βασ. Κωνσταντίνου στὴν περιοχή Ἁγίου Διονυσίου καὶ στὴν Ἀκτὴ Τζελέπη. Ὁ πρῶτος, μάλιστα, σταθμὸς δημοπρατεῖται ἐντός τοῦ μηνός.

Οἱ συμμετάσχοντες στὴ σύσκεψη διατύπωσαν διάφορες ἀπόψεις τόσο γιὰ τὴ βραχυπρόθεσμη ἀντιμετώπιση τῶν συναφῶν θεμάτων, μὲ στόχο τὴ βελτίωση τῆς λειτουργίας τοῦ ἐπιβατικοῦ λιμένα σὲ ἐπιθυμητὰ ἐπίπεδα, μέχρι τὴν ἐναρξη τῆς νέας τουριστικῆς περιόδου, ὅσο καὶ γιὰ μακροπρόθεσμες λύσεις, μετὰ ἀπὸ σχετικὴ μελέ-

τη καὶ σὲ συνδυασμὸ μὲ τὴν ἀντιμετώπιση τῶν συναφῶν προβλημάτων πού θὰ ἀνακύψουν στὴν πράξη καὶ κυρίως τοῦ κυκλοφοριακοῦ.

Διαπιστώθηκε σύμπτωση ἀπόψεων στὴ λήψη ὁρισμένων μέτρων ἁμέσου ἐφαρμογῆς, ὅπως εἶναι ὁ καθορισμὸς μονίμων θέσεων ἀγκυροβολίας γιὰ τὰ ἀκτοπλοϊκά πλοῖα γραμμῶν, ἡ μεταφορά τῆς ἀφετηρίας τῶν λεωφορειακῶν γραμμῶν ἀπὸ τὴν Πλατεία Καραϊσκάκη, ἡ ὀρθολογικότερη μεθόδευση τῶν ὁρῶν φορτώσεως τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων στὰ ὀχηματογὰ πλοῖα καὶ οἱ ἀπαραίτητες ἐνέργειες γιὰ τὴ διασφάλιση τῆς καλύτερης δυνατῆς πληροφορήσεως τοῦ ἐπιβατικοῦ κοινοῦ.

Στὴ σύσκεψη πήραν μέρος ὁ κεντρικὸς λιμενάρχης καὶ ὁ ὑπολιμενάρχης κ.κ. Α. Παπανδρέου καὶ Ε. Πελοποννήσιος, ὁ διοικητὴς τῆς Τροχαίας Πειραιῶς κ. Γ. Παντελάκης, ὁ πρόεδρος τοῦ Ἐπαγγελματικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶς κ. Γ. Λοντόρφος, ὁ πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Πλοιοκτητῶν Ἀκτοπλοϊκῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων κ. Μηνᾶς Σιγάλας, ὁ κ. Β. Κούτσης ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος, ἐκπρόσωποι ἄλλων Ἐνώσεων Πλοιοκτητῶν, ναυτικῶν πρακτόρων καὶ ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν.

Οἱ κ.κ. Ζαρκάδας καὶ Πρασιανάκης ζήτησαν ἀπὸ τοὺς παρισταμένους νὰ ὑποβάλλουν ἐγγράφως τίς προτάσεις τῶν φορέων πού ἐκπροσωποῦν, ὥστε νὰ ληφθοῦν ὑπόψη στὴ μελέτη γιὰ τὴν καλύτερη ἀντιμετώπιση τοῦ ὅλου θέματος.

Οἱ ἐργασίες ἀμμοβολῆς

Ἀπὸ τὸν Ὁργανισμὸ Λιμένος Πειραιῶς διευκρινίζεται ὅτι σύμφωνα μὲ τὴ διάταξη τοῦ ἐδαφίου 7/1 τοῦ ἀρθροῦ 5 τοῦ Κανονισμοῦ καὶ Τιμολογίων Δικαιωμάτων ἐπὶ πλοίων καὶ πλωτῶν ναυπηγημάτων στὴ λιμενικὴ περιοχή τοῦ ΟΛΠ παρέχεται ἡ δυνατότητα προσωρινῆς μεθορμίσσεως ἐπισκευαζομένου πλοίου, σὲ ἄλλη θέση στὴν ὁποία νὰ ἐπιτρέπονται οἱ ἐργασίες ἀμμοβολῆς, τηρουμένων τῶν προϋποθέσεων πού προβλέπονται ἀπὸ τὴν ἴδια διάταξη.

Αἴτημα ὑπαγωγῆς μετασκευῆς πλοίου σὲ εὐνοϊκὸ τιμολόγιο

Ἡ ναυτιλιακὴ ἐταιρία «ALMUKAIRISH FOR SHIPPING» S.A. ὑπέβαλε στὸν Ὁργανισμὸ Λιμένος Πειραιῶς αἴτημα γιὰ τὴν ὑπαγωγή τοῦ μετασκευαζομένου φορτηγοῦ πλοίου τῆς «MUKAIRISH ALSADES» στὶς εὐεργετικὲς τιμολογιακὲς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ καὶ Τιμολογίων Δικαιωμάτων ἐπὶ πλοίων καὶ πλωτῶν ναυπηγημάτων στὴ λιμενικὴ περιοχή.

Ἡ δὴ συγκροτήθηκε ἀπὸ τὸν ΟΛΠ ἐπιτροπὴ ἡ ὁποία θὰ ἐπιθεωρήσει τὸ μετασκευαζόμενο στὸ Πέραμα πλοῖο, γιὰ νὰ μορφώσει γνώμη γιὰ τὸ εἶδος καὶ τὴν ἔκταση τῶν ἐργασιῶν καὶ γιὰ τὸν ἀπαιτούμενον χρόνον.

Ἡ μεταχείριση τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π.

Ὁ Ὁργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς μὲ ἐγγραφὸ τοῦ πρὸς τὸ ὑπουργεῖο Γεωργίας κάνει γνωστὸ ὅτι τὰ ἀλιευτικὰ σκάφη 140-200 ποδῶν, πού ἀνήκουν στὸ στόλο τῆς ὑπερπόντιας ἀλιείας κατὰ τὸ μεγαλύτερο χρονικὸ διάστημα τῆς παραμονῆς τους στὴ λιμενικὴ περιοχή βρίσκονται σὲ κατάσταση ἀργίας καὶ ἐπομένως δὲν μποροῦν νὰ ἀξιώνουν τὴν ἐξασφάλιση κρηπιδωμάτων ζωτικῆς σημασίας γιὰ τίς λειτουργικὲς ἀνάγκες τοῦ λιμανιοῦ. Μποροῦν, ὅμως, νὰ παραμείνουν στὴ ράδα Περάματος ἢ σὲ ὁποιοδήποτε ἄλλο ἀγκυροβόλιο ἀργούντων πλοίων, ἀπὸ ἐκεῖνα πού ἔχει καθορίσει τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας.

Σύμφωνα μὲ τὸν ἰσχύοντα κανονισμὸ τὰ πλοῖα αὐτὰ μποροῦν νὰ παραμείνουν γιὰ ἐπισκευὴ στὴν Κυνοσοῦρα ἢ Ἀμπελάκια ἐπὶ ἑξάμηνον, καταβάλλοντας τὰ μισὰ δικαιώματα πρυμνοδετήσεως.

Τέλος ὁ ΟΛΠ ὑποστηρίζει ὅτι δὲν εἶναι ἐφικτὴ ὁποιαδήποτε εὐνοία πρὸς τὰ ἀλιευτικὰ σκάφη εἴτε σὲ θέματα τιμολογήσεως, εἴτε σὲ θέματα παραχωρήσεως προνομιακῶν λιμενικῶν θέσεων γιὰ ἀδρανῆ παραμονὴ σὲ βάρος ἄλλων ἐνεργοποιημένων πλοίων πού καὶ αὐτὰ συμβάλλουν ἀποφασιστικὰ στὴν τόνωση τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας.

Τὰ ἀνωτέρω ὁ ΟΛΠ ὑποστηρίζει μεταξὺ ἄλλων σὲ ἀπάντηση μιᾶς σειρᾶς αἰτημάτων τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Πλοιοκτητῶν Ὑπερπόντιου Ἀλιείας Γαρίδων.

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

‘Η ἀλληλογραφία μας

Η ΠΤΕΡΥΓΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΟΝ «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟ»

‘Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

‘Ως γνωστόν, από έτους άρχισε νά λειτουργεί ή νέα πτέρυγα του Νοσοκομείου «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ» άνεγερθεΐσα διά δωρεάς πέντε έκατομμυρίων δολλαρίων του άειμνήστου ‘Ιωάννου Δ. Πατέρα του όποιου φέρει τό όνομα.

Προορισμός της πτέρυγος είναι ή νοσηλεία εις αυτήν των ναυτικών καί των μελών των οικογενειών των, προστατευομένων του Οίκου Ναύτου.

‘Η πτέρυγα είναι δυναμικότητος 150 κλινών, διαθέτουσα:

- 14 μονόκλινα δωμάτια (Α' θέσεις)
- 20 δίκλινα δωμάτια (Βα θέσεις)
- 24 τετράκλινα δωμάτια (Ββ θέσεις).

Είναι άρτια εξοπλισμένη καί υποστηρίζεται από την εξαιρετικήν ύποδομήν του θεραπευτηρίου «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ» (έργαστήρια, χειρουργεία, νοσηλευτικόν προσωπικόν, ιατρούς κλπ.).

‘Εν τούτοις, έκ της παρακολουθήσεως της λειτουργίας της Πτέρυγος, διαπιστούται ότι αυτή χρησιμοποιείται κατά τό έν τρίτον περίπου από τούς ναυτικούς καί κατά τό δύο τρίτα από άλλους άσθενείς. ‘Ετσι, έπωφελούνται άλλοι της δωρεάς ‘Ιωάννου Δ. Πατέρα, ή όποία έγινε ειδικώς διά τούς ναυτικούς μας.

‘Επειδή πιστεύω ότι τούτο όφείλεται εις έλλειψιν ένημερώσεως των ναυτικών μας, σās άποστέλλω, ως εκπρόσωπος του δωρητοϋ, την παρούσαν, μέ την παράκλησιν νά δημοσιευθεΐ εις τό έγκριτον περιοδικόν σας ή νά γράψετε σχετικώς μέ τό θέμα αυτό, διά νά ένημερωθούν οι ναυτικοί μας καί νά έπωφελούνται του προνομίου της χρησιμοποιήσεως της Πτέρυγος ‘Ιωάννου Δ. Πατέρα.

Μετά τιμής
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΣΤΕΦ. ΠΑΤΕΡΑΣ

‘Αθήνα, 21/11/84

Σημ. Συντ.: Είναι έντυπωσιακή ή πληροφορία ότι οι ναυτικοί μας πού έχουν ανάγκη από νοσοκομειακή περίθαλψη δέν χρησιμοποιούν την πτέρυγα ΙΩΑΝΝΟΥ Δ. ΠΑΤΕΡΑ στον «Ευαγγελισμό» πού είναι τό γνωστότερο καί περιζήτητο θεραπευτήριο της χώρας. Καί συμφωνούμε μέ τόν έπιστολογράφο ότι αυτό όφείλεται σέ έλλειψη ένημερώσεως των ναυτικών μας, ένημερώσεως πού έπρεπε νά είχε γίνει από τόν Οίκο Ναύτου ό όποιος επί πλέον όφείλει νά άποστέλλει ναυτικούς γιά νοσηλεία στην πτέρυγα αυτή πού έγινε μέ τη μεγάλη δωρεά του άειμνήστου Καπτάν Γιάννη Πατέρα ειδικώς γι' αυτούς. ‘Θέλομε δέ νά πιστεύουμε ότι δέν θά χρειασθεΐ νά επανέλθουμε στό θέμα αυτό — ό Οίκος Ναύτου καί θά ένημερώσει τούς ναυτικούς γιά τίς δυνατότητες πού έχουν νά νοσηλευθούν στην πτέρυγα ‘Ιωάννου Δ. Πατέρα του «Ευαγγελισμού» αλλά θά επιδιώκει ταυτόχρονα νά είναι πλήρης από ναυτικούς.

ΠΩΣ ΤΙΜΩΝΤΑΙ ΟΙ ΝΕΚΡΟΙ ΜΑΣ!

Κύριε Διευθυντά,

‘Ο κ. Χρ. Ντούνης — πρόσ τιμήν του — κατέγραψε ότι κατόρθωσε νά βρή από την Ιστορία μας, την κρυμένη «σέ σκόρπια χαριά των χρονοντούλαπων».

‘Ανήλια, σκόρπια, βορά των ποντικών Ισως, μουχλιασμένα τά άρχεία ή υπάρχοντα έγγραφα, τά όσια καί Ιερά μας της ναυτικής Ιστορίας καί θυσιών του ‘Ελληνισμού της θαλάσσης κατά τόν Β' Παγκόσμιον Πόλεμον.

Φυσικά μουχλιασμένοι έκ προοιμίου ύπηρξαν καί όσοι επί 40 έτη έφερον την ευθύνην της φυλάξεως ή καταγραφής των. ‘Ο πίναξ των άπωλειών — χωρίς νά ευθύνεται ό κ. Χρ. Ντούνης — είναι όπωσδήποτε έλλιπής.

Στό «ΜΕΡΟΠΗ» του Α. Παππά επί π.χ. χάθηκαν 18 καί όχι 26. Τό πλοϊόν έβυθίσθη έν γαλήνη. 18 έπεβιβάσθησαν εις την μίαν λέμβον 12 εις την άλλην. Προφανώς έπικρατούσε άνεπαρκής όρατότης. ‘Η βάρκα γιά τούς 18 εκινήθη άτυχώς πρόσ τόν χώρον όπου τά άντιτορπιλλικά συνοδείας επόντιζον άθρόως βόμβας βυθού έκ των όποιων μία έξερράγη κάτωθεν της λέμβου καί την έτίναξεν

εις τόν άέρα. Οι 12 της άλλης έσώθησαν. ‘Αφήγησις ‘Αγγλου άξιωματικού ενός των Α/Τ πρόσ τόν κ. Γ. Παππάν μετά τόν πόλεμον.

Τό «Mount Kassion» δέν αναφέρεται καθόλου. ‘Εβυθίσθη την 8.8.42, 1.200 μίλια Δ. της ‘Ιρλανδίας χωρίς άπώλειες, πλην ενός τραυματισμού. Στό «Mount Kassion» επέβαινον δύο Πολωνοί ναύτες - κατάσκοποι οι όποιοι διά μικρού πομποϋ έδιδον στοιχεία της νηοπομπής σ' ά πλησίον γερμανικά ύποβρύχια. Οι νηοπομπές πού μετείχεν τό «Μ.Κ.» άπεδεκατίζοντο εις όλους τούς πλόας. Στό Μόντρεαλ οι δύο Πολωνοί συνελήφθησαν έξωθεν του πλοίου. Οι Καναδοί βρήκαν τόν πομπό στό τοιχώματα της πρύμνης. Τό «Μ. Kassion» στό ταξίδι του από Μόντρεαλ πρόσ ‘Αγγλίαν — χωρίς τούς Πολωνούς — έβυθίσθη.

Τό «ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ» έβυθίσθη καί αυτό. ‘Υπάρχει, λοιπόν, πολλή εργασία ή όποία δέν μπορεί νά «ετεροχρονισθΐ» πλέον, διότι οι ζωσες μνήμες μία μία εγκαταλείπουν τά έγκόσμια έπερχομένου άδηρήτως του πληρώματος του χρόνου.

Κάθε πλοιο κι' ένας θρύλος, μία ήρωϊκή θυσία. ‘Ιστορία δακρύων καί ύπερηφανείας.

Θόρυβος καί λόγος πολύς γιά ‘Εθνική ‘Αντίσταση, έορτασμοί καί στέφανοι. ‘Ακόμη καί γιά άνύπαρκτες θυσίες εις συγκεκριμένον χώρον.

‘Η ‘Εμπορική μας Ναυτιλία, οι ναυτικοί, οι πλοιοκτήτες, οι οικογένειές των θύματα καί όρφανά τί είναι;

Δέν αποτελούν σημαντικό μέρος της έθνικής μας ύπάρξεως καί θυσίας;

‘Αδολοι οι ναυτικοί μας χωρίς σκομικότητες ή ύπολογισμούς πέραν ενός κάποιου αίματηρού μισθοϋ — μοναδικό κέρδος, ταξίδευαν στους ώκεανούς οδηγούμενοι στον βέβαιο θάνατο. ‘Αχρηστες καί αυτές οι οικονομίες των, άφοϋ ποτέ δέν ήξευραν άν θά γυρίσουν πίσω. Καί τ' άλλο ταξίδι; Σπαταλούσαν λοιπόν τά χρήματά τους γιά νά βρεθούν άπένταροι στό τέλος του πολέμου μέ τά κουσούρια της σπάταλης ζωής.

Σέ μία αύτοσχέδια σακκούλα κρεμασμένη στό λαιμό τους μέρα - νύχτα, στεγανή όσο μπορούσαν, έκρυβαν τά ύπόλοιπα της οικονομίας των, ώστε σέ ένδεχόμενη εγκατάλειψη του σκάφους νά τά σώσουν άν έσώζοντο καί οι ίδιοι. ‘Ιδού:

Α/Π «ΜΑΡΩ» του 1924 από R. MERSEY γιά HALIFAX. ‘Ενα σωσίβιο βρέθηκε στην άκτή...

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ ‘Ιαπωνίας καί τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως
μέ προσεγγίσεις καί εις έτέρους λιμένες ‘Απω ‘Ανατολής.

Γενικοί Πράκτορες δι' όλην την ‘Ελλάδα:
«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ’Ι’ΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

Δόστου λοιπόν να γλεντήσουμε όσο γινόταν στο περιβόητο γιά τα γεγονότα του *Bute Street*.

Γιά όλες αυτές τις θυσίες εις τόν θαλάσσιον βωμόν τίποτε τό ούσιαστικό δέν έχει νά παρουσιάση ή 'Ελληνική Δημοσία Διοίκησης, τό λεγόμενον Κράτος. Βλέπετε άλλοι θυσιάζονται καί άλλοι στό τέλος, οί άκαπνοι συνήθως βγαίνουν κερδισμένοι ή έντέλλονται νά άνταμείψουν τούς ήρωας. Καί αυτοί φυσικά φροντίζουν νά ξεχάσουν. 'Ιδού λοιπόν μέ έντελώς περιστασιακά στοιχεία πώς τιμούν οί ξένοι τούς νεκρούς καί ζώντες ήρωάς των:

α) Στο Λονδίον, έξω από τό London Tower κοντά στή στάση λεωφορείου ύπάρχει ένα War Memorial. Καλλιμάριον κτήριον — Μουσολέιον φιλοξενεί στούς τοίχους του πλήθος από χαλκίνες — άν θυμάμαι καλά — πίνακες. 'Η κάθε μία αναφέρεται σέ βυθισμένο πλοίο μέ τά όνόματα ενός έκάστου των επιβαινόντων. Οί πλάκες αυτές πάρα πολλές αναφέρουν όνόματα 'Ελλήνων ναυτικών πού έχάθησαν επιβαινόντες 'Αγγλικών πλοίων. Χωρίς άμφιβολία θά ήκολούθησαν ύλικές καί ήθικές άμοιβές στίς οικογένειες των θυμάτων, αλλά καί στούς επιζήσαντας όπωσδήποτε. 'Η έλληνική αντίστοιχία παρουσιάζεται μέ ένα τσιμεντένιο άχαρο σταυρό στήν Πειραική καί κάποιο άγαλμάτιον «άφανού ναύτου» στόν παρακείμενον του 'Αγ. Σπυρίδωνος — 'Εν Πειραιεί κήπον, τόν δύσμορφον αυτόν παριστάνοντας τόν ναυτικόν ζητούσε ό άείμνηστος Γερ. Μηλιάρης νά απομακρύνουν καί ύπέρ αυτού έντόνως έπροπαγάνδιζεν καθ' έκάστην φροντιστηριακήν περίοδον στούς σπουδαστάς. Πράγματι ήταν μορφή της κακιάς ώρας.

Ο γλύπτης - δημιουργός του φαίνεται νά είχεν έπηρεασθή από την παλαιάν επίκλησιν του καπετάνιου: «Μαύρο σέ βλέπω Νικο-

λό» ή τούς «μουτζούρηδες» όπως άπεκαλούντο οί θερμασταί. Οί 'Αγγλοι λοιπόν παραγωγοί τσιμεντου έστησαν άπέρριτον μνημείον εκ λευκού μαρμάρου. Οί 'Ελληνες πού ή φύσις τούς έχάρισε τό ωραιότερο λευκό μάρμαρο του κόσμου, Πεντέλης, έφτιαξαν τόν Σταυρό από τσιμεντένιο. Ζυγίστε....

β) Στο Portsmouth στόν Καθεδρικό ναό, κατά την εις τό «ΒΗΜΑ» της 10/6/84 άφήγησιν 'Ελληνος βετεράνου 'Αξιωματικού του Π.Ν. επιβαινόντος μιάς των κορβετών «ΚΡΙΕΖΗΣ» ή «ΤΟΜΠΑΖΗΣ», έχει σ' ηθή πελώρια στήλη μέ χιλιάδες όνόματα όλων των μαχητών, άνεξαρτήτως έθνικότητας ή πλοίου, των λαβόντων μέρος εις την απόβασιν «D—DAY» της 6.6.44 στη Νορμανδία. 'Ανάμεσα στά άλλα καί 130 όνόματα 'Ελλήνων. Μακάριοι οί πολεμισταί μας καί εύγε στούς 'Αγγλους!

Τό Π. Ναυτικόν άπένειμεν δύο παράσημα καί άνάλογα διπλώματα. Πώς όμως; Δι' ατήσεως των δικαιούχων!!

Καμμία δημοσία έκδήλωση, ούτε έπαινος της Πολιτείας, ούτε λόγος. 'Ελα πάρτα καί φύγε!

Φίλος μου τό άντελήφθη μετά 40 χρόνια καί πήρε τό πακέτο του.

γ) Στήν «ΕΣΤΙΑ» της 12.11.84 αναφέρεται ή έσώκλειστη φωτογραφία διά τό «ΜΗΜΕΙΟΝ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΑΓΩΝΙΣΘΕΝΤΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΒΙΕΤΝΑΜ».

Παρακαλώ νά την δημοσιεύσετε άν μπορείτε, μαζί μέ τό αναφερόμενον ιστορικόν της. 'Η Ιστορία αυτή αναλλοίωτη όπως καί ή τιμή στούς νεκρούς, άνεξαρτήτως πολιτικής σκοπιμότητας ή άρεσκείας.

Καί κάτι άλλο. Σ' όλες τίς χώρες, οί Γερμανοί άκόμη καί σήμερα, στέλλουν άποστολές όταν βρούν στοιχεία καί περιμαζεύουν όστά ή κατάλοιπα των πολεμιστών τους, τά όποια μέ τιμές γυρίζουν στήν πατρίδα τους. Ξέρετε νά μου πητε άν μέχρι σήμερα έχει

σταλή άντιπροσωπεία μας στήν 'Αλβανία γιά νά φορτωθούν άμαξοστοιχίαι μέ τά ιερά όστά των ύπερασπιστών μας γονέων καί άδελφών, τά όποια μάλιστα δέν θά παρουσιάζουν σημαντικόν πρόβλημα περισυλλογής; Διότι είναι διάσπαρτα στά βουνά. Τέλος θά κλείσω μέ τίς «σκέψεις μετά την κηδεία» του κ. Γ. Π. Δράκου, ό όποίος αναφέρεται μέ μεγάλη θλίψη εις τόν άείμνηστον Χριστόφ. Κατσάμπαν. 'Επισημαίνει την όλοσχερή άπουσίαν των επισήμων του 'Εθνους, την άδιαφορία 'Εκείνων πού πρώτοι έπρεπε νά τιμήσουν τόν μεγάλο ταγό της 'Ελληνικής Βιομηχανικής Δημιουργίας καί καταλήγει: «'Αμα δέν τιμάμε τούς νεκρούς, όσο τούς άξιζει, έχουμε καί οί ζωντανοί μη στό δρόμο μιάς ήθικής καταπτώσεως, πού είναι χειρότερη από τό θάνατο». 'Εν τούτοις τίποτε δέν μάς συγκινεί ούτε μάς άνησυχεί. Μακάριοι κοιμώμεθα τόν ύπνον... όλοι μας.

Σας εύχαριστώ
Α. ΤΣΕΒΑΣ
Πλοίαρχος

Υ.Γ. 1946-1950 Σπουδαστής της Σ.Ε.Ν. ούδέπο ε ώδηγήτην μετά των συμμαθητών ή κατά την θητείαν μου εις Π.Ν. 1953-1956 εις μνημόσυον, διάλεξιν ή τελετήν έχουσας σχέσιν μέ τούς νεκρούς ή χαμένους της 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας. Καί ήσαν άκόμη τά γεγονότα ζωντανά. Καί ή έλπίδα νά γυρίση ό χαμένος ζούσε άκόμη στά βάθη της ψυχής των άπορφανισθέντων. 'Αλλά καί τότε τίποτε. 'Αλλοίμονο στούς ανθρώπους πού ξεχνούν ή ζούν μέ την άχαριστίαν, την συνισταμένην αυτήν παντός άμαρτήματος. Μέ αυτά τά ύποδείγματα καί παραδείγματα τιμής πρός τούς ήρωας έγαλουχήθη ή γενά μας. Δυστυχώς.

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 - 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.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗ

‘Η σύμβαση των Βρυξελλών του 1910 και το Ιστορικό της αναθεώρησής της. ‘Από το «Amoco Cadiz» μέχρι τη σύνοδο του Μόντρεαλ. Συνεργασία IMO και CMI. Το σχέδιο της νέας συμβάσεως και οι κυριότερες διατάξεις του.

Τόν Μάρτιο του 1978 το δεξαμενόπλοιο «Amoco Cadiz» με 220.000 τόννους ακάθαρτο πετρέλαιο εξέκλειε στις γαλλικές ακτές προκαλώντας τη μεγαλύτερη θαλάσσια ρύπανση της ναυτικής ιστορίας.

Μετά το ατύχημα η Νομική ‘Επιτροπή του Διεθνούς Ναυτικού ‘Οργανισμού γνωστού τότε ως IMCO ζήτησε από τη Γραμματεία να ετοιμάσει μία έκθεση επάνω στα νομικά προβλήματα που ανέκυψαν από το ναυάγιο του «Amoco Cadiz». Με την έκθεση αυτή που υπεβλήθη τον Σεπτέμβριο του 1978 και στην οποία έθιγαν όλα τα θέματα της θαλάσσιας άρωγης, ανέκυψε το βασικό έρωτημα αν το ύφιστάμενο δίκαιο περί θαλάσσιας άρωγης όπως είχε διαμορφωθεί από τη Δ.Σ. των Βρυξελλών του 1910 έπρεπε να αναθεωρηθεί με την κατάρτιση μιας νέας διεθνούς συμβάσεως. ‘Επί του θέματος αυτού η σύνοδος της Comite Maritime International (CMI) του Μαρτίου 1979 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ήταν άμεσου προτεραιότητας και πρότεινε τη συνεργασία του στον IMO για τη μελέτη του ζητήματος της θαλάσσιας άρωγης και ιδιαίτερα για το αν θα έπρεπε να θεθούν νέοι κανόνες που να καλύπτουν τα ατυχήματα εκείνα τα οποία προκαλώντας ρύπανση προσήλκυαν το άμεσο και βασικό ενδιαφέρον του παρόχου κράτους στη διαδίκαση της ναυαγιάιρσης. ‘Η νομική επιτροπή του IMO κατόπιν αυτού έξουσιοδότησε τον Ιούνιο του 1979 την CMI να προβεί στην αναθεώρηση των αρχών του ιδιωτικού δικαίου που άφορούν την θαλάσσια άρωγη. Πράγματι η CMI συνέστησε μία υποεπιτροπή, η οποία αφού συνεργάστηκε με εκπροσώπους των έφοπλιστών, ναυαγοσωστικών εταιριών και ασφαλίστων, καθώς και με αντιπροσώπους των ‘Ενώσεων Ναυτικού Δικαίου 20 και πλέον χωρών, κατήρτισε σχέδιο διεθνούς συμβάσεως το οποίο συζητήθηκε στη σύνοδο της CMI του Μόντρεαλ τον Μάιο του 1981, όπου και σχεδόν ομόφωνα εγκρίθηκε το τελικό σχέδιο, το οποίο υπεβλήθη στον IMO.

Σήμερα το ισχύον διεθνές δίκαιο της θαλάσσιας άρωγης βασίζεται στη Δ.Σ. των Βρυξελλών του 1910 «περί ένοποιήσεως κανόνων τινων αναφερομένων εις την έπιθαλάσσιον άρωγην και ναυαγιάιρσιν», η οποία έχει γίνει αποδεκτή από το σύνολο σχεδόν των χωρών του κόσμου και εφαρμόζεται εκτετατά χωρίς ουσιαστικές τροποποιήσεις.

‘Η ως άνω Δ.Σ. του 1910 προβλέπει βασικά ότι κάθε παροχή υπηρεσίας για τη διάσωση αγαθών που κινδυνεύουν στη θάλασσα δικαιούται σε εύλογη αποζημίωση εάν και εφόσον είχε ωφέλιμο αποτέλεσμα. ‘Η άμοιβή αυτή δεν προσδιορίζεται μόνο σαν αποζημίωση για την πραγματοποιηθείσα εργασία αλλά είναι στην πράξη περισσότερο γενναιοδωρη, μη μπορώντας πάντως να υπερβεί την αξία των διασωθέντων πραγμάτων. ‘Εκτοτε όμως η ναυτιλία γνώρισε στον τεχνικό και οικονομικό τομέα πολύ μεγάλη ανάπτυξη. Οι κίνδυνοι των πλοίων και των φορτίων μειώθηκαν, ενώ αυξήθηκαν σημαντικά οι κίνδυνοι τούς όποιους το πλοίο και το φορτίο παρουσιάζουν έναντι των τρίτων, ιδίως όσον αφορά το περιβάλλον. Οι άξιες πλοίου και

φορτίου αυξήθηκαν κατακόρυφα με αποτέλεσμα τη μεγάλη συγκέντρωση των κινδύνων σε λιγότερες μονάδες, πράγμα που για τους ναυαγοσώστες σημαίνει λιγότερες αλλά επικερδέστερες ευκαιρίες. Παράλληλα η τεχνική της ναυαγιάιρσεως βελτιώθηκε ουσιαστικά, άπαιτούσα όμως πολύ μεγαλύτερα κεφάλαια, γεγονός που είχε άρνητική επίδραση στη δυνατότητα διαθέσεως άμεσης ναυαγιάιρσιν και υπηρεσίας ο’ όλες τις θαλάσσιες οδούς του κόσμου.

‘Η περίπτωση του «Amoco Cadiz» κατέδειξε την ανάγκη ύπαρξεως νέων κανόνων αναφερομένων στις υποχρεώσεις του έφοπλιστή και του πλοίαρχου του κινδυνεύοντος πλοίου καθώς και στις υποχρεώσεις του ναυαγοσώστη σε παρόμοιες καταστάσεις. ‘Εγινε επίσης φανερό ότι οι ύφιστάμενοι κανόνες της ναυαγιάιρσεως δεν πρόσφεραν ικανοποιητικά κίνητρα για να ενθαρρύνουν τους ναυαγοσώστες στην παροχή των υπηρεσιών τους στις περιπτώσεις εκείνες όπου η πιθανότητα διασώσεως των κινδυνεύοντων αγαθών ήταν μικρή, ενώ συγχρόνως έγινε φανερό ότι για να περιορισθεί στο ελάχιστο δυνατό ο κίνδυνος καταστροφής του περιβάλλοντος χρειάζονται έκτακτες επεμβάσεις διασώσεως. ‘Ολα αυτά κατέστησαν αναγκαία την αναθεώρηση των συμβατικών κανόνων διασώσεως του 1910 οι οποίοι θεωρούνται άπρηχαιωμένοι ως εκ των ουσιαστικών μεταβολών που έπληθαν από της καθιερώσεώς τους.

Οι σπουδαιότερες τροποποιήσεις τις οποίες το νέο σχέδιο διεθνούς συμβάσεως έπιφέρει στις παλιές διατάξεις, είναι οι ακόλουθες:

— Προβλέπεται ότι ο καθορισμός της άμοιβής θα γίνεται με σκοπό ενθάρρυνσεως των ναυαγοσωστικών υπηρεσιών.

— Προβλέπεται αύξηση της άμοιβής για την επιδειχθείσα ικανότητα και τις προσπάθειες προλήψεως ή περιορισμού των ζημιών του περιβάλλοντος.

— Προβλέπεται ειδική αποζημίωση για την περίπτωση που δεν ευδωθήκαν οι προσπάθειες διασώσεως πλοίου ή φορτίου εφόσον το πλοίο ή το φορτίο αυτό συνιστούσε άπειλή ζημία του περιβάλλοντος. ‘Η αποζημίωση αυτή καλύπτει τις δαπάνες του σώστου και μπορεί να περιλαμβάνει και μία ειδική πρόσθετη άμοιβή εφόσον έπετεύχθη πράγματι η πρόληψη ή ο περιορισμός της ζημίας του περιβάλλοντος, μη υπερβαίνουσα

πάντως τις δαπάνες.

— Προβλέπονται σε ειδικές διατάξεις οι υποχρεώσεις του έφοπλιστού και του πλοίαρχου, του ναυαγοσώστου και των δημοσίων υπηρεσιών στην όλη διαδικασία της ναυαγιάιρσεως και προστασίας του περιβάλλοντος.

— Για τη βελτίωση της θέσεως του ναυαγοσώστου και ιδίως του επαγγελματικά ασχολουμένου, περιελήφθηκαν άρκετές διατάξεις, όπως η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να αποδεχθεί την επαναπαράδοση του διασωθέντος, ή διευκόλυνση παρακαταθέσεως της άμοιβής του, το δικαίωμά του όπως επιδιώξει δικαστικώς την καταβολή μέρους της άμοιβής του στο εν τώ μεταξύ διάστημα κ.λ.π.

‘Εξάλλου το νέο σχέδιο περιλαμβάνει και θέματα που δεν θίγει η σύμβαση του 1910, χωρίς εν πάση περιπτώσει να εξαντλεί το θέμα, πράγμα που θα δυσκόλευε ίσως την γενική αποδοχή της νέας συμβάσεως. ‘Επί του προβλήματος του υποχρεωτικού ή μη χαρακτήρα των διατάξεων της νέας συμβάσεως, υπάρχει σαφής πρόθεση να διατηρηθεί ο καθάρια ένδοτικός χαρακτήρας του δικαίου των συναλλαγών και περιλαμβάνεται διάταξη προβλέπουσα ότι οι κανόνες της συμβάσεως έπιτρέπεται να εξαιρεθούν διά συμφωνίας των ενδιαφερομένων μερών.

‘Υπολογίζεται ότι το 80% των ναυαγιάιρσιν έργων διεξάγεται στα πλαίσια συμβολαίου θαλάσσιας άρωγής, το δε μάλλον χρησιμοποιούμενο στην πράξη είναι το συμβόλαιο τύπου Λούδ «Open form» (LOF). Το συμβόλαιο αυτό αναθεωρήθηκε ριζικά το 1979-80 λόγω των προβλημάτων της πετρελαιορυσάνσεως. Το σχέδιο της συμβάσεως έλαβε υπόψη όλες αυτές τις αναθεωρήσεις και σε πολλά μέρη έχει τελείως έναρμονισθεί με το LOF - 1980.

‘Ενα από τα κυριότερα προβλήματα της όλης υποθέσεως είναι το πώς θα αποζημιωθεί ο ναυαγοσώστης που απέτρεψε τη ρύπανση του περιβάλλοντος, χωρίς όμως να διασώσει το κινδυνεύον πλοίο ή φορτίο. Το συμβόλαιο LOF-1980 λύνει το πρόβλημα αυτό με την εισαγωγή της ρήτρας «safety net» επί τη βάση της οποίας προσάρμοσε τις σχετικές διατάξεις της και η νέα σύμβαση. Μολονότι ύπεστηρίχθησαν και άλλες λύσεις ή νέα σύμβαση προτίμησε τη ρήτρα safety net κυρίως γιατί εκφράζει την κοινή συμφωνία όλων των ενδιαφερομένων μερών.

ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ...

ΓΛΑΝΤΖΗΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

ΤΗΛ.: (0292) 25675 - 25808

Τίς καλλίτερες μας
εὐχές
γιά τὰ Χριστούγεννα
καί
τόν καινούργιο Χρόνο

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΛΟΝΔΙΝΟ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

Θαλαμηγοί καί μεσίτες

Τού κ. ΑΝΤΩΝΗ ΣΑΧΙΝΗ

Είς τήν 'Ελλάδα έχουν άτονίσει ή έννοια καί τό έργον του Ναυλομεσίτου, είς σημείον πού νά θεωρείται επάγγελμα παρασιτικό.

Είς τās πράξεις ναυλώσεως ό μεσίτης πολλάκις παρακάμπτεται. Άναγκάζεται νά έπαιτεί τήν αναλογούσαν καί νόμιμη προμήθειάν του. Τά συμβαλλόμενα μέρη συντάσσονται είς κοινό μέτωπο μέ επιδίωξιν τόν παραγκωνισμό του. "Οχι όλίγες φορές πράξεις μελλοντικές μερών τής πρώην διασυνδέσεως του μεσίτου, άποκρύπτονται ή καί έμφανίζονται μέ άλλον προσωπίειον.

Στόχος μοναδικός ή άποφυγή καταβολής τής αναλογούσης είς τόν μεσίτην προμήθειας.

Τό αυτό συμβαίνει ίσως καί σέ μεγαλύτερο ποσοστό είς τόν χώρο τών άγοραπωλησιών.

Αίτία τής κακοήθους καί άπαράδεκτης αύτης τακτικής είναι κυρίως ή έλλειψις άγωγής, ναυτοσύνης καί ό κακός χαρακτήρ ένών πωλητών, ή ιδιοκτητών επί ναυλώσεων (όπερ καί μόνον πρόσωπον ύποχρεούται είς τήν καταβολήν τής προμήθειας).

Μερικές τάξεις όμως άσχολουμένων μέ τό yachting ένθαρρύνονται άπό τόν Ν. 438/76 καί δικαίως.

Τά Δικαιώματα καί Προσόντα τών ναυλομεσιτών άπορρέονται άπό τό άρθρον 4 του Ν. 438/76.

Διευκρινίζεται ότι ιδιοκτήτες, έφοπλιστές σκαφών, ως επίσης ναυτικοί πράκτορες ό διεπόμενοι ύπό του Ν. 4473/65, ό έν 'Ελλάδι άνεγνωρισμένοι ναυλομεσίτες κατά τά όρισθησόμενα διά κοινής άποφάσεως 'Υπουργ-

γών ΕΝ καί Προεδρίας Κυβερνήσεως, ως καί τά άναγνωρισμένα Γραφεία Ταξιδίων Γενικού Τουρισμού δύνανται νά άσκούν μεσιτείαν.

Ό Νόμος άναγνωρίζει τήν μεσιτείαν ως νόμιμην έμπορικήν πράξιν, τόν δέ μεσιτεύοντα θεωρεί ως Νόμω δικαιούμενον νά έξασκεί τό έργον τής μεσιτείας.

Μεσιτεία καλεΐται ή έπ' άμοιβή μεσολάβησις πρός κατάρτισιν συμβάσεως.

Τό έργον τής μεσιτείας είναι νά φέρη είς συνάφειαν τούς επιθυμούντας νά συνάψουν σύμβασιν.

Κατά νόμον ή άσκησις τής μεσιτείας είναι έλευθέρα καί έπομένως πās τις δύναται νά άσκει μεσιτείαν.

Ό Νόμος όμως ένθαρρύνει τόν σωστόν άδειούχον επάγγελματιαν.

Άπονέμει τό έργον τούτο είς ώρισμένα πρόσωπα, τούς έπίσημους μεσίτας διά τούς όποιους θά όμιλήσουμε κατωτέρω.

Ούσιώδες χαρακτηριστικόν τής μεσιτείας είναι ή έπ' άμοιβή έκτέλεσις αύτης.

"Αν ή έντολή δοθεί είς επάγγελματιαν μεσίτην, ή άμοιβή όφείλεται, ύπό τόν δρον τής συνάψεως τής κυρίας συμβάσεως άκόμη καί άν δέν έγινε ρητή συμφωνία περί άμοιβής.

Ό μεσίτης δικαιούται νά ένεργεί δι' άμφοτέρους τούς συμβαλλομένους πάντα μέσα σά τό όρια καλής πίστewς (άρθρα 703 - 707 ΑΚ)

Διατάξεις του 'Αστικού Κώδικος συμπληρώνουν τās ειδικās διατάξεις πού ρυθμίζουν τό επάγγελμα του μεσίτου (Ν. 3505/28, 4487/30, 5717/32, 1228/38, 5227/31, ΝΔ 2583/53 άρθρο 2 ΑΚ).

Οί μεσίται (brokers) είναι επάγγελματιαι χρήσιμοι καί όφείλιμοι.

ΧΡΗΣΙΜΟΙ

'Υπάρχουν είς τήν 'Ελλάδα μεσίτες μέ Πανεπιστημιακήν ή εύρεία έγκυκλοπαιδεία-κήν μόρφωσιν, μέ Νομικές γνώσεις μέ Ναυτική έμπειρία.

Νομικές έμπειρίες περιφρουρήσεως τών συμφερόντων έκατέρων τών πελατών τους, έχουν καί ό νόμιμοι μεσίτες. Χωρίς νά παραγνωρίζουν τās γνώσεις του έπιστήμονος δικηγόρου. Στενού συνεργάτου των.

Ό μεσίτης γνωρίζει τά λεπτά σημεία τών συμβάσεων. Έχει γνώσιν τής Ναυτικής τέχνης καί τής έφοπλιστικής 'Επιστήμης. Παρακολουθεί τās εξέλιξεις άπό ειδικά διεθνή συνέδρια, συζητήσεις, μελέτες, δημοσιεύματα.

Σώζει τούς συμβαλλομένους άπό άπρόβλεπτες εξέλιξεις καί χαράσσει είς τούς πελάτας του κατευθυντήριαν γραμμήν.

Λόγω τής επάγγελματικής του διορατικότητος διαβλέπει σωρεΐαν έντεχνων προτάσεων ή TRICKS στήν εξέλιξιν τών διαπραγματεύσεων καί αναλόγως σκληρύνει ή άπαλύνει τήν στάσιν του ένός ή καί άμφοτέρων τών συμβαλλομένων, έγκαλών αύτούς είς τήν τηρητέαν πρακτικήν.

Γίνεται σύμβουλος.

Διά τεχνικών ύποχωρήσεων άνανεώνει τόν δεσμόν τών συμβαλλομένων όστις είχε διαρραγεί ότε τόν διάλογον τόν ήσκουν όί συμβαλλόμενοι άνευ άναμίζewς μεσίτου.

Σέβεται τό ΑΠΟΡΡΗΤΟΝ.

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 & I 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 and quotations please contact your Brokers or our Correspondents:

MARLIN INSURANCE AGENCIES S.A.

Iassonos Street No. 2, PIRAEUS

Phones: 4134007/4125297

Telex: 212801 (MARL GR)

Είς τήν άλλοδαπὴν καὶ συγγενεῖς ἀκόμη ἑταιρίες δὲν συμβάλλονται ἄνευ τῆς μεσολαβήσεως τοῦ δικοῦ τους μεσίτου (exclusive brokers).

Ἡ ἀμοιβὴ τοῦ ἔρχεται εἰς δευτέραν μοῖραν. Δὲν ἀποτελεῖ λόγον ἀποκλεισμοῦ τῆς συνεργασίας του.

Αὐτὰ συμβαίνουν εἰς τὴν προηγμένην Εὐρώπην.

Ἰσως λόγω τοῦ ἐπαγγελματικοῦ καὶ κοινωνικοῦ κύρους των, ἴσως λόγω τῆς ψυχροσυνθέσεως τοῦ λαοῦ των, ἴσως λόγω τοῦ ὅτι ἡ πλοιοκτησία ἀσχολεῖται μόνο μέ τὰ τοῦ πλοίου.

Ἐκεῖ οἱ πλοιοκτῆται εἶναι ἀμιγεῖς ἰδιοκτῆτες.

Δὲν εἶναι βεβαίως σπάνιο τό φαινόμενον μεγάλες ἑταιρίες νά διατηροῦν εἰδικά Τμήματα Ἀσφαλίσεων — Chartering — Ἀγοραπωλησιῶν, Πρακτορεύσεως κ.λ.π.

Χιλιάδες ἀνεγνωρισμένοι καὶ καταξιωμένοι μεσιτικοὶ οἱ ἀνά τὸν κόσμον δίδουν ἐμφαση τῆς παρουσίας των μέ τὴν ἀποστολὴ τέλεχος καὶ ἐγκυκλίων (circulars) καὶ τὴν ἀναγραφὴ «exclusively in our hands only» πού διατρانῶναι τὴν ἐμπιστοσύνη τῶν πλοιοκτητῶν στὸν μεσιτικὸν οἶκον νά ἐπιλέξει τὸν τρόπον πωλήσεως τοῦ σκάφους των.

Σέ πλείστα ναυτιλιακά βιβλία (blue book) θά εὐρούμε ἑκατοντάδες μεσιτῶν μέ ἐμφανῆ σημεῖα κοινωνικῆς διακρίσεως ἥτοι ἀντιπρόσωποι Νηογυμνῶν, Παραδοσιακῶν γραμμῶν ἢ μεγάλων πλοιοκτητῶν ἑταιριῶν, διπλωματικοὶ ἐκπρόσωποι κ.λ.π., κ.λ.π.

Πολλοὶ ἐκ τῶν μεσιτικῶν Οἰκῶν χρονολογοῦνται πρό πολλῶν δεκαετηρίδων μέ ἱστορικὸν ἐνεργητικὸ πωλήσεως σκαφῶν διακεκριμένων ἢ ἱστορικῶν ἰδιοκτητῶν.

Μέ ὑποκαταστήματα ἀνά τὴν ὑφήλιον.

Ἡ πράξις τοῦ μεσίτου εἶναι προληπτικὴ καὶ θεραπευτικὴ. Ὡς τοῦ ἱατροῦ καὶ τοῦ δικηγόρου.

Ἡ πείρα του καὶ αἱ ἐρευναι του ἀναστέλουν πολλάκις τὴν ἀρξαμένην διαδικασίαν πωλήσεως — ἀγορᾶς ἢ ναυλώσεως.

Ὁ μεσίτης δὲν διασυνδέει ἀπλῶς ἄτομα.

Παρακολουθεῖ τὴν πορείαν καὶ ἐξέλκει τὸν διαπραγματεύσεων ἕως τὴν τελευταίαν στιγμὴν.

Καὶ ἡ τελευταία στιγμὴν δὲν εἶναι τό business conclusion ὅτε καὶ δικαιούται κανονικῶς τῆς προμηθείας του. Συνεχίζει βοηθῶν, συνεργαζόμενος πολάκις ἀνιδιοτελῶς.

Περὶ τὸν νά τονίσω ὅτι πράξεις τελοῦμεναι μεταξύ άλλοδαπῶν ἢ ἔστω καὶ ἐνός άλλοδαποῦ, συμβαίνει νά ὑπερκαλύψουν λόγω ἐξόδων καὶ αὐτὸ τό ποσὸν τῆς προμηθείας του.

Δὲν ἀναφέρομαι ἀσφαλῶς εἰς ἀποτυχημένας πράξεις πού εἶναι ἡ ζημία τοῦ μεσίτου.

Ἐξόδα τηλεπικοινωνιῶν (TELEX ὑπεραστικά τηλεφωνήματα), ἐπιστολαί, ἐπιστολαὶ D.H.L., φωτοτυπῆσεις σχεδίων, ἀκόμη ταξίδια καὶ κεράσματα (business dinners) εἶναι τὰ στοιχειώδη ἐξόδα πού ἀντιμετωπίζουν οἱ ἐμπειροὶ μεσίτες. Ποσὰ σημαντικά.

ΟΦΕΛΙΜΟΙ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΙ

Διοργανῶνουν συζητήσεις μεταξύ συμβαλλομένων καὶ ἑμπειρογνομῶν ἀνοίγοντας ὀρίζοντες συνεργασίας καὶ συμπαραστάσεως στοὺς συμβαλλομένους.

Ταῦς διασυνδέουν μέ εἰδικὰς τάξεις ἐπαγγελματιῶν, τραπεζίτας, Ναυλωτᾶς, Ἀσφαλιστᾶς, μέ εὐπρεπεῖς ἐπαγγελματίες τοῦ θαλασσίου στίβου.

Διοργανῶνουν ἐπαγγελματικά καὶ οἰκονομικὰ party.

Συνδυάζοντας τό τερπνόν μετὰ τοῦ ὠφελίμου δέν παραλείπουν νά δώσουν καὶ καλλιτεχνικὸν τόνον στὰς συναντήσεις των.

Η ΚΑΚΗ ΟΨΙΣ — ΚΗΛΙΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τό προνόμιον τοῦ ποιοτικοῦ ἐπιπέδου τῶν νομίμων καὶ σοβαρῶν μεσιτῶν δὲν τό διεκδικεῖ ὁ χῶρος τῆς Εὐρώπης ἢ τῆς Ἀμερικῆς μόνον.

Ὑπάρχουν μεσίτες Ἕλληνες ΕΥΠΡΕΠΕΣΤΑΤΟΙ, ΣΕΜΝΟΙ, ΣΟΒΑΡΟΙ, ΕΜΠΕΙΡΟΙ, ΠΙΣΤΟΙ στό καθήκον τους καὶ δὲν εἶναι ἐλάχιστοι εὐτυχῶς.

Μερικοὶ ἐξ αὐτῶν ἀποφεύγουν συναλλαγὴν μέ τὸν οἰονδήποτε Ἕλληνα.

Δὲν τοῦ ἀναγνωρίζουν πάντοτε καλὴν πίστην.

Εἰς τὰ συρτάριά τους ὑπάρχουν ὑποσχετικά ἀμοιβῆς των, τὰ ὅποια οὐδέποτε τοὺς κατεβλήθησαν.

Ἐνίοτε ἔρχονται εἰς ἀντιλόγους μέ τὸν ἑναν ἐκ τῶν συμβαλλομένων κυρίως τὸν πωλητὴν ἐπὶ πωλήσεων ἢ τὸν ἰδιοκτῆτην ἐπὶ ναυλώσεως, οἵτινες παρὰ τὰ ὑπεσχημένα καὶ παρ' ὅτι εἰσέπραξαν τὴν συμπεφωνημέ-

νην ἀξίαν, ἀρνούνται τὴν καταβολὴν τῆς ἀναλογίας εἰς τὸν μεσίτην διὰ τῆς γνωστῆς μεθόδου — τῆς «κακομοιρίας» προτείνοντας μειώσεις.

Εἶναι ἓνας λόγος καὶ αὐτὸς πού ἀναγκάζονται οἱ μεσίτες καὶ ἐπιστρατεύουν εἰς τὰς διαπραγματεύσεις ξένον συνάδελφον μεσίτην, ὅστις θά ἀπαιτήσῃ ψυχρὰ τὴν προμήθειαν, λαμβάνων δραστικά μέτρα κατὰ τοῦ ὑπολόγου ἀκόμη καὶ εἰς περίπτωσιν καθυστέρησεως καταβολῆς τῆς.

Εἰς τὸν άλλοδαπὸν broker δυστυχῶς ὑποκλινόμεθα. ΑΠΙΣΤΕΥΤΟΝ.

Λυπηρὰ ἡ ὁμολογία ὅτι ἐναντι τῶν ξένων μεσιτῶν εἴμεθα τυπικώτατοι, ἐνῶ τὸν ἀκούραστο καὶ εὐφυῆ Ἕλληνα τὸν θεωροῦμεν παρασιτικόν.

Φρονοῦμεν ὅτι ἀδίκως δικαιούται τῆς νομίμου προμηθείας του διότι τάχα τό ἔργον του θά μπορούσαμε νά τό ἐπιτελέσουμε καὶ ἐμεῖς.

Δὲν παραγνωρίζονται ἀσφαλῶς πράξεις γενόμεναι ἄνευ τῆς μεσολαβήσεως τοῦ broker.

Ἐδῶ εἶναι ἡ πολὺ ἐμπειροὶ οἱ συναλλασσόμενοι, ἢ πολὺ τυχεροί.

Εἶναι γνωστὸν ὅτι πολλοὶ ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω, πικρῶς μετενόησαν ὅτι ἐπώλησαν τό ἀντικείμενόν των, κάτω τῆς τιμῆς τῆς ἀγορᾶς, δώσαντες εὐκαιρίαν εἰς τὸν ἀγοραστήν.

Καὶ πολλοὶ ἀγοραστὲς ἐπηρεασμένοι ἀπὸ τοὺς παχεῖς λόγους τῶν πωλητῶν μέ τοὺς ὁποίους ἤλθαν εἰς ἐπαφὴν ἐπλήρωσαν τὰ ὑπερδιπλάσια διὰ νά συνεφέρουν τό σκάφος «κελεπύρι».

Αἰσθητὴ ἡ ἑλλειψὶς τῆς παρουσίας τοῦ μεσίτου ὅστις σύν τοῖς ἄλλοις λόγω τῆς ἐπαφῆς του μέ τὴν «πίσταν» δὲν παύει νά εἶναι καὶ ἰδεώδης ἐκτιμητὴς ἀξιών (YACHT VALUER).

Ἰδεώδης καὶ ἁρμονικὴ συνεργασία εἶναι ἡ παρεσφρις τοῦ broker εἰς κάθε ἐμπορικὴν πράξιν. Ἐχεις εἰς τό πλευρόν σου ἓναν εἰδικὸ σύμβουλον πού σέ προστατεύει καὶ ἀναλόγως τῆς φιλοτιμίας του προσπαθεῖ νά ἀξιοποιήσῃ τὴν κάθε εὐκαιρίαν παρέχων συμβουλευτικὰς εἰσηγήσεις, συνεχεῖς ἀναγγελίες πολυτίμων εἰδησεων, σέ δύσκολες δὲ στιγμὲς φροντίδα γιὰ τὴν ἀξιοποίησιν καὶ τῆς ἐσχάτης ἐπιθυμίας σου.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΑΧΙΝΗΣ

Τ. Πρόεδρος

Ἑλληνικοῦ Συνδέσμου Μεσιτῶν καὶ ἑμπειρογνομῶν Θαλαμηγῶν

PHONES: 675.4321, 323.0064
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIoudi" BALTIMORE

JAMES SMYRNIoudIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 336/1984

Πρόεδρος: Γ. Σπινάσας

Εισηγητής: Άντ. Παπαθεοδώρου

Δικηγόροι: Γ. Παπαδόπουλος, Άλ. Κα-
κουλίδης

Ναυτική εταιρία ν. 979/1979 — Μή προσω-
πική εϋθύνη των μελών του διοικητικού
συμβουλίου καί μετόχων γιά τήν εκπλήρω-
ση των υποχρεώσεων τής εταιρίας — Σύμ-
βαση ναυτικής εργασίας — Καταγγελία τής
συμβάσεως από τό ναυτικό γιά παράβαση
από τόν πλοίαρχο των υποχρεώσεων του ά-
πέναντι στό ναυτικό — Συνέπειες.

Τό μέλος του διοικητικού συμβουλίου καί
μέτοχος ναυτικής εταιρίας πού κατέβαλε
τήν εισφορά του δέν εϋθύνεται προσωπικά
γιά τίς υποχρεώσεις τής εταιρίας άπέναντι
τρίτων.

Ο ναυτικός καταγγέλλει νόμιμα τή σύμ-
βαση ναυτικής εργασίας γιά παράβαση των
καθηκόντων του πλοίαρχου άπέναντι σ' αϋ-
τόν, άν ο πλοίαρχος αποφασίζει νά πλεύσει
τό πλοίο σέ πολεμική ζώνη χωρίς νά υπάρ-
χει προηγούμενη (κα ά τή σύναψη τής σύμ-
βασης ναυτικής εργασίας) συγκατάθεση (έ-
στω γενική) του ναυτικού.

Επειδή κατά τήν διάταξη του άρθρου 5
παρ. 7 του ν. 959/1979 «περί ναυτικής έται-
ρίας», «ή εϋθύνη του μετόχου περιορίζεται
εις τήν όνομαστικήν άξίαν τής μετοχής αϋ-
τού». Έκ τής διατυπώσεως τής διατάξεως
ταύτης, συνδυαζομένης καί προς τας λοι-
πές διατάξεις του νόμου τούτου, δημιουρ-
γήσαντος μορφήν άνωλύμου εταιρίας, (όρ.

αίτιολ. έκθ. εις ΕΝΔ 7 σελ. 594), σαφώς
προκύπτει, ότι τό μέλος του διοικητικού
συμβουλίου, μέτοχος τής ναυτικής έται-
ρίας, καταβαλών τό ποσόν του άντιστοι-
χούντος εις αϋτόν κεφαλαίου του, δέν υπέ-
χει έναντι των έχόντων κατά τής εταιρίας
αϋτής άξιώσεις τρίτων εϋθύνην, καί δή ά-
τομικήν τοιαύτην εκπλήρωσιν των υποχρε-
ώσεων τής, καθ' όσον μόνον ή εταιρία εϋ-
θύνεται δι' αϋτής. Ταϋτα έπιρωννύονται,
τό μέν, άφ' ενός έκ του άρθρου 14 αρ. 2 του
ν. 959/1979, όρίζοντος, ότι «πάν μέλος του
διοικητικού συμβουλίου εϋθύνεται έναντι
τής εταιρίας διά πάν πταίσμα» καί άφ' έ-
τέρου έκ του άρθρου 2 παρ. 3 του ίδιου νό-
μου, καθορίζοντος, ότι «διά πράξεις, αί ό-
ποιαί ένηργήθησαν έπ' όνόματι τής υπό Ι-
δρυσιν ναυτικής εταιρίας πρό τής παρ'
αϋτής κτήσεως νομικής προσωπικότητος
εϋθύνεται εις όλόκληρον οί ένεργήσαντες
αϋτάς. Έάν όμως ή εταιρία έγκρίνη ταύ-
τας, εϋθύνεται μόνον αϋτή», τό δέ, έκ τής
έλλείψεως εις τόν νόμον αϋτόν ειδικής δια-
τάξεως, περί καθορισμού άτομικής εϋθύ-
νης του όντος μέλους του διοικητικού συμ-
βουλίου τής ναυτικής εταιρίας μετόχου,
οία, άντιθέτως, ύφίσταται διά τούς διαχει-
ριστάς τής εταιρίας περιωρισμένης εϋθύ-
νης (άρθρ. 26 παρ. 1 ν. 3190/1955, ορ. ΑΠ.
681/1973 Νοβ 22 σελ. 171, Έφ. Άθ.
6844/1979 Νοβ 28 σελ. 909) καί διά τά ό-
μόρρυθμα μέλη τής όμορρύθμου εταιρίας
(άρθρ. 22 Έμπ. Νόμ.). Έν προκειμένω εις
τήν έφ' ής έξεδόθη ή έκκαλούμένη άπόφα-
σις άγωγήν έκτίθεται, ως δείκνυται έκ τής
δεούσης έκτιμήσεως του συνόλου του πε-
ριερχομένου ταύτης, ότι ό έφεσίβλητος κα-
τάρτισε τήν 9.6.1982 μετά τής ένεργούσης
ως πράκτορος τής πρώτης έκκαλούσης τε-
άρτης τούτων, ούσης έφοπλιστρίας του ύ-
πό έλληνικήν σημαίαν πλοίου «Ε», άνή-

κοντος κατά πλοιοκτησίαν εις τήν ούσαν
ναυτικήν εταιρία καί έδρεύουσα ένταϋθα
πρώτην έκκαλούσαν καί έχοντος χωρητι-
κότητα 11.447 τόννων d.w., σύμβασιν ναυ-
τικής εργασίας άορίστου χρόνου.

Ότι δι' αϋτής προσελήφθη οϋτος ως
ναύκληρος επί του άνωτέρω πλοίου, άντί
συμφωνηθέντος μηνιαίου μισθού έκ 38.482
δραχμών, καί ναυτολογηθείς, ύπηρέτησεν
εις αϋτό μέχρι τής 9ης Ιουλίου 1982, στε ά-
πελύθη υπό του πλοίαρχου, Ότι ή λύσις
τής συμβάσεως όφειλεται εις τήν παρά του
έφεσιβλήτου γενομένην καταγγελίαν, διότι
ό πλοίαρχος υπέπεσεν εις βαρείαν παρά-
βασι των έναντι του έφεσιβλήτου καθηκόν-
των, λόγω γενομένης δηλώσεως προς αϋ-
τήν, περί άναχωρήσεως του πλοίου εις πο-
λεμικήν ζώνην, άποτελεσάσης τήν αίτίαν
της υπό του έφεσιβλήτου καταγγελίας. Καί
ότι ή ως άνω δήλωσις του πλοίαρχου δέν ή-
το άληθής, διότι σκοπός αϋτού καί των έκ-
καλούντων ήτο ό παροπλισμός του πλοίου
καί ή έντεϋθεν άποφυγή καταβολής εις τόν
έφεσιβλήτον τής δικαιουμένης μηνιαίας έξ
54.148 δραχμών, άλλως δεκαπενθυμέρου
έξ 27.074 δραχμών, άποζημιώσεως. Διώ-
κεται δέ διά τής άγωγής, όπως υποχρεω-
θούν εις όλόκληρον καί καταβάλουν τό αί-
τούμενον κυρίως ποσόν, άλλως τό έπικου-
ρικών τοιοϋτον, αί άναφερθείσαι έκκαλού-
σαι, ως καί οί δεύτερος καί τρίτη έκκα-
λούντες μέχρι του ποσού των 5.000 δολλα-
ρίων ΗΠΑ άλλως του εις δραχμάς ίσαξίου
ποσού κατά τήν ήμέραν άντιστοίχως ως
προέδρου καί γραμματέως του διοικητικού
συμβουλίου τής πρώτης έκκαλούσης, όν-
τος έκάστου κυρίου πεντήκοντα μετοχών,
έχουσών τήν ρηθείσαν όνομαστικήν άξίαν,
Κατ' άκολουθίαν τούτων, καί έν όψει των
έν άρχή της αίτιολογίας μνημονευθεισών
διατάξεων, ή άγωγή αϋτη, άπευθυνομένη

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



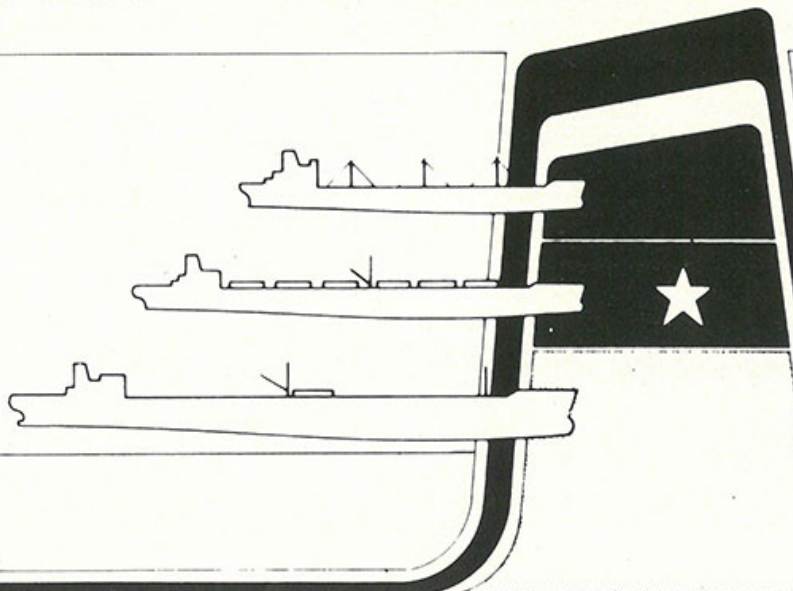
κατά των δευτέρου και τρίτης έκκαλούντων, δέον όπως απορριφθή, δι' έλλειψιν παθητικής νομιμοποίησης, έρευνωμένης αυτεπαγγέλτως (άρθρ. 62 και 73 Κ.Πολ.Δ.) και αναγομένης εις την νομιμότητα της άγωγής, καθ' όσον οι έκκαλούντες ούτοι ούδεμίαν υπέχουν άτομικήν ευθύνην έναντι του έφεσιβλήτου, ως μή συμβληθέντες άλλωστε μετ' αυτόν άτομικώς. Συνεπώς ή έκκαλουμένη απόφασις, δεχθεΐσα, ότι οι έκκαλούντες ούτοι τυγχάνουν υπόχρεοι έναντι του έφεσιβλήτου, ως εκ της μνημονευθείσης και μόνης ιδιότητων των, εις καταβολήν της αίτηθείσης άποζημιώσεως, ούχι όρθώς έκρινε. Μετά ταύτα δέον όπως γίνη κατ' ούσίαν δεκτή ή έφεσις διά τούς δεύτερον και τρίτην έκκαλούντες, καθ' όσον διά του αίτητικού αυτής επιζητείται ή εξαφάνισις της προσβαλλομένης αποφάσεως και ή άπόρριψις της άγωγής (ορ. ΑΠ 628/1979 ΝοΒ 23 σελ. 173, 'Εφ. 'Αθ. 9395/1981 ΝοΒ 30 σελ. 468), εξαφανισθή ή έκκαλουμένη ως προς τούς έκκαλούντας αυτούς, διακρατηθή ή υπόθεσις (άρθρ. 535 παρ. 1 και 591 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.) εις τό Δικαστήριον τούτο, άπορριφθή ή άγωγή ως προς τούς δεύτερον και τρίτην έναγομένους και τά δικαστικά έξοδα άμφοτέρων των βαθμών συμψηφισθούν εν όλω (άρθρ. 535 παρ. 1 και 591 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.) μεταξύ των διαδίκων τούτων, καθ' όσον ούτοι είχαν ευλόγους άμφιβολίας περί την έκβασιν της δίκης, άναγομένας εις την έρμηνείαν των άναφερθεισών διατάξεων.

III. 'Επειδή κατά τό άρθρον 75 παρ. 2 ΚΙΝΔ, άποζημιώσις εις τόν ναυτικόν όφείλεται ώσαύτως και εις την περίπτωσην του άρθρου 74. Κατά δέ τό τελευταίον άρθρον σύμβαισις ναυτολογήσεως ώρισμένου ή άορίστου χρόνου δύναται νά καταγγελθή υπό του ναυτικού κατά πάντα χρόνον εάν ό πλοίαρχος υποπέσει εις βαρείαν παράβασιν των έναντι του ναυτικού καθηκόντων». 'Ως βαρεία παράβασις έλλείψει ειδικωτέρου προσδιορισμού εν τω νόμω δέον νά θεωρηθή ότι είναι, εν άρμονία προς τάς εις τά άρθρα 200, 281 και 288 ΑΚ καθοριζόμενας γενικάς αρχάς, εκείνη ένεκα της όποίας δέν δύναται νά αξιωθή εις την συγκεκριμένην περίπτωσην από τόν ναυτικόν, κατά την καλήν πίστιν και τά συναλλακτικά ήθη, νά συνεχίση ύπηρετών επί του πλοίου, άλλ' επιβάλλεται ή άμεσος αυτόν καταγγελία της συμβάσεως ναυτολογήσεώς του (Ν. Δελούκας, Ναυτ. Δικ. έκδ. 2α σελ. 226, Δ. Κ α μ β υ σ η ς, 'Ιδιωτ. Ναυτ. Δικ. σελ. 255, ΑΠ 703/75 ΝοΒ 24 σελ. 125, 'Εφ. Πειρ. 1222/1982 Ε.Ν.Δ. 11 σελ. 489 'Εφ. 'Αθ. 914/1978 ΝοΒ 7 σελ. 220). Ειδικώτερον έθεωρήθη ότι βαρείαν παράβασιν συνιστά εκάστη ύπαίτιος πράξις ή παράλειψις του πλοιάρχου, δυναμένου νά συγκροτήση ποινικόν ή πειθαρχικόν παράπτωμα ή θέτησιν υποχρέωσας έναντι του ναυτικού. Τοιαύτην δέ υποχρέωσιν συνιστά ακριβώς και ή μέριμνα του πλοιάρχου διά την ασφάλειαν, την υγείαν και την ζωήν του πληρώματος (Δ. Κ α μ β υ σ η ς, ένθ. άν.

σελ. 257, 'Εφ. Πειρ. 1222/1982 ένθ. άν.). 'Εν προκειμένω εκ των καταθέσεων των ένόρκως επ' άκροατηρίω του πρωτοδίκου δικαστηρίου έξετασθέντων υπό των διαδίκων μαρτύρων, των διαλαμβανομένων εις τά εν νομίμω σημάνσει προσκομιζόμενα, μετ' επικλήσεως, ταυτάριθμα της έκκαλουμένης αποφάσεως πρακτικά, των έγγραφων, άτινα προσκομίζουν και επικαλούνται οι διάδικοι, των υπό τούτων προβληθέντων διά των κατά την πρωτόδικον δίκην και την παρούσαν τοιαύτην καθυποβληθεισών προτάσεών των, ίσχυρισμών και γενομένων όμολογιών και της λοιπής εν γένει περί την άπόδειξιν διαδικασίας άπεδείχθησαν τά ακόλουθα πραγματικά περιστατικά:

Τήν 9 'Ιουνίου 1982 κατηρτίσθη έγγραφως εις Πειραιά μεταξύ του έφεσιβλήτου και της τεάρτης έκκαλούσης, ούσης έφοπλιστριάς του υπό έλληνικην σημαίαν πλοίου «Ε» πρακτορευομένου υπ' αυτής, έχοντος χωρητικότητα έξ 11.447 τόννων d.w., και άνήκοντος κατά πλοιοκτησίαν εις την πρώτην έκκαλούσαν, σύμβαισις ναυτικής έργασίας όρισμένου χρόνου. Δι' αυτής προσελήθη ό έφεσιβλήτος Ινα ύπηρετήση διά χι'ονικόν διάστημα έπτά μηνών ως ναύκληρος επί του πλοίου τούτου, αντί συμφωνηθέντος μηνιαίου μισθού εκ δραχμών 38.482 τροφοδοσίας, ύπολογιζόμενης εις 9.000 δραχμές και υπό της οίκειας συλλογικής συμβάσεως έργασίας προβλεπομένων επιδομάτων. Ούτος, ναυτολογηθείς, επέβη του πλοίου και ύπηρετήσεν εις αυτό υπό την ρηθείσα ιδιότητα εξακολουθητικώς από της μνημονευθείσης ήμερομηνίας καταρτίσεως της συμβάσεως ναυτικής έργασίας και μέχρι

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

της κατωτέρω αναφερομένης τοιαύτης, καθ' ην απελύθη. Την 28ην 'Ιουνίου 1982 το πλοίο τουτο εδράσκετο εις τόν λιμένα Gethi του Βελγίου και ο πλοίαρχος, κατά την ημερομηνίαν αυτήν, ανεκοίνωσε προφορικώς εις τόν υπηρετούντα έφεσιβλητον και προς άπαντα τά λοιπά μέλη του πληρώματος, ότι τό πλοίο, μετά την συντόμως διενεργηθησάντων φόρτωσιν του διά ζαχαρώς εις τόν λιμένα αυτόν, θά άποπλεύση και θά κατευθυνθή προς εκφόρτωσιν του φορτίου εις τόν λιμένα του 'Ιράν Μπαντάρ — 'Αμπάς Χομεϊνί και ότι εάν μέλος τι του πληρώματος δέν έπιθυμεί νά άκολουθήσῃ τό δρομολόγιον τουτο του πλοίου θά εδει νά δηλώσει εγκαίρως την μη άποδοχήν του. 'Ο ρηθείς λιμήν του 'Ιράν, διαλαμβανόμενος εις την περιοχήν του Shat El Arab, εφίσκετο κατά τόν άνωτέρω χρόνον της ύπό του πλοίαρχου γενομένης ανακοινώσεως εις πολεμικήν περιοχήν (ορ. 'Εφ. Πειρ. 1290/1982 Ε.Ν. Δ. 11 σελ. 488), λόγω τών άρξαμένων από του μηνός Σ πτεμβρίου του έτους 1980 έμπολέμου καταστάσεως και έχθροπραξιών μεταξύ του άναφερθέντος κράτους και του 'Ιράκ και ύφισταμένων τόσον κατά τόν χρόνον της καταρτίσεως της ένδίκου συμβάσεως, όσον και κατά τόν τοιοῦτον της άνωτέρω ανακοινώσεως του πλοίαρχου προς τόν έφεσιβλητον.

'Εντεῦθεν ο κατάπλους του πλοίου εις τόν λιμένα αυτόν, εκτεθειμένος εις επιθέσεις εκ μέρους τών αεροπορικών και ναυτικών δυνάμεων του 'Ιράκ, έδημιούργει κίνδυνον διά την ασφάλειαν του πλοίου και την ζωήν και την σωματικήν άκεραιότητα τών μελών του πληρώματος. Τά άποδειχθέντα αυτά πραγματικά περιστατικά ήσαν γνωστά εις τόν έφεσιβλητον, τά λοιπά μέλη του πληρώματος, τόν πλοίαρχον του πλοίου καίτις πρώτην και τετάρτην εκκαλούσαν. 'Ο έφεσιβλητος, ως άπεδείχθη περαιτέρω, έχων ύπ' όψιν του πάντα ταῦτα, έδήλωσεν έγγραφως, την 1ην 'Ιουλίου 1982, ότι δέν έπιθυμεί νά άκολουθήσῃ τό πλοίο εις τό άνωτέρω προγραμματισθέν δρομολόγιον. 'Ακολουθώς ο πλοίαρχος του πλοίου απέλυσε αυτόν την 9ην 'Ιουλίου 1982, άναγράφας εις τό ναυτικόν του φυλλάδιον, ως αίτιολογίαν της άπολύσεώς του «τήν μετάβασιν του πλοίου εις πολεμικήν ζώνην» ο . τό έν φωτοτυπία προσκομιζόμενον άπόσπασμα της ύπ' άριθ. 48 σελίδος του ναυτικού φυλλαδίου του έφεσιβλήτου, οῦτινος τό περιεχόμενον δέν άμφισβητείται ύπ' άμφοτέρων τών εκκαλουσών.

Πάντα τά ως άνω άποδειχθέντα πραγματικά περιστατικά, κατατεθέντα, παρ' άμφοτέρων τών υπό τών διαδίκων έξετασθέντων μαρτύρων, επιβεβαιούνται άφ' ενός εκ του περιεχομένου της άπό 2.7.1983 λαβούσης χώραν έγγραφου ανακοινώσεως του πλοίαρχου προς άπαντα τά μέλη του πληρώματος του πλοίου, συνταχθείσης προδήλως προς άποφυγήν άμφισβήτησεως από τινος υπό τών μελών του πληρώματος και άναφερούσης ρητώς, ότι ο προορισμός του πλοίου ήτο ο λιμήν εκφορτώσεως Μπαντάρ 'Αμπάς Χομεϊνί (ορ. ταύτην προσκομιζομένην) και άφ' έτέρου εκ του συνόλου του περιεχομένου τών ύπ' άμφοτέρων τών εκκαλουσών ύποβληθεισών κατά την πρωτόδικον δίκην και κατά την παρούσαν τοιαύτην προτάσεών του, εις τās όποιās ρητώς μνημονεύεται, ότι την 28ην 'Ιουνίου 1982 είχαν άρχίζει αι διαπραγματεύσεις ναυλώσεως του πλοίου προς μεταφοράν ζαχαρώς εις τόν άναφερθέντα λιμένα, αι όποιαι είχαν καταλήξει την 10ην 'Ιουλίου 1982 εις την κατάρτισιν της συμφωνίας ναυλώσεως του πλοίου, ή όποία όμως έν συνεχεία την 12ην 'Ιουλίου 1982 έλυθη, δι' αφινιδίου άκυρωτικής απαντήσεως τών ναυλωτών (ορ. τηλετυπικά μηνύματα, περί ματαιώσεως της ναυλώσεως, προσκομιζόμενα ύπό τών εκκαλουσών). 'Επιρρωνύονται δέ ταῦτα και εκ του γεγονότος, ότι άμφότεραι αι εκκαλούσαι δέν

παρεκράτησαν και του έφεσιβλήτου τά έξοδα παλιννοστήσεώς του ή άποστολής αντικαταστάτου. 'Αλλωστε δέν άπεδείχθη ότι ο έφεσιβλήτος εγνώριζεν, ότι κατά τόν χρόνον της ναυτολογήσεώς του τό πλοίον θά κατηυθύνετο εις τόν άνωτέρω λιμένα, οῦτε είχε συμφωνηθεί (ορ. 'Εφ. Πειρ. 1005/1982 Ε.Ν.Δ. 11 σελ. 41, 121/1981 Ε.Ν.Δ. 9 Σελ. 910) μεταξύ τών διαδίκων, ότι ο έφεσιβλήτος θά ύπεχρεούτο νά άκολουθήσῃ τό πλοίο εις λιμένας πολεμικών επιχειρήσεων. 'Ο άναφερόμενος εις την σύμβασιν αυτού δωδέκατος όρος, κατά τόν όποιον «δέν άποτελεί λόγον λύσεως της συμβάσεως ναυτολογήσεως ο πλοῦς προς ολονδήποτε λιμένα της ύδρογείου», δέν συμπεριελάμβανε και τούς τοιοῦτους πολεμικής ζώνης, άποκλειόμενος εκ της μη ειδικής αναφοράς των. Πάντα δέ ταῦτα έναρμονίζονται πλήρως και προς την τετάρτην παράγραφον της άπό 6.10.1980 ειδικής συλλογικής συμβάσεως, της κυρωθείσης διά της ύπ' άριθ. 70114/6287/1980 αποφάσεως του ύπουργού έμπορικῆς ναυτιλίας «περί κυρώσεως της ειδικῆς συλλογικῆς συμβάσεως γιά πλόες στην περιοχήν ποταμού Shat El Arab και τών εκβολών του», ή όποια καθορίζει, ότι «άποσαφηνίζεται, ότι δέν άποτελεί λόγον λύσεως της συμβάσεως ναυτολογήσεως ο πλοῦς προς λιμένας και όρμους εις την άνωτέρω θαλασσαν περιοχήν έφ' όσον α) ο πλοίαρχος και έκαστον μέλος του πληρώματος έδήλωσαν ύπευθύνως ότι άποδέχονται οικειοθελώς νά άκολουθήσουν τό πλοίο εις την άνωτέρω περιοχήν και β) αντίστοιχος δήλωσις περιελήφθη εις την άτομικήν, σύμβασιν του ναυτικού, συναφθείσα μετά την Ισχύν της παρούσης.

Συνεπώς, έν όψει τών άνωτέρω άποδειχθέντων πραγματικών περιστατικών, ο έφεσιβλήτος νομίμως κατήγγειλε την σύμβασιν ναυτολογήσεώς

του, διότι ή μετάβασίς του εις την ρηθείσαν πολεμικήν περιοχήν θά έδημιούργει δι' αυτόν κίνδυνον της ζωῆς του και της σωματικῆς άκεραιότητος, και έντεῦθεν ή ως άνω ύπαίτιος πράξις του πλοίαρχου του πλοίου συνιστά, κατά την κρίσιν του Δικαστηρίου, βαρείαν παράβασιν τών καθηκόντων του έναντι του έφεσιβλήτου (ορ. 'Εφ. Πειρ. 78/1983 Ε.Ν.Δ. 11 σελ. 254), καθ' όσον οῦτος εις την συγκεκριμένην περίπτωσιν δέν ήδύνατο, κατά την καλήν πίστην και τά χρηστά ήθη, νά εξακολουθήσῃ νά υπηρετῇ επί του άνω πλοίου, και επομένως επεβάλλετο εις αυτόν ή άμεσος ύπό του ίδιου καταγγελία της συμβάσεως ναυτολογήσεως. Κατ' άκολουθίαν τούτων, ή εκκαλουμένη άπόφασις, δεχθείσα, ότι ή σύμβασιν ναυτολογήσεως έλήθη, λόγω του έπακολούθησαντος, μετά την ματαιώσιν της ναυλώσεως του πλοίου, παροπλισμού αυτού, έπιδικάσασα εις τόν έφεσιβλητον την αίτηθείσαν άποζημίωσιν και μη έρευνήσασα την επί της βαρείας παραβάσεως τών καθηκόντων του πλοίαρχου έναντι του έφεσιβλήτου προηγουμένην βάσιν της άγωγῆς, οὔχι όρθώς εκρίνε, δι' ο και ο σχετικός πρώτος λόγος της ύπό κρίσιν έφέσεως δέν οῦτως γίνη κατ' οῦσίαν δεκτός, καθ' όσον άμφότεραι αι εκκαλούσαι κέκτηνται έννομον συμφέρον προς άσκησιν έφέσεως (ορ. Δ. Κ' ο ν δ υ λ η ν), τό Δεδικασμένον κ.τ.λ. σελ. 205, 206), διότι τό όρθόν αίτιολογικόν επιδρά έν προκειμένω επί του αντικειμένου του δεδικασμένου, τό όποιον θά προκύψῃ εκ της άποφάσεως αυτής. Μετά ταῦτα δέν οῦτως γίνη οῦσία δεκτή ή έφεσις, εξαφανισθῇ ή προσβαλλομένη άπόφασις και ως προς την πρώτην και ετάρτην εκκαλούσας, διακρατηθῇ ή ύπόθεσις (άρθρ. 535 παρ. 1 και 591 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.), εις τό Δικαστήριον τουτο και έρευνηθῇ αὕτη περαιτέρω κατ' οῦσίαν.



INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE

TONIO COLON

TELEX

From U.S.A.: 368-8572

From Others: 379-8572

TELEPHONE

Colon 45-0127

45-0137. 45-0128

MAILING ADDRESS

P.O. Box. 443

Colon R. Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY FREE LIQUES

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE

TONIO PANAMA

TELEX

From: USA 368-2633

From Others: 379-2633

TELEPHONE

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS

P.O. Box 6-4000

El Dorado

Panama. R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

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
licencee 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

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

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.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΙΣΧΥΣ ΚΑΙ ΠΡΩΣΗ

Βοηθητικό Στροβίλο-Τροχοπτερύγιο προπέλας προσφέρει μεγάλη οικονομία καυσίμων

“Ενας αριθμός πλοίων της Δυτικής Γερμανίας, είναι σήμερα εφοδιασμένοι με τό βοηθητικό Στροβίλο — Τροχοπτερύγιο αντίδρασης και άντενέργειας επί της προπέλας που επινοήθηκε από τό Γερμανό μηχανολόγο — καθηγητή Ο. Grim.

Κατασκευάσθηκε από τά εργοστάσια OSTERMANN METALLWERKE της Κολωνίας, και είναι μία δεύτερη — χωρίς νά καταναλώνει ισχύ δύναμη και ενέργεια — προπέλα αντίδρασης και άντενέργειας. Τοποθετείται πρῶμα στη κύρια προπέλα του πλοίου, και εἰς τήν προέκταση του τελικοῦ άξονα, πρῶμα από τή προπέλα, μεταξὺ προπέλας και σκάφους (ποδοστάμου και πτερυγίου πηδαλιού), παίρνει δέ κίνηση από τή περιστροφή του άξονα, όπως και ἡ κύρια προπέλα. Χρησιμοποιεῖ τό αποτέλεσμα τῆς στροβίλο-πρώωσης γιά νά παραγάγει έργο που μεταφράζεται σέ οικονομία καυσίμων ύψους από 5 -13%.

Σύμφωνα μέ τόν έφευρέτη τῆς συσκευῆς και του συστήματος αυτού, τόν καθηγητή Ο. Grim, ἡ ἰδέα στήν όποία βασίστηκε ἡ κατασκευή του Στροβίλο-Τροχοπτερυγίου αυτού, είναι ἡ ἑξής: “Ενα όχημα που κινεῖται επάνω σέ δρόμο ἡ σιδηροτροχιές, έχει επαφή μέ μία στερεά και συμπαγή βάση, (τό δρόμο ἡ τῆς σιδηροτροχιές), πρὸς τήν όποία μπορεί νά εφαρμόσει τήν ενέργεια που παράγεται από τῆς δυνάμεις ἐκεῖνες που αναπτύσσονται επάνω στους τροχούς, και παράγουν έτσι τή πρὸς τά εμπρός ἡ πίσω κίνηση, χωρίς καμμία παρατηρήσιμη απώλεια ενέργειας από τή βάση (δρόμο).

Στή περίπτωση ενός επιπλέοντος σκάφους, ἡ δύναμη πρώωσης, μπορεί μόνον νά επιτευχθεῖ, επιταχύνοντας και ἑκτοξεύοντας μία μάζα νερού πρὸς τά πίσω. “Όπως καθαρά φαίνεται κοιτώντας τά άπόνερα του πλοίου, αὐτή ἡ κινητοποιημένη μάζα του νερού, περιέχει κινητική ενέργεια, ἡ όποία εάν δέν αξιοποιηθεῖ, πηγαίνει χαμένη. Αὐτή ἡ απώλεια ενέργειας ύπολογιζόμενη συμποῦται σέ ποσοστά από 15% μέχρι 30% τῆς παρεχόμενης ενέργειας επάνω στο σώμα τῆς προπέλας.

“Έχουν γίνει πολλές προσπάθειες γιά νά ἐλαχιστοποιηθεῖ αὐτή ἡ απώλεια, που συνοψίζονται σέ τέσσαρες κύριες πρωτοβουλίες (έφευρέσεις και επινοήσεις) τῶν διεθνῶν ναυπηγοκατασκευα-

στικῶν κέντρων:

α) στή τοποθέτηση προφυσίων πρὸ τῆς ἑλικος.

β) στή κατασκευή άσυμμετρικῆς πρύμης.

γ) Στή τοποθέτηση αντιθέτως περιστροφόμενων ἑλικῶν, και

δ) στή κατασκευή και τοποθέτηση προπέλας ύπερμεγέθους διαμέτρου τῶν πέντε ἡ ἑξί πτερυγίων.

“Έξετάζοντας τῆς προπέλες μεγάλης διαμέτρου τῶν πέντε πτερυγίων, βρίσκουμε ότι μία πολύ μεγάλη προπέλα κινητοποιεῖ μία πολύ μεγάλη μάζα νερού, σέ σύγκριση μέ μία μικρότερη προπέλα. Στά άπόνερα και στο ρεῦμα τῆς μεγάλης προπέλας χάνεται λιγότερη ενέργεια. “Η μεγαλύτερη μάζα νερού δέν χρειάζεται κινητοποίηση και επιτάχυνση τόσο όσο χρειάζεται μία μικρή μάζα νερού που ενεργοποιεῖται από μία μικρότερη προπέλα. “Επομένως μία μεγάλη προπέλα πολλαπλῶν πτερυγίων εἶναι ἑνα βέβαιο μέσο αύξησης τῆς αποτελεσματικότητας. Δυστυχῶς όμως μπορεί νά εφαρμοσθεῖ επιτυχῶς μόνο σέ συνδυασμό μέ μείωση τῶν στροφῶν, γιατί ὡς γνωστόν ἡ πολύ μεγάλη προπέλα, σέ ὑψηλές στροφές, δημιουργεῖ διευρυμένη σπηλαίωση.

Στή προσπάθεια νά περιορίσουμε τήν απώλεια αὐτῆς τῆς ἐνέργειας που φαίνεται στα άπόνερα τῆς προπέλας και εἶναι μία κινητοποιημένη μάζα νερού που περιέχει κινητική ενέργεια, επινοήθηκε ἡ βοηθητική ἑλικά ἡ ἄλλως Στροβίλο — Τροχοπτερύγιο.

“Η θεωρία του όπως τή συνέλαβε ὁ καθηγητής Grim, είναι ἡ ἑξής:

Τό ἐλεύθερα περιστρεφόμενο Στροβίλο-Τροχοπτερύγιο, λειτουργεῖ σάν στρόβιλος στήν ἐσωτερική του πλευρά, άπορροφώντας ενέργεια από τό ρεῦμα τῆς προπέλας, ἡ όποία οὕτως ἡ ἄλλως θά πήγαινε χαμένη. Αὐτή ἡ ἐνέργεια ἐκσφενδονίζεται από τό τροχοπτερύγιο επάνω στο ἐξωτερικό τμήμα τῆς προπέλας, δημιουργώντας έτσι μία επιπρόσθετη ώθηση. “Η εἰσπράττεινη συνίστῶσα του περιστρεφόμενου και πρὸς τά πίσω ὀλισθαίνοντας ὑγροῦ ρεύματος από τή κύρια προπέλα, μετατρέπεται σέ χρησιμη ενέργεια που κινεῖ τό ἐσωτερικό μέρος του τροχοπτερυγίου, δημιουργώντας μία δράση και ενέργεια τύπου στροβίλου. Αὐτή ἡ ἐνέργεια οὕτως ἡ ἄλλως θά πήγαινε χαμένη.

“Η διάμετρος του βοηθητικοῦ τροχοπτερυγίου τῆς προπέλας είναι μεγαλύτερη τῆς διαμέτρου τῆς προπέλας κατά 20%. Οι ἐσωτερικές και ἐξωτερικές περιοχές και ἐπιφάνειες του βοηθητικοῦ Τροχοπτερυγίου έχουν διαφορετική κατατομή, ὥστε νά ταιριάζουν οι διαφορετικές λειτουργίες του στροβίλου και τῶν πτερυγίων τῆς προπέλας. Τό ἐσωτερικό μέρος του Τροχοπτερυγίου δρᾷ σάν στρόβιλος και τό ἐξωτερικό μέρος του τροχοπτερυγίου που δρᾷ σάν στρόβιλος, ἀρπάζει τά νερά, τή μάζα νερού που ὠθεῖ ἡ κύρια προπέλα πρὸς τά πίσω, και τό ἐκσφενδονίζει επάνω στή προπέλα δημιουργώντας έτσι μία επιπλέον ώθηση.

Τό βῆμα του ἐσωτερικοῦ μέρους του στροβίλου του τροχοπτερυγίου, σέ συνδυασμό μέ τό ἐξωτερικό μέρος που λειτουργεῖ σάν προπέλα τῆς συσκευῆς αὐτῆς, ἀποφασίζει τήν ταχύτητα περιστροφῆς. Τό τροχοπτερύγιο εἶναι έτσι σχεδιασμένο που αὐτή ἡ ταχύτης περιστροφῆς νά είναι κατά 35% ἑως 50% κάτω ἐκείνης τῆς κυρίας προπέλας. Πράγμα που καθιστά τό πλοίο ικανό νά ἀποκτήσει τό ὠφέλιμο θεωρητικό μέγιστο μέγεθος προπέλας. Γιά τό τροχοπτερύγιο δέν ὑπάρχει ὀριο στροφῶν που νά ἐπιβάλλεται από τή κύρια μηχανή του πλοίου, όπως είναι στή περίπτωση τῆς κυρίας προπέλας. Σέ προπέλα πέντε πτερυγίων, τά πτερύγια του τροχοπτερυγίου είναι δέκα.

Κατά τό σχεδιασμό προσοχή πρέπει νά δίδεται κατά τή σημείωση (μαρκάρισμα) ἐπὶ τῶν διαφόρων τμημάτων σχεδίου και σκάφους, γιά τήν ἀκριβή ἐκτέλεση τῶν εργασιῶν του ὅλου συστήματος προπέλας και βοηθητικοῦ τροχοπτερυγίου, ὥστε νά επιτευχθεῖ ἄρμονία στή λειτουργία και τό μέγιστο τῆς ἀπόδοσης και αποτελεσματικότητας του συστήματος. Αυτό εἶναι ἑνα πολύπλοκο έργο τό όποιο πολύ δύσκολα μπορεί νά γίνει χωρίς ἡλεκτρονικό ὑπολογιστή. “Ενας μεγάλος αριθμός παραμέτρων πρέπει νά ὑπολογισθοῦν και νά ἀνταποκριθοῦν στο σκοπό τους. Αὐτές οι παράμετροι περιλαμβάνουν, τή διάμετρο, τόν αριθμό τῶν πτερυγίων, τό βῆμα, τό μήκος κατατομῆς, τό πάχος ἐλάσματος, τή καμπυλότητα και κλίση τῶν πτερυγίων τῆς ἑλικος και τῆς ἑλικος του τροχοπτερυγίου. Αὐτά ὅλα ισχύουν και γιά

τήν κύρια προπέλα και για τό βοηθητικό τροχο-πτερύγιο. 'Η μοντέρνα τεχνολογία δοκιμών, και ή θεωρία τών έλικων καθιστά αυτό δυνατό.

Τό βοηθητικό Στροβίλο Τροχοπτερύγιο αναπτύχθηκε ύστερα από ένα πρόγραμμα έκτακτων δοκιμών πού έγινε σέ ειδική δεξαμενή ναυπηγείου του 'Αμβούργου για μοντέλα πλοίων. 'Εγιναν δοκιμές απόδοσης, δοκιμές σέ ανοικτά νέρα, δοκιμές κοιλότητας και πιέσεων στο σκάφος, καθώς και δοκιμές διακυμάνσεων. Μετρήσεις σέ πραγματικά πλοία εφοδιασμένα με ή συσκευή αυτή, έδειξαν στενή συσχέτιση τής θεωρίας με τά αποτελέσματα τών δοκιμών του μοντέλου.

'Ετσι λοιπόν, ή εταιρία OSTERMANN, εξασφάλισε μέχρι σήμερα παραγγελίες για 14 συστήματα τροχοπτερυγίου, ένα από τά όποια ήδη παρεδόθησαν. Τό τροχοπτερύγιο πού εφαρμόστηκε στο πλοίο «PHAROS», τό όποιο ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία BREMER — VULKAN, είναι διαμέτρου 7,5 μέτρων, και φέρει έννέα πτερύγια, και είναι τό μεγαλύτε-

ρο πού έχει μέχρι στιγμής τοποθετηθεί.

Τό τροχοπτερύγιο πρώτα σχεδιάζεται για τό ενδιαφερόμενο πλοίο, και κατόπιν κατασκευάζεται από τήν OSTERMANN. Μπορεί νά τοποθετηθεί στο πλοίο εντός ώρων. Σέ τρεις περιπτώσεις, ένα Γερμανικό ναυπηγείο ολοκλήρωσε τό όλο έργο, συμπεριλαμβανομένου και του δεξαμενισμού, μέσα σέ 24 ώρες.

Ποιές είναι οι προοπτικές για τό τροχοπτερύγιο; Μερικές χρήσιμες ένδείξεις παίρνουμε από τό αποτέλεσμα του προγράμματος έρευνών πού χρηματοδοτείται από τό γερμανικό 'Υπουργείο 'Ερευνας Τεχνολογίας και 'Ανάπτυξης. Κάτω από αυτό τό πρόγραμμα, τρία παρόμοια μεσαίου μεγέθους πλοία κοντινερόπλοια, ναυπηγούνται τώρα στα ναυπηγεία BREMER-VULKAN: "Ένα με συμβατική πρύμη και προπέλα, ένα άλλο με προπέλα και τροχοπτερύγιο και ένα άλλο με προπέλα και τροχοπτερύγιο συνδυασμένα με άσυμμετρική πρύμη.

Γιά τό άπώτερο μέλλον, ή έφεύρεση του καθηγητού Grim ανοίγει ευρύτερους όρίζοντες, πολλές προοπτικές και

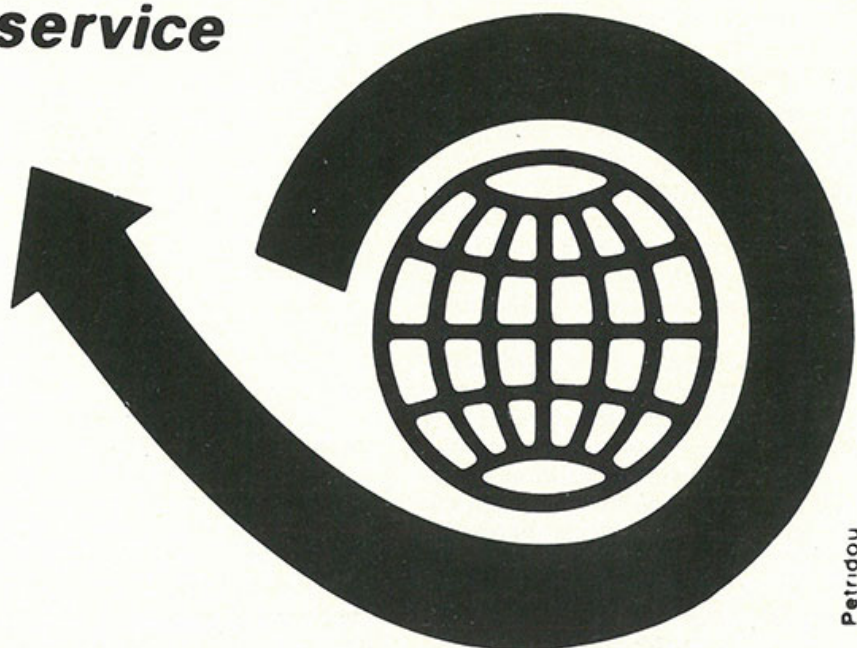
πιθανότητες. Μιά προοπτική είναι νά χρησιμοποιηθεί ώφέλιμα τό όλο πλάνο πρόωσης γύρω από τό συνδυασμό προπέλας και τροχοπτερυγίου με άσυμμετρική πρύμη, έτσι πού νά απαιτείται μία κύρια μηχανή μικρότερης ίπποδύναμης. Μιά τέτοια εφαρμογή τής ιδέας, με έγκυρες καταστάσεις νηγελομηχανής μεσαίας ταχύτητας, ενδιαφέρουν ιδιαίτερα τη Ναυτιλία, άφού τό αποτέλεσμα θά είναι μία σημαντική οικονομία καυσίμων.

'Ο συνδυασμός προφυσίων ευθυγράμμου διαμήκους ροής του θαλασσίου ύδατος, επάνω στη κύρια προπέλα (όπως αναπτύχθηκε σέ προηγούμενο τεύχος τών Ν.Χ.), με προπέλα και τροχοπτερύγιο, και όλα αυτά μαζί συνδυασμένα με άσυμμετρική πρύμη, πιστεύεται ότι θά συγκεντρώσουν τά πλεονεκτήματα τών τριών αυτών συστημάτων, όποτε ή οικονομία στη κατανάλωση καυσίμων θά ανέλθει στο 30% τής όλικής καταναλώσεως, ποσό πολύ σημαντικό και ύπολογισίμο, ώστε νά αποτολμηθεί ή εφαρμογή τής ιδέας.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

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



ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

Η ανάπτυξη του στόλου

Σχέδιο ανανεώσεως και επέκτασης του εμπορικού στόλου κατέστησε η Αργεντινή κυβέρνηση, του οποίου την εφαρμογή θα επιδιώξει με την επαναφορά των ειδικών φόρων επί των ναύλων.

Κατά τις κυβερνητικές ανακοινώσεις ο νέος φόρος θα κυμαίνεται από 5% επί των εξαγομένων εμπορευμάτων μέχρι 20% επί των εισαγομένων εμπορευμάτων. Ο φόρος αυτός που υπήρχε και παλαιότερα και περιερχόταν στο «Εθνικό Κεφάλαιο Εμπορικού Ναυτικού» καταργήθηκε πρό τετραετίας, στοιχίζοντας στο Κεφάλαιο αυτό απώλεια 80 — 100 εκατομ. δολλαρίων ετησίως.

Για το λόγο αυτό η παρούσα Κυβέρνηση αποφάσισε την επαναφορά του φόρου ώστε να μπορέσει να ενισχύσει οικονομικά τις 150 εθνικές ναυπηγικές μονάδες και να πετύχει ανάπτυξη του εμπορικού στόλου της χώρας από τα 2,03 εκατομ. τόννων των αρχών του 1984 στα 3 εκατομ. τόννων στα μέσα του 1985. Επίσης χάρη στο Κεφάλαιο αυτό θα μπορέσουν οι έφοπλιστές να ανανεώσουν και εκσυγχρονίσουν τα πλοία τους, των οποίων η μέση ηλικία σήμερα είναι 15,8 ετη.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Οι εξαγωγές σιτηρών

Νέες εγκαταστάσεις αποθηκεύσεως των εξαγομένων σιτηρών θα κατασκευάσει στην Πόρτ Κέμπλα ο Όργανισμός Διακίνησης Σιτηρών της Νέας Νότιας Ουαλλίας. Το πρόγραμμα ύψους 140 εκατομ. δολ. Αυστραλίας θα χρηματοδοτηθεί κατά ένα μέρος από την κυβέρνηση, κατά ένα μέρος από τον Όργανισμό Σιδηροδρόμων και την Υπηρεσία Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και κατά το μεγαλύτερο μέρος από τον Εθνικό Όργανισμό Σιτηρών. Στο σχέδιο διαφωνούν οι παραγωγοί σιτηρών, υποστηρίζοντας ότι υπάρχει άρκετη αποθηκευτική ικανότητα στις εγκαταστάσεις του Γκίλντονγκ και ότι ο μόνος που επωφελείται από αυτό είναι ο Όργανισμός Σιδηροδρόμων. Όμως ο Όργανισμός Διακίνησης Σιτηρών πιστεύει ότι τα τέρμιναλ του Σίδνεϊ και του Νιουκάστλ δεν επαρκούν και σχεδιάζει ακόμη την δημιουργία αποθήκης 30.000 τόννων στο Νιουκάστλ.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Δεύτερο μπάλκερ για την «Μπρίτις Στήλ»

Όλοκληρώθηκαν πρόσφατα οι χρημα-

τοικονομικές λεπτομέρειες που θα επιτρέψουν στα βορειοιρλανδικά ναυπηγεία «Χάρλντντ Γούλφ» να κατασκευάσουν ένα ακόμη μπάλκερ των 173.000 τόν. d.w για λογαριασμό της «Μπρίτις Στήλ».

Χωρίς να ανακοινωθούν ακόμη λεπτομέρειες της συμβάσεως, πληροφορίες αναφέρουν ότι το σκάφος άξιας 30 εκατομ. στερλινών θα χρονοναυλωθεί ως «γυμνό πλοίο» για περίοδο 16 ετών και αποτελεί ένα πρότζεκτ που για να επιτευχθεί συνεργάζονται στενά σημαντικές χρηματοδοτικές εταιρίες του βρεταννικού Σίτυ.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Τέρμιναλ άνθρακος και μετάλλου

Παραδόθηκαν σε χρήση οι λιμενικές εγκαταστάσεις της Πράια Μόλε που θα εξυπηρετούν το μαγναλουργικό συγκρότημα «Compania Siderurgica» του Τουμπάρας. Οι εγκαταστάσεις που είναι ειδικά σχεδιασμένες για την εισαγωγή μεταλλουργικού άνθρακα και κόκ από το εξωτερικό αλλά και για την εξαγωγή ετοιμών προϊόντων της βιομηχανίας μετάλλου της Βραζιλίας, έχουν ικανότητα διακίνησης 12 εκατομ. μετρικών τόννων άνθρακος και μεταλλεύματος και 3 εκατομ. μετρικών τόννων προϊόντων σιδήρου ετησίως. Το νέο τέρμιναλ εντάσσεται σε ένα πρόγραμμα κόστους ενός

δισεκατομμυρίου δολλαρίων, που εφαρμόζει η «Πετρομπράς» και η βραζιλιανή ομοσπονδιακή λιμενική αρχή και που έχει σκοπό την απομάκρυνση των μεγάλων τέρμιναλ από τις πόλεις και την εγκατάστασή τους πλησιέστερα στις βιομηχανίες που εξυπηρετούν. Η εγκατάσταση της Πράια Μόλε συνεχίζει να επεκτείνεται διαθέτοντας ήδη ικανότητα αποθήκευσης 150.000 τόν., αποβάθρα 638 μέτρων για προϊόντα σιδήρου, και αποβάθρα μήκους 730 μ. για την εκφόρτωση άνθρακος, ενώ ήδη σχεδιάζεται και μία δεύτερη που θα αρχίζει να κατασκευάζεται το 1986.

ΓΑΛΛΙΑ

Μέτρα για τη ναυτιλία

Σειρά μέτρων εξήγγειλε η Κυβέρνηση για την οικονομική ενίσχυση της ναυτιλίας. Έτσι, σύμφωνα με δήλωση του υφυπουργού Θαλάσσης, θα χορηγηθεί πίστωση 123 εκατομ. φράγκων για τη χρηματοδότηση της ναυπηγήσεως πλοίων, με δυνατότητα μάλιστα συμπληρωματικής οικονομικής βοήθειας. Δεδομένου ότι 100 εκατομ. φράγκων από τα 135 της φετινής πιστώσεως για απόκτηση νέων πλοίων, δεν χρησιμοποιήθηκαν ακόμη, το σύνολο των σχετικών πιστώσεων για το 1985 θα φθάσει τα 223 εκατομ. φράγκων.

Η τριήμερη ναυτεργατική απεργία σε ένδειξη διαμαρτυρίας για την κάμψη της εθνικής ναυτιλίας, τερματίστηκε ύστερα από την εξαγγελία των κυβερνητικών προθέσεων. Πάντως η απεργία αυτή δεν επηρέασε πολύ την κίνηση των λιμένων, δεδομένου ότι οι ενδιαφερόμενοι είχαν ενημερωθεί πρό της έκδηλώσεως της ναυτεργατικής συνδικαλιστικής ενέργειας, ή οποία έκανε τις περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αποφύγουν τους γαλλικούς λιμένες. Κατά δήλωση λιμενικού εκπροσώπου της Χάβρης, η ναυτιλιακή κίνηση υπέφερε πολύ λόγω της κακοκαιρίας των τελευταίων ημερών.

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

ΙΣΠΑΝΙΑ**Περιορισμοί στα ναυπηγεία**

Υστερα από περίοδο επτά εβδομάδων βιαίων κοινωνικών αναταραχών όφειλομένων στα προγράμματα περιορισμού του άριθμού των εργαζομένων, το κρατικό ναυπηγείο Astilleros Espanoles απέφασε το όριστικό κλείσιμο της θυγατρικής ναυπηγικής επιχείρησής Ολιανθαγα. Η Κυβέρνηση διέταξε την άστυνομία να καταλάβει τή νύχτα τό ναυπηγείο ώστε να προλάβει τόν άντιπερισπασμό μιάς μικρής ριζοσπαστικής μερίδας τών εργαζομένων. Τό ναυπηγείο θά παραμένει κλειστό μέχρι δτου τερματισθούν οι ταραχές.

Σημειώνεται ότι τό ναυπηγείο Ολιανθαγα, καθώς και άρκετά άλλα ναυπηγεία, γνώρισαν συνεχείς προστριβές μεταξύ άστυνομίας και εργατών, συνεπεία τών κυβερνητικών άνακοινώσεων για τήν άνασυγκρότηση τών ναυπηγικών μονάδων τής χώρας. Η άνασυγκρότηση αυτή προβλέπει τή μείωση του έν ένεργεία εργατικού δυναμικού τής ναυπηγοβιομηχανίας σχεδόν κατά τό ήμισυ, πράγμα πού σημαίνει ότι θά άπολυθούν περί τής 40.000 άπασχολούμενοι.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ**Νέα προϊόντα από τήν Sperry**

Στήν ναυτιλιακή έκθεση του Άμβούργου ή Sperry παρουσίασε μία πλειάδα νέων προϊόντων σχεδιασμένων για να διευκολύουν τήν ναυσιπλοία.

Τό Σύστημα Άποφυγής Συγκρούσεων CAS 340 μπορεί να τοποθετηθεί σε σκάφη άνω τών 10.000 τόν. γκρός και χρησιμοποιεί τό ραντάρ τύπου 340 16 ίντσών για να άνιχνεύει μέχρι 20 στόχους. Τό CAS 340 έχει μία όθονη ύψηλης διακριτικότητας με τήν όποία παρέχει στοιχεία για τά πλοία - στόχους καθώς και για τό πλοίο - βάση.

Τό Σύστημα Έλέγχου Λιμένος VTS κέρδισε μία άκόμα παραγγελία από τήν Λιμενική Άρχή του Μίλφροντ Χάβεν. Τό σύστημα άποτελείται από ένα περιφερειακό δακτύλιο ραντάρ που συνδέεται με ένα κέντρο έλέγχου. Είναι πολύ εύχρηστο και μπορεί να δώσει εικόνες από διαφορετικά σημεία ταυτοχρόνως καθώς και στοιχεία για τά διακινούμενα πλοία και έμπορεύματα.

Τό SRP 690 είναι ένα σύστημα αυτόματου γυροσκοπικού πιλότου πού μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για μεγαλύτερη οικονομία καυσίμων.

Άκόμη στήν Έκθεση του Άμβούργου ή Sperry παρουσίασε τά ραντάρ MK 740, ΜΔ 104 και MK 1270, τό σύστημα άποφυγής συγκρούσεων CAS 11, τούς γυροσκοπικούς πι-

λότους SRP 100, SRP 680 και SRP 2000, τής γυροσκοπικής πυξίδας MK 37E, SR 220 και SR 50 τό Σύστημα Δορυφορικής Πλοηγής-ως SRN 501, τό αυτόματο ήμερολόγιο πλοίου SRD 331, τό σύστημα έλέγχου μολύνσεως του περιβάλλοντος SERES, τόν προσωπικό ύπολογιστή SPERRY καθώς και όργανα ποτάμιας ναυσιπλοίας.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ**Τό μεγαλύτερο μπάλκερ**

Χωρίς να άνακοινώσει τό όνομα του ναυπηγείου πού θά κατασκευάσει τό πλοίο, ό νορβηγικός οίκος Σίγκ Μπέργκεσεν έπιβεβαίωσε τήν άνάθεση παραγγελίας για τή ναυπήγηση ενός σούπερ - μπάλκερ χωρητικότητας 330.000 τόν. d.w. έναντι τιμής περί τών 33 έκ.στ. στερλινών.

Πρόκειται για τό μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς χύδην στερεών φορτίων και τό τεράστιο κόστος τής επενδύσεως καλύπτεται άπό ένα 16ετές συμβόλαιο μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος άπό τή Βραζιλία στο Ρόττερταμ για λογαριασμό τεσσάρων χαλυβουργιών τής Δυτ. Γερμανίας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ**Οι έπιπτώσεις τής φυγής**

Μελέτη πού έκπόνησε άνεξάρτητος όργανισμός για λογαριασμό τής Νορβηγικής Ναυτεργατικής Όμοσπονδίας άποκαλύπτει ότι άπό τό 1975 μέχρι σήμερα έχουν χαθεί μεταξύ 4 - 5.000 θέσεων εργασίας τών Νορβηγών ναυτικών στόν έθνικό τους στόλο, συνεπεία τής φυγής τών Νορβηγών έφοπλιστών σε σημαίες άλλων χωρών, περισσότερο συναγωνιστικών.

Μέ όπλο τους αυτή τή μελέτη οι Νορβηγοί ναυτεργάτες θά προσπαθήσουν να άποδείξουν στήν νορβηγική κυβέρνηση τήν άπώλεια πού ύφίσταται άπό διαφυγόντες φόρους και να τήν πείσουν να βελτιώσει περισσότερο τό καθεστώς για τόν έπαναπατρισμό τών πλοίων πού έλέγχουν Νορβηγοί στο έθνικό νηολόγιο.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ**Άρνούνται τήν ιδιωτικοποίηση**

Τό προσωπικό τής ύπηρεσίας σημάτων τών πλωτών όδών στίς έκβολές του ποταμού Έσκό, ή όποία άποτελεί τμήμα τής Όμοσπονδίας τών Όλλανδών πλοηγών, κηρύχθηκε διαμετρικά άντίθετο με τήν πρόταση τής ιδιωτικοποίησης του τομέα τους. Η άρνησή τους βασίζεται στόν κίνδυνο πού πιστεύεται ότι διατρέχουν άπό πλευράς μειώ-

σεως τών θέσεων άπασχολήσεως και τόν φόβο τής άνεργίας. Τίς έπιπτώσεις αυτές νομίζουν ότι θά ύποστούν εάν οι ύπηρεσίες πλοηγής άγορασθούν άπό ιδιωτική όλλανδική ή βελγική εταιρία και παύσουν να τελούν υπό τήν κρατική προστασία και έγγύηση. Έξ άλλου, σύμφωνα με τίς δηλώσεις άρμοδίων παραγόντων, έπισημαίνεται ότι σε περίπτωση ιδιωτικοποίησης τής ύπηρεσίας θά καταστεί σχεδόν άδύνατος ό σωστός έλεγχος πού κατοχυρώνει τήν ασφάλεια τής ναυσιπλοίας στήν περιοχή.

ΠΑΝΑΜΑΣ**Για τή νέα διώρυγα**

Όπως έχουμε γράψει σχετικά και στο παρελθόν, οι συζητήσεις για τή δημιουργία νέας διώρυγας ή τή διεύρυνση τής ύφισταμένης θαλάσσιας όδου του Παναμά εισέρχονται πλέον σε όριστική φάση. Ηδη οι κυβερνήσεις τής Άαπωνίας, τών Ηνωμένων Πολιτειών και βεβαίως του Παναμά, συμφώνησαν στήν άνάθεση τεχνοοικονομικής μελέτης ύψους 20 έκ.στομ. δολλαρίων, ή όποία έντός τής έπομένης τετραετίας θά παρουσιάσει με τεκμηριωμένα στοιχεία, ποιά είναι ή προτιμώμενη λύση. Η διεύρυνση τής ύφισταμένης διώρυγας ώστε να διέρχονται άπ' αυτή σκάφη μεγέθους 100.000 τόν. d.w. ή τή διάνοξη νέας θαλάσσιας όδου τήν όποία θά μπορούν να διαπλεύουν πλοία χωρητικότητας μέχρι 300.000 τόν. d.w.

ΠΕΡΣΙΑ**Πληγμένα κατά ναυτικών στόχων**

Τό βρεταννικής ιδιοκτησίας, υπό κυπριακή σημαία, υπερδεξαμενόπλοιο «Μίποταυ» 386.343 τόν. d.w. ύπήρξε τό νέο θύμα τής περσοϊρακινής διενέξεως, όπου βρήκαν τραγικό θάνατο τρεις ναυτικοί.

Τό πληγέν δεξαμενόπλοιο είναι τό μεγαλύτερο σκάφος πού ύπέστη έκτεταμένες ζημιές συνεπεία τών νέων πρόσφατων ιρακινών άεροπορικών έπιδρομών μετά τό σασουδαραβικό VLCC «Safina Al Arab» 357.023 τόν. d.w., τό όποίο έβλήθη άπό πυράυλο εκοσει τόν περασμένο Άπρίλιο και χαρακτηρίσθηκε τεκμαρτή όλική άπώλεια.

Άκόμη, κατά τό διαρρεύσαν δεκαπενθήμερο, έπληγή και δεύτερο σουπερτάνκερ στόν Περσικό, τό υπό σημαία Μπαχάμες «B.P. Investor» 323.100 τόν. d.w., τό όποίο έκτελούσε τό πρώτο ταξίδι στήν περιοχή άφ' ότου άγοράστηκε άπό τούς νέους του πλοιοκτήτες πρό τριμήνου έναντι τιμής 6,1 έκ.στομ. δολλαρίων.

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

Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1984

Από τό τεύχος αυτό καθιερώνεται η παρουσίαση, στο τέλος του έτους, του καταλόγου των άρθρων που δημοσιεύονται στα «Ναυτικά Χρονικά» από την 1η Ιανουαρίου έως και την 15η Δεκεμβρίου.

Ο κατάλογος αυτός στον οποίο παρουσιάζονται με χρονολογική σειρά τα άρθρα, που δημοσιεύθηκαν στα «Ναυτικά Χρονικά» θα βοηθήσει, τους αναγνώστες στον γρήγορο εντοπισμό εκείνων που τους ενδιαφέρουν. Τα ένυπογραφα άρθρα παρουσιάζονται με τό όνομα του αρθρογράφου.

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» 1984

ΤΕΥΧΟΣ 1166/925 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ

- Στά πλοία ή εύθυνη καταβολής δικαιωμάτων για έργασίες κύτους φορτίων F.I.O.
- Σκέψεις γύρω από την σωστή τραπεζική χρηματοδότηση στη ναυτιλία (Αλ. Κουτρομπή).
- Η σύγχρονη ηλεκτρονική ναυτική τεχνολογία.
- Τα Άγγλικά στην Ναυτιλία μας (Κων. Τριανταφύλλου).
- Η χρήση ειδικών προστομίων καυστήρων για μείωση της καταναλώσεως.

ΤΕΥΧΟΣ 1167/926 15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ

- Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία διαπιστώσεις και έλπίδες (Άριστ. Μ. Καραγεώργη).
- Η Σημαία και η Ναυτιλία μας (Γιάν. Αδ. Χατζηπατέρα).
- Καιρός για γενναίες αποφάσεις (Άντ. Χανδρή).
- Η ναυτιλιακή κρίση: αίτια και τρόποι αντιμετώπισής της (Στρατή Άνδρεάδη).
- Σπεύδετε βραδέως (Μαν. Κουλουκουνητή).
- Όδηγία προς τους Ναυτιλλομένους (Ίωάν. Θεοδωρακόπουλου).
- Υπάρχουν έλπίδες για την παραμονή του έμπορικού μας στόλου στο Έθνικό Νηολόγιο; (Γεώργ. Μ. Δρακοπούλου).
- Η αίσιοδοξία τό καλύτερο όπλο (Μιχ. Κ. Περατικού).

— Τό πρόβλημα και ή πρόκληση! (Βασ. Φρ. Παπαχρηστίδη).

— Απόψεις γύρω από την όργάνωση του διοικητικού φορέως της ναυτιλίας (Θαν. Ι. Μαρτίνου).

— Για νά επιζηήσει ή ναυτιλία (Κώστα Κομνηνού).

— Νά αλλάξει επιτέλους τό κλίμα (Γρηγ. Β. Χατζηγελευθεριάδη).

— Θέμα ήθικής στήριξης (Παναγ. Τσάκου).

— Η Πολιτεία μπροστά στις εύθυνες της (Ματθαίου Δ. Λώ).

— Νά αποκατασταθεί ή έμπιστοσύνη (Γεώργ. Δ. Δαλακούρα).

— Η ώρα της αλήθειας! Γιώργ. Μ. Φουστάνου).

— Για την ελληνική ναυτιλία (Βασ. Γ. Κούτση).

— Κρίσεις και σκέψεις για τό παρόν και τό μέλλον της ναυτιλίας μας (Γ. Πατέρα).

— Κατανοείται πλέον ή μόνη λύση (Εύαγ. Ποθητού).

— Άνταγωνιστικότητα και προστασία (Θωμά Ρηνώτη).

— Η μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία ό μέγας άσθενής (Δημ. Ν. Λεβεντάκη).

— Τό ελληνικό επιβατηγό πλοίο στον διεθνή χώρο (Άνδρέα Ποταμιάνου).

— Τα προβλήματα της επιβατηγού άκτοπλοϊκής ναυτιλίας (Μηνά Σιγάλα).

— Προέχει ή διατήρηση των ελληνικών πλοίων στο έθνικό νηολόγιο (Μιχ. Ζενζεφύλη).

— Διαπιστώσεις και έλπίδες (Γιάννη Ψαρρά).

— Ό διοικητικός φορέας της ναυτιλίας (Ξενοφ. Άντωνιάδη).

— Μεσίτες άγοραπωλησιών πλοίων στον Πειραιά (Γιώργ. Μπάνου).

— Ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία: Όρα μηδέν (Νικ. Λακιώτη).

— Νά καταργηθεί ή 17ετία (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

— Σύγχρονοι μέθοδοι του Μάνατζμεντ διά νά αντιμετωπισθεί ή ναυτιλιακή κρίση (Παν. Σ. Κατσούλη).

— Τό HELLENIC MARINE CONSORTIUM και οι προοπτικές του για τό 1984.

— Πανάρχαιες θαλασσινές ιστορίες (Κώστα Ν. Άντωνοπούλου).

— Προσωπικότητες της Ναυτιλίας που χάθηκαν τό 1983.

— Στατιστικές και Έρευνες των «Ναυτικών Χρονικών».

ΤΕΥΧΟΣ 1168/927 1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ

— Τό κείμενο του Προεδρικού Διατάγματος περί προσδιορισμού της έννοιας του άνέργου.

— Οι ναυτικές ασφάλειες και τά προβλήματα τους (Άντώνη Γρυπαίου).

— Τα πλοία Ρόλον — Ρόλοφ.

ΤΕΥΧΟΣ 1169/928 15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ

— Σωσ(βιον διά την ναυτιλίαν μας (Ι. Θεοδωρακόπουλου).

— Η ναυπηγική υπερπαραγωγή μόνιμη άπειλή για την ανάκαμψη της Ναυτιλίας.

— Η συνέλευση των μελών της Ε.Ε.Ε.

— Παρατηρήσεις και σχόλια επί ενός Βιβλίου (Ι.Δ. Ζαννάρα).

ΤΕΥΧΟΣ 1170/929 1 ΜΑΡΤΙΟΥ

Τό έναϊον ή μή της ναυτιλιακής διοικήσεως (Ι.Δ. Ζαννάρα).

— Δορυφόροι έξερευνούν και κατασκοπεύουν ώκεανούς και θάλασσες (Γ. Γρυπαίου).

ΤΕΥΧΟΣ 1171/930 15 ΜΑΡΤΙΟΥ

— Καμμία νέα παραγγελία τό 1984

— Οι κόνφερανς και οι OUTSIDERS

— Διαλυτήρια πλοίων στην Έλλάδα

— «Θανάσης Π.» Ένας γνήσιος ναυτικός χρονογράφος (Χρ. Ντούνη).

— Ποιότητα καυσίμου και λειτουργία ναυτικών μηχανών (Άν. Κόπιτσα).

ΤΕΥΧΟΣ 1172/931 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ

— Η σύγχρονη αντίληψη για τίς πλοηγήσεις

— Ό περσοϊρακινός πόλεμος, ό ΟΠΕΚ και τά πετρέλαια.

— Προτάσεις του ΕΒΕΠ για την ναυπηγοεπισκευαστική βάση του Περάματος.

ΤΕΥΧΟΣ 1173/932 15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ

— Η θαλασσινή περιήγηση ιστορία και άνάπτυξη.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ LTD.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» 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: "DIOSKUROI" LONDON E.C. 4
TEL.: 01 583.2266 — TELEX: 8811736 RANDK G

12/15 FETTER LANE
LONDON EC 4A 1 JJ

- Οι δορυφόροι στη ναυτιλία (Αντ. Γρυπαίου).
- Τό τεχνολογικό ναυτιλιακό συμπόσιο των Αθηνών.
- Έξελξεις στον σχεδιασμό μεγάλων μπάλκ κάρριερς (Αν. Κόπιτσα).

ΤΕΥΧΟΣ 1174/933 1 ΜΑΪΟΥ

- Η ιστορία των Έμπειρικών — ένα πρόσφατο βιογραφικό έργο.
- Παγκόσμιος οδηγός πλοίων - ψυγείων.
- Δορυφορικές Τηλεπικοινωνίες (Αντ. Γρυπαίου).
- Οι ναυτικοί χάρτες και η ύδρογραφία.

ΤΕΥΧΟΣ 1175/934 15 ΜΑΪΟΥ

- Οι προτάσεις του ΕΒΕΠ για τη βελτίωση του λιμένας Πειραιώς.
- Θετική εργασία έπιτελει τό Κομμίτη.
- Υποδοχή καταλοίπων και καθαρισμός δεξαμενών πλοίων (Αντ. Γρυπαίου).
- Δέκα δημιουργικά χρόνια συμπλήρωσε η «Ρόγιαλ Κρούιζ Λάιν».
- Η MITSUI - OSK συμπλήρωσε 100 χρόνια ζωής.

ΤΕΥΧΟΣ 1176/935 1 ΙΟΥΝΙΟΥ

- Στατιστικά στοιχεία της Έλληνικής Ναυτιλίας για τό πεντάμηνο Ιανουαρίου — Μαΐου.
- Θά αύξηθούν κατά 20% όλα τά τιμολόγια και δικαιώματα του ΟΛΠ.
- ΕΟΚ: Φιλευθερισμός ή προστατευτισμός στις θαλάσσιες μεταφορές; (Αννας Μπρεδήμα).
- Οι χαμηλοί ναύλοι δέν είναι τό μόνο πρόβλημα (Βασ. Κούτση).
- SOGO SHOCHA: Μία Έλληνική θεώρηση (Γιώργου Μπάνου).
- Η πάλη κατά της θάλασσας.
- Τό νομοσχέδιο για τήν ίδρυση τμημάτων ναυτικών διαφορών.

ΤΕΥΧΟΣ 1177/936 15 ΙΟΥΝΙΟΥ

- Τό Συνέδριο των «Ποσειδωνίων»
- Χρηματοδοτήσεις στους Έλληνες έφοπλιστές (Δημ. Κροντήρα).
- Η όμιλία του κ. Βασ. Σαραντίτη.

- Προοπτικές της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως — κάποια μορφή συλλογικής διοικήσεως; (Ματθαίου Δ. Λώ).
- ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '4: Πολλά καινούργια προϊόντα από τήν Βρεταννία.

ΤΕΥΧΟΣ 1178/937 1 ΙΟΥΛΙΟΥ

- Τά προβλήματα των μηχανημάτων καταιστώματος (Αντ. Γρυπαίου).
- Η Πρόληψη των άτυχημάτων στα πλοία.
- Η βιομηχανία διαλύσεως πλοίων στη Φορμόζα.
- Πιστοποιητικά ασφαλείας πλοίων (Γεώργ. Σιάμου).
- «Θανάσης Π.» Μία καταγραφή του έργου του (Χρήστ. Ντούνη).

ΤΕΥΧΟΣ 1179/938 15 ΙΟΥΛΙΟΥ

- Η έννοια της «έδαφικής κυριαρχίας» ως πρός τό έμπορικό και πολεμικό πλοίο (Ι. Ζαφειρόπουλου).
- Τό Ιστιοφόρο «Ευγένιος Ευγένιδης» (Χρήστ. Πασσιόπουλου).
- Δυναμική παρουσία της ΕΚΟ σέ καύσιμα και λιπαντικά στον χώρο της ναυτιλίας.
- Δηζελοκινητήρες μεσαίας ταχύτητας αντικαθιστούν άεριοστροβίλους.

ΤΕΥΧΟΣ 1180/939 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

- Όδοιπορικό στό Κάργκ Άϊλαντ.
- Ναυτικές Τηλεπικοινωνίες (Αντ. Γρυπαίου).
- Η διεθνής σύμβαση για τά πιστοποιητικά ναυτικής Ικανότητας.
- Η ναυπηγική βιομηχανία της Βραζιλίας.
- Η χορήγηση οίκογενειακού επιδόματος στους ναυτικούς για ναυτολογήσεις του 1983.

ΤΕΥΧΟΣ 1181/940 15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

- Ναυτικός άποκλεισμός (Ι. Ζαφειρόπουλου).
- Η διεθνής σύμβασης για τά πιστοποιητικά ναυτικής Ικανότητας.

ΤΕΥΧΟΣ 1182/941 1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

- Οι διεθνείς συμβάσεις περί περιορι-

σμού της ευθύνης του πλοιοκτήτου.

— Τό μοναχικό έπάγγελμα του ναυτικού και ή πνευματική του εξέλιξη (Κώστα Στεφανόπουλου).

— Η διεθνής σύμβαση για τά πιστοποιητικά ναυτικής Ικανότητας.

— Ό ελληνικός διαχωριστήρας πετρελαίου - νερού «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

ΤΕΥΧΟΣ 1183/942 15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

- Η πορεία των ναυπηγήσεων σέ παγκόσμια κλίμακα.
- MARPOL για τήν άτομική ενέργεια (Αντ. Γρυπαίου).
- Είρηνικός άποκλεισμός (Ι. Ζαφειρόπουλου).
- Η διεθνής σύμβαση για τά πιστοποιητικά ναυτικής Ικανότητας.

ΤΕΥΧΟΣ 1184/943 1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

- Τό σύστημα του έλευθέρου νηολογίου.
- Υπερκομματική πολιτική και σταθερή γραμμή πλεύσεως χρειάζεται ή ελληνική ναυτιλία (όμιλία των κ.κ. Κ. Μητσotάκη και Π. Σαρλή).
- Τό νομοσχέδιο για τό NAT.

ΤΕΥΧΟΣ 1185/944 15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

- Έξελξεις της παγκόσμιας Οικονομίας και Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση.
- Διεθνείς Τράπεζες και ναυτιλιακή χρηματοδότηση.
- Τό διεθνές συνέδριο των ναυτικών μουσείων.
- Η ναυλαγορά των πλοίων - ψυγείων (Γ. Μπάνου).

ΤΕΥΧΟΣ 1186/945 1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

- Μόνιμη κρίση ή νέες παράμετροι και συνθήκες στην ναυτιλιακή αγορά; (Αλ. Κουτρομπή).
- Οι θυσίες της Έλληνικής Ναυτιλίας στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο (Χρ. Ντούνη).
- Ό όβελισκος της Κλεοπάτρας.

ΤΕΥΧΟΣ 1187/946 15 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

- Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά
- Τό Χρηματιστήριο των διεθνών προθεσμιακών συμβολαίων μεταφορών του Μπώλτικ (Α. Κουτρομπή).
- Νηοψία έμπορικού πλοίου (Ι. Ζαφειρόπουλου).
- Προφύσιο ευθυγράμμου διαμήκους ροής θαλασσίου ύδατος.

ΤΕΥΧΟΣ 1188/947 1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ

- Ό Ιαπωνικός προστατευτισμός και οι Έλληνικές παραγγελίες (Μ. Κουλουκουνητή).
- Ποιός πράγματι ώφελείται από τήν αύξηση των κατωτάτων μισθών (Α. Κουτρομπή).
- Η Όλομέλεια του Έφετείου Πειραιώς άπορρίπτει τό νομοσχέδιο για τή σύσταση τμημάτων ναυτικών διαφορών.

ΤΕΥΧΟΣ 1189/948 15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ

- Θαλάσσια Άρωγή και Ναυαγιαίρεση
- Θαλαμηγοί και Μεσίτες (Αντώνη Σαχίνη)
- Βοηθητικό Στροβίλο—Τροχοπερύγιο προπέλας (Αντώνη Γρυπαίου).
- Οι Άρχαιρεσίες στην Ε.Ε.Ε.
- Μνήμη Άντωνίου Χανδρή.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Οί άρχαιρεςίες τής Ε.Ε.Ε.

Πραγματοποιήθηκαν στις 7 Δεκεμβρίου ή έτήσια γενική συνέλευση τών μελών τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστών καί οί άρχαιρεςίες γιά τήν έκλογή νέου διοικητικού συμβουλίου γιά τήν επόμενη τριετία. Καί τήν περασμένη Δευτέρα τό νεοεκλεγέν Δ.Σ. συνήλθε στην πρώτη του συνεδρίαση και συγκροτήθηκε σέ σώμα ως εξής:

Πρόεδρος: Στάθης Γ. Γουρδομιχάλης
'Αντιπρόεδροι: Σταύρος Νταϊφάς καί 'Ιωάννης Β. Γουλανδρή.

Γραμματείς: Μιχαήλ Περατικός καί Γεώργιος Σ. Λιβανός.

'Αναπληρωτά Γραμματείς: Κων. Κομνηνός καί Γρηγόριος Χατζηελευθεριάδης.
Ταμίας: Νικόλαος Εύθυμιού.
'Αναπληρωτής Ταμίας: Παναγ. Τσάκος.

Οί θέσεις τών αναπληρωτών γραμματέων πού κατέλαβαν οί κ.κ. Κώστας Κομνηνός καί Γρηγόριος Χατζηελευθεριάδης θεσπίσθηκαν τώρα — δέν υπήρξαν στό προηγούμενο προεδρείο.

Προσφωνώντας τά μέλη του Δ.Σ. άμέσως μετά τήν έκλογή του ό κ. Στάθης Γουρδομιχάλης είπε τά εξής:

Κύριοι Σύμβουλοι,

Σας ευχαριστώ γιά τήν εμπιστοσύνη σας. Μέ τιμά καί σάν άνθρωπο καί σάν επαγγελματία. 'Αλλά μέ φορτώνει μέ ευθύνες, πού θα προσπαθήσω νά τίς κάνω έργο καί όχι άγχος.

Αυτό βέβαια, είναι δυνατόν μόνο μέ τή δική σας συμπαράσταση καί στό πλαίσιο τής αύξημένης ένότητας καί συλλογικότητας, πού απαιτούν οί δύσκολες περιστάσεις. 'Εδω, θα πρέπει νά εργασθούμε όλοι γιά τούς πολλούς, γιά τό σύνολο τής εφοπιστικής οικογενείας. Χρειάζεται ένα είδος αὐταπαρνήσεως καί ξέρω τί σημαίνει κάτι τέτοιο, γιά τόν κάθε ένα από εμάς.

Τό πώς θα εργασθούμε καί πρὸς ποιά κατεύθυνση θα στραφ. ὡς οί προσπάθειές μας μετά από αὐστηρή Ιεράρχηση, θα τό αποφασίσουμε από κοινού, σύντομα κι άφού μελετήσουμε τήν σημερινή φάση τών τῶσαν προβλημάτων πού πολιορκούν καθημερινά τόν κλάδο μας.

Δέν θα ήθελα νά σας κουράσω άλλο αὐτή τήν ὥρα, παρά μόνο γιά νά ευχαριστήσω τόν

ἀπελθόντα Πρόεδρο καί τούς συμβούλους πού δέν έχουμε αὐτή τή φορά μαζί μας, γιά τό μέχρι σήμερα έργο τους, καί νά σας ξεολοκληρωθ. τήν αίσθηση πού έχω, τής άποσις από κοντά μας, τής πνοής του 'Αντώνη Χανδρή.

Τέλος, καλωσορίζω τούς νεοεκλεγέντες στό συμβούλιο καί τούς εύχομαι ζήλο καί δύναμη γιά νά επιτύχουμε τούς κοινούς σκοπούς, γιά τήν πρόοδο τής ναυτιλίας καί τήν προκοπή του τόπου μας.

'Απαντώντας ευθύς άμέσως σέ έρωτήσεις τών εκπροσώπων του τύπου ό κ. Γουρδομιχάλης δήλωσε ότι τό νέο συμβούλιο θα εργασθεί συλλογικά γιά τήν Ιεράρχηση τών προβλημάτων καί γιά τήν προώθηση τών συμφερόντων τής ναυτιλίας καί του τόπου. Σύμφωνα μέ σχετικά πληροφορίες, τό νέο διοικητικό συμβούλιο τής Ε.Ε.Ε. θα συνέλθει στην πρώτη τακτική συνεδρίασή του στις 15 'Ιανουαρίου γιά νά ασχοληθεί μέ τήν Ιεράρχηση τών σοβαρών προβλημάτων πού απασχολούν τήν 'Ελληνική Ναυτιλία καί γιά νά καθορισθ. οί στόχοι καί ή κατεύθυνση τών προσπαθειών πού θα καταβληθ. γιά τήν αντιμετώπισή τους.

Ευθύνες στην κυβέρνηση

Στή γενική συνέλευση πού προηγήθηκε τών άρχαιρειών, ό μέχρι τώρα πρόεδρος τής Ε.Ε.Ε. κ. 'Αριστ. Καραγεώργης στόν άπολογισμό τών πεπραγμένων του προηγούμενου Δ.Σ. επέρριψε ευθύνες στην κυβέρνηση γιά τήν κατάρρευση τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας. 'Αναφερόμενος στη ναυτιλιακή ύφεση, τή μεγαλύτερη στό μεταπολεμικά χρόνια, πού όδήγησε σέ πρωτοφανή κλονισμό τήν

άνταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου ό κ. Καραγεώργης είπε ότι ή διοίκηση τής Ε.Ε.Ε. προσπάθησε νά εξασφαλίσει τή συμπαράσταση τής Πολιτείας ζητώντας τήν εφαρμογή μιάς σύγχρονης καί ταυτόχρονα άνελαστικής ναυτιλιακής πολιτικής.

'Η κυβέρνηση όμως μέ διαφορετικές πολιτικές προτεραιότητες δέν μπόρεσε νά αντιληφθεί πάντοτε τήν κρισιμότητα τών περιστάσεων. Καί στη σπουδή της νά δημιουργήσει ένα νέο πρότυπο οικονομικής δραστηριότητας δέν είδε ότι καθημερινά κατέρρεε τό κύριο καί άναντικατάστατο στηρίγμα τής ελληνικής οικονομίας, ή Ναυτιλία.

'Εν τούτοις ό κ. Καραγεώργης άναγνώρισε τήν καλή πρόθεση συνεργασίας του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Γιώργου Κασιφάρα καί τόν ευχαρίστησε γιά τίς προσπάθειές του νά βοηθήσει στην επίλυση τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας, πού ήταν προσπάθειες κοπιαστικές καί ειλικρινείς, αλλά τά άποτελέσματα δέν ήταν πάντοτε τά προσδοκώμενα ένω πολλές φορές συγκεκριμένες ενέργειες όδήγησαν σέ επιδείνωση καί πολλαπλασιασμό τών προβλημάτων. Καί σ' αυτό ε-φταιξε ή δεδομένη πολιτική βούληση πάνω σέ κρίσιμα ζητήματα πού δέν άφησε περιθώρια άντικειμενικής μελέτης καί έδρασε άνασταλτικά στην επιθυμία γιά ούσιαστικό διάλογο μεταξύ Ε.Ε.Ε. καί Πολιτείας. 'Η διοίκηση τής Ε.Ε.Ε. εξάντλησε κάθε δυνατότητα διαλλακτικότητας μέ τό ύπουργείο. Δέν υπάρχουν άλλα περιθώρια, ύπογράμμισε ό κ. Καραγεώργης, γιατί ή άντοχή του ελληνικού πλοίου έχει καμφθεί επικίνδυνα. Χρειάζεται νά βρεθεί ταχέως σημείο συγκλήσεως τών άπόψεων Ε.Ε.Ε. καί Κράτους. Διαφορετικά ή 'Ελληνική Ναυτιλία, πού όπως έχει άναγνωρίσει ό Πρωθυπουργός «ανάπτυχθηκε αὐτοδύναμα καί δυναμικά» σύντομα θα άνήκει στό παρελθόν. Δέν υπάρχει, είπε, πρόθεση κινδυνολογίας, ούτε δημιουργίας έσφαλμένων έντυπώσεων, ύπάρχει ή αδιάφευκτη πραγματικότητα πού βγαίνει άνάγλυφα από τίς στατιστικές καί στούς αριθμούς του 'Υπουργείου: 'Η δύναμη του ελληνικού στόλου έχει μειωθεί επικίνδυνα.

Περαιτέρω ό κ. Καραγεώργης πού κατηγόρησε τήν κυβέρνηση γιά άδυναμία επικοινωνίας (ό Πρωθυπουργός άρνήθηκε νά έχει ένα γεύμα εργασίας μέ τήν Ε.Ε.Ε. ούτε ως τώρα πραγματοποιήθηκε καί ή συνάντηση πού έχει ζητηθεί γιά νά αναπτυχθ. τά έκκρεμή θέματα τής ναυτιλίας) ύπογράμμισε ότι τό ελληνικό πλοίο δέν άντέχει σέ άλλους πειραματισμούς. 'Εάν ή κυβέρνηση, είπε, επιθυμεί πράγματι νά επιβιώσει ή παρούσα τουλάχιστον ναυτιλία γιά τό καλό τής έθνικης οί νομίας καί τής άμυνας όφείλει νά χαράξει μιά πολιτική μέριμνας καί όχι άντιδικίας. 'Η ναυτιλία, τόνισε, μέ μιά άπλή συμπαράσταση καί ένθάρρυνση τής Πολιτείας μπο-

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Σχετικά μέ τήν πώληση τής προσωπικής θαλαμηγού του πρώην Προέδρου τής Γιουγκοσλαβίας, Στρατάρχη ΤΙΤΟ, είναι ευχαρίστησή μας νά παράσχου-με όποιαδήποτε πληροφορία, σέ σοβαρό καί επώνυμο άγοραστή.

M.Y. "ISTRANSKA — 150' — SPEED 19 KNOTS

ANSA YACHTING — SACHINIS

'Υπεύθυνη: Κυρία NTEMH ΣΑΧΙΝΗ

ΤΗΛ. 4128390 — 4515253, ΤΛΧ: 21-2307



ρει ταχύτητα να δώσει την ώθηση που έχει ανάγκη η εθνική μας οικονομία. Γι' αυτό όμως χρειάζονται πολλά πλοία και ανταγωνιστικά.

Οι τομείς στους οποίους καλείται η κυβέρνηση να βοηθήσει είναι:

1. Δημιουργία συνθηκών καλλίτερης και οικονομικότερης εκμεταλλεύσεως του ελληνικού πλοίου.

2. Βελτίωση και εκσυγχρονισμό του νομοθετικού πλαισίου λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του νόμου 814/78.

3. Σεβασμός του καθεστώτος του Ν.Δ. 2687/53.

4. 'Ανάκληση του άρθρου 7 του Ν. 1376/83 περί ανακυκλώσεως τό όποιο όχι μόνο δέν βοήθησε την αντιμετώπιση της ανεργίας αλλά τουναντίον επεβάρυνε υπέρρογκα τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ζημίωσε άφάνταστα τόν πρ άγματικά καλό Έλληνα ναυτικό.

5. 'Εκπλήρωση της κατ' επανάληψη δοθείσης από την Κυβέρνηση υποσχέσεως ρυθμίσεως του συνδικαλιστικού θέματος.

6. 'Εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσως και λειτουργία των σχολών κατά τά πρότυπα των μεγάλων και παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών.

7. Ρεαλιστική αντιμετώπιση του νομοθετικού πλαισίου για τό ΝΑΤ ώστε να γίνει αυτό πραγματικός οργανισμός κοινωνικής και ασφαλιστικής προστασίας των ναυτικών. Βασική προϋπόθεση και ή μη αύξηση των εισφορών εργοδότη και εργαζομένων.

8. 'Οργάνωση επί νέων βάσεων της ιατρικής, νοσηλευτικής και φαρμακευτικής προστασίας των ναυτικών και των οικογενειών τους.

9. Λήψη μέτρων για την όμαλή και άπρόσκοπτη λειτουργία των γραφείων στην Έλλάδα που άπασχολούν ένα τεράστιο άριθμό Έλλήνων εργαζομένων.

10. Μετατροπή του Πειραιά σε ναυτιλιακό κέντρο διεθν ός επιπέδου.

11. 'Ανάπτυξη της ναυπηγικής και επσκευαστικής βιομηχανίας, άμεση δημιουργία περισσότερων κρηπιδωμάτων και θέσεων για παραμονή των πλοίων προς έκτέλεση επισκευών και παράλληλα άπόκτηση νέων και έπαρκών πλωτών δεξαμενών.

12. 'Ενίσχυση του ρόλου της Έλλάδος στη διαμόρφωση της διεθνούς πολιτικής

στις θαλάσσιες μεταφορές και εξασφάλιση των ελληνικών συμφερόντων στους κόλπους της ΕΟΚ.

Καταλήγοντας ό κ. Καραγεώργης υπογράμμισε ότι ή Ε.Ε.Ε. άρνεϊται την έμπλοκή της ναυτιλίας στους πολιτικούς ανταγωνισμούς στον έθνικό της χώρο και σε σκληρές

διαμάχες στο διεθνή χώρο και τόνισε για μία ακόμη φορά ότι είναι χρέος της Πολιτείας να βοηθήσει στην επιβίωση της ελληνικής ναυτιλίας.

«Βοηθείστε μας άποφασιστικά, είπε, στον άγώνα να μην άφήσουμε τή Ναυτιλία μας να παρασυρθεϊ στο δρόμο που δέν έχει γυρισμό».

Οι άρχαιρεσίες

Στίς άρχαιρεσίες που άκολουθήσαν δέν μετείχαν από τό προηγούμενο συμβούλιο οι κ.κ. 'Αριστ. Καραγεώργης, Βασ. Γουλανδρής, Νικ. Νομικός, Κώσ. Ι. Καρράς και Νικ. 'Επιφανιάδης και οι νέοι ύποψήφιοι ήσαν οι κ.κ. Μιχ. Ι. Καρράς, Πέτρος Γουλανδρής, 'Ιωάν. Γουλανδρής, Νικ. Τσαβλίρης, Σπ. Μ. Πολέμης, Μαρία - 'Ερασμία Μαρκαντωνάκη, Σπ. Ράνης, Γεώργ. 'Ανδρεάδης, Γεώργ. Γράτσος, Δημ. Λεκανιάδης, Μιχ. Βεργίτης, Κων. 'Ηλιόπουλος και Γεώργ. Σπανός, από τούς όποιους έξελέγησαν οι πέντε πρώτοι.

Στίς άρχαιρεσίες της 7ης Δεκεμβρίου τά ταμιακώς έν τάξει πλοία ήταν 1.331 αλλά έκπροσωπήθηκαν μόνον 1.156 και τό σύνολο των ψήφων άνήλθε σε 28.397 (στις προηγούμενες άρχαιρεσίες ό άριθμός των ταμιακώς έντάξει πλοίων άνερχόταν σε 1.900 και είχαν έκπροσωπηθεί 1.445).

'Από την καταμέτρηση των ψήφων προέκυψαν τά ακόλουθα άποτελέσματα:

ΥΠΟΨΗΦΙΟΙ	ΑΡ. ΨΗΦ/ΑΤΙΩΝ	ΑΡ. ΨΗΦΩΝ	ΠΟΣΟΣ. %
1 ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ	943	22.912	80.68
2 ΩΝΑΣΗ — ΡΟΥΣΣΕΛ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	688	17.106	60.23
3 ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	672	17.036	59.99
4 ΛΥΡΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤ.	665	16.943	59.66
5 ΛΙΒΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΥ	675	16.930	59.61
6 ΚΑΡΡΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΙΧ.	667	16.815	59.21
7 ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ ΠΕΤΡΟΣ	648	16.371	57.65
8 ΓΚΟΥΜΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΚΙΚΑ	647	15.970	56.23
9 ΛΕΜΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	619	15.716	55.34
10 ΜΑΡΤΙΝΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	649	15.670	55.18
11 ΛΙΒΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝ.	605	15.250	53.70
12 ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	593	15.198	53.51
13 ΝΤΑ'Ι'ΦΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΥ	611	15.048	52.99
14 ΠΕΡΑΤΙΚΟΣ ΜΙΧΑΗΛ ΚΩΝΣΤ.	597	14.868	52.35
15 ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	581	14.306	50.37
16 ΕΥΘΥΜΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	591	14.130	49.75
17 ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	544	13.727	48.33
18 ΠΑΤΕΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	517	13.204	46.49
19 ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	524	12.897	45.41
20 ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	530	12.824	45.15
21 ΛΩΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	499	12.766	44.95
22 ΦΑΦΑΛΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	499	12.293	43.28
23 ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	484	12.250	43.13
24 ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	481	12.190	42.92
25 ΤΣΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	489	12.089	42.57
26 ΧΑΤΖΗΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΗΣ ΓΡΗΓ.	488	12.062	42.47
27 ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	483	11.820	41.62
28 ΛΑΝΑΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΑΦΕΙΡΙΟΥ	470	11.694	41.18
29 ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ ΑΧΙΛΛΕΑΣ	468	11.349	39.96
30 ΠΟΛΕΜΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	336	8.739	30.77
31 ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΑΚΗ ΜΑΡΙΑ — ΕΡΑΣ.	278	6.223	21.91
32 ΡΑΝΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΕΥΣΤΡ.	240	6.016	21.18
33 ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡ.	239	5.966	21.00
34 ΓΡΑΤΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΚΙΜΟΥ	194	5.220	18.38
35 ΛΕΚΑΝΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	200	4.570	16.09
36 ΒΕΡΓΙΤΣΗΣ ΜΙΧΑΗΛ ΑΡΙΣΤΟΔ.	154	3.622	12.75
37 ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ ΠΑΝΑΓ.	57	1.226	4.31
38 ΣΠΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΥ	25	550	1.93

'Εκ των άνωτέρω έξελέγησαν οι τριάντα πρώτοι.

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας δέχθηκε το νέο προεδρείο της Ε.Ε.Ε.

Τά κρίσιμα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ελληνική ναυτιλία τέθηκαν ύπ' όψη του Προέδρου της Δημοκρατίας κ. Κων. Καραμανλή από το νέο Προεδρείο της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών.

Η επίσκεψη του προεδρείου της Ε.Ε.Ε. στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας πραγματοποιήθηκε το μεσημέρι της Πέμπτης και παρά το γεγονός ότι ήταν έθιμοτυπική διήρκεσε σχεδόν τρία τέταρτα της ώρας.

Από την Ε.Ε.Ε. εξεδόθη σχετικώς η ακόλουθη ανακοίνωση: «Τό προεδρείον της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών έγινε δεκτό από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας ό οποίος για άλλη μία φορά επέδειξε τό άμέριστο ενδιαφέρον του για τήν Ναυτιλία».

Σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες στην αντιπροσωπεία του προεδρείου της Ε.Ε.Ε. που επισκέφθηκε τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας μετείχε ό πρόεδρος κ. Στ. Γουρδομιχάλης, οι αντιπρόεδροι κ.κ. Στ. Νταϊφάς και Ίωάν. Γουλανδής και οι άναπληρωτές γραμματείς κ.κ. Κων. Κομνηνός και Γρ. Χατζηλευθεριάδης. Σύμφωνα μέ τίς ίδιες πληροφορίες τή Παρασκευή έπρόκειτο νά προσδιορισθεί κατά πάσα πιθανότητα και ή ήμερομηνία συναντήσεως του νέου προεδρείου της Ε.Ε.Ε. μέ τον ύπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα, στην όποία άναμένεται ότι θά προσδιορισθεί και ή συνάντηση που έχει ζητηθεί μέ τον πρωθυπουργό κ. Άνδρέα Παπανδρέου.

Υπό την κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αίτησεις για τήν έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι πλοίων:

1. «Προμηθέας», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Sealion», ύπό λιβεριανή σημαία, 60.929 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, που ανήκει στην εταιρία «Toca Maritime Inc.».
2. «Βόλος» μπάλκ κάρριερ, πρώην «Korea Star», ύπό σημαία Σιγκαπούρης, 6.952 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, που ανήκει στην εταιρία «Nef Shipping Company» (κ. Παρασκ. Δράγνης).
3. «Γουόρντλντ Προλόγκ», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο, 17.199 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Brimley Shipping Company» (κ. Δημ. Κουτρομπουσής).
4. «Σπάρτο» μπάλκ κάρριερ, πρώην λιβεριανό ύπό τό αυτό όνομα, 30.834 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1981, που ανήκει στην εταιρία «Glory Ocean Shipping S.A.» (κ. Ήλ. Μαργαρώνης).

Παραγγελίες

Στό στάδιο των τελικών διαπραγματεύσεων βρίσκεται ό «Όμιλος SERES του κ. Γ. Π. Λιβανού μέ τό νοτιοκορεατικό ναυπηγεία «Νταέγου» για τή ναυπήγηση δέκα μέ όψιόν

Η διπλωματική εκπροσώπηση της Λιβερίας στην Ελλάδα



Η διπλωματική εκπροσώπηση της Δημοκρατίας της Λιβερίας στην Ελλάδα, προήχθη σε επίπεδο πρεσβείας. Ο νέος Πρέσβης της Λιβερίας στην Ελλάδα, μέ έδρα τό Παρίσι, κ. Mayson επέδωσε στις 11 Δεκεμβρίου τά διαπιστευτήριά του στον Πρόεδρο της

Δημοκρατίας κ. Κ. Καραμανλή.

Κατά τήν επίδοση των διαπιστευτηρίων, τον Πρέσβη κ. Mayson συνόδευσε ό γενικός πρόξενος της Λιβερίας στην Ελλάδα κ. Νικόλαος Σούτος.

Στην Ένωση Ελληνικών Επιχειρήσεων Ηλεκτρονικών Θαλάσσης

Συγκροτήθηκε πρόσφατα σε σώμα τό πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο της νεοϊδρυθείσης «Ένώσεως Ελληνικών Επιχειρήσεων Ηλεκτρονικών Θαλάσσης» (Ε.Η.ΘΑ) μέ πρόεδρο τον κ. Δημ. Πυριόχο, αντιπρόεδρο τον κ. Βασ. Άνδρουτσο, Γεν. Γραμματέα τον κ. Νίκο Πιπιτσούλη, ταμία τον κ. Τάσο Καραγεώργη και μέλη του κ.κ. Τάκη Πολίτη, Γιάννη Πουλημένο και Σπήλιο Οικονόμου.

Στά ίδρυτικά μέλη της Ένώσεως συγκαταλέγονται οι εταιρίες ΕΛΛΗΝ. ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, ΕΛΕΝΑΒΑ (ΑΦΟΙ ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ), ΕΛΗΝΕ, ΕΛΚΗΜΕ, ΜΑΡΑΚ, ΜΑΡΕΛ, ΤΕΧΝΑΒΑ, ΤΕΛΕΜΑΡΚ, ΤΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ κ.ά.

Η ίδρυση της Ε.Η.ΘΑ έρχεται νά καλύψει ένα σημαντικό κενό στον δυναμικό αυτό επαγγελματικό κλάδο που λειτουργεί σ' ένα ιδιαίτερα νευραλγικό τομέα σ όν εύρύτερο χώρο της Ελληνικής Ναυτιλίας άν ληφθούν ύπ' όψη τά ιδιαίτερα προβλήματα που ανακύπτουν από τήν άλματώδη εξέλιξη των εφαρμογών της ηλεκτρονικής στις ναυτικές τηλεπικοινωνίες, στη ναυσιπλοία και στον αυτο-

ματισμό.

Όπως προβλέπει και τό καταστατικό της «Ε.Η.ΘΑ» οι κύριοι σκοποί της Ένώσεως είναι: Η διαφύλαξη και ή προαγωγή των κοινών επαγγελματικών συμφερόντων των μελών του κλάδου. Η συνεχής μέριμνα για τή τήρηση της στάθμης του επαγγέλματος σε ύψηλά επίπεδα ανάλογα μέ τίς απαιτήσεις της σύγχρονης τεχνολογίας. Η δημιουργία των κατάλληλων προϋποθέσεων για τή περαιτέρω ανάπτυξη του νεαρού κλάδου της εγχώριας βιομηχανίας και της επιστημονικής έρευνας στη χώρα μας στο κλάδο των Ηλεκτρονικών Ναυτιλίας. Η συμβολή της Ένώσεως στην ανάπτυξη και προαγωγή της Έθνικης ναυτιλιακής ύποδομής μέ τή συνεργασία της Ε.Η.ΘΑ. μέ τούς αρμόδιους κρατικούς, και ιδιωτικούς φορείς, οργανισμούς, επαγγελματικές ενώσεις και ιδρύματα που έχουν σχέση μέ τό κλάδο εφαρμογών της Ηλεκτρονικής στη Ναυτιλία, επί έθνικού και διεθνούς επιπέδου και τέλος ή λύση μιάς σειράς προβλημάτων που άπασχολούν τον κλάδο.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

άλλα δέκα «πρόντακτ κάρριερς», χωρητικό-
τητας 40.000 τον. d.w. έναντι τιμής περί των
15 εκατομ. δολларίων ανά σκάφος.

Παραδόσεις

Στά τέλη του περασμένου Οκτωβρίου πα-
ραδόθηκε από τα ναυπηγεία της Χιτάτσι
στην Ίννοσιμα τό μπάλκ κάρριερ «Τζάκυ»
60.000 τον. d.w., 32.240 τον. γκρός, πού ανή-
κει στον όμιλο της «Φοίνιξ Μαρτιάιμ Έντζεν-
σις». Τό σκάφ. ς είναι έφοδιασμένο μέ οικο-
νομικού τύπου μηχανή Σούλτζερ 6RND 76M,
ισχύος 13.500 ίππων καί μέ φορτωτήρες καί
ύψωσε τή κυανόλευκο.

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν τό πλοίο γενικού
φορτίου «Μακρα» 15.251 τον. d.w., 8.917 τον.
γκρός, βρετανικής ναυπηγήσεως του 1973,
έναντι τιμής περί των 1,3 εκατομ. δολλα-
ρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγό
τύπου SD 14 «Ντόρα Παπαλιού», 15.363 τον.
d.w., 8.928 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στό Σκα-

ραμαγκά τό 1969, έναντι ποσού 425.000 δολ-
ларίων.

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι άγορα-
στές του δεξαμενοπλοίου «Agir Trieste»
50.904 τον. d.w. 30.379 τον. γκρός του 1964,
έναντι τιμής 1.75 δολларίων. Η πώληση τε-
λεί υπό τήν αίρεση πιστοποιητικού έξαγω-
γής.

— Έφοπλιστής του Πειραιά απέκτησε τά
τρία μικτά σκάφη «Aretusa», «Elios», καί
«Brazilla», πού ανήκαν στη Lauro Lines,
136.000 τον. d.w., 72.700 τον. γκρός, Ιταλικής
ναυπηγήσεως της περιόδου 1972-74, έναντι
τιμής περί των 2,1 εκατομ. δολларίων ανά
σκάφος.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθησαν τά
πλοία γενικού φορτίου «Ιάσων» καί «Ίκτι-
νος» 17.070 τον. d.w. 11.489 τον. γκρός, βρε-
τανικής κατασκευής του 1970 καί 1969 αντί-
στοιχα, έναντι συνολικής τιμής 2 εκατομ.
δολларίων.

— Σέ άγνωστους αγοραστές περιήλθε τό
έλληνικό φορτηγό «Παλμής» 12.142 τον. d.w.,
7.766 τον. γκρός του 1958, έναντι τιμής περί
των 300.000 δολларίων.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 12 Δεκεμβρίου. (Δολ. ανά μετρ.
τόννο εκτός αν άλλως σημειώνεται).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	177/178	187/188	268/269
Βοστώνης	185/186	193/194	258/260
N. Υόρκης	176.50/178	184/186	250/252
Φιλαδέλφειας	180/181	184/185	250/255
Βαλτιμόρης	179/181	185/186	250/255
Νόφοκ	180/181	184/185	250/255
Σαβάννας	177/180	183/187	250/253
Τζάκσονβιλ	183/184	188.50/189.50	260/261
Π. Έβεργκλεϊτ;	185.50	195	250
Τάμπα	174/179	183/185	241/250
Μόμπιλ	168/169	173/175	246/248
N. Όρλεάνης	167/176	171/174	245/246
Μπωμόντι/Π. Άρθουρ	167.50/173	173/180	246/249
Χιούστον	167/169	171/171.50	247/248
K. Κρίστι	172/175	180/181	246/247
Λός Άντζελες	165/166	169/170	224/226
Σάν Φραντζίσκο	166/167	170/172	228/230
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	179/180	181.50/182	228/229
Σηάτλ	172/175	176/180	228/230
Βανκούβερ	—	207/212	294/297
Άγ. Ευσάθιος	180/183	189/192	265/270
Φρήπορτ/Μπαχάμας	182/184	188/190	263/265
Άρούμπας /Κιουρασάο	182.50/188.20	195.20/201.90	258.20/271.75
Τρίνινταντ	188/193	200/205	290/300
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	182/184	188/189	260/265
Σαίντ Κρουά	27.60	28.85	35.10BBL
Βενεζουέλας	27.46	28.05	35.78BBL
Βραζιλίας	183	187	315
Άμβέρσας	182/183	184.50/186	220/223
Ρόττερταμ	181/182	184.50/185	217/220
Άμβούργου	183/184	185/186	222/225
Γαλλίας	179/180	188/189	245/248MTW
Ίσπανίας	—	192/193	245/247MTW
Θέουτας	—	191/192	245/246MTW
Ίταλίας	183/185	187/189	250/251
Πειραιώς	—	189/191	238/245
Σουέζ Κανάλ	187/200	190/203	261/274
Τζέντας	—	185	282.65
Νταμμάμ	—	185	275
Ράς Τανούρα	—	185	275
Κουβέιτ	182	186	260
Ντάρμπαμ	—	176/177	315/320MTW
Σιγκαπούρης	180/181	184/186	235/240
Ίαπωνίας	189/191	192/195	250/255

— Σέ πλειστηριασμό έπωλήθη τό έλληνι-
κό μπάλκ κάρριερ «Σκύπτρον», 37.000 τον.
d.w., 21.777 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1970,
έναντι τιμής 3 εκατ. δολларίων.

— Έπίσης μέ πλειστηριασμό περιήλθε
στήν δανείστρια Τράπεζα τό φορτηγό τύπου
SD 14 «Επιμενίδης» 8.927 τον. γκρός του
1973, έναντι ποσού 995.000 δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ
κάρριερ «Sacramento» 16.288 τον. d.w., Ια-
πωνικής ναυπηγήσεως του 1975, έναντι τι-
μής περί των 2.5 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν τό μπάλκ
κάρριερ «August Moon» 17.927 τον. d.w., Ια-
πωνικής ναυπηγήσεως του 1970, έναντι τι-
μής περί των 1.2 εκατ. δολларίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό παναμαϊκό μι-
κτό σκάφος «Panamax Apollo» 64.427 τον.
d.w., 35.097 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπηγή-
σεως του 1966, έναντι τιμής περί των 2.4 έ-
κατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του λιβε-
ριανού μπάλκ κάρριερ «Teresina» 20.466 τον.
d.w., 12.363 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στην
Ίαπωνία τό 1970, έναντι τιμής περί των 1.3 έ-
κατ. δολларίων.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν τό Ιαπωνι-
κό φορτηγό «Brave Pioneer», 19.205 τον.
d.w., 12.314 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του
1976, έναντι τιμής περί των 2.8 εκατ. δολλα-
ρίων.

— Τέλος, μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό
μικτό σκάφος «Καληδονία» 59.847 τον. d.w.,
34.604 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1966, υπό
έμπιστευτικούς όρους.

Άγορά επιβατηγού

Η «Ηπειρωτική Άτμοπλοία» αγόρασε τό
άμερικανικό κρουαζιερόπλοιο «Sundancer»
12.576 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, έναν-
τι τιμής περί των 3,5 εκατομ. δολларίων. Τό
σκάφος είχε χαρακτηριστεί τεκμαρτή όλική
άπώλεια μετά άπό προσάραξη του στις ά-
κτές των ΗΠΑ τό φετεινό καλοκαίρι.

Μετονομασίες

— Σέ «Κρέταν Σκάυ» μετονομάσθηκε τό ά-
γορασθέν μεταλλευματοφόρο πλοίο «Ore
Transporter» 98.673 τον. d.w., 54.793 τον.
γκρός του 1968. Σημαία Παναμά.

— Τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό «Αί-
γίς Άρμόνικ» 20.950 τον. d.w., 12.376 τον.
γκρός του 1976 μετονομάσθηκε σέ «Άλίκη
II» καί ύψωσε τήν Έλληνική.

— Τό φορτηγό «Γκούντ Πάτριος» 15.363
τον. d.w. 9.079 τον. γκρός του 1968, μετονο-
μάσθηκε «Άντβέρτι». Σημαία Παναμά.

— Σέ «Πέλλα» μετονομάσθηκε τό μπάλ-
κερς «Γκούντ Τάργκετ» 38.636 τον. γκρός
του 1967, διατηρώντας τήν Παναμαϊκή.

— Τό φορτηγό Γκούντ Φρέντ» 9.954 τον.
γκρός του 1970 μετονομάσθηκε σέ «Τζούπι-
τερ» καί ύψωσε τήν Κυπριακή.

Διαλύσεις

— Κινέζοι διαλύτες αγόρασαν τό υπό πα-
ναμαϊκή σημαία δεξαμενόπλοιο «Σαλαμής»
99.134 τον. γκρός του 1969, αντί δολ. 132 ανά
τόννο έλ. έκτοπίσματος.

— Έπίσης στη Κίνα έπωλήθη γιά διάλυση
τό δεξαμενόπλοιο «Πέτρος Β.» 15.347 τον.
γκρός, 6.800 τον. βάρους του 1963 αντί δολ.
120 ανά τόννο βάρους.

— Στη Κορέα έπωλήθη γιά διάλυση τό έλ-
ληνικό δεξαμενόπλοιο «Μαρία Φορσάιθ»
42.799 τον. γκρός, 16.000 τον. βάρους του
1966, αντί δολ. 128 ανά τόννο βάρους.

— Διαλυτές της Φορμόζας αγόρασαν το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Αντώνιος» 38.606 τόν. γκρός του 1965, αντί δολ. 136,25 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Στη Νότιο Κορέα επωλήθη για διάλυση το μικτό σκάφος «Ασιάτικ» 70.481 τόν. γκρός του 1971, αντί δολ. 130 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Ισπανοί διαλυτές αγόρασαν το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Ράϊνο» 12.516 τόν. γκρός του 1959, αντί δολ. 72,50 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το ελληνικό φορτηγό-ψυγείο «Ατρεβίδα» 12.935 τόν. γκρός του 1968, αντί δολ. 126,50 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

Στήν «Ένωση Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών

Στις 26 Νοεμβρίου πραγματοποιήθηκαν οι αρχαιρεσίες για την ανάδειξη του νέου Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων.

Τά νέα μέλη του προεδρείου και του διοικητικού συμβουλίου, που θα διοικήσουν την Ένωση μέχρι το τέλος του 1986 είναι οι έξης:

Γεώργιος Κουρεμένος, Πρόεδρος

Νικ. Βαρβατίς, Α' Αντιπρόεδρος

Στ. Ρούσσος, Β' Αντιπρόεδρος

Σπ. Αλεξανδράτος, Γεν. Γραμματέας

Παν. Ξηνταράκος, Ταμίας

Άριστ. Καββαδάς, Χρ. Μανώλης, Μαρία —

Έρασμία Μαρκαντωνάκη και Μιχ. Σαρλής

Συμβούλοι.

Τέλος, ως αναπληρωματικοί σύμβουλοι εξέλεξαν οι κ.κ.: Έμμ. Κουτσοφίδης, Διον. Σταύρου.

Τά οικογενειακά επιδόματα

Νέα παράταση — αυτή τη φορά ως τις 31 Δεκεμβρίου — δόθηκε στην προθ. σμία για την υποβολή των δικαιολογητικών από τους ναυτικούς που δικαιούνται οικογενειακό επίδομα για το 1983. Τά δικαιολογητικά πρέπει να κατατεθούν ή να σταλούν με συστημένη επιστολή στην Έστία Ναυτικών, στόν Πειραιά, ή στην πλησιέστερη λιμενική αρχή.

Μπορούν να ναυτολογούνται ως ναύκληροι

Οι ναυτικοί που έχουν πτυχίο κυβερνήτη μπορούν να ναυτολογούνται σαν ναύκληροι σε ποντοπόρα πλοία έφ' όσον έχουν ύπηρεσία τριών χρόνων σαν ναύτες ή ναυτοπαιδες, διευκρίνισε το Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Έργασίας.

Ό κ. Άν. Μπαρκάτσας λιμενάρχης Άμβέρσας

Ό πλοίαρχος Λιμενικού Σώματος Άναστ. Μπαρκάτσας τοποθετήθηκε προξενικός λιμενάρχης στην Άμβέρσα, στη θέση του πλοίαρχου Δημ. Παπαδόπουλου που τοποθετήθηκε διευθυντής στη Διεύθυνση Άκτοπλοίας του ύπουργείου Ναυτιλίας.

Σήμερα ό χορός τών αποφοίτων Άσπροπύργου

Σήμερα τό βράδυ, ό Σύλλογος Άποφοίτων Α.Δ.Σ.Ε.Ν. Άσπροπύργου δίνει τόν έτήσιο χορό του στο κέντρο «Νέα Δελιανά», στη Γλυφάδα. Ό χορός θα άρχισι στις 10 μ.μ.



Τό «RAYFAX-500» είναι ένας καινούργιος έκτυπώτης δελτίου καιρού, χαμηλού κόστους κατάλληλος για άλιευτικά και άλλα σκάφη άνοικτής θαλάσσης. Παίρνοντας σήματα από 50 παγκόσμιους σταθμούς έκτυπώνει σε θερμικό χαρτί μετεωρολογικούς χάρτες, προβλέψεις καιρικών συνθηκών, άνάλυση ώκεανίων ρευμάτων άκόμα και φωτογραφίες από δορυφόρους και χάρτες πολικών πάγων. Επίσης μπορεί να προγραμματισθεί για σταθμούς με συχνή κλήση, ενώ μπορεί να λειτουργήσει στις συχνότητες από 2 έως 25 ΜΗΖ.

Νέοι άντιπρόσωποι του οίκου Wis-jømuller στην Έλλάδα

Η έταιρία Shipcare Technical Services ανέλαβε την άντιπροσώπηση στην Έλλάδα του Όλλανδικού οίκου Ναυαγοσωστικών και Ρυμουλκών Wisjømuller. Η έταιρία Shipcare ή όποια εκπροσωπεί στη χώρα μας τό συγκρότημα τών «Μπρίτις Σιμπλίντερς», με την άνάληψη της νέας αυτής άντιπροσώπησης στοχεύει να επεκτείνει τις δραστηριότητές της που καλύπτουν τούς τομείς τών επισκευών, τή προμήθεια άνταλλακτικών και τή παροχή έξειδικευμένων τεχνικών ύπηρεσιών.

Γερμανική Τράπεζα στην Έλλάδα

Η γνωστή γερμανική ναυτιλιακή τράπεζα Deutsche Schiffsbeleihungs - Bank AG του Άμβούργου και οι άντιπρόσωποι της στην Έλλάδα, μεσιτική έταιρία VAKIS VLAHOULIS SA, παρέθεσαν στις 4 Δεκεμβρίου δεξίωση στο ξενοδοχείο της «Μεγάλης Βρετάνιας».

Στή δεξίωση παρέστησαν πολλά από τά γνωστά έφοπλιστικά όνόματα του Πειραιά και άλλοι προσκεκλημένοι που είχαν την εύκαιρία να γνωρίσουν από κοντά και να συζητήσουν τά τρέχοντα ναυτιλιακά και χρηματοδοτικά θέματα με τούς Διευθυντές και τό Έπιτελείο της έν λόγω Τράπεζας.

Η Deutsche Schiffsbeleihungs - Bank εϊδικεύεται στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας και έχει αυτή τη στιγμή ένα portfolio 1.100 περίπου πλοίων πάσης κατηγορίας. Ένδιαφέρεται για την επέκταση τών έργασιών της στον ελληνικό χώρο και ή άνάθεση της εκπροσώπησης της σε ένα έξειδικευμένο γραφείο αγοραπωλησιών πλοίων άκριβώς σκοπεί στην περαιτέρω άνάμιξη της στην χρηματοδότηση αυτού του τομέα καθώς επίσης και σε κάθε άλλη μορφή ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Η Λέσχη Πλοιάρχων

Η Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων με άνακοίνωσή της εξέφρασε τή βαθύτατη λύπη της για τό θάνατο του Άντώνη Χανδρή, ό όποιος συνέλαβε ιδιαίτερα στην προώθηση και ύλοποίηση της ιδέας δημιουργίας της Λέσχης. Με την άνακοίνωση εκφράζονται επίσης ειλικρινή συλλυπητήρια προς τούς οικείους του Άντώνη Χανδρή για τό θάνατο του άξέχαστου φίλου και δωρητή.

Έκδήλωση του BIFFEX στη Ναυτιλιακή Λέσχη

Με σκοπό τή διάδοση του νέου προθεσμιακού συμβολαίου ναύλων που καθιερώνει από τόν προσεχή Μάιο τό Μπώλτικ, ό πρόεδρος της έπιτροπής μάρκετινγκ του Baltic International Freight Futures Exchange (BIFFEX) κ. Ρίτσαρντ Ντάνκαν και ό διευθυντής του Baltic Exchange κ. Πώλ Βόγκτ μίλησαν σε εκπροσώπους του ελληνικού έφοπλισμού κατά τή διάρκεια γεύματος που παρέθεσαν στη Ναυτιλιακή Λέσχη στις 12 Δεκεμβρίου. Τήν έκδήλωση παρακολούθησαν άκόμη άρκετά στελέχη Τραπεζών και ναυλομεσίτες που δραστηριοποιούνται στόν Πειραιά.

Δεξίωση της S.S.R.S.

στό Ίντερκοντινένταλ της Άθήνας

Οί διευθυντές της Βρετανικής έταιρίας Α & Π. Άπλεντορ σε συνεργασία με τούς διευθυντές της έταιρίας S.S.R.S. του Πειραιά, ή όποια εκπροσωπεί στην Έλλάδα τήν έπισκευαστική έταιρία «Gibraltar Shiprepair Ltd» δεξιώθηκαν τό βράδυ της Δευτέρας 3 Δεκεμβρίου στό Ίντερκοντινένταλ πολλούς εκπροσώπους της ναυτικής μας κοινωνίας και ναυπηγούς - τεχνικούς συμβούλους ναυτιλιακών έπιχειρήσεων.

Μνήμη 'Αντώνη Χανδρή

Στή μνήμη του αλησμόνητου 'Αντώνη Χανδρή δημοσιεύουμε σήμερα όσα είπε στην κηδεία του ο κ. Κώστας Ι. Καρράς, μερικά σοφά λόγια στή μνήμη του που προέρχονται από τον σεβαστό φίλο κ. Μιχάλη Α. Καραγεώργη, καθώς και ένα ανάλογο κείμενο που είχε την καλωσύνη να στείλει στά «Ναυτικά Χρονικά» ο πλοίαρχος κ. Νίκος Σούλιας.

'Αποχαιρετώντας τον μεγάλο νεκρό εκ μέρους του Κομμίτη ο κ. Κώστας Ι. Καρράς είπε:

'Η 'Ελληνική 'Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας και σύσσωμος ή 'Ελληνική Ναυτιλιακή οικογένεια στο Λονδίνο πενθεί τον θάνατο του 'Αντώνη Χανδρή. Τό Συμβούλιο της 'Επιτροπής εξέδωσε τό ακόλουθο ψήφισμα:

Τό συμβούλιο της 'Ελληνικής επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, συνελθόν έκτάκτως την Τετάρτη, 28 Νοεμβρίου 1984 με την θλιβερή άγγελία του θανάτου του αλησμόνητου και προσφιλεστάτου 'Αντώνη Χανδρή.

'Ακουσε τόν Πρόεδρον αυτής κ. Ι. Α. Χατζηπατέρα, όστις εξέφρασε την βαθυτάτην όδύν του, διά την πρόωποn άπώλεια του 'Αντώνη Χανδρή, εξαίρετου μέλους της 'Ελληνικής 'Εφοπλιστικής οικογένειας και διεθνούς εφοπλιστικής προσωπικότητας και ανέφερε με πολλή συγκίνηση στάς ύπ' αυτού προσφερθείσας άνεκτιμήτους και πολυτεείς ύπηρεσίας, στην 'Ελληνική Ναυτιλία — στην άρχή ως αντιπρόεδρος και μέλος του Συμβουλίου του Κομμίτη, και κατόπιν ως πρόεδρος της Ε.Ε.Ε., όπου επέδειξε τά έξαιρετικά ήγετικά προσόντα του και ύπεσθίριξε μέ επιτυχία, μέ θάρρος και αυτοθυσία τά 'Ελληνικά Ναυτιλιακά θέματα, στην 'Ελλάδα και διεθνώς, ώστε ή προεδρία του νά αποτελέσει σταθμό στην Ιστορία του 'Ελληνικού εφοπλισμού.

'Ομοφώνως αποφασίζει.

Νά σταλούν συλλυπητήρια τηλεγραφήματα στην εξαίρετο σύζυγο του Κυρία Ουρανία Α. Χανδρή και τούς λοιπούς συγγενείς.

2. Νά κατατεθώ εις την σορό του μετασάντος, εκ μέρους των μελών της 'Ελληνικής 'Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας βαρύτιμος στέφανος εκ φυσικών άνθέων.

3. Οί αντιπρόσωποι του συμβουλίου και σύμβουλοι νά εκπροσωπήσουν τό Κομμίτη κατά την κηδείαν.

4. Νά έκφωνήση επίκληδιο άποχαιρετισμό εις τόν άείμνηστο 'Αντώνη 'Ι. Χανδρή, ό 'Αντιπρόεδρος κ. Κ. Ι. Καρράς, εκ μέρους της 'Ελληνικής 'Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

5. Νά διατεθώ ποσό λιρών 'Αγγλίας χιλίων (1.000) σέ σκοπό κατ' επιθυμία της οικογενείας.

Τά τυπικά λόγια όμως αυτά είναι φτωχά, όπως μου τόνισε ό Γιάννης Χατζηπατέρας, γιά νά έκφράσουν τόν πόνο και την συγκίνηση που αισθανόμαστε όλοι όσοι γνωρίσαμε ή και συνεργασθήκαμε μέ τόν 'Αντώνη στό Λονδίνο. 'Ηταν γιά μάς ό κατ' έξοχήν ήγέτης που μέ τό χαμόγελο και την πειθώ είχε

την δυνατότητα νά συμβιβάζει, ή μάλλον νά ένώνει όλους, σέ ούσιαστική και άποτελεσματική δράση. 'Ηταν ό φιλόξενος νοικοκύρης του έξοχικού σπιτιού, όπου ξεχνούσε τίς ταλαιπωρίες των συνεχών ταξιδιών και διαπραγματεύσεων, ασχολούμενος μέ τά ζώα ή τά δένδρα του κήματος του. 'Ηταν ό φίλος στόν όποιο τόσοι και τόσοι άποτανθήκαμε κάποια στιγμή γιά νά ζητήσουμε συμβουλή και ό όποιος εύρισκε από τόν χρόνο του γιά νά άκούσει και νά βοηθήσει. 'Ηταν ό γενναϊόδωρος δωρητής — και έτσι τόν πρωτογνώρισα εγώ την εποχή που μαζί μέ τόν άδελφό μου Μίμη και τόν πατέρα μου έδημιούργησαν την Σχολή Μηχανικών Χίου. 'Αλλά και πολύ άργότερα, σέ μία εποχή που ελάχιστα 'Ελληνες και έξ Ισού λίγοι από την ναυτιλιακή οικογένεια ένδιαφέροντο γιά τό 'Ελληνικό περιβάλλον ή γιά την συντήρηση των μνημείων μας, δέχθηκε νά γίνει συνδρομητής της 'Ελληνικής 'Εταιρίας, και παρέμεινε ό μεγαλύτερος δωρητής της βοηθώντας επί σειρά έτών στην άναστήλωση της Νέας Μονής της Χίου, ένα από τά πιό σημαντικά Βυζαντινά μνημεία της χώρας, μέ την όποια αισθανόταν και οικογενειακούς δεσμούς. 'Ηταν έπίσης ένας άνθρωπος που άγαπούσε την ζωή σέ κάθε της στιγμή και σέ κάθε της έκδήλωση, και που διατήρησε αυτή τη ζωντάνια και την σχεδόν παιδική χαρά γιά τά πάντα, άκόμα και μέσα στην φοβερή ταλαιπωρία της μακράς του άσθενείας στην όποια τόσο γενναία άντιστάθηκε.

Και όμως δύο είναι τά σημεία γιά τά όποια, πάνω από όλα αυτά, θά θυμάται ή ναυτιλιακή οικογένεια του Λονδίνου τόν 'Αντώνη, και μάλιστα μέ ύπερηφάνεια. 'Όπως είναι γνωστό από άίσθηση καθήκοντος και έναντι της ναυτιλιας και έναντι της χώρας ένδιαφέρθηκε γιά τά κοινά και, ειδικότερα δέχθηκε τό 1975 νά θέσει ύποψηφιότητα γιά Πρόεδρος της 'Ενώσεως. Σάν αντιπρόεδρος της 'Ελληνικής 'Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, όπως άλλοι που ξεκίνησαν από εκεί μαζί του, καθόλου βέβαιοι γιά τό αποτέλεσμα, — άλλωστε μόνον μετά από τίς δεύτερες άρχεισεις άνεδείχθηκε Πρόεδρος ό 'Αντώνης — ήταν αποφασισμένος πώς έπρεπε ή τιμή της ναυτιλιας νά προστατευθεί, ή σημασία της ναυτιλιας νά άναγνωρισθεί, ή συνδρομή της ναυτιλιας νά έδραιωθεί και νά επαυξηθεί, συνδέοντας την τύχη της μέ την χώρα αλλά και πλαταίνοντας τούς όρίζοντες της χώρας ώστε νά μπορέσει νά επωφεληθεί από την ναυτιλία. 'Ο άγώνας του σάν πρόεδρος της 'Ενώσεως ήταν σκληρός, και οι στενοί του συνεργάτες — είτε στό Πειραιά είτε στό Λονδίνο — που σήκωναν ούσιαστικά τμήμα του τεραστίου βάρους που έπρεσε σούς ώμους του, λίγοι. 'Εκείνο όμως που διέκρινε τόν 'Αντώνη δέν ήταν απλώς ή εργατικότητα και ή αυτοθυσία αλλά κυρίως ή διορατικότητα του, ή δυνατότητα δηλαδή νά βλέπει μακριά και νά συλλαμβάνει τούς όρθούς στόχους προς τούς όποιους έπρεπε νά τιμονεύσει τό πλοίο της 'Ελληνικής ναυτιλιας. 'Εάν φθάναμε τούς στόχους αυτούς, ή-

ταν βέβαιος, τό αποτέλεσμα θά ήταν επωφέλες σανάμα γιά την ναυτιλία, γιά τούς ναυτικούς, και γιά όλόκληρο τόν τόπο.

'Η διορατικότητά του αυτή σημάδεψε την Ιστορία της ναυτιλιας, αλλά και του τόπου μας.

Στά έξι χρόνια που έμεινε Πρόεδρος της 'Ενώσεως ό 'Αντώνης έμάθαμε κάτι άκόμα σημαντικώτερο γιά αυτόν. Δέν έλειπαν, ούτε ήταν δυνατόν νά λείψουν, τά εμπόδια, τά κτυπήματα, οι άπογοητεύσεις. Και όμως σ' όλο αυτό τό διάστημα κατά τό όποιο βέβαια πολλές φορές έκανε κρίσεις γιά πρόσωπα και πράγματα, ούδέποτε άκούσθηκε κουβέντα πικρίας από τά χείλη του, όπως ούδέποτε τόν είδα νά διστάζει νά συνομιλήσει μέ άλλον άνθρωπο, έστω και εκ πρώτης όψεως πολέμιο. Δέν ξεχνώ την περίπτωση μιάς επικείμενης συναντήσεως μέ έναν έντονο επικριτή της ναυτιλιας όπου είπε ό 'Αντώνης χαρακτηριστικά «τί φοβάσθε»; 'Ανθρωπος είναι — κάπως θά τά βρούμε μαζί του». Πράγματι ή αυθόρμητή του αυτή δυνατότητα νά μπορεί νά άντικρύσει τόν συνομιλητή του σάν άνθρωπο έξω από κάθε σχήμα επαγγελματικό, ταξικό ή πολιτικό ήταν τό δεύτερο σημείο γιά τό όποιο ό 'Αντώνης θά ξεχωρίζει στή μνήμη μας. Αυτό άποτελούσε επί πλέον στοιχείο που τόν έδινε, όσο Κοσμοπολίτης και νά ήταν, μέ την γνησιώτερη και υγιέστερη παράδοση του τόπου μας, την παράδοση εκείνη που δίχνει έμφαση πρωτίτως εις τά πρόσωπα και τίς μεταξύ τους σχέσεις.

'Όλοι μας, 'Αντώνη μου, θά πεθάνουμε άδύναμοι όπως γεννηθήκαμε.

'Εσύ στάθηκες τυχερός όμως γιατί πέθανες στά χέρια εκείνων που σ' αγάπησαν περισσότερο άπ' όλους, ιδίως στά χέρια της Ράνιας που σ' όλη σου την άσθένεια, όπως στην προηγούμενη σου ζωή, στάθηκε δίπλα σου νά σε στηρίξει, νά σε συμβουλευσει, νά σου δώσει από τόν έαυτό της. 'Όλοι βέβαια άφού πεθάνομε θά στηριχθούμε σέ άλλους γιά νά μάς κρατήσουν ζωντανή την μνήμη. Καί ή πρώτη στήριξη θά είναι από τούς φίλους, τούς συναδέλφους, τούς κοντινούς, άπ' εκείνους μέ τούς όποιους μαζί δουλέψαμε, άγωνισθήκαμε, ζήσαμε. Μήν άμφιβάλλεις γιά μάς 'Αντώνη. 'Εστω και νά ήταν έλλειψής ή στήριξή μας στό παρελθόν, όσο ζούμε θά κρατούμε ανθηρή την μνήμη σου, σάν ήγέτη που ύπηρετήσε μέ αυτοθυσία, και σάν άνθρωπου που άντίκρυζε όλους σάν ανθρώπους.

Τελικά, όμως ή μνήμη των ανθρώπων άποδεικνύεται και αυτή άδύναμη. Τελικά όλοι μας, όπως και σύ, μόνο στή μνήμη του Θεού μπορούμε νά ζήσουμε, στή μνήμη του Θεού έκείνος που μάς έμαθε πώς νά είμαστε άνθρωποι. Καί ή δική του μνήμη είναι πανίσχυρη, ίκανή νά δώσει σέ σένα, και σέ όλους μας, τη ζωή που πόθησες και ποθείς και που μαζί σου ποθούμε όλοι. Μ' αυτή την έλπίδα της αιώνας μνήμης σέ χαίρετούμε, και ό χαιρετισμός αυτός άς είναι χαιρετισμός όχι μόνον άποχωρισμού αλλά και μελλοντικής άντάμωσης.

Στόν 'Αντώνη Χανδρή

Ο σεβαστός φίλος κ. Μιχάλης Α. Καραγεώργης έγραψε γιά τόν θάνατο του 'Αντώνη Χανδρή:

Ο συμπαθής 'Αντώνιος Χανδρής, τέως Πρόεδρος της 'Ενώσεως πολύ ένωρίς έφυγε από τόν κόσμο, χωρίς, όπως όλοι, νά πάρει τίποτα μαζί του.

Αφήκε όμως πολλά:

1. Έργασία εις πολλές χιλιάδας ναυτεργάτας επί σειρά δεκαετιών.

2. Μετέφερε διά του πλοίου «ΠΑΤΡΙΣ» 250.000 άεργους από τήν χώραν μας εις Αυστραλίαν καί Νέαν Ζηλανδίαν όπου εργαζόμενοι ευημερούν.

3. Ανήγειρε ξενοδοχεία εις Χίον, 'Αθήνας καί Κέρκυραν.

4. Όκτώ κρουαζιερόπλοια έν ενεργεία καί άλλα, αλλά άφήκε καί κάτι άλλο, Αίωνία τήν μνήμην του.

Ο άνθρωπος έρχετε εις τόν κόσμο όχι νά ζήση μόνο, αλλά διά νά εργασθί καί νά προσφέρει. Αυτό έπραξε ό άείμνηστος 'Αντώνης.

Ας είναι φωτεινό παράδειγμα διά τούς κληρονόμους καί τούς νεωτέρους.

ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

Έξ άλλου ό πλοίαρχος κ. Νίκος Σούλιας μέ ήμερομηνία 2 Δεκεμβρίου 1984 έγραψε:

Αλλος ένας μεγάλος έφυγε, σφραγίζοντας συγχρόνως τό τέλος μιάς εποχής. Δημιουργός, μαζί μέ τόν αδελφό του, μιάς «Δυναστείας» πού όρθωσε τό άνάστημά της στά πανίσχυρα ξένα ναυτιλιακά συγκροτήματα, σέ παραδοσιακές γραμμές της κοινοπολιτείας, έγκατέστησε καί επέβαλε τά υπερωκε-

άνια καί κρουαζιερόπλοια σέ κάθε γωνιά της γής.

Παλιές δόξες της US Lines, της Lurline της Union Castle, ξεχασμένες στ' άραξοβόλια τους, αγοράζονταν ή μία μετά τήν άλλη, γοργόνες της θάλασσας, πού ξύπναγαν σάν από λήθαργο κι' έννοιωθαν τό ζωογόνο χάδι της ξύστρας, τού μίνιου καί τού λαδικού νά έπουλάνει τίς πληγές καί νά γλυκαίνει τίς κλειδώσεις τους. Βάφονταν κάτασπρες, μέ μπλέ σινιάλα, κι' έβγαιναν ξανά στους ώκεανούς.

Χιλιάδες ήταν αυτοί πού δούλευαν νά τά όμορφέσουν. Στρατιές όι καλλιτέχνες της ναυτικής οικογένειας. Καζατζήδες, σωληνουργόι, καλαφάτες, έφαρμοστές, μαραγκοί, ναυπηγοί ζαντάνευαν τό μέταλλο έδεναν τό ξύλο καί παράδιναν τό δημιούργημα στην ναυτική τέχνη π' αναλάμβανε νά τό ταξιδέψει καί νά τ' άξιοποιήσει ... καπεταναίοι, ναυτίλοι, μηχανικοί, ναύτες.

Λίγοι άνθρωποι έχουν τό χάρισμα, τήν ευλογία, νά παράγουν πλούτο κι ό Χανδρής ήταν ένας άπ' αυτούς. Μεγάλος, όραματιστής, άνθρωπος μέσα στην άνωθυμία πού συνήθως επιβάλλει ένα άπρόσωπο συγκρότημα. Άνανεωτής καί δημιουργός μιάς εποχής πού άνεξίτηλα φέρνει τήν σφραγίδα του. Περί τά 15 liners καί κρουαζιερόπλοια καί τών δύο αδελφών, μέ 6.000 ναυτικούς, χώρια τά έμπορικά, πρόξενοι της νεοελληνικής έκφρασης καί φιλοξενίας, σ' έπαφή μ' έκατοντάδες χιλιάδες επιβάτες, αγοραστές, (έπενδυτές), μιάς προσπάθειας γιά έναν καλύτερο τρόπο ζωής στην ξενιτειά, ή κυνηγοί ενός όνείρου στην έκφραση μιάς περιήγησης.

Άνοιγε ή γραμμή της Αυστραλίας ή ή προέκταση στην Καραϊβική καί μαζί τους ά-

νοιγαν χιλιάδες σπίτια στην Χίο, τήν Καλλιόλη, τή Δραπετσώνα, σέ κάθε γωνιά της επικράτειας.

Τό ζωογόνο συνάλλαγμα, καθαρό, άνόθευτο, χωρίς τόκους κι' επιβαρύνσεις, άνάμorfωνε τό οικογενειακό εισόδημα, άνέβαζε τό βιοτικό επίπεδο, τήν ποιότητα της ζωής, συμμετείχε στην άνάπτυξη της οικονομίας.

Μέσα σ' αυτά τά σπίτια είμαι κι' εγώ... ένας άπό αυτούς πού συμμετείχε, πού είχα τήν ευκαιρία αλλά καί τήν τύχη νά ζήσω κοντά κι' ίσως νά συμβάλω, στο έλάχιστο, στο χτίσιμο αυτής της «Δυναστείας» πού έξω άπό μικροπολιτικές θεωρίες καί φράγματα, θεμελιώθηκε πάνω σέ μιά δημιουργική όμάδα ανθρώπων πού συνεργάστηκαν άντάμα ό εργάτης της θάλασσας μέ τόν νεόκοπο τεχνοκράτη σέ μιά άρμονική παραγωγική συνύπαρξη, καταλύτη όρισμένων ξεπερασμένων θεοκρατικών αντίληψεων περί άνταγωνιστικών θέσεων καί ταξικών άγώνων.

Καί φτάσαμε στόν επίλογο. 'Η εργατούπολις πού γέννησε τόν Χανδρή μαζεύτηκε νά τόν άποχαιρετήσει καί μαζί ό πολιτικός, ό ναυτικός ό επιχειρηματικός κόσμος της χώρας. 'Ο 'Όλυμπιακός Πειραιώς πρωτότοκο παιδί του Πειραιά, κι' αυτός εκεί μ' ένα τεράστιο στεφάνι.

Ο Άγιος Σπυρίδωνας ένορία του ταξιδιώτη κι' ευεργέτη της εκκλησίας, διαλέχτηκε νά τόν άποχαιρετήσει.

Ο 'Αντώνης Χανδρής περνούσε στην ναυτική ιστορία κάτω άπό μιά πρωτοφανή παλαίική εκδήλωση άγάπης κι' εκτίμησης, μέσ' άπό τούς συριγμούς τών καραβιών πού τόν κατεβόδωναν κι' άνοιγαν τά παράθυρα κι' οι πόρτες της ναυτούπολις πού τόν ξεπροβάδιζε γιά τό μεγάλο του ταξίδι.

ΝΙΚΟΣ ΣΟΥΛΙΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τά Διοικητικά Συμβούλια τών 'Εταιρικών συγκροτημάτων ΧΑΝΔΡΗ συνελθόντα έκτάκτως εις κοινήν συνεδρίασιν επί τώ όδυνηρώ άγγέλματι του θανάτου του 'Ιδρυτού αυτών ΑΝΤΩΝΙΟΥ Ι. ΧΑΝΔΡΗ ό όποιος έκτός τών πολυτίμων υπηρεσιών του προς αυτές προσέφερε ως Πρόεδρος της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών μεγάλως καί εις τήν διεθνή άκτινοβολία της ελληνικής ναυτιλίας.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΝ

- 1) Νά έκφράσουν τήν βαθειάν θλίψιν των προς τήν οικογένειαν του μεταστάντος.
- 2) Νά άργήσουν ά γραφεία τών 'Εταιριών τήν ήμέραν της κηδείας.
- 3) Νά παραστούν εις τήν νεκρώσιμον ακολουθίαν.
- 4) Νά τηρηθί μεσίστιος ή σημαία τών πλοίων καί 'Εταιριών επί 10 ήμερον.
- 5) Νά καταθέσουν στέφανον εις τήν σωρόν του έκλιπόντος.
- 6) Νά διαθέσουν υπέρ φιλανθρωπικών σκοπών δρχ. 4.000.000.
- 7) Νά δημοσιευθί τό παρόν ψήφισμα εις μερίδα του τύπου 'Αθηνών — Πειραιώς καί Χίου.

Έν Πειραιεί τή 28η Νοεμβρίου 1984

ΤΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΣΥΜΒΟΥΛΙΑ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών 'Επιβατηγών Πλοίων, συνελθόν έκτάκτως, μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΑΝΔΡΗ, μέλους της 'Ενώσεως καί έκαιρετικής υπηρεσίας προσφέροντος στην έμπορική ναυτιλία

άπεφάσισε τά ακόλουθα:

1. Νά έκφρασθούν τά συλλυπητήρια στην οικογένεια του μεταστάντος.
2. Νά κατατεθεί στέφανος.
3. Νά τεθεί μεσίστιος ή σημαία της 'Ενώσεως τήν ήμέρα της κηδείας.
4. Νά άργήσουν τά γραφεία της 'Ενώσεως τήν ήμέρα της κηδείας.
5. Νά διατεθεί ποσό 100.000 δρχ. σέ φιλανθρωπικούς σκοπούς.

Πειραιάς 28.11.1984
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο Πρόεδρος
Α. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΓΕΜΕΛΟΣ

Ο θάνατος βρήκε τον Ιωάννη Γέμελο εργαζόμενο στη Νέα Υόρκη και ενεργό μέλος σε κοινωνικές και φιλανθρωπικές δραστηριότητες.

Γεννήθηκε το 1909 στα Καρδάμυλα και από νεαρή ηλικία στράφηκε στο εμπόριο μεταφέροντας με τον πατέρα του εμπορεύματα από διάφορα μέρη της Ελλάδος στο νησί της Χίου. Ακολούθησε το ναυτικό επάγγελμα και πέρασε όλες τις βαθμίδες του αξιωματικού Ε.Ν. με επιτυχία. Σε νεαρή ηλικία ακόμη ανέλαβε θέση αρχιπλοίαρχου ναυτιλιακής εταιρίας και το 1962 σε συνεργασία με τον αδελφό του Μιχάλη αγόρασαν από κοινού το πρώτο τους πλοίο.

Με συστηματική και επίπονη εργασία οι Αδελφοί Γέμελοι σύντομα ανέπτυξαν την επιχείρησή τους και υπήρξαν οι πρώτοι που ναυπήγησαν πλοίο τύπου SD 14 στα Έλληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά το 1968.

Πέρα από την δραστηριότητά του στον εμπορικό τομέα ο Ιωάννης Γέμελος επέδειξε μαζί με τον αδελφό του έντονη, ίσως και σπουδαιότερη δράση στον κοινωνικό τομέα με την χρηματοδότηση πολλών κοινωφελών έργων τόσο στην ιδιαίτερη πατρίδα τους, όσο και σε άλλα ιδρύματα. Συγκεκριμένα, διέθεσε 25 εκατομμύρια δραχμών για την ανέγερση πτέρυγας στο Δρομοκαταίειο Θεραπευτήριο, ενώ μαζί με τον αδελφό του διέθεσαν ποσό 50.000 δολαρίων στην Ακαδημία Αθηνών. Ο έκλιπών συμμετείχε στην διοίκηση της Ένώσεως Έφοπλιστών, διετέλεσε επί 14 χρόνια αντιπρόεδρος και μέλος του Δ.Σ. του Δρομοκαταίειο Θεραπευτηρίου και υπήρξε ενεργό μέλος του Συνδέσμου Απανταχού Καρδαμυλίων.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» απευθύνουν από τις στήλες αυτές θερμά συλλυπητήρια στους οικείους του.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, με τρομερά μεγάλη λύπη, συνήλθε σε έκτακτη συνεδρίαση μόλις αναγγέλθηκε ο θάνατος του ΑΝΤΩΝΗ ΙΩΑΝΝΟΥ ΧΑΝΔΡΗ και αφού άκουσε όσα είπε ο Πρόεδρος του, εξαίροντας την προσωπικότητα του εκλιπόντος Μέλους της Λέσχης μας, και υπογραμμίζοντας την συμβολή του στην ανάπτυξη της ναυτιλίας της χώρας μας, αποφασίζει ομόφωνα όπως:

1. Νά εκφραστούν τά συλλυπητήρια του Συμβουλίου στην οικογένεια του μεταστάντος.
2. Νά διατεθεί τό ποσόν δραχμών 20.000 στό ΖΑΝΝΕΙΟ ΟΡΦΑΝΟΤΡΟΦΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ αντί στεφάνου στην μνήμη του αποβιώσαντος επιτίμου προέδρου της Ε.Ε.Ε.
3. Τό Προεδρείο νά παρακολουθήσει την Κηδεία.
4. Νά δημοσιευθεί τό παρόν στον Τύπο.

Πειραιεύς, 28 Νοεμβρίου 1984
ΔΙΑ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Ο Πρόεδρος
ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΟΤΖΙΑΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών συνήλθε έκτακτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου μέλους της έφοπλιστικής οικογένειας καί Ταμία της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών κατά τό έτος 1974

ΓΙΑΝΝΗ Κ. ΓΕΜΕΛΟΥ

πού επήλθε στις 3 Δεκεμβρίου 1984 καί αφού άκουσε τον Πρόεδρο κ. Άριστομένη Μ. Καραγεώργη ό όποιος εξέηρε την πολύπληρη προσωπικότητα καί δράση του μεταστάντος.

Άποφάσισε ομόφωνα:

- Νά διαβιβασθούν προς τούς οικείους του αποβιώσαντος τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.
- Νά κατατεθεί στεφάνι.
- Νά παραστεί ό Πρόεδρος καί τά Μέλη του ΔΣ/ΕΕΕ στην κηδεία του μεταστάντος.
- Νά διατεθεί υπέρ αγαθοεργών σκοπών τό ποσόν των είκοσι χιλιάδων δραχμών (20.000 δρχ.).
- Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιεύς 4 Δεκεμβρίου 1984

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ
**ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΕΝΩΣΕΩΣ
ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΗ-
ΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

Έν Πειραιεί σήμερα την 29ην Νοεμβρίου 1984, ημέραν Πέμπτην καί ώραν 21.000 καί εις τά Γραφεία της Ένώσεως, τό Διοικητικόν Συμβούλιον αυτής συνελθόν έκτακτως εύθύς ως επληροφορήθη τό θλιβερόν άγγελμα του θανάτου του Άντωνίου ΧΑΝΔΡΗ, επιτίμου Προέδρου της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών, εξαίρετου καί εύγενούς ανθρώπου, επιλέκτου καί διακεκριμένου μέλους της έφοπλιστικής οικογένειας καί της ελληνικής Κοινωνίας, αναλώσαντος την ζωήν του εις τον βωμόν της ελληνικής έν γένει Έμπορικής Ναυτιλίας, εις την όποιαν προσέφεραν ανεκτιμήτους υπηρεσίας, ως καί την προαγωγήν της έν γένει Έθνικής Οικονομίας της πατρίδος μας καί εις την ενεργό συμπράτασιν αυτού προς ανακούφισιν των άναξιοπαθούντων συνανθρώπων του, άπεφάσισεν όπως:

1. Έκφραστούν τά συλλυπητήρια του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένώσεως προς την οικογένειαν του μεταστάντος.
2. Σύσσωμον τό Διοικητικόν Συμβούλιον της Ένώσεως παρακολουθήσει την κηδεία αυτού.
3. Κατατεθί στεφάνος επί της σορού του μεταστάντος.
4. Διατεθεί τό ποσό των 50.000 δρχ., υπέρ του Κέντρου άποκαταστάσεως Σπαστικών Παιδιών.
5. Δημοσιευθεί τό παρόν διά του Ναυτιλιακού Τύπου.

Ο Πρόεδρος
ΓΕΩΡ. ΚΟΥΡΕΜΕΝΟΣ

Ο Γεν. Γραμματέας
ΣΠΥΡ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΑΘΗ	Έλληνική	6.017	1974	Άλεξάνδρεια για Ρουέν, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή, στις 1/12. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στη Ρουέν.
ΕΥΘΥΤΗΣ	Έλληνική	10.006	1973	Κατά την άγκυροβόληση στο Κολόμπο, στις 28/11, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Debralinus Joy» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪ΄ΣΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑ΄ΙΖ	Έλληνική	5.539	1977	Ανέφερε βλάβη της βοηθητικής μηχανής στο Μπρ. ύκλυν, στις 16/11. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΣΟΦΙΑ	Κυπριακή	1.218	1965	Μερσίνη για Τρίπολη Λιβύης εμπορτο, βυθίστηκε στις 5/12 ΝΔ της Καλαμάτας συνεπεία εισροής υδάτων στο μηχανοστάσιο. Δώδεκα ναυτικοί διασώθηκαν από διερχόμενο σκάφος.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΚΡΙΤΑΣ	Έλληνική	13.889	1978	Ντάρμπαν για Λ. Λίμνες, υπέστη απώλεια ηλεκτρικής ενέργειας και προσάραξε στο Σ. Κρουά, στις 29/11 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΓΛΥΦΑΔΑ	Έλληνική	13.942	1969	Ανέφερε βλάβη στην ηλεκτρογεννήτρια στο Ό. τάρου, στις 5/12.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	Έλληνική	19.451	1975	Προσάραξε στο Γκιζάν, στις 29/11, και υπέστη μετατόπιση φορτίου. Ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκών.
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ	Έλληνική	17.187	1971	Κατά τον κατάπλου στην Τζέντα, στις 24/11, προσέκρουσε στην προβλήτα και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Επισκευές αναβλήθηκαν.
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	Έλληνική	11.055	1971	Ανέφερε βλάβη στη βοηθητική μηχανή, στη Γιαουάτα, στις 7/12.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Έλληνική	24.668	1968	Συγκρούστηκε στη Σιγκαπούρη με το τάνκερ «Oscro Stream» στις 10/12 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές. Συνέχισε το ταξίδι του.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛΣ	Έλληνική	14.807	1969	Κατά τον κατάπλου στην Τύνιδα, προσέκρουσε στην αποβάθρα και υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΚΕ΄Ι΄Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	Έλληνική	12.251	1969	Επιθεωρήθηκε στη Λισσαβώνα, στις 5/12 συνεπεία ελασματοουργικών ζημιών που υπέστη. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Σετουμπάλ.
ΝΗΡΕΥΣ	Λιβάνου	15.625	1966	Προσάραξε, εμπορτο, στο Χόγκ Κόγκ, στις 2/12, χωρίς να υποστεί ζημιές, αποκολλήθηκε αύθμερόν, και συνέχισε το ταξίδι του.
ΠΡΩΤΕΥΣ	Έλληνική	37.419	1968	Επιθεωρήθηκε στην Άμβερσα, συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή στις 1/12.
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	Έλληνική	20.713	1972	Υπέστη ελαφρές ζημιές από πρόσκρουση σε δίχτυ στη Μανίλα στις 12/10. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΤΡΕ΄Ι΄ΝΤΕΡ	Κυπριακή	3.295	1970	Συγκρούστηκε με υδροπτερυγο σκάφος, στο Κόρυτον, στις 8/12, και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές στην πλώρη.

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)

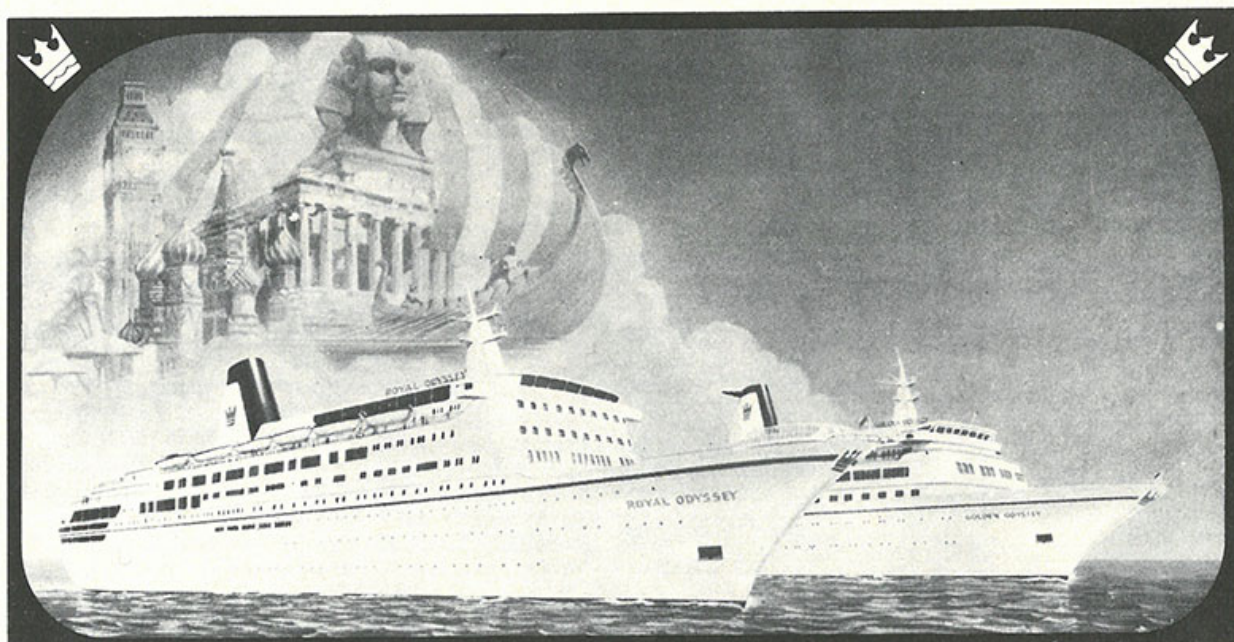
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ · ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



ROYAL CRUISE LINE

81 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ, ΠΙΡΑΕΥΣ, ΤΕΛ. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises

Η ναυλαγορά

Ανάμικτα συναισθήματα προκαλεί στον παρατηρητή ή παγκόσμια ναυλαγορά του δεκαπενθήμερου που πέρασε. Η σχετικά αξιόλογη ζήτηση χωρητικότητας σε όλους τους βασικούς τομείς της αγοράς από τη μία πλευρά και, συγχρόνως, η καθήλωση των ναύλων σε πολλές χαρακτηριστικές ναυλώσεις από την άλλη, έξωθούν προς την εξαγωγή θετικών και, αντίστοιχα, αρνητικών συμπερασμάτων που, τελικά, δεν επιτρέπουν μία όρθη αξιολόγηση της παρούσης κατάστασης και, πολύ περισσότερο, διατύπωση προβλέψεων.

Στόν τομέα των σιτηρών, ο ναύλος του πάναμαξ από Κόλπο για Κόντινεντ πεισματικά κρατήθηκε στο επίπεδο των δολ. 9.50 ανά τόννο, ενώ μία ναύλωση στά δολ. 10 προφανώς έγινε κάτω από εξαιρετικές συνθήκες και είναι ελάχιστα αντιπροσωπευτική. Στις αντίστοιχες προς Ίαπωνία ναυλώσεις παρατηρήθηκε μία πτωτική τάση με ναύλους κυμαινόμενους από τα δολ. 15.75 στά δολ. 15.25 ανά τόννο. Όπωςδήποτε, ο αριθμός των πράξεων δεν είναι άμελητος και σ' αυτό συνετέλεσε και ένας αριθμός ναυλώσεων σιτηρών προς ή από άλλες περιοχές μέσα σε συνθήκες σταθερότητας ναύλων. Ιδιαίτερα σημειώνουμε το Βόρειο Ειρηνικό όπου η χαρακτηριστική ναύλωση πάναμαξ (52.000 τόννοι) για Ίαπωνία άγγιξε τα δολ. 11 πραγματοποιώντας κέρδη.

Αξιόλογη και η κίνηση του γαιάνθρακα όπου, εκτός των πράξεων που έγιναν επίσημα γνωστές, υπάρχει ασφαλώς και ένας σημαντικός αριθμός ναυλώσεων «πίσω από την κουρίτνα» σε επίπεδα ελαφρώς ανώτερα των επισήμως ανακοινωθέντων. Σημαντική αυτή τη φορά η παρουσία της Ίνδίας με τουλάχιστον έξι ναυλώσεις από Αυστραλία σε μέγεθος 30/35.000 τόννων στά δολ. 18.85 φίο. Η άναγγελία περαιτέρω αγορών άνθρακα από διάφορες χώρες προσοιωνίζει μία σχετική σταθερότητα του τομέα αυτού.

Τά αυτά περίπου ισχύουν και για τα σιδηρομεταλλεύματα, όπου, παρά τον μικρό αριθμό των επισήμως ανακοινωθεισών πράξεων, είναι βέβαιο ότι αρκετή δουλειά συνετέλεσε. Η Δυτική Αφρική και η Βόρεια Βραζιλία ήταν οι κυριότερες περιοχές φόρωσης.

Μία άσυνήθιστα μεγάλη δραστηριότητα

παρατηρήθηκε στον τομέα των λιπασμάτων με προεξάρχουσα, όπως συνήθως, την Ίνδια. Τουλάχιστον δέκα ναυλώσεις εκκρίσαν και, την ώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές, άλλες τόσες βρίσκονταν υπό διαπραγμάτευση. Τά επίπεδα των πληρωθέντων ναύλων παρέμειναν στά αυτά περίπου επίπεδα, γεγονός που αποκαλύπτει την ενδημική πλέον υπερπροσφορά χωρητικότητας. Οι Κινέζοι επίσης έπαιξαν ένα όχι άσημαντο ρόλο στη διαμόρφωση της αγοράς του τομέα.

Σάν τελευταία (;) ίσως άναλαμπή πριν από τις έορτές των Χριστουγέννων, η ζήτηση στά πλοία γενικού φορτίου κυμάνθηκε σε μάλλον ίκανοποιητικά επίπεδα αν και, όπως πάντα, η κατηγορία αυτή κινήθηκε περισσότερο με τό σχήμα της χρονοναύλωσης παρά εκείνο της ναύλωσης ταξιδιού.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Αν και με μικρότερη σε σχέση με τό πρόσφατο παρελθόν ένταση, τό Σοβιετικό ένδιαφέρον επέδρασε εύνοικά στη διαμόρφωση της αγοράς με σποραδικές ναυλώσεις μάλκ κάρριερς, ιδίως στό χώρο του Ατλαντικού και, κατά δεύτερο λόγο, στόν Ειρηνικό. Όπως συνήθως, καμμία από αυτές δεν ανακοινώθηκε επίσημα, βάσιμα όμως μπορούμε νά τοποθετήσουμε τό μίσθωμα πάναμαξ για κυκλικό Ατλαντικού στά δολ. 5.500/6.000 με αισθητά μικρότερα επίπεδα για τό handy size.

Οι Κινέζοι άκολουθήσαν με ένδιαφέρον κυρίως για 15.000 τον. d.w. φορτηγά σε σταθερά μισθώματα της τάξεως των δολ. 3.300/3.500 από Μεσόγειο ή Κόντινεντ για Κίνα.

Δραστήριοι και οι Ίάπωνες ναυλωτές, κινήθηκαν με ένα αριθμό έντολων που άφορούν σε διάφορους τύπους και μεγέθη, όπως οι 18.500 τον. d.w. από Ίαπωνία για Ατλαντικό στά δολ. 3.350 με όψιόν κυκλικών στά δολ. 5.500.

Οι 39.000 τον. d.w. από Γιβραλτάρ για Απώ Ανατολή μέσω Βραζιλίας πληρώθηκαν δολ. 5.000 με άμεση παράδοση.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά την επανάληψη των επιθέσεων εκ μέρους του Ιράκ έναντίον πλοίων στην πε-

ριοχή του Κάργκ και παρά τις προσδοκίες για μία, έστω προσωρινή, ζήτηση χωρητικότητας λόγω των Έορτών, η αγορά τόσο στόν Περσικό όσο και στις λοιπές περιοχές κινήθηκε ύποτονικά. Για μία ακόμα φορά καλείται κανείς νά διαπιστώσει τή σκληρή πραγματικότητα, την υπερπροσφορά δηλαδή, χωρητικότητας που με την παρέμβαση της ή και την άπλή ακόμα ύπαρξη της, πνίγει στη γένεσή της κάθε τάση άνόδου των ναύλων.

Τά 20/30 VLCC/VLCC που παραμένουν νά πάσα σ' ιγμή άναύλωτα στόν Περσικό δεν έπέστρεψαν βελτίωση των ναύλων, πράγμα στό όποϊόν ασφαλώς συνέτεινε και η άδιαφορία των ναυλωτών. Βέβαια, ένας αριθμός για εύνόητους λόγους έμπιστευτικών ναυλώσεων από τό Κάργκ άποτελεί άναμφισβήτητο γεγονός, όχι όμως ίκανό νά μεταβάλει την άνισορροπία προσφοράς - ζήτησης με άποτέλεσμα τήν διατήρηση του ναύλου VLCC στά WS 22 - 23 για δυτικές και WS 27 - 28 για άνατολικές όψιόν. Από την Ίδια περιοχή, οι 100.000 τόννοι για Κόντινεντ πληρώναν WS 54, ένώ WS 80 πήραν οι 74.000 τόννοι για Μεσόγειο.

Παρά τόν σημαντικό αριθμό κλεισιμάτων από την περιοχή, η Μεσόγειος παρέμεινε ύπό συνεχή πίεση με στασιμότητα και ένιστε ύποχωρητική τάση των ναύλων, άποτέλεσμα του μεγάλου αριθμού των πλοίων που άναζητούν άπασχόληση. Από τις πιο πρόσφατες ναυλώσεις (12 Δεκεμβρίου), σημειώνουμε τούς 110.000 τόννους για Κόντινεντ στά WS 40 ή ΗΠΑ στά WS 35, τούς 85.000 τόννους για Καραϊβική στά WS 50 και τούς 42.000 τόννους άπο Μαύρη Θάλασσα για Κόντινεντ στά WS 80.

Περί τά μέσα του δεκαπενθήμερου, κάποια δραστηριότητα παρατηρήθηκε στη Δυτ. Αφρική, από όπους σημειώσαμε αριθμό ναυλώσεων, μεταξύ των όποιων ένα VLCC για Κόντινεντ στά WS 28, και ένα 115.000 τον. d.w. στά WS 38.

Στή Βόρεια Θάλασσα, θά ήταν πιθανή μία άνοδος των ναύλων, αν και εκεί δεν ύπήρχε πλεονάζουσα χωρητικότητα και αν οι κακές καιρικές συνθήκες δεν είχαν διακόψει τις φορτώσεις προς στιγμήν.

Η Καραϊβική, χωρίς έμπνευση, δεν παρουσίασε κάτι ένδιαφέρον και οι 50.000 τόννοι για ΗΠΑ (Ατλαντικό) παρέμειναν περί τά WS 105.

Στά καθαρά φορτία, τέλος, παρουσιάστηκε μία ίκανοποιητική κίνηση σε όλες τις περιοχές, του Περσικού περιλαμβανομένου (70.000 τόννοι για Ίταλία στά WS 75) χωρίς έπίπτωση στους ναύλους.

Telex 361-6490, 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

TELEX 18080 STAM AR

CABLESO STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ: Φιλαδέλφεια, Νόρφολκ ή Βαλτιμόρη 22.000 τον. γεννήματα Μπορντώ, δολ. 15 φίο, 4 ημέρες/3.000 τον. Δεκεμβρίου 4-12.

ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ: Φιλαδέλφεια, Νόρφολκ, Βαλτιμόρη ή Σαβάννα 33 - 35.000 τον. γεννήματα Σήφορθ/Άμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ/Γκέντ, δολ. 12,50 φίο, για Σήφορθ ή δολ. 11,75 φίο για εκφόρτωση σε ένα από τους άλλους λιμένες, 5 ημέρες/8.000 τον. για Σήφορθ ή 8 ημέρες συνολικά για τους άλλους προορισμούς, Δεκεμβρίου 14 - 21.

ΓΥΛΟΣ: Μπέλ Μπαίη 20.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ταμπίκο, δολ. 22 φίο, 13 ημέρες, Δεκεμβρίου 10-15.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Άμερ. Κόλπο 73.500 τον. φορτίου σιτηρών περίπου Άμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ, δολ. 707.400 κατ' αποκοπή, 12 ημέρες, Δεκεμβρίου 20-31.

ΛΑΟΔΙΚΗ: Άμερ. Κόλπο 14.500 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 35,50 φίο, 4.000/1.000 τον. Δεκεμβρίου 8-18.

ΜΠΑΤΗΣ: Τουμπαράο 110.000 τον. (10%) σιδηρομετάλλευμα Ποχάγκ, δολ. 9,50 φίο, φόρτωση κλίμακας, 23.000 τον. εκφόρτωση Δεκεμβρίου 15 - 31.

ΣΗ ΚΡΑΟΥΝ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 34 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 10-20.

ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 34 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 10-20.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα

Σταβάγκερ/Όλο, δολ. 14,50 φίο, 5 ημέρες/4.000 τον. Δεκεμβρίου 12-22.

ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΡΙΝΣ: Άμερ. Κόλπο 32.000 τον. γεννήματα Κίνα, δολ. 28, 4.000 τον. φόρτωση/3.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 15-30.

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ: Άμερ. Κόλπο 23.750 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 12,75 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον., Δεκεμβρίου 5-10.

ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ: Βορείως Χαττέρας 20.000 τον. γεννήματα Σαφί, δολ. 13,30 φίο, 4 ημέρες/3.000 τον., Δεκεμβρίου 10-20.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: Βόρειο Ειρηνικό 25.000 τον. κριθής Ταϊβάν, δολ. 17,30 φίο, 5 ημέρες/2.000 τον. Δεκεμβρίου 10 τό άργότερο.

ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ: Άμερ. Κόλπο 74.000 τον. σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 9,50 φίο, 12 ημέρες, Δεκεμβρίου 15-20.

ΔΙΑΣ: Βιτόρια 25.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κίνα, δολ. 30 φίο, 3.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 10-18.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.: Ποταμό Μισισσιππή 65.000 τον. γεννήματα Γιούροπορτ, δολ. 9,50 φίο, όψιόν Άμβούργο, δολ. 9,75, 10 ημέρες, Δεκεμβρίου 12-20.

ΓΑΡΜΠΗΣ: Άμερ. Κόλπο 56.000 τον. γεννήματα 'Ολλανδία/βέλγιο δολ. 9,50 φίο, 10 ημέρες, Δεκεμβρίου 22-29.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΤΖ: Άμερ. Κόλπο 24.000 τον. περίπου σιτηρά Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 300.000 κατ' αποκοπή φίο, 5 ημέρες/27 ημέρες φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 8-10.

ΝΙΚΑΙΑ: Άμερ. Κόλπο 30.000 σιτηρά Κίνα, δολ. 29, 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 3.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 7 - 17.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ: Άμερ. Κόλπο 20 - 22.000 τον.

γεννήματα Ντακάρ, δολ. 19 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον., Δεκεμβρίου 12- 20.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ: Βορείως Χαττέρας 20.000 τον. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 13,50 φίο, 4 ημέρες/3.000 τον. Δεκεμβρίου 7-12.

ΤΖΑΒΕΛΙΝ: Τάμπα 24.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 28,50 φίο, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 12 τό άργότερο.

ΜΙΧΑΛΙΣ: Βορείως Χαττέρας 14.000 τον. γεννήματα Άλγερία δολ. 25,75 φίο, 4 ημέρες/600 τον. φορτοεκφόρτωση άμεση.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Βανκούβερ ή Πρίνς Ρούπερτ 21.700 τον. σιτηρά χύδην, δολ. 19,30 φίο, 7.500/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 20-31.

ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Νοτ. Άφρική, δολ. 17,50 φίο 5 ημέρες/3.000 τον., Δεκεμβρίου 12-17.

ΓΚΟΛΤΕΝ ΛΑΚ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 18 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον., Δεκεμβρίου 20-27.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ: Άμβέρσα/Άμβούργο 21.000 τον. λιπάσματα χύδην 'Ινδία, δολ. 34 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 5 - 15.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Μάρσα 'Ελ Μπρέγκα 18.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 25 φίο, 4.000/1.000 τον. Δεκεμβρίου 5-10.

ΜΕΝΕΛΑΟΣ: Μάρσα 'Ελ Μπρέγκα 18.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 25 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 12-15.

ΣΤΑΛΩ 2: Καζαμπλάνκα 27.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 25 φίο, φόρτωση κλίμακας/έλευθ. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 4-10.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π.: Νότιο ή ανατολ. ακτή ΗΒ 23.000 τον. κριθής Άλγερία, δολ. 18,50 φίο, 4.000/600 τον.



THE HELLENIC PRESENCE IN SINGAPORE & MALAYSIA DAY & NIGHT

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

DIRECTORS:

CAPT JOHN A GOROS (Hellene)

GOPALAN MUKUNNAN (Singaporean)

SHIPPING AGENTS FOR: LINERS, TRAMPS, TANKERS & PASSENGERS *
CUSTOMS, FORWARDING, TRANSPORT & TRAVEL AGENTS * BUNKERS
SUPPLIERS * CREWING AGENTS * REPRESENTATIVES FOR DRYDOCKS &
REPAIRS * SURVEYORS & CONSULTANTS * P & I CORRESPONDENTS *
ATTENDING TO LEGAL & TECHNICAL MATTERS *

OFFICE ADDRESS:

10, ANSON ROAD
28-08 INTER/NAL PLAZA
SINGAPORE 0207
TEL.: 2249557 - 2249783

CABLES: "OLYMPISHIP"
TELEX: RS 23810 OLYMIC
A.O.H. TEL: 4816919

POSTAL ADDRESS:

P.O. BOX NO: 1024,
MAXWELL ROAD,
SINGAPORE 9020.

"BRANCHES ALL OVER MALAYSIA"

φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 6-10.

ΤΑΥΡΟΣ: Βόρειο Γαλλία 25.000 τόν. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 23 φίο, 6.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 12-17.

ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ: Πόρτ Κέμπλα 30.000 τόν. άνθρακα άνατολ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 16,85 φίο, 20.000/4.000 τόν. 'Ιανουαρίου 25 — Φεβρουαρίου 5.

ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ: Βάρνα 11.000 τόν. λιπάσματα σέ σάκκους 'Ινδία, δολ. 27 φίο, 1.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 15 -20.

ΜΕΛΙΤΩΝ: Χερσόγα 14.000 τόν. περίπου λιπάσματα χύδην 'Ινδία, δολ. 33,25 φίο, 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 27 — 'Ιανουαρίου 4.

ΣΚΟΡΠΙΟΣ: Νότιο Αυστραλία 25.000 τόν. κριθής Τζέντα, δολ. 25,25, 1.500/2.500 τόν. έλ. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 20 τό άργότερο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΙΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ: 27.100 τόν. d.w. του 1975 παράδοση Σουηδία άμεση, έπαναπαράδοση 'Αλεξάνδρεια, δολ. 5.100 τήν ήμέρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ: 32.278 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Ρίγα άμεση, ταξίδι μέσω Φινλανδίας με έπαναπαράδοση στον πιλότο 'Αλεξάνδρεια δολ. 5.500 τήν ήμέρα

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ: 21.368 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ Δεκεμβρίου 6-7, έπαναπαράδοση 'Ι δία, δολ. 6.100 τήν ήμέρα.

ΑΤΛΑΣ: 18.499 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. 'Ιαπωνία μέσα Δεκεμβρίου, ταξίδι μέσω Περσικού με έπαναπαράδοση Κολόμπο, δολ. 5.500 τήν ήμέρα.

ΑΤΛΑΣ Α.Σ.: 37.600 τόν. d.w. του 1984, παράδοση στον πιλότο Κουήνολαντ Δεκεμβρίου 10-14, ταξίδι διαρκείας 20-25 ήμερών με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.500 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 150.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ ΣΑΝ: 7.435 τόν. d.w. του 1970, παράδοση 'Υμουίντεν Δεκεμβρίου 27-20, ταξίδι με έπαναπαράδοση 'Αλγερία, δολ. 3.400 τήν ήμέρα

ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ: 27.900 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Τής Δεκεμβρίου 12-15, ταξίδι με έπαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 3.975 τήν ήμέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: 22.312 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Μπρίτις Κολούμπια Δεκεμβρίου 28 — 'Ιανουαρίου 4, έπαναπαράδοση άνατολ. άκτή 'ΗΠΑ Βοστώνη/Γκάλεστον, όψιόν ναυλωτών έπαναπαράδωσης Μεσόγειο όχι άνατολικότερα Δυτικής 'Ιταλίας, δολ. 3.250 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 110.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΚΑΡΟΛΙΝ Π.: 22.230 τόν. d.w. του 1973, παράδοση στον Πιλότο Κόντινεντ Δεκεμβρίου 6-7, ταξίδι 'Απω 'Ανατολής, δολ. 4.975 τήν ήμέρα.

ΚΟΜΕΤ: 14.938 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Σα-

φί Δεκεμβρίου 12-22, ταξίδι με έπαναπαράδοση Ραγκούν, δολ. 4.100 τήν ήμέρα.

ΣΚΙΠΠΕΡ Ν.: 36.405 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Μανίλα μέσα Δεκεμβρίου, ταξίδι με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.000 τήν ήμέρα.

ΑΙΓΑΙΟΝ: 26.732 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία Δεκεμβρίου 17-22, ταξίδι με έπαναπαράδοση Βοστώνη/Γκάλεστον, δολ. 3.250 τήν ήμέρα, όψιόν ένός άκόμη ταξιδιού με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία/Νοτ. Κορέα, δολ. 5.500 τήν ήμέρα.

ΠΛΑΝΕΤ: 15.518 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Θεσσαλονίκη Δεκεμβρίου 15-20, ταξίδι με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.300 τήν ήμέρα.

ΘΕΑΝΤΩ ΑΣ: 38.711 τόν. d.w. του 1972, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ με δυτική διεύθυνση Δεκεμβρίου 15 - 25, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 5.000 τήν ήμέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ: 16.480 τόν. d.w. του 1969, παράδοση στον πιλότο Ντάρμπαν Δεκεμβρίου 19 τό άργότερο ταξίδι με έπαναπαράδοση Μπουεναβεντούρα δολ. 2.950 τήν ήμέρα.

ΜΑΡΚΙΖ: 54.698 τόν. d.w. του 1975, παράδοση στον πιλότο Σέουτα Δεκεμβρίου 5, ένα κυκλικό ταξίδι Νότιας 'Αμερικής με έπαναπαράδοση Μπορντώ/Αμβούργο, δολ. 4.750 τήν ήμέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΥΡΤΙΑ: Μάρσα 'Ελ Μπρέγκα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 115, όψιόν Μεσόγειο WS 130, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού/Αμερ. Κόλπο WS 105, Νοεμβρίου 30.

ΠΡΩΤΕΥΣ: 'Αρζού 37.000 τόν. καθαρά Ρότερνταμ, WS 92,5, Δεκεμβρίου 2.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 52.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 103, Δεκεμβρίου 2.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Καραϊβική 36.000 τόν. άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 130, Δεκεμβρίου 3.

ΣΑΛΙΑΘΟΣ: 'Ες Σιντέρ 65.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτινι 'Ισπανικής Μεσογείου, WS 72, 5, Δεκεμβρίου 1.

ΕΙΡΗΝΗ Μ. II: Ράς Λανούφ 60.000 τόν. μέρος φορτίου, Σαρρόκ, WS 95, Δεκεμβρίου 4.

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ: Καραϊβική 53.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 97,5, Δεκεμβρίου 5.

ΕΒΡΟΣ: Φιλιππίνες 38.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη, WS 107,5 όψιόν Χόγκ Κόγκ WS 136, Δεκεμβρίου 3.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Περού 53.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού/Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική, WS 102,5 Δεκεμβρίου 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΛΟΡΥ: Μπόννυ 64.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο/ άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο, WS 75, Δεκεμβρίου 6.

ΣΕΡΙΦΟΣ: Ράς Σουκχείρ 71.000 τόν. μέρος φορτίου, Φός, ναύλος έμπιστευτικός Δεκεμβρίου 1.

ΝΤΟΡΙΚ: 'Αρζού 70.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, ναύλος έμπιστευτικός, άμεση.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Φός 78.500 τόν. Νάπολι, WS 72,5, Δεκεμβρίου 4.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: 'Εσμεράλντας 45.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 97, Δεκεμβρίου 4.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 48.000 τόν. μέρος φορτίου, θερμαινόμενο, 'Αμερ. Κόλπο WS 115, Δεκεμβρίου 11.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 35.000 τόν. Λάς Μίνας, WS 130, Δεκεμβρίου 6.

ΣΗΚΡΟΣ: Σκίντα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 120, όψιόν Μεσόγειο WS 130, Δεκεμβρίου 3.

ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ: Περσικό Κόλπο 28.000 τόν. καθαρά 'Ινδία, WS 140 άμεση.

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 1: Κωνσταντζα 28.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 105, όψιόν Μεσόγειο WS 115, άμεση.

ΚΡΗΤΗ: Κωνσταντζα 75.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 53, όψιόν Μεσόγειο WS 62,5, Δεκεμβρίου 6.

ΜΥΤΙΛΗΝΗ: 'Ες Σιντέρ 60.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 75, Δεκεμβρίου 8.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: 'Αμουαίη Μπαίη 40.000 τόν. μέρος φορτίου Λέγκ Τσάρλς, WS 125, Δεκεμβρίου 12.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Σκίντα 50.000 τόν. μέρος φορτίου, βορείως Χαττέρας, WS 50, Δεκεμβρίου 14.

ΒΕΓΚΑ: Σιγκαπούρη 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 122,5, Δεκεμβρίου 8.

ΟΣΕΑΝ ΑΪ'ΝΤΗΑΛ: Μπόννυ 70.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 64, Δεκεμβρίου 15.

ΑΔΑΜΑΣ: 'Αρζού 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Φός WS 105, Δεκεμβρίου 11.

ΝΤΟΡΙΣ: Σαλλόμ Βόε 130.000 τόν. Κόντινεντ, WS 60, Δεκεμβρίου 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ: Δυτ. 'Αφρική 250.000 τόν. περίπου, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 26, Δεκεμβρίου 19.

ΤΡΑΪ'ΣΑΝ: Ρουγουαίς καί Μίνα 'Αλ 'Αχμαντί 120.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική/ΗΒ/Κόντινεντ WS 37,5, όψιόν Μεσόγειο WS 42,5.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑΪ'ΝΤ: Φλόττα 70.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 70, Δεκεμβρίου 15.

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ: Κωνσταντζα 42.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 80, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 70, Δεκεμβρίου 9.

ΜΠΟΥΕΝΤΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ: 'Ερυθρά Θάλασσα

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

45.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 95, άμεση.

ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΗ: Μαύρη Θάλασσα 20.000 τον. καθαρά Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 140, όψιόν Έρυθρά WS 150, Δεκεμβρίου 12.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Περσικό Κόλπο 25.000

τον. μέρος φορτίου, δυτική άκτή 'Ινδίας WS 150, όψιόν άνατολ. άκτή 'Ινδίας, WS 145, όψιόν Σιγκαπούρη WS 130.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τον. καθαρά Κόντινεντ/Μεσόγειο, ναύλος έμπιστευτικός, Δεκεμβρίου 12.

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Αν κρίνει κανείς από τον φόρτο της εργασίας των μεσιτικών γραφείων, φαίνεται ότι τό αγοραστικό ενδιαφέρον κατά τις πρώτες ημέρες του Δεκεμβρίου υπήρξε ζωηρό. Τουτό όμως δεν άνακλάται εύθως στον αριθμό των τελικών πωλήσεων, πολλές των όποιων μάλλον σταμάτησαν σε κάποιο στάδιο της διαδικασίας με αποτέλεσμα πλοία φερόμενα ως πωληθέντα νά επανεμφανίζονται στην αγορά, ή, στην καλύτερη περίπτωση, νά εξακολουθούν νά είναι άντικείμενα μιάς μακράς διαπραγματεύσεως.

Έν πάση περιπτώσει, από τις γνωστές πωλήσεις ή διαπραγματεύσεις καθίσταται δυνατή ή εξαγωγή μερικών συμπερασμάτων ως προς τό ύψος των διαμορφούμενων τιμών. Έτσι, ένα μπάλκ κάρριερ 61.000 τον. d.w. του 1974 έφέρετο κοντά στά δολ. 7.000.000 ενώ οι 58.000 τον.d.w. του 1977 στά δολ. 8.250.000 και οι 29.000 τον. d.w. του 1978 στά δολ. 4.650.000.

Είναι έμφανές τό πλεονέκτημα των μεγαλύτερων πλοίων. Στά μεγαλύτερης ηλικίας πλοία, οι 35.000 τον. d.w. του 1968 φέρονταν στά δολ. 2.500.000 ενώ οι 37.000 τον. d.w. του 1965 μόλις άγγιζαν τά δολ. 1.150.000 τιμή που ίσοϋται με την αντίστοιχη αξία scrap στην Άπω Άνατολή.

Στά πλοία γενικού φορτίου, ένα SD 14 του 1973. με παράδοση ως έστί στοίχιζε κάτι λιγότερο από δολ. 500.000.

Πλοίο τύπου SANTA FE (Ίσπανικής κατασκευής) άλλαζε χέρια έναντι μόλις δολ. 1.000.000 και πλοίο 14.000 τον. d.w. του 1965 για παράδοση Μεσόγειο με πιστοποιητικά για 3 μήνες (όχι για scrap) έζητείτο στά δολ. 600.000.

Στά δεξαμενόπλοια, δύο VLCC έδωσαν τον τόνο: τό ένα 240.000 τον. d.w. του 1976 στά δολ. 6.500.000 και, τό δεύτερο χωρητικότητας 232.000 του 1974 στά δολ. 7.500.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Καταλυτική για την αγορά ή παρουσία της Κίνας, όπου, έκτός του κεντρικού οργανισμού διαλύσεων, άρχίζει νά αναπτύσσεται άνεξάρτητα τό ενδιαφέρον και ή δραστηριότητα των έπαρχιακών επιχειρήσεων διαλύσεως πλοίων, μερικές φορές σε ανταγωνισμό μεταξύ τους. Τό παράδοξο αυτό για την γιγάντια χώρα της Άπω Άνατολής φαινόμενο δημιούργησε τάσεις άπότομης άνόδου των τιμών, με αποτέλεσμα την πώληση μπάλκ κάρριερ 9.000 τόννων βάρους στην τιμή - ρεκόρ των δολ. 128 ανά τόνο. Παράλλη-

λα, πλοίο 5.000 τόννων βάρους λέγεται ότι πήρε προσφορά της τάξεως των δολ. 126! Τό ενδιαφέρον της Κίνας γά κάθε κατηγορία υπό διάλυση πλοίων (και των VLCC περιλαμβανομένων) τείνει νά σημάνει συρρίκνωση της δραστηριότητας των ύπολοίπων χωρών της Άπω Άνατολής (Ν. Κορέα, Ταϊβάν) που βλέπουν τις τιμές νά φθάνουν σε άπαγορευτικά πλέον γι' αυτές όρια. Τό αν αυτή ή κατάσταση θά εξακολουθήσει και θά έχει περαιτέρω εξέλιξη είναι τό μεγάλο έρώτημα που, προς τό παρόν τουλάχιστον, φαίνεται άμφιλεγόμενο.

Ηδη οι τιμές VLCC έχουν φθάσει στά επίπεδα των δολ. 132/136 ενώ για λίγο μικρότερα δεξαμενόπλοια τό όριο των δολ. 138 δεν άπέχει της πραγματικότητας. Για μεγάλα μπάλκ κάρριερς τό όριο των δολ. 130 είναι ίσως ζήτημα ημερών ενώ άνάλογη είναι ή τάση και για τά μικρότερα πλοία.

Στις χώρες του 'Ινδικού 'Ωκεανού ('Ινδία, Πακιστάν, Μπαγκλαντές) οι αγοραστές φαίνονται πιό συντηρητικοί. 'Ο παρατηρητής της αγοράς, όμως, εύλογα διερωτάται κατά πόσον είναι δυνατόν νά μείνει άδιάφορη και εκείνη ή αγορά στά συμβαίνοντα στην Άπω Άνατολή. Για 6.000 τόννους βάρους ή τιμή στην 'Ινδία κυμαίνεται περί τά δολ. 105 ενώ δεξαμενόπλοιο 14.000 τόννων βάρους παραδόθηκε στό Μπαγκλαντές έναντι δολ. 125.

Η 'Ισπανία ήδη πληρώνει τά δολ. 78 για μικρά σχετικά πλοία ενώ σión Πειραιά ζωηρό είναι τό ενδιαφέρον για πλοία 5/12.000 τόννων βάρους με πιστοποιητικά για τρεις μήνες.

Όλα δείχνουν ότι βρισκόμαστε στά πρόθυρα εξέλιξεων που δεν στερούνται ενδιαφέροντος...



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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1189/948 December 15th, 1984

THE NEW COLLECTIVE AGREEMENT

The PNO executive has committee made its demands known to the shipowners' associations for the new collective agreement covering employment on deepsea vessels, Mediterranean cargo ships and Mediterranean passenger and cruise ships.

The basic demand is for an increase in the contract wages and bonuses of lower deck crews and radio officers by 25% and the setting of a minimum wage for seamen's wages as formed by the relation between the ECU and the drachma equivalent on the day each collective agreement is signed.

Another demand is the setting of the victualling allowance at 500 drachmas per day, paid leave of ten days for every month of work and the right to repatriation after six months.

There are several other demands of a general character and the demands per branch of employment will follow. These demands are all being made at a time when the number of Greek ships on the register continues to dwindle and when it has become manifest (loss of job opportunities in Saudi Arabia) that we are more expensive than the British who have agreed to an increase of 8.2%. This increase was voted for by 57% of paid-up union members.

Perhaps it is time that a vote was taken among our union members too so that our seamen can decide directly on matters that concern them?

SEA POLLUTION

Replying to a question in the French parliament, the Minister of Mercantile Marine said that cases of sea pollution

in French waters had been few from 1976 to 1983. He also provided a list of 202 ships belonging to 21 different countries which had violated the regulations for sea pollution covering the French economic zone and gave details of the steps taken by the countries concerned in dealing with these violations.

In the 202 cases, penalties had been imposed in 48 of them only while in 101 cases it was not known what had been done and in the remaining 53 cases it was known that nothing had been done.

It is interesting to note that Greek ships come first with 43 violations followed by Liberian ships with 23, Italian ships with 22 and Norwegian ships with 14. Of the 43 Greek violations, penalties were imposed by the Greek authorities in 31 cases or 72% of the total while of the Liberian violations, only 10 were penalised — a proportion of 43%. Only 7% of the Norwegian cases were penalised and no penalties were imposed on any of the 22 Italian ships concerned. This shows that although we lead the field in violations, we also lead it in penalties imposed.

MARITIME FRAUD

Although piracy has virtually disappeared from the maritime scene, maritime fraud seems to be flourishing more than ever.

Although there are no accurate figures available, an attempt is being made to study the matter in depth and to glean some basic conclusions. For instance, such a study would reveal certain of the general characteristics of ships which are involved as a rule in cases of maritime fraud and would probably

confirm that these are usually tramp ships, over-age ships, ships flying flags of convenience, ships owned by single-ship companies, etc. It would also confirm that they are ships exploited by charterers in sensitive geographic zones and which are usually sold after the fraud has been perpetrated.

As to the kinds of maritime fraud involved, there is a distinction between cases which take place during loading and cases which occur during unloading. In the first category there are the cases of: 1) False declaration of goods by which although a bill of lading is issued, the goods are not loaded on the ship or loaded on to another ship. 2) Forged bill of lading with no cargo. 3) Pre-dated bill of lading or, more rarely, post-dated bill of lading and 4) Wrong indication of marks on the cargo, the identity or the nature of the cargo.

In cases concerning unloading we have: 1) Delivery of the cargo without producing the bill of lading with a letter of guarantee from the consignee. 2) Delivery to third parties in a different port with forged documents. 3) Non-delivery of the cargo in combination with the disappearance, or not, of the ship and 4) to avoid long waits at a congested port, the ship is diverted to another port where the master sells the cargo.

IMPROVEMENT IN SIGHT

A modest increase of the level of earnings in the time-charter sector has been witnessed the last two weeks, primarily a result of healthy activity in grain, coal and ore trades but also due to the usual pre-Christmas increase of the volume of world trade.



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.

We believe we are not too optimistic to state that, provided the OECD countries achieve a similar rate of growth in 1985 as experienced during the recent months, we can look forward for some further increase in rate levels during the coming year.

Concerning ships sales during 1984 the volume was 17% higher in terms of tonnage than they were in 1983. According to figures from Lambert Brothers 112 ships changed hands last November totalling 5.7 million dwt. compared to 93 ships totalling 3.2 million dwt. during the same month in 1983.

In terms of prices, those of a Panamax-type vessel rose by 10% for a 1-5 year-old ship and 20% for 5-10 year old vessels, in comparison with 1983.

Although there was a drop in the price of large tankers in the last two months, prices this year were generally higher than in 1983.

FREIGHT FUTURES CONTRACT INTRODUCED TO PIRAEUS BASED SHIPOWNERS AND BROKERS

During a luncheon organised in the Piraeus Marine Club on December 12, the Baltic International Freight Futures Exchange (BIFFEX) was presented to the Piraeus shipping community.

Speakers included Mr. Richard Duncan, Chairman Biffex Public Relations and Marketing Committee and Mr. Paul Vogt, Director of the Baltic Exchange.

The Freight Future Contract which will be introduced sometime next May, is principally a managements tool to be used in conjunction with traditional operations to control financial risks inherent in the freight market, a tool which will in our opinion initially be very attractive to charterers.

It is worth noting that the well-known British shipbrokers "Eggar Forrester" recently launched a new company, Eggar — Bailey Futures Ltd, to trade on the

proposed Baltic International Freight Futures Exchange (BIFFEX). The company, a joint venture between Eggar Forrester and London futures specialist E. Bailey Commodities, is believed to be first of its kinds to be announced.

GREEK MARINE ELECTRONIC COMPANIES FORM AN ASSOCIATION

Nine old established Greek companies, involved in the field of Marine Electronics have formed the "Hellenic Association of Marine Electronic Companies", with an aim to support matters related to their commercial activities.

The Companies involved are in alphabetical order "Cherma" "Elenava", "Elina", "Elkime", "Marac", "Marel", "Technava", "Telemark" and "Telectronics". The newly elected members of the Board of Directors are Messrs D. Piriochos President, V. Androutsos Vice President, N. Pipitsoulis Gen. Secretary, A. Karageorgis Treasurer and A. Politis, J. Poulimenos and E. Economou members.

GREEK REPRESENTATIVES FOR WISJEMULLER

"Wisjemuller Salvage and Towage" of Holland has appointed the Piraeus based company "Shipcare Technical Services" as their general agents for Greece. Wisjemuller are among the world leaders in their field and they specialize in salvage activities, towage and heavy lift transportation.

PRICE RISE

From January 1, 1985, the sale price of "Naftika Chronika" will be Drs. 120 per copy with a corresponding rise in subscription rates. The annual rate will become Drs. 4.000. The rate for seamen who receive their copies via shipping offices will be Drs. 2.000 while the rate for seamen who receive copies by mail will be Drs. 2.500.

50 YEARS AGO

— The Minister of the Navy, Mr. Hadjikyriakos, has set up a committee to study the health conditions of radio officers on board ship, following the persistent demands of these officers.

— In an expression of solidarity for the firemen of the cargo ship "Ali-ki" arrested by the police in Buenos Aires, a strike has been declared on the ships "Aigeus", "Alecios", "Calypso Vergotti", "Maroungo Patera" and "Oenousios" which are all lying in the same port.

— The Panamanian-flag cargo ship "Pauline" of 4.920 grt. built in 1913, owned by the R. Olivier company, was transferred to Greek registry and renamed "Paulina" in the port of Gdynia.

— There was a demand for ships from the Plate to Europe in the first half of December for loading up to February.

— The following Greek ships were fixed grain cargoes from the Plate: "Onasi Socratis" from Necotsea, Bahia Blanca or Mar del Plata, 7,300 tons for Antwerp 15/9 December 20-28.

"Petrakis Nomikos" from Roasario 6.000 tons (10%) for U.K. — Antwerp - Rotterdam 18/- option Le Havre - Hamburg range 19/6 December.

"George M. Livanos" from Buenos Aires 6.500 tons for Marseilles - Western Italy 17/6 option Adriatic 18/3, January 10-25.

(Naftika Chronika - No. 96 15/12/1934)

The increases were made necessary by the steep rise in the cost of paper which, in one year, has risen by 42% and the corresponding increases in printing materials and labour costs.

We trust our readers will accept these increases which are unavoidable if "Naftika Chronika" is to continue to appear.

AT ARGENTINA 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: 54 111 2550
E. Andresen 867115

Capt.: G. LOGOTHETIS
A.O.H. 3116632

Home: 3116632



★ 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. 67577/8/9
65181

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

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

‘Η κίνηση τών ‘Ελληνικῶν Πλοίων

(α. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν

ΑΒΑΞ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	ε. Κεύχαν Τέρμ. 26/9
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α. Λοβίσα 9/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Ντάρμαν 16/10
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Κεμπέκ 10/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	α. Μπαρναγκούλα 5/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Μοντεβιδέο 7/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	α. Λάς Πάλμας 14/10
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	στόν Α. Βικέντιο 25/9
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Δουνκέρκη 17/10
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	δ. Κων/πολη 11/10
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΑΞ Α.Σ.	85	23074	ὑπό καθέλευση Ρίο Ἰαννίνο
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	δ. Ντόβερ 14/10
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412	α. Λίβερπουλ 5/10
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Νταμάμ 18/10
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	ε. Πειραιά 16/10
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΑΙΡΙΟΣ	72	5580	α. Χάνκο 22/10
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646	α. Κενίτρα 6/10
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακὲς μεταφορὲς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Π. Σαῖδ 30/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Βανκούβερ 16/10
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	ε. Ἀμβέρσα 23/10
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. Ἀμβέρσα 29/9
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α. Τίς 18/10
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	65	18315	στήν Χαβέρ 20/10
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Ἀνκόνα 18/10
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	ε. Τσιταγκόγκ 14/10
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ἐπιπληθὲς διάλυση
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Ἀμβέρσα 19/10
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	δ. Ντόβερ 23/9
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεῖ Ἰθάκη
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	δ. Ἀἰλ. Παριζιέν 10/10
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	α. Χιούστον 11/10
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	δ. Γιβραλτάρ 15/10
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Ἐλευσίνα 18/9
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΛΩΝ	79	10428	α. Κολόμπο 18/10
ΑΘΩΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	α. Λάς Πάλμας 17/10
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Κακινάνα 19/10
ΑΘΩΣ	72	1586	α. Λίβερπουλ 13/10
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	α. Σαγκάη 10/10
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4109	α. Πασαγιές 2/10
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	64	6387	α. Τζιμπουτί 2/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΝ	68	5537	α. Ἀμβέρσα 17/10
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	δ. Σουέζ 18/10
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	α. Σάρτζα 9/10
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	ε. Λάς Πάλμας 18/10
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	στό Ἀμβούργο
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Ἀμβέρσα 16/10
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Πειραιά 11/7
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Πειραιά 13/10
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	α. Καλκούτα 17/10
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Καράτσι 18/10
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	α. Οκινάβα 11/10
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ε. Πειραιά 25/9
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'ΙΖ	72	11185	α. Σάντος 10/10
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Σινγκάγκ 16/9
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Βρέμη 17/10
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ἐπισκευὲς Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9178	α. Ρεσίφε 20/9
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208	α. Δουνκέρκη 22/10
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025	α. Βαρκελώνη 17/10
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ	69	8928	α. Ἀρατού 20/8
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	α. Ντάρ ἐς Σαλάμι 14/ 0
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9369	α. Ἰντσόν 7/10
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεῖ Ἀργοστόλι
ΑΙΗΤΖΑΞ	63	1142	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεῖ Χαλκίδα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	δ. Γιβραλτάρ 2/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	ε. Σάουθεντ Ἀνκόρ. 9/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	ε. Ν. Ὁρλεάνη 20/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	δ. Γιβραλτάρ 5/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ὑπό καθέλευση
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	στόν Πειραιά 19/10
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	α. Μονρόβια 11/10
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	ε. Μπέρτα 9/9
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	δ. Παναμά 16/8
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	ε. Ν. Ὁρλεάνη 18/10

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13633
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605

α. Ν. Ὁρλεάνη 12/10	
α. Ν. Ὁρλεάνη 30/9	
α. Ἀμβέρσα 16/10	
ἀργεῖ Πειραιά	
ἀργεῖ Πειραιά	

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4838
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	63	6303
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	57761
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΜΩΝ	71	15119
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ)	72	19869
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	24341
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΛΑΖΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΝΤΕ'ΓΑ (δ)	70	48462
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΡΥΖΗΣ	44	7207
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10069
ΑΛΙΚΗ II.	76	12376
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑ	63	1594
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800

ΑΛΤΑΙΡ	70	16973
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2605
ΑΛΦΑ	62	4722
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633

α. Φός 13/10	
α. Σικάγο 10/10	
ε. Τζέντα 11/10	
ε. Πασαγιές 2/10	
ε. Κόρπους Κρίστι 13/10	
α. Βαλτιμόρη 18/10	
ἀργεῖ Πειραιά	
α. Γάνδη 15/10	
α. Τζιμπουτί 5/8	
ἀργεῖ Στουμπολά	
α. Χιροχάτα 25/9	
ε. Τσιταγκόγκ 10/10	
α. Βανκούβερ 19/10	
α. Κλέμπε 26/9	
α. Μόρεχεντ Σίτυ 13/10	
α. Αμβούργο 23/10	
ἀργεῖ Πειραιά	
ε. Σάν Λορέντζο 16/10	
α. Σάντος 17/10	
ἀργεῖ Τάμπα	
α. Δουνκέρκη 11/10	
ε. Μουτσούρε 7/10	
ε. Χιούστον 17/10	
ε. βέρσα 16/10	
α. Σαμσούν 9/9	
ἀργεῖ Πειραιά	
ἀργεῖ Ἀστακό	
α. Λομέ 29/9	
α. Τζέντα 17/9	
ε. Ρανγκούν 18/10	
α. Ντάρμαν 19/10	
α. Μπ. Ἀίρες 5/10	
ἀργεῖ Τρινκομάλη	
ἀργεῖ Πειραιά	
δ. Σουέζ 19/10	
α. Ἀλεξάνδρεια 21/10	
α. Τερνέστη 22/10	
α. Λέικ Τσάρλς 20/9	
ἐπιπληθὲς	
ε. Πειραιά 30/6	
δ. Παναμά 10/10	
ε. Μανίλα 16/10	
ε. Βιζακαπατάν 20/10	
α. Σινγκάπουρ 19/9	
ἀργεῖ Πειραιά	
ἀργεῖ Πειραιά	
ἀργεῖ Χαλκίδα	
ἀργεῖ Πειραιά	
ε. Γκιζάν 29/9	
ἀργεῖ Σάρτζα	
α. Θεούτα 12/10	
α. Ν. Ὁρλεάνη 20/9	
α. Βενετία 13/10	
α. Ρανγκούν 18/10	
δ. Κων/πολη 10/10	
ἀργεῖ Πειραιά	
α. Ρίο Ἰαννίνο 12/10	
πρώην «LABO»	
ἐπιπληθὲς ἀλλοδαπούς	
ε. Ρίο Γκράντε 10/10	
ἀργεῖ Πειραιά	
ε. Π. Σαῖδ 22/10	
ε. Γιοκοχάμα 4/10	
ε. Σάουθεντ Ἀνκόρ. 15 15	
α. Τίς 20/10	
α. Ντουλούβ 5/10	
α. Φός 23/10	
ε. Χόγκ Κόγκ 10/10	
ε. Ἀλεξάνδρεια 21/10	
α. Βοίμη 23/10	
ε. Μπέρτα 22/10	
δ. Γιβραλτάρ 8/10	
ε. Κα θαγένα 26/9	
α. Ναούρου 19/10	

α. μβέρσα 22/9	
α. Κόμπε 22/9	
ε. Π. φ Σπαίν 6/10	
ε. Σ. Μάις 20/10	
ὀλική ἀπώλεια	
α. Ἀλεξάνδρεια 10/10	
ε. Λεϊβρες 20/10	
α. Γλασκώβη 9/10	
α. Σάν Λορέντζο 9/10	
ε. Λίβερπουλ 22/10	
δ. Σουέζ 10/6/83	
α. Κότκα 17/10	
ε. Τιμαρού 23/10	
α. Χάβρη 2/10	
ἀργεῖ Ἡμισαβεν	
ἀργεῖ Πειραιά	
ε. Πειραιά 12/9	
α. Λός Ἀντζελες 16/9	
ε. Κουίνγκντ 19/8	
α. Σάντος 22/9	
α. Ἀμβέρσα 3/10	
στό Σάντος 22/10	
α. Χεύ Πόιντ 26/9	
α. Ἀμβούργο 25/9	
α. Κίγκστον 16/10	
ε. Ταγγέρη 6/10	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	ε. Κοτονού 20/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Λός 'Αντζέλες 7/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	α. Βρέμη 12/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΔΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Μολαίσις 14/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	α. Κόμπε 19/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Ντιντρόιτ 20/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	α. Ντάρμπαν 27/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	δ. Σουέζ 25/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	ε. Μομπίλ 18/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	ε. Ρότερνταμ 16/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Όζακα 12/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	α. Ντάρ ες Σαλάμ 19/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Νταμάμ 10/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	δ. Παναμά 8/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Σαγκάη 22/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	προς διάλυση Κασσιούνγκ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Τζουμπάι 15/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	δ. Σουέζ 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Μονφολκόνε 15/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Γιοκοχάμα 16/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	α. Ξινγκάνγκ 5/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Ραβέννα 3/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Κέιπ Τάουν 8/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	δ. Γιβραλτάρ 15/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.)	75	70668	α. Φορκάντος 13/10
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	ἀργεί 'Αμβούργο
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	στην 'Ακαμπα 29/9
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Μομπίλ 75/10
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Χιούστον 11/10
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α	83	10470	α. Σάντος 28/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Γιοκοχάμα 15/10
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπάρδο 8/9
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	α. Γιοκάις 13/10
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/10
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. 'Επτάνησοι 6/9
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	Ρότερνταμ 12/9
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Μπούμπουρι 24/9

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 3/10
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	α. Ρόσα 16/10
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Νέλσον 17/10
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Σιγκαπούρη 19/10
ΑΝΘΙΑ	64	11034	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΘΙΠΗ Α.	76	16646	α. Ντάρμπαν 17/10
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Τόνγκο 4/10
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	ε. 'Αλεξάνδρε 10/10
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΝΑ	64	2020	ολική απόλυση
ΑΝΝΑ Α.	59	9237	δ. Σουέζ 2/8
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	δ. Κων/πολη 3/10
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758	δ. Κων/πολη 10/10
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. 'Ασσόμ 15/10
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ε. Ταϊπαγκόν 22/10
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Κότα Κινάμαλα 29/9
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	έπιωλήθη
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊ 17/10
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	ε. Σουραμπάγια 10/10
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΠΙΑΝ	74	7557	έπισκευές Σιγκαπούρα 19/10
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	ἀργεί Χαλκίδα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	ἀργεί Πόρταμπούρι
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	δ. Γιβραλτάρ 6/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Γιούροπορτ 21/9
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. 'Ακαμπα 25/8
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353	α. Σαφάγκα 25/9
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	ε. Κολούμπια 6/10
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	ε. Βανκούβερ 21/10
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Ντάρμπαν 27/9
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	δ. Παναμά 2/10
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Κόρπους Κρίστι 30/8
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 5/10
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Σχέζαν 18/9
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	δ. Σουέζ 19/10
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	α. Σίμπα 29/9
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. Π. Σαϊδ 19/10
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ III.	77	38515	α. Χιούστον 5/10
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Ντουάλα 12/9
ΑΠΕΞ	73	16397	ε. Κάρντιφ 19/10
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	ἀργεί Πειραιά
ΑΠΙΚΟ	64	9868	δ. Σουέζ 28/9
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Βανκούβερ 30/9
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 4/10
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Λατόκα 28/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ	67	16210	ἀργεί Πειραιά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς
ΑΠΟΥΣ	70	3275	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	ε. 'Αβονμαουρ 22/10
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Όζακα 10/10
ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Μπρίντζι 16/9
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	ε. Βομβάη 4/10
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Π. Σαϊδ 22/10
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ	72	16207	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	ε. Πειραιά 30/7
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟ Υ	77	1587	α. Σάρντες 21/10
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Φρητάνον 5/10
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	ε. Πειραιά 4/10

ΑΡΕΘΗ	73	13631	α. Κιόρσιν 17/10
ΑΡΕΘΗ Α.	69	9343	ε. Τουτικονί 5/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	α. Ντάρμπαν 20/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	πρώην «ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ»
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	α. Σουέμα 19/10

ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 10/10
ΑΡΙΕΣ	60	7839	ἀργεί 'Ιθάκη
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	ε. Σιγκαπούρη 12/10
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Ντάρ ες Σαλάμ
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Βομβάη 27/9
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Κακούτα 15/10
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Κέμπε 95/10
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Κάρατι 18/10
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. 'Ακαμπα 7/10
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	υπό ναυπήγηση
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	δ. Σουέζ 13/10
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Βρέμη 12/10
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	ἀργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	ἀρ. εϊ Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Λακκουγκάνγκ 28/9
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ	65	11334	ἀργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ε. Λέγκχορν 17/10
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Χάμιλτον 13/10
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. 'Ιντσόν 30/9
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Σίδνεϊ 21/10
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	στό Κουβέιτ
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Μπαχρέιν 23/9
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Μορμουγκάο 13/10
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	ε. Σιγκαπούρη 7/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Τομπάτα 3/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	30149	α. Γκλάντσον 4/10
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	10142	ἀργεί Γάνδη
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	63	19633	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Σαβάννα
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143	πρώην «ΛΑΝΤΑΥ»
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Λας Πάμας 17/10
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/10
ΑΣΙΑ	67	9525	ἀργεί Πειραιά
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	α. Π. Σαϊδ 20/10
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Ρότερνταμ 23/10
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 17/10
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Πόρτ Κέμπε 15/10
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/10

ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	80	8786	ἀργεί Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	ἀργεί Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.)	68	14993	α. Πειραιά 13/10
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	ε. Τάραντα 19/10
ΑΣΤΕΡΟ'Ι'ΝΤ	60	6134	μετ. «ΑΣΤΕΡΩ» (Κυπρ.)
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Κιόρσιν 18/10
ΑΣΤΟΡ	78	29860	πρώην «ΠΑΝΑΜΑΞ ΜΑΡΣ»
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ἀργεί Γαλαξείδι
ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38611	α. Κολούμπια 18/10
ΑΣΤΥΠΑΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. 'Αμβέρσα 18/10
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Βαλτιμόρη 18/10
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Τσάνα 4/10
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	ε. Τζέντα 8/10
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Μιλουάκη 1/10
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ἀργεί Πειραιά

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Γκάλβεστον 7/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	ἀργεί Μαλάγκ Μπαϊ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	ε. Κιόρσιν 16/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΕΣΜΑΝ	69	16229	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 10/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	ε. 'Αλεξάνδρε 21/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	ε. Τολέδο 12/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Λά Παλις 13/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	8103	στην 'Αλεξάνδρε 10/10
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Σετούμπάλ 1/9
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	Διάλυση Κίνα
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 13/10
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	δ. Σουέζ 4/10
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Χόγκ Κόγκ 28/9
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	85	22172	α. Ρίο 'Ιανέιρο 2/10
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ἀργεί Ντάρ ες Σαλάμ
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Χέυ Πόιντ 10/10
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ἀργεί Σετούμπάλ
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Νταλάν 25/9
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	σημαία Παναμά
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Θέουτα 20/10
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	79	10993	α. Κιόρσιν 10/10
ΑΥΡΑ	68	9624	ἀργεί Χαλκίδα
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	ἀργεί Πειραιά
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	ἀργεί Πειραιά
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	ἀργεί Πειραιά
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Χιούστον 29/8
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	ἀργεί Γάνδη
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	ε. Τζέντα 9/10
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Λά Παλις 8/9
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	ἀργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Πειραιά 5/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	62	13017	α. Τραμπζόν 13/9
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	ἀργεί Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Τζέντα 16/10

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	ἀργεί Σ. ουμπάλ
ΒΑΝΤΑ	66	13762	ἀρ. εϊ Τρινκομάλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	ἀργεί 'Αργοςτόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	δ. Π. Σαϊδ 9/10
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Ντάρμπαν 12/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	δ. Σουέζ 16/8
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Σ. Τζών 16/10
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Ντάρμπαν 9/10
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. 'Αμβέρσα 18/10
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	ἀργεί Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Κάρατι 17/10
ΒΕΛΟΣ	75	15981	δ. Π. Σαϊδ 5/10
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12328	δ. Σουέζ 23/10
ΒΕΝΙ II.	77	16993	α. Λας Πάμας 13/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μίλφροντ Χάβεν 23/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ε. Κόρπους Κρίστι 14/10

ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210
ΒΗΤΑ ΜΠΑΚ	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321
ΒΙΚΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811
ΒΟΜΑΡ	71	16313
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	76	16037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	10327
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΟΥΡΗΣ	73	9290
ΓΙΟΥΤΑ	62	10163
ΓΙΟΥΤΑ Ε. (δ.)	64	34568
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑ'Ι'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ (δ)	66	45251
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ	67	51644
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ	65	7952
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479

ἀργεί Πειραιά		
ε. Σουάνση Μπαϊν 17/10		
ε. Άμβέρσα - & 1/10		
ε. Ρουέν 19/10		
α. Λά Παλλίς 22/9		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Π. Σαϊδ 20/10		
ε. Μπαντάρ Άμπας 31/8		
ἀργεί Πειραιά		
α. Χιούστον 28/9		
ε. Άμβέρσα 19/10		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ντακάρ 3/10		
ε. Τσιταγκόγκ 18/10		
ἀργεί Στυλίδα		
ἀργεί Χαλκίδα		
ἀργεί Πειραιά		
α. Χόμπτον 16/10		
ε. Άμβέρσα 22/10		

α. Βαλέττα 20510		
α. Νιουκαστλ 19/10		
α. Πόρτ Χέντλαντ 13/9		
α. Λός Άντζελες 27/9		
α. Άμβέρσα 4/10		
α. Ν. Ύορκη 22/10		
α. Κολούμπι 16/9		
α. Σιγκαπούρη 29/9		
ε. Άμβέρσα 18/10		
α. Κολούμπια 2/10		
ἀργεί Ήγουμενίτσα		
α. Γένοβα 6/10		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Σύρος 29/8		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Πειραιά 9/10		
οτό Ντάρ ες Σαλάμ		
α. Λός Άντζελες 28/9		
ε. Ρουίνκορν 17/10		
οτό Μισισσιππί 20/9		
α. Ν. Όρλεάνη 16/10		
δ. Σουέζ 17/10		
ἀργεί Πει. αιά		
πρώην «ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ»		
α. Λός Πάμας 22/10		
ε. Π. Σαϊδ 31/8		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Κόκολα 14/10		
α. Κολούμπια 22/10		
δ. Π. Σαϊδ 18/10		
α. Μπ. Άϊρες 11/9		
α. Άμβέρσα 15/10		
ἀργεί Πόρτσμουθ		
α. Όζκαρ 9/10		
ε. Σάντος 13/10		
ε. Τενερίφη 20/10		
ε. Τάουνσβιλ 20/10		
ἀργεί Πειραιά		
οτόν Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Λευκάδα		
α. Χαμίνα 9/10		
ε. Φου ζέιρα 19/10		
ε. Παρανάγκουα 5/10		
ἀργεί Πειραιά		
α. Φλάινγκ 27/8		
ε. Π. Έλζαμπέθ 17/10		
α. Φουτζέιρα 16/10		
ε. Λάγος 10/7		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Φουτζέιρα 14/10		
δ. Παναμά 11/10		
α. Λεμεσό 20/10		

δ. Παναμά 9/10		
α. Άμβέρσα 13/10		
ἀργεί Άσσοκό		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Γκρήν Μπαϊν 9/10		
ε. Έϊλατ 18/10		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Έλιουσίνα		
οτόν Πειραιά 27/6		
α. Αύγουστος 15/10		
α. Λέικ Τσάρλς 5/10		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάνη 27/9		
α. Ν. Όρλεάνη 15/10		
α. Ν. Όρλεάνη 17/10		
α. Νι Όκαστλ 16/10		
α. Ν. Όρλεάνη 4/10		
α. Σάν Λορέντζο 16/10		
α. Ν. Όρλεάνη 14/10		
α. Βανκούβερ 16/10		
ε. Κομά Μπαϊν 21/10		
ε. Χερβούρβο 17/10		
ε. Ν. Όρλεάνη 95/10		
ε. Κουαζακόακος 24/9		
ε. Ίντσον 7/10		
ἀργεί Ρίβερ Φάλ		
ε. Μπουεναβεντούρα 65/10		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Έσκουμίνς 20/9		
ε. Μανζανίλο 27/9		
α. Κολούμπια 21/9		
ε. Ν. Όρλεάνη 14/10		
δ. Παναμά 10/10		
α. Ρίο Ίανέιρο 21/9		
ε. Γκ. υαγιακουίλ 6/10		
Ν. Όρλεάνη 16/10		
α. Ν. Όρλεάνη 13/10		
α. Γιούνιο 2/10		
α. Γκάλβεστον 4/10		

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	69	26356
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723
ΓΟΡΓΩ	58	7061
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ Α'Ι'Λ	68	2206
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕΣ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΞ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ)	80	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ)	74	18204
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199
ΓΟΥΩΡΙΟΡ	82	19555
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ)	61	7864
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ		
ΤΗΣ	63	8380
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166
ΔΙΔΩ	70	10378
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687

ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ)	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ)	72	113780
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841
ΕΚΤΟΝ	62	11428
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΑΦΙ	68	19495
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I	64	10652
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	63	10936
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927

δ. Παναμά 23/9
ε. Σάφι 17/9
ε. Λάρνακα 15/10
ε. Άντοφαγκάστα 9/10
ε. Ντουμπάι 22/10
ἀναμένει Φουτζέιρα
ε. «ΝΕΦΕΛΗ Ι» (Κυπρ.)
ἀργεί Στουμπάλ
ε. Τσάινα 13/10
ε. Σιόεντ 13/10
ἀργεί Τρικυομάλη
ἀργεί Στουμπάλ
δ. Έσκουοϊνς 25/9
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ε. Σιγκαπούρη 85/10
μετ. «ΒΙΡΤΖΙΝΑ» (Μπαχ.)
ε. Ντάρμπαν 13/10
ε. Γάνδη 18/10
ἀργεί Άστακό
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
στον Πειραιά
ε. Νιούκαστλ 5/10
ε. Βοστώνη 12/10
ε. Βενετία 19/10
ε. Ύμουιντεν 20/10
ε. Σιάμν 1/9
δ. Παναμά 20/9
δ. Παναμά 10/10
α. Κρισόμν 5/10
α. Μανίλα 8/10
ε. Νταμάμ 14/10
α. Τζέντα 14/10
α. Ν. Όρλεάντ 16/10
Δ. Ντόβερ 19/10
ε. Άμβούργο 18/10
α. Ν. Υόρκη 13/10
α. Ρίο Άνιέιρο 6/10
α. Βοστώνη 6/10
α. Μπαγιγιαμα, σίν 17/9
ἀργεί Γαλαξειδί
α. Άλκους 18/10
ἀργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 28/9
ἀργεί Πειραιά
μεσογειαικές μεταφορές
ἀργεί Πειραιά
μετ. «ΣΗ Ε΄ΤΡ» (Μαλτ.)
α. Άδς Πάλμας 26/9
α. Πασαγιές 22/9
ἀργεί Άστακό
α. Κντίανος 20/10
ἀργεί Πειραιά
στο Μπαντάρ Άμπας
α. Ν. Όρλεάντ 16/9
α. Ν. Ντελνάντ 15/10
α. Άμβέρσα 8/10
μεσογειαικές μεταφορές
α. Κοτονού 2/10
υπό καθεστώς Τόκου
α. Σαβάννα 6/10
ἀργεί Γαλαξειδί
ἀργεί Λισαβόνα
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
μεσογειαικές μεταφορές
α. Φουτζέιρα 8/9
ἀργεί Πειραιά
ἀργού Στυλίδ
ἀργεί Μίνα Ξάκρ
ἀργεί Έλευσίνα
ε. Ντάρ ες Σαλάμ 15/10
α. Τζέντα 28/9
α. Λισκουγκάνγκ 19/9
ἀργεί 18άκη
ἀργεί Πειραιά
α. Ρίτσαρντς Μπαίη 16/10
δ. Γιβραλτάρ 16/10

ε. Πειραιά 15/10
μεσογειαικές μεταφορές
α. Πειραιά 12/10
α. Γισκοχάμ 12/10
α. Τσουρούμι 10/2
δ. Ντόβερ 12/10

ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Βασούρα
α. Άμβέρσα 14/10
ἀργεί Γαλαξειδί
ἀργεί Πειραιά
α. Χόγκ Κόγκ 20/10
δ. Γιβραλτάρ 17/10
ε. Βουβάλ 27/9
έπιπλ. άλλοδαπούς
α. Χάβρη 28/9
στή Λιβύη
α. Τής 20/10
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Γαλαξειδί
α. Σιγκαπούρη 9/10
δ. Σουζέ 6/9
δ. Σουζέ 19/10
ε. Κεμπέκ 2159
α. Πειραιά 14/10
δ. Παναμά 27/10
ε. Μπεντί 11/9
ἀργεί Στυλίδ
ε. Άμβέρσα 17/10

α. Ντάρμπαν 4/10
ἀργεί Πειραιά
ε. Άμβούργο 18/10
μεσογειαικές μεταφορές

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	άρχει Γάνδη	ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ.)	75	18951	πρώην «ΣΥΣ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ»
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	α. Αύγουστα 9/10	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Μόμπιλ 16/10	ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Χέυ Πόιντ 25/9
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές	ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	υπό καθέλκυση Τσουρούμι
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α. Γένωβα 6/10	ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. Χάμπτον 7/10
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	α. Χουάνγκου 17/9	ΙΑΣΩΝ	70	11489	άρχει Λονδίνο
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Σαλάδα 4/8	ΙΚΑΝ	58	2882	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	ε. Τακόμπο 18/10	ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ε. Πειραιά 16/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΕΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	στη Σιγκαπούρη	ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άρχει Στουλίδα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΤ'ΙΣ	62	6846	α. Τζέντα 26/3	ΙΜΑΛΑ'Α	62	10981	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	στη Σιγκαπούρη	ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	μετ. «ΣΕΙΡΙΟΣ» (Μαλτ.)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987	άρχει Πειραιά	ΙΟΛΙ	72	4999	ε. Ντάρμπαν 17/10
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ε. Μπίτερ Λέικς 6/5	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	ε. Τέμα 8/10
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	άρχει Πειραιά	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	ε. Πειραιά 14/10
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	άρχει Πειραιά	ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10329	άρχει 'Ελευσίνα	ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Τζέντα 12/10
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Σιγκαπούρη 4/10	ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Κηλόγκ 13/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237	δ. Γιβραλτάρ 7/10	ΙΩ	69	8909	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 19/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Γκίζον 11/10	ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	δ. Γκρέιτ Ντάκ 'Αιλ 18/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. 'Αμβέρσα 22/10	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. 'Αλεξάνδρεια 20/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Μπλιμπό 19/10	ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. 'Υμουίντεν 21/10	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	δ. Καυμάν Μπράκ 18/9
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	ε. Πειραιά 17/9	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041	α. Ράκ Τανούρα 18/10
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	δ. Κων/πολη 3/10	ΙΩΝ	71	11506	άρχει Λονδίνο
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	δ. Κων/πολη 95/10				
ΕΛΠΑΝ	67	5487	άρχει Πειραιά	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. 'Αμβούργο 22/10
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά	ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	ε. Μομπάτα 22/10
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	ε. Χανάν 29/9	ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	προς Χουάνγκου 11/10
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 30/9	ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΣ	71	9885	δ. Ντόβερ 12/10	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Γιοκχάμα 75/10
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Ντακάρ 21/9	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Ν. 'Ορλέαν 21/10
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	27830	άρχει Στουμπάλ	ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Γκάλβστον 20/9
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	ε. Πειραιά 14/10	ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	α. Λός 'Αντζέλες 13/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Λεμεσό 6/10	ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Ρίο 'Ιανέιρο 15/10
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	άρχει Πειραιά	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	ε. 'Αμπιτζάν 29/9
ΕΝΤΕΒΟΡ	85	22208	υπό ναυπήγηση	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Γκάλβστον 22/9
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Σιγκαπούρη 16/9	ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	άρχει Λονδίνο
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Σίμπα 28/9	ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ε. Ρουέν 19/10
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	στην Γάνδη 12/10	ΚΑΛΥΨΟ	73	6172	α. 'Ανγκρα ντ'ος Ρέις 18/10
ΕΠΟΣ	77	9786	α. 'Ιταζάι 14/8	ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Χόγκ Κόγκ 17/10
ΕΠΟΣ	78	6053	άρχει Πειραιά	ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	στη Τζάκσονβιλ 18/10
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. Γιβραλτάρ 4/9	ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	α. Σάντος 6/10
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά	ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	ε. Τζέντα 6/8
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Τσουκούμι 9/10	ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. 'Αμβέρσα 28/9
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Πειραιά 22/10	ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	ε. Κων/πολη 5/10
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	α. Βανκούβερ 18/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	ε. Κων/πολη 5/10
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'ΥΛΟΡ	57	2074	άρχει Χαλκίδα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	άρχει Χαλκίδα
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. 'Αλεξάνδρεια 11/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάσορ
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	α. 'Αλεξάνδρεια 20/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	άρχει Χαλκίδα
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	δ. Παναμά 20/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	ε. Π. Σαίδη 17/10
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	ε. Φιλαδέλφεια 15/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	ε. Ρότερνταμ 19/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Κων/πολη 27/9	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. Χάβρη 18/10
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ε. 'Αμβέρσα 13/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Μπ. 'Αίρες 8/9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	ε. Τζουμπάιλ 14/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	άρχει Πειραιά	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Λισαβόνα 19/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Σάφι 12/10				
ΕΥΗ Α.	67	14569	δ. Κων/πολη 29/9	ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	α. Λός Πάλαμας 22/10
ΕΥΗΜΕΡ Α	73	13631	δ. Παναμά 75/10	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Σουέζα 22/9
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Κο Σισάγκ 12/10	ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Τολέδο 15/10
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	α. 'Ιντσόν 85/10	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	άρχει Στουλίδα
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	άρχει Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	δ. Π. Σαίδη 16/10
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Τακόραντι 19/9	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Αύγουστα 22/9
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άρχει Βομβάη
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Τακόραντι 19/9	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Ν. 'Ορλέαν 22/9
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στουλίδα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	33241	δ. Ντόβερ 6/10
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Κακινάτα 3/10
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	άρχει Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	άρχει Νουεβίτας
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	άρχει Χαλκίδα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	άρχει Πειραιά	ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. Φουτζέιρα 4/9
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	άρχει Χαλκίδα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΕΥΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Βενετία 19/10	ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Φρημάντλ 15/10
ΕΥΦΑΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Μορμουγκάδ 14/10	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	άρχει Πειραιά
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Σ. Τζών 16/10	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	δ. Κων/πολη 6/10
ΕΦΗ	61	3791	ε. Ναόσου 28/6	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	άρχει Πειραιά
				ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	δ. Παναμά 27/9
ΖΑΝΕΤ.	66	4503	ε. 'Αμβέρσα 16/10	ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. 'Αμβούργο 11/10
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Πόρτλαντ 2/10	ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	ε. Ρότερνταμ 16/10
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Μόμπιλ 16/10	ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Ρουέν 8/10
ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282	α. Γκνάνσκ 22/10	ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	δ. Σουέζ 4/10
ΖΕΤΤΑ	71	20516	α. Ρίο 'Ιανέιρο 1/10	ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Ντάρ ες Σαλάμα 13/10
ΖΕΥΣ	60	11687	άρχει Πειραιά	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	άρχει 'Ελευσίνα
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16386	α. Ρίο Γκράντε 14/10	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Λεμεσό 16/10
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Ντάρμπαν 23/10	ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	α. Π. Σαίδη 22/10
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Πειραιά 17/10	ΚΑΣΟΣ	76	14983	άρχει 'Αργιστάλι
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. 'Ασντόνι 1/10	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. 'Ιντσόν 22/9
ΖΥΓΟΣ	69	3490	άρχει 'Αστακό	ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ε. Ναυλάκι 31/8
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	άρχει Πειραιά	ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	ε. Φιλαδέλφεια 2/10
ΖΒΗ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ.	68	26537	άρχει Χαλκίδα
ΖΗΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	81	4617	άρχει Πειραιά	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Κων/πολη 9/10
ΖΗΛΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Λός 'Αντζέλες 185/10	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	76	3824	α. Ραβέννα 8/10
ΖΗΡ	65	23390	ε. Παρανάγκουα 12/10	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΖΗΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	ε. Ν. 'Ορλέαν 20/10	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ε. 'Αμβέρσα 15/10
ΖΗΤΠΟΡΤ	67	27018	άρχει 'Αργιστάλι	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	61	12959	ε. Κακινάτα 18/10
ΖΗΛΙΣΤΟΣ	66	21374	άρχει Λονδίνο	ΚΑΤΙΕ	60	10187	άρχει Σιγκαπούρη
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ	84	16794	α. Κολόμπο 21/10	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	άρχει Γαλαξείδι
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	α. Σιγκαπούρη 21/10				α. Σπένζα 20/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	ε. Πόιντ ω Πιέρ 14/10				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15680	ε. Λά Γκούερα 14/10				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15680	δ. Παναμά 10/10				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794	α. 'Ιερούς 14/10				
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12680	α. Βόλο 17/7				
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	α. Πειραιά 1/10				
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	άρχει Πειραιά				
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	άρχει Πειραιά				
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	δ. Καυμάν Μπράκ 29/9				
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Ρίο Γκράντε 17/9				
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	76	9444	δ. Γιβραλτάρ 26/9				
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 26/9				
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866	δ. Σκώ 22/9				
ΘΕΚΟΣ	78	16685	α. Γιουρπορτ 18/10				
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477	α. 'Αμπος Πόιντ 26/9				
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ	73	69904	άρχει Πειραιά				
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άρχει Πειραιά				
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	άρχει Πειραιά				
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	ε. Φινάρτ 22/10				
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	στη Φορταλέζα (άποθήκη)				
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	ε. Μπαχραϊν 20/10				
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Ν. 'Ορλέαν 20/10				
				ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΑ Σ	66	29955	ε. 'Ικόνιο 95/10
				ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Κόμπε 13/10
				ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Βίλα Κονστιτιουσόν 11/10
				ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	άρχει Ρίβελ Φάλ
				ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9888	α. Μπουένος 'Αίρες 4/8
				ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	δ. Γιβραλτάρ 21/10
				ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	ε. Χιούστον 15/10
				ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Μπ. 'Αίρες 13/7
				ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	δ. Παναμά 20/9
				ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Βόλο 1/10
				ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	ε. Ραγκούν 17/10
				ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	ε. Σονγκάη 13/10
				ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Ντουλούβ 3/10
				ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	ε. Γουίλμινγκτον 2/10
				ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	ε. Σάντος 16/10
				ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	άρχει Πειραιά
				ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τερνούζεν 22/10
				ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	άρχει Πειραιά

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	ἀργεί Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	α. Ρίο 'Ιανέιρο 27/9
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Γιούροπορτ 22/10
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35935	ἀργεί Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	δ. Γιβραλτάρ 3/10
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Ν. 'Υόρκη 18/10
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	ἀργεί Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/10
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Π. ω Πρίνς 1/9
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Σιγκαπούρη 95/10
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Χάμπτον 19/10
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. Τζέντα 165/10
ΚΟΝΚΑΡ ΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Σελ Χάβεν 11/10
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Σιγκαπούρη 24/9
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Χιούστον 10/10
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Χάβρη 17/10
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 95/10
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Βανκούβερ 17/10
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Γουακαμάτσου 16/10
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Π. 'Αντζελες 21/10
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. 'Αλεξάνδρεια 85/10
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. 'Αλγκεθίρας 15/10
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	α. Βρέμη 22/10
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	α. Μπέλφαστ 22/10
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			ε. Βηρυτό 15/10
ΓΚΑΛΛΕΥ	67	7680	
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			α. Πειραιά 20/10
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	77	5539	α. Τσάρλεστον 19/10
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	α. Σάντα Μάρτα 27/9
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	στη Μομπάσα
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	7689	ὕψο κατέλκυση
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	ε. 'Αμβέρσα 21/10
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	στο Κόμπε 25/10
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	ε. Σλόϊκ 8/10
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ἀργεί 'Αστακό
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	α. Ντουμπάι 6/7
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	πρώην «ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΠΡΗΖ»
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	α. Λας Πάλμας 18/10
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	ε. Κολόμπο 14/10
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	πρός 'Ακαγιούτα
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	ε. Πειραιά 16/10
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. 'Ακαμπα 12/10
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Πειραιά 20/10
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Σ. Φαντζόκο 9/10
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Φιομπίσινιο 18/10
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Μαλαισία 6/10
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Πειραιά 20/10
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	στον Πειραιά 11/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Γένοβα 22/10
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Λομέ 25/8
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Κόμπε 12/10
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Ντουμπάι 25/9
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	ε. Μαντράς 22/10
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Γιούροπορτ 23/10
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	α. Πειραιά 18/10
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Γένοβα 21/10
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	ε. Κόμπε 18/10
ΚΡΙΟΣ	59	16875	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	ἐπισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Σύρο 26/9
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Βενετία 17/10
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. 'Ασταντ 16/10
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	πρός Μπανγκόκ 19/9
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/9
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Κων/πολη 12/10
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Γιοκοχάμα 18/10
ΚΥΜΑ	60	7758	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ	77	23596	ε. Πειραιά 2259
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	ἀργεί 'Αστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/9
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Λέγκχορν 19/10
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ἀργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	στο Κολόμπο 17/10
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	α. Χιούστον 10/10
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	ἀργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Κούρε 12/10
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Ρίο Γκράντε 5/10
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ	68	4350	ε. Κουβέιτ 20/10
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ἀργεί Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 23/9
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	ἀργεί Ρίβερ Φώλ
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925	ἀργεί Πειραιά
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	ἀργεί 'Ημοχάβεν
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	α. Μπ. 'Αίρες 22/
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λούμπεκ Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Σόντος 1/8
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΜΟΥΡΑ	83	36000	α. 'Αλγκεθίρας 1/10
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	στο Μπ. 'Αίρες 13/10
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. 'Αμβέρσα 13/10
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	πρός Βραζιλία 6/10
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	α. Χιούστον 3/10
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ε. Μπ. 'Αίρες 15/10
ΛΕΔΕΑ	63	17879	ἀργεί Γαλαξίδι
ΛΕΜΑΝ	66	2953	στον Πειραιά
ΛΕΝΑ II	68	15761	δ. Ντόβερ 21/10
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	ἀργεί Σετούμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΛΕΖΒΟΣ	74	3259	στη Λισαβώνα

ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	ἀργεί Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Φουσίκι 13/10
ΛΕΩΝ	72	2311	ἀργεί 'Ηγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/10
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	ἀργεί Φορταλέζα (αποθήκη)
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Π. ντε Μπούκ 16/10
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Τσάχ Μπαχάρ 2/10
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	ἀργεί Σετούμπάλ
ΛΙΜΠΕΕΠΟΡΤ	83	19343	ε. 'Αλεξάνδρεια 14/10
ΛΙΜΠΕΕΠΡΕΣ	82	19337	ε. Ντακάρ 3/10
ΛΙΜΠΕΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	ε. Τζέντα 12/10
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	α. Σάλλομ Βόε 21/10
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Πόρτ Ντε Μπούκ 22/10
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	μετ. «ΚΟΜΕΤ» (Μόλτ)
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 14/10
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	α. Ρεσίφε 95/10
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Σάν Μαίικλ 195/10
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. Πειραιά 16/10
ΛΙΩ	68	9650	ε. Σουέζ 25/8
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	ἀργεί Βασώρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	ε. Πειραιά 28/9
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Κων/πολη 26/9
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Τακόμα 11/10
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ναγκόγια 1/10
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Ντητρόιτ 85/10
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Μπ. 'Αίρες 12/9
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 19/10
ΛΥΡΑ	67	41914	ἀργεί Σετούμπάλ
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Τζέντα 15/10
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Κόρνιφ 6/10
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σαβάννα 16/10
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Ν. 'Υόρκη 20/10
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Σκώ 19/9
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	μετ. «ΑΡΙΓΟΥΝΤ» (Παν.)
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Π. 'Αντζελες 18/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	ἀργεί Σετούμπάλ
ΜΑΚΡΑ	73	8957	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στον Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Σούσα 17/10
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	μετ. «ΜΑΝΩΛΗΣ Μ.» (Λιβ.)
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	δ. Π. Σαίτ 21/10
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	πρώην «ΚΑΝΑΝΤΙΑ»
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Χιούστον 75/10
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (δ.)	83	31951	α. Λας 'Αντζελες 55/10
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	δ. 'Επτάνησα 2/10
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	μετ. «ΝΙΚΟΛΑΣ Α.» (Μαλτ.)
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525	δ. Σουέζ 21/10
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. Κάντα 15/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Χέυ Πάιντ 21/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Πειραιά 22/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Νταϊάμ 4/9
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Ρόττερταμ 30/9
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	α. Τουτικορίν 14/10
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Μομπάσα 23/10
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Ν. Μαγκαλόρ 2/9
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	ἀργεί 'Αργοστόλι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	στον Πειραιά
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Τόκυο 14/10
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Λονδίνο 3/10
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Κόμπε 4/10
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. 'Αλεξάνδρεια 6/10
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Γιοκοχάμα 2/10
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	δ. Μπρουκλίν 15/10
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9565	α. Μόρεχεντ 9/10
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Σιγκαπούρη 20/10
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Σίδνεϊ 195/10
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	δ. Παναμά 3/7
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	στο Ρ. ζάριο
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Τουτικορίν 6/9
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. Λας Πάλμας 14/9
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Ριγέκα 28/9
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/10
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ.)	66	42799	δ. Σουέζ 10/10
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Ρεσίφε 19/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Ν. 'Υόρκη 18/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	στον Πειραιά 6/10
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Λομέ 16/10
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ἐπιwl. συμφέροντα Λιβερίας
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Λας Πάλμας 14/10
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	δ. Κων/πολη 14/10
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	δ. Σκώ 2/10
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14569	δ. Κων/πολη 28/9
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Μάντρε ντε Ντέους 11/10
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	ε. Βαλτιμόρη 13/10
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	α. Σάν Νικόλας 30/9
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	ἀργεί Σετούμπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Σουέζ 14/10
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜ Υ	72	17510	δ. Γιβραλτάρ 7/10
ΜΑΡΙΩ	66	3762	ε. Κόλντινγκ 19/10
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Κέιπ Τάουν 30/9
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Χιούστον 2/10
ΜΑΡΚ Σ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Τσάνα 16/10
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Μίνα Καμπούς 21/10
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Χόγκ Κόγκ 22/10
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	ε. Ταργκόνα 13/10
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΥΛ ΖΑ	70	15806	ἀργεί Στυλίδας
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Αιγούστα 7/10
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ὕψο ναυπήγηση
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Κων/πολη 7/10
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455	ε. Κολόπο 2/10
ΜΑΤΣΕΤΙΚ	65	10554	ε. Ν. Μαγκαλόρ 21/10
ΜΑΤΘΙΑΔΑ	65	7696	ἀργεί Πειραιά

ἀργεί Χαλκίδα
 α. Φουσίκι 13/10
 ἀργεί 'Ηγουμένισσα
 ε. 'Αλεξάνδρεια 4/10
 ἀργεί Φορταλέζα (ἀποθήκη)
 ε. Π. ντε Μπούκ 16/10
 ε. Τόγγ Μπαχάρ 2/10
 ἀργεί Σετούμπάλ
 ε. 'Αλεξάνδρεια 14/10
 ε. Ντακάρ 3/10
 ε. Τζέντα 12/10
 α. Σάλομ Βόε 21/10
 α. Πόρτ Ντέ Μπούκ 22/10
 μετ. «ΚΟΜΕΤ» (Μόλι)
 ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 14/10
 α. Ρεσίφε 95/10
 α. Σάν Μάικλ 195/10
 ε. Πειραιά 16/10
 ε. Σουέζ 25/8
 ἀργεί Βασάωρ
 ε. Πειραιά 28/9
 δ. Κων/πολη 26/9
 α. Τακόμα 1/10
 α. Ναγκόγια 1/10
 α. Ντητρόιτ 85/10
 α. Μπ. 'Αίρες 12/9
 α. Πειραιά 19/10
 ἀργεί Σετούμπάλ

 α. Τζέντα 15/10
 α. Κάρντιφ 6/10
 α. Σαβάννα 16/10
 α. Ν. 'Υόρκη 20/10
 δ. Σκώ 19/9
 μετ. «ΑΡΙΦΟΥΝΤ» (Παν.)
 α. Π. 'Αντζέλες 18/10
 ἀργεί 'Ελευσίνα
 ἀργεί Σετούμπάλ
 ἀργεί Πειραιά
 στον Πειραιά
 α. Σούσα 17/10
 μετ. «ΜΑΝΩΛΗΣ Μ.» (Λιβ.)
 δ. Π. Σαϊντ 21/10
 πρῶην «ΚΑΝΑΝΤΙΑ»
 α. Χιούστον 75/10
 α. Λός 'Αντζέλες 55/10
 δ. 'Επτάνιστα 2/10
 μετ. «ΝΙΚΟΛΑΣ Α.» (Μαλτ.)
 δ. Σουέζ 21/10
 α. Ν. 'Ορλεάνη 19/10
 ε. Κάντα 15/9
 α. Χέυ Πόιντ 21/10
 ε. Πειραιά 22/10
 α. Νταϊάμ 4/9
 α. Ρόττερταμ 30/9
 ἀργεί Πειραιά
 α. Τουτικορίν 14/10
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Μομπάσα 23/10
 ε. Ν. Μαγκαλόρ 2/9
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί 'Αργοστόλι
 ἀργεί Χαλκίδα
 στον Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 α. Τόκυο 14/10
 α. Λονδίνο 3/10
 α. Κόμπε 4/10
 ἀργεί Πειραιά
 ε. 'Αλεξάνδρεια 6/10
 α. Γιοκχάμα 2/10
 δ. Μπρουνομπούτελ 15/10
 α. Μόρεχεντ 9/10
 α. Σιγκαπούρη 20/10
 ε. Σίδνεϋ 195/10
 δ. Παναμά 3/7
 στίρ Ρ. ζάριο
 ε. Τουτικορίν 6/9
 α. Λός Πάλμας 14/9
 α. Ριγέκα 28/9
 α. Ν. 'Ορλεάνη 2/10
 δ. Σουέζ 10/10
 α. Ρεσίφε 19/9
 α. Ν. 'Υόρκη 18/10
 ἀργεί Πειραιά
 στον Πειραιά 6/10
 ε. Λομέ 16/10
 έπωλ. συμφέροντα Λιβερίας
 α. Λός Πάλμας 14/10
 δ. Κων/πολη 14/10
 δ. Σκώ 2/10
 δ. Κων/πολη 28/9
 α. Μάντρε ντέ Ντέους 11/10
 ε. Βαλτιμώρη 13/10
 α. Σάν Νικόλας 30/9
 ἀργεί Σετούμπάλ
 ἀργεί Πειραιά
 δ. Σουέζ 14/10
 δ. Γιβραλτάρ 7/10
 ε. Κόλντινγκ 19/10
 α. Κέιπ Τάουν 30/9
 α. Χιούστον 2/10
 α. Τσάνα 16/10
 α. Μίνα Καμπούς 21/10
 ἀργεί Χαλκίδα
 α. Χόγκ Κόγκ 22/10
 ε. Ταρανκόνα 13/10
 μεσογειακές μεταφορές
 ἀργεί Σιυάδα
 α. Αύγουστα 7/10
 υπό ναυπηγήση
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Κων/πολη 7/10
 ε. Κολόπο 2/10
 α. Ν. Μαγκαλόρ 21/10
 ἀργεί Πειραιά

ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Τάιν 19/10	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	άρχει Τζέμπελ "Αλι"
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Άδελαιδα 12/9	ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΜΕΛΟΙ	68	8887	α. Ντόρμπαν 11/10	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	άρχει Πειραιά
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	άρχει Άλιβέρι	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Ρίο Ιανέιρο 16/10
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	δ. Κων/π-λη 12/10	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	ε. Σιγκαπούρη 9/10
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	δ. Παναμά 15/10	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Ρίτσαρντ Μπαί 18/10
ΜΕΛΤΕΜΙ ΙΙΙ	68	15761	άρχει Έλευσινα	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Ρίο Ιανέιρο 8/10
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	δ. Π. Σαΐδ 16/10	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 10/10
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ	78	33191	α. Λός Άντζελες 18/10
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Παναμά 20/9	ΝΕΪΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Σάλλου Βόε 5/10	ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει Έλευσινα
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	άρχει Πειραιά	ΝΕΜΕΑ	79	10993	δ. Γιβραλτάρ 21/10
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	υπό καθέλκυση Γκάλατζ	ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	μετ. "ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ." (Παν.)
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Άλεξάνδρεια 5/7	ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 12/10
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	άρχει Πειραιά	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Μαυρίκιο 4/10	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	α. Γιοκοχάμα 15/10
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	στό Μπαχραϊν 18/9	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 16/10
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Χιούστον 16/10	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Τάνγκα 9/10
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	δ. Σουέζ 24/9	ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ"	72	9606	άρχει Γαλαξείδι
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	δ. Π. Σαΐδ 22/10	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	α. Χιούστον 3/10
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Πειραιά 21/10	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	α. Χιούστον 3/10
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	στη Μπαλμπά 16/10	ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Χιούστον 3/10
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	άρχει Πειραιά	ΝΗΑ ΑΡΜΙΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	α. Χιούστον 3/10
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. Βοστώνη 18/10	ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	α. Χιούστον 3/10
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Γουέστμινστερ 28/9	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	α. Χιούστον 3/10
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Ράς Τανούρα 26/9	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Χιούστον 3/10
ΜΗΛΟΣ	84	28100	υπό καθέλκυση Τσουρούμι	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Χιούστον 3/10
ΜΗΛΟΣ Α' Τ'ΑΛΑΝΤ	79	10991	α. Μόντρεαλ 28/9	ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	α. Χιούστον 3/10
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	άρχει Πειραιά	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	μετ. "ΜΙΛΛΥ" (Κυπρ.)	ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	57	5289	στό Κουβέιτ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Νέα Όρλεάνη	ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	65	1589	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Ν. Όρλεάνη 11/9	ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές με αφορές	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά	Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά	ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Βαρκελώνη 20/10	ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	δ. Παναμά 19/10	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 19510	ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι Ν	70	1582	άρχει Πειραιά	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	18400	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι Σ	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά	ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Π. όφ Σπαίρη 18/10	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 22/10	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΕΣ	84	36300	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 22/10	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	36000	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΑ	70	1592	α. Σ. Λουίς ντι Ρόν 22/10	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι ΝΕΣ	62	15110	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά	ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Γκιζάν 21/10	ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	66	22260	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Πειραιά	ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Ν. Όρλεάνη 12/10	ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ε. Στουμπάλ 1/10	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Μπαμόντ 29/9	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	μεταφορές Έρυνδράς θάλ.	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	δ. Κων/πολη 22/9	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Χάμπτον 10/10	ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Μοστανάκνεμ 16510	ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	65	7700	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Σάντος 16/10	ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Βερακρ. υζ 4/9	ΝΤΕΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	ε. Κολούμπι 18510	ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	άρχει Σάρα	ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	ε. Εϊνσμπρούκ 2/10	ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	δ. Παναμά 2/9	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	α. Χιούστον 3/10
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Σιγκαπούρη 12/10	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Χιούστον 3/10
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	άρχει Πειραιά	ΝΤΟΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	α. Χιούστον 3/10
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Ρόμα 19/10	ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	α. Χιούστον 3/10
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Πειραιά 17/10	ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Ίντσόν 8510	ΝΥΑΛΑ	62	12392	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	83	32129	ε. Πειραιά 10/6	ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10	4	15976	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. Πειραιά 5/6	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	α. Ν. Όρλεάνη 7510	ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Λισαβόνα 16/10	ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	ε. Σχέζον 28/9	ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	άρχει Άργοςτόλι	ΟΛΚΟΥΣ	60	3030	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΑΡΡΥ	73	78373	α. Σιγκαπούρη 1/7	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Ν. Όρ. ελάνη 19/10	ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	δ. Σουέζ 11/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	85	17879	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΗΛΦ	71	9564	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΙΑ	75	7246	άρχει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑ'Υ	63	9657	δ. Γιβραλτάρ 20/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι ΝΗΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	άρχει Έλευσινα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	ε. Άμστερνταμ 21/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ράς Τανούρα 17510	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Σιγκαπούρη 26/7	ΟΛΥΘΕΙΑ	72	11946	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	άρχει Πειραιά	ΟΜΕΡ	58	2556	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	άρχει Πειραιά	ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ	71	17187	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	άρχει Λευκάδα	ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Στυλίδα	ΟΡΑ'ΙΟΝ	65	3034	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'Ι Σ	54	6103	άρχει Πειραιά	ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	α. Πειραιά 19/10	ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΣ	66	9085	άρχει Τζέντα	ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	α. Πειραιά 19/10	ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΡΑ'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	άρχει Ρίβερ Φώλ	ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	άρχει Έλευσινα	ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	α. Χιούστον 3/10
ΜΠΡΗΖ	64	35082	α. Μπ. Άιρες 24/8	ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	α. Χιούστον 3/10
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	α. Μπ. Άιρες 12/9	ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι ΝΤΕΡ	72	14675	α. Χιούστον 3/10
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Σάν Χουάν 9510	ΟΣΕΑΝ ΣΗ'ΚΑΛ	80	15359	α. Χιούστον 3/10
ΜΥΣΙΝΙΔΙ	77	5511	άρχει Πειραιά	ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	82	18818	α. Χιούστον 3/10
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	άρχει Γαλαξείδι	ΟΤΖΚΟΟΥ	60	2981	α. Χιούστον 3/10
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Άργοςτόλι	ΟΥΑ'Ι Τ ΡΟΟΥΣ	60	7504	α. Χιούστον 3/10
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	δ. Σουέζ 4/10	ΟΥΑ'Ι Τ ΣΑΡΚ	52	1592	α. Χιούστον 3/10
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	άρχει Γάνδη	ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	α. Χιούστον 3/10
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	66	20199	α. Λός Άντζελες 8/10	ΟΥ'ΙΝΣΤΟΝ	70	15579	α. Χιούστον 3/10
ΝΑ'Ι ΑΝΤ	75	35561	α. Άλεξάνδρεια 9/10	ΟΥΑΤΙΜΑ	71	9372	α. Χιούστον 3/10
ΝΑΞΟΣ	70	8825	ε. Γιοκοχάμα 18/10	ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	α. Χιούστον 3/10
ΝΑΞΟΣ Α' Τ'ΑΛΑΝΤ	80	10982	α. Άλεξάνδρεια 8510	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΑΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Χιούστον 3/10
ΝΑΤΑ	77	9359	άρχει Κενίτρα	ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	α. Χιούστον 3/10
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577		ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	α. Χιούστον 3/10
				ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	α. Χιούστον 3/10
				ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Χιούστον 3/10

ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΓΑ	59	10065
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214
ΠΑΡΟΣ	65	8883
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΣΦΙΚ (δ.)	65	38116
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134
ΠΕΡΙΘΩΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623
ΠΕΡΑΑ	69	4718
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ	57	8776
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΝΤΟ	63	14203
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ.	78	9864
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΑ ΔΥΟ.	66	10233
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8.	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΣ	68	9650
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	10722
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ.	74	17264
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	59	12413
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' I (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΝΙΑ	67	9919
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ	56	4275
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.	68	30294
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΝΗ	63	15929
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599
ΡΙΟ	75	9112
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931
ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	1552
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270
ΡΟΔΟΣ	55	3370
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997
ΡΟΝΧΙΑ	63	6063
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647
ΣΑΜΟΣ	66	17208
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III.	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΟΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΟΝΙΣ	62	13714
ΣΕΛΑΣ	63	10947
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962
ΣΕΜΙ II.	76	12498
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	68	34640
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810

στή Χαλκίδα 25/10	
ἀργεί 'Αστακό	
ε. Τσιτκόριν 2/10	
α. Μπούλεν Μπαί 27/9	
δ. Γιβραλτάρ 27/9	
ε. 'Ιμινγκχαμ 11/10	
δ. Ντόβερ 7/10	
α. Μορμουγκάο 20/10	
δ. Κων/πολη 11/10	
ε. Ντάρμπαν 13/10	
α. Π. Σαϊδ 15/10	
δ. Σουέζ 18/10	
α. Σουάνσκ 17/10	
α. Πόρτο Τόρες 9/10	
μετ. «ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ» (Μάλτ.)	
ε. Πειραιά 17/10	
στο Καρατί	
ε. Φός 1/10	
ε. Πειραιά 16/10	
α. Πειραιά 20/10	
α. Σχέζαν 22/10	
α. Σάντος 13/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 15/10	
ε. Αιγούστα 18/10	
α. Λός 'Αντζέλες 21/9	
α. Π. 'Ελίζαμπεθ 3/10	
ἀργεί Τρινκομάλη	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 17/10	
ε. Σαφάγκα 23/9	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Γαλαξείδι	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πενάγκ 175/10	
ἀργεί Γαλαξείδι	
α. Πειραιά 28/9	
ἀργεί Λευκάδα	
ε. Πειραιά 25/9	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Νιούπορτ 24/10	
ε. Φιλαδέλφεια 20/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί 'Αργαστάι	
δ. 'Ελαϊκόρη 4/10	
ἀργεί 'Αλιβέρι	
ἀργεί Πειραιά	
μετ. «ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ»	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κασσιούνηκ 23/9	
ἀργεί Λομέ	
στή Μομπάσα 21/7	
α. Σιγκαπούρη 185/10	
α. Φαυλάν 2259	
α. Φημάντλ 6/10	
ε. 'Αλγκεκίρας 2958	
δ. Δαρδανέλια 9/10	
α. Βαρκελώνη 10/10	
α. Καλαί 20/10	
μετον. «ΑΛΦΟΝΣΙΝΑ» (Παν.)	
ε. Μπανγκόκ Μπάρ 9/10	
α. Δουνκέρκη 9/10	
α. Κόμπε 9/10	
α. Σιγκαπούρη 2/10	
ε. Πειραιά 15/10	
α. Ν. Γουεστμινστερ 19/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σιδνεύ 5/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τζέντα 2/10	
ε. Σαφάγκα 8/10	
α. Τέμα 21/10	
α. Π. ορ. Σπαίην 17/10	
α. Ντάρμπαν 30/9	
δ. Παναμά 2/8	
ε. Ντομίνικα 12/10	
ε. Μόντρεαλ 17/10	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 4/10	
α. Σάντβαλ 8/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μομπάσα 21/10	
α. Σαβόνα 16/10	
α. Σιγκαπούρη 16/10	
α. Λάντσεστον 75/10	
ε. Τορόντο 17/10	
στή Μανίλα 18/10	
ἀργεί Ρίο 'Ιανέιρο	
ἀργεί Σετουμπάλ	
ἀργεί Λομπό	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Γαλαξείδι	
δ. Σουέζ 4/10	
α. 'Ορλεάνη 6/10	
ε. Σουέζ 23/7	
δ. Ντόβερ 21/10	
α. Ντάρμπαν 1/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ντοντελίδιο 18/10	
δ. Σουέζ 4/10	
ε. Βεραβόλ 29/9	
δ. Ντόβερ 11/10	
ε. 'Αμβέρσα 19/10	
δ. Γιβραλτάρ 21/10	
α. Χιούστον 16/10	
δ. Π. Σαϊδ 11/10	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 25/9	

ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	70	13907	α. Φρημάντι 4/10	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	ἀργεί Στυλίδα
ΣΗΚΑΛ	71	9767	ε. 'Ικόνιο 15/9	ΤΖΙΜΥ	68	13847	α. Πειραιά 5/10
ΣΗΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Μαγκόνια 15/10	ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Κόβερχαρ 21/11/10
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Γκίλονγκ 26/9	ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	ε. Σαράϊ 17/10
ΣΙΔΩΝ	66	2202	ἀργεί Χαλκίδα	ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	μετ. «ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ» (Κυπρ.)
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Σιγκαπούρη 15/10	ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569	α. Γκάβρεστον 21/9
				ΤΖΩΝ	71	13857	δ. Κων/πολη 28/9
				ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Ν. 'Υόρκη 13/9
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Ντόβερ 23/9	ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 29/9
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866	α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/10	ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΞ	71	20045	α. Γκίλονγκ 28/9
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. 'Ασάμπ 18/10	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Σιμονσέκι 17/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	δ. Σουέζ 6/10	ΤΖΩΝ Π.	68	12011	ε. Σάν Νικόλας 17/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. 'Αντοφαγκάστα 19/10	ΤΖΩΝ Π.	53	2731	ἀργεί Μανφρεντόνια
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Μ. Μαγκόνι 15/10	ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Σαφάγκα 10/8
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	δ. Ντόβερ 8/17510	ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	α. Καλκούτα 19/10
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	δ. Γιβραλτάρ 6/10	ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Χόγκ Κόγκ 15/10
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑ'Υ	69	9305	ε. Σαγκάη 16/9	ΤΖΩΡΤΖ Α.	65	4323	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ἀργεί Πειραιά	ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	α. Μπωμόν 5/10
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750	υπό καθέλκυση Σιμονσέκι	ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	α. Ντουάλα 15/9
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές	ΤΗΘΥΣ	73	3717	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΙΝΤΑ	59	2870	επώλ. Διάλυση	ΤΗΝΟΣ	68	8825	ἀργεί Πειραιά
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	70	43599	α. Ρότερνταμ 15/10	ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	ε. Πειραιά 24/9
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Ντουλούθ 29/9	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Ρίο 'Ιανέιρο 8/10	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Ντόρ -ε- Σαλάμ 2/9
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Φιλαδέλφεια 17/10	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	ἀργεί Πειραιά
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	δ. Π. Σαϊδ 23/9
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	α. Αύγουστα 6/10	ΤΟΝΥ	62	6246	δ. Σέτε 18/10
ΣΚΑΝΡΙΩΝ	69	9057	ε. Φρήταουν 16/10	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Σύνδεύ 5/10
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Κήλανγκ 5/10	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Ρεσίφ 11/10
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	στη Λ. Τσάρλς 17/10	ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	δ. Σύνδεύ 23/10
				ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/10
ΣΝΟΥΦ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ἀργεί Πειραιά	ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ἀργεί Στυλίδα
ΣΟΒΕΡ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	ἀργεί Γαλαξείδι	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	ἀργεί Πειραιά
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	ἀργεί Τζέντα	ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ	75	60670	ε. Σάλαμ Βόε 12/10
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Τάμπα 8/9	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	ε. Πειραιά 9/10
ΣΟΥΑΝ	63	5404	ἀργεί 'Εμδεν	ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	δ. Ντόβερ 13/9
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433	α. Λονδίνο 24/10	ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.)	75	68631	ε. Πειραιά 16/10
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ἀργεί 'Ελευσίνα	ΤΡΑ'Ι'ΣΗ (δ.)	75	76142	ε. Πειραιά 15/10
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Θρόντα 17/10	ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	α. 'Αμβέρσα 14/10
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Μπιλμπό 21/10	ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΦΙΚ	78	10299	ε. Σιγκαπούρη 21/9
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	ἀργεί Γάνδη	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	ε. Νιουμπάι 12/10
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	μετ. «CHELMER» (Παν.)	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	ε. Μπ. 'Αίρες 11/10
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Μέθυλ 16/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Μανίλα 17/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Μπιζέρια 19/10
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	ἀργεί 'Ελευσίνα	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	στο Κιότο 31/10
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Μαπούτο 21/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΤΟΥ'Ι'ΝΤ	67	17295	α. 'Αλγκεκίρας 4/10
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ἀργεί Πειραιά	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΤΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	ε. Τσάρλεστον 19/9
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Σουθάμπτον 22/510	ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	ἀργεί Γαλαξείδι
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	ε. Γιούροπορτ 22/10	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Πειραιά 12/10	ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	α. Γένοβα 25/9
				ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	ἀργεί Πειραιά	ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ	64	1584	μετ. «ΕΥΤΥΧΙΑ»	ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Νουασότ 16/10
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	ἀργεί Λευκάδα	ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	α. Καρατί 16/10
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	δ. Παναμά 14/9	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Πειραιά 21/10
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Μακάυ 16/10	ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	α. Χι οσίμα 26/9
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Τιμαρού 19/10	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. 'Οσκαρόσ 22/10
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Π. 'Αντζέλες 29/9	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Καρατί 20/9
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Π. 'Αντζέλες 19/10	ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	α. Καρατί 5/10
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Χιμεί 18/10	ΤΣΙΝΤΑ	59	2870	ἀργεί Στυλίδα
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	ἀργεί Πειραιά				επώληθη Διάλυση
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	ε. Σάν Χουάν 15/10	ΤΥΧΗ	70	10886	α. Ντάρμπαν 12/10
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	ε. Ρουλέν 18/10	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Καρατί 16/10
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	α. Ρότερνταμ 10/10	ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 21/10
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	ἀργεί 'Ελευσίνα	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Χι οσίμα 26/9
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	ἀργεί Πειραιά	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. 'Οσκαρόσ 22/10
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	ἀργεί 'Αμπιτζάν	ΦΑΙΔΕ	70	11489	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Σ. Μάικλς 9/10	ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ἀργεί Πειραιά	ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ἀργεί Πειραιά	ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Θρόντα 7/10	ΦΑΙΔΩΝ	73	9112	στο Σάν 'Αντώνιο
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στο Σουέζ	ΦΑΙΔΩΡΑ	74	131654	α. Νάο -ε- Σαλάμ 13/10
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Σολέντ 1/9	ΦΑΙΡΣΙΠ Α. (δ.)	78	13889	ε. 'Ιχων 9/10
ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Σιγκαπούρη 13/10	ΦΑΛΚΟΝ	77	9477	α. Ντάρμ αν 9510
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135	ἀργεί Γκουαγιακούιλ	ΦΑΜΙΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡΥ	81	11500	δ. Σουέζ 27/9
ΣΤΡΥΜΟΝ	69	16229	στο 'Ικόνιο 3/10	ΦΑΜΙΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	66	10046	ἀργεί Πειραιά
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές	ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	62	9890	δ. Μπαντόρ 'Αμπάς 8/9
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	ἀργεί Πειραιά	ΦΑΜΙΛΥ ΔΕΛΤΑ	81	11980	α. Σαλβαντόρ 14/10
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Γιβραλτάρ 24/9	ΦΑΜΙΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	79	11730	α. Κιγκστον 15/10
ΣΥΡΑ	77	16380	δ. Παναμά 8/10	ΦΑΝΑΙΟΣ	74	23123	α. Χαλκίδα
ΣΥΡΟΣ	64	5237	ἀργεί Πειραιά	ΦΑΝΤΑΖΥ Α. (δ.)	66	1443	ἀργεί Πειραιά
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	α. Μίνα Καμπούς 18/6	ΦΑΟΥΝΑ	73	19747	ἀργεί Πειραιά
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	ἀργεί Γαλαξείδι	ΦΕΙΔΙΑΣ	84	31411	δ. Παναμά 7/10
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	ἀργεί 'Ιθάκη	ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	83	17217	α. Μπανγιουρμασίν 12/10
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	α. Λάς Πάλμας 17/10	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	84	19049	α. Π. Κέλανγκ 13/10
ΤΟΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	ἀργεί Πειραιά	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	76	22297	στην 'Ακαμπα
ΤΟΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	ἀργεί Πειραιά	ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	75	22600	ε. 'Αλεξάνδρεια 15/10
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	ε. Τέμα 21/10	ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	62498	α. Τσιμπα 9/10
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	ἀργεί Πειραιά	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. μαχαρίνη 10/10
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ἀργεί Πειραιά	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Σαλλομ Βόε 2/9
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ἀργεί Γάνδη	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Ταργκόνα 17/10	ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ε. 'Αλεξάνδρεια 18/10
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	α. Ταραγκόνα 17/10	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283	α. Γένοβα 23/10
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	α. Χόγκ Κόγκ 15/10	ΦΙΛΩΝ	80	11730	μετ. «HARON»
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	μεσογειακές μεταφορές	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/10
ΤΑΡΕΚ	53	4097	α. Σ. Τζών 7/10	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	ε. Τόρ 'Ανκουζιάτα 6/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	μεσογειακές μεταφορές	ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	α. 'Αλεξάνδρεια 20/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Πόρτ Πίρι 22/10	ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Μανίλα 11/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	δ. Σουέζ 14/10	ΦΙΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	δ. Π. Σαϊδ 13/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	δ. Γιβραλτάρ 29/9	ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408	δ. Π. Σαϊδ 19/10
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. Χάμπτον 6/10	ΦΙΛΑΓΚ ΤΙΝΑ	68	13890	α. Π. Σαϊδ 19/10
ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Τενερίφη 1/10	ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	α. Φος 6/10
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Βανκούβερ 27/9	ΦΙΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	α. Ρίο Γκράντε 6/10
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	μετ. «ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟ» (Παν.)	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Κορπούς Κρίο 15/9
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	76	47344	δ. Κων/πολη 9/10	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ἀργεί Πειραιά
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Φιλαδέλφεια 5/10	ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	επώλ. 'Αλλοδαπούς
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	α. Ρίο 'Ιανέιρο 30/9	ΦΛΩΡΑ ΙΙ	60	5044	στο Σάντος 18/10
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	α. 'Ολμπαν 18/10	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	δ. Σουέζ 30/9
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ἀργεί Πειραιά	ΦΟΡ ΦΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	ε. Κομώ Μπαρ 15/10
ΤΖΑΚΥ	84	32247	υπό ναυπήγηση	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	α. Νιούπορτ 12/10
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	υπό ναυπήγηση	ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.	70	10191	στη Μπαντόρ 'Αμπάς
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Υ	72	9081	δ. Κων/πολη 26/9	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	α. Π. 'Αρβόρου 7/9
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160	ἀργεί Πειραιά	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	α. Ρουέν 7/10
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	πρώην «TROLL PARK»	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	δ. Π. Σαϊδ 10/10
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ	80	9100	α. Φιλαδέλφεια 16/10	ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	ἀργεί Πειραιά
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100	α. Ρεσίφ 26/9	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	μετ. «ΣΗΤΙΑ ΜΠΟΥΤΥ» ('Ονδ.)
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Λομέ 21510	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	ε. Αύγουστα 23/8
			ε. Κάνιλα 16/9	ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	

ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444	ἀργεί Χαλκίδα
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562	ε. Χόγκ Κόγκ 2/9
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	α. Νιούκαστλ 17/9
FRANKY	63	5417	στήν Μομπάσα
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Χώρ αλ Ζουμπάρ
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	α. Όζάκα 13/10
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΗΒ	79	9418	α. Φουτζέιρα 22/9
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	α. Ίγκων 21/9
ΦΡΗΝΤΟΝ Α.Σ.	76	9302	ε. Π. Σαΐδ 17/10
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Μπ. Αΐρες 31/8
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	α. Ντουμπάι 13/9
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	ε. Σεύχελλες 18/10
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Νταμάμ 28/9
ΦΡΟΣΩ	70	18328	ε. Μπωμόντ 5/10
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Ντάρμπαν 5/10
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Σιγκαπούρη 16/10
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Σιγκαπούρη 115/10
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	δ. Κων/πολη 12/10
ΦΩΦΩ Α.	82	25200	ἀργεί Μιζουσίμα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Παραμαρίμπο 12/10
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	ε. Ρότερνταμ 21/10
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463	α. Νονακτότ 115/10
ΧΑΡΗΣ	68	2918	μετ. «ΧΑΡΑ» (Κυπρ.)
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ἀργεί Πειραιά
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	ἀργεί Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕΊΤΖ	77	39366	ε. Γκάνδη 28/9
ΧΙΑΝ ΑΊΛΑΝΤ	69	10016	ε. Μπεντί 19/9
ΧΙΑΝ ΓΟΥΛΙΗΒ	68	10016	α. Βισακαπατνάμ 18/10
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	ε. Χαλκίδα 7/5
ΧΙΑΝ ΣΕΦΥΡ	69	10016	δ. Σουέζ 16/10
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Π. Σαΐδ 31/7

ΧΙΑΝ ΣΕΊΛΟΡ	68	10121	ε. Χαλκίδα 2/2
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Ναυλάκι 25/9
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	δ. Π. Σαΐδ 16/10
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	α. Π. Ήλιζαμπεθ 21/9
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Χάμπτον 115/10
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	ἀργεί Έλευσίνα
ΧΙΟΣ ΠΡΑΊΝΤ	72	6671	ἀργεί Έλευσίνα
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	ἀργεί Έλευσίνα
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	ἀργεί Έλευσίνα
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Καρνέγιεβο 21/10
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	πρός Ύεμένη 25/10
ΧΛΟΗ	75	16421	ἀργεί Άργαστόλι
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕΊΝΤΕΡ	70	4145	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	α. Π. ω. Πιέρ 10/10
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256	α. Π. Κήλανγκ 27/7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Άμπιτζάν 15/9
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Λ'ς Άντζελες 18/10
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Ρας Τανούρα 18/10
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΗΛΗ	65	12369	ε. Μπανγκόγκ Μπάρ 13/10
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	α. Σάν Νίκολας 13/10
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	ἀργεί Έλευσίνα
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ἀργεί Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Σαβόνα 29/9
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ἀργεί Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ἀργεί Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	ἀργεί Πειραιά

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιώς
Τηλέφωνα: 4176 658 · 4122 537
Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά
Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

Editing & Printing offices: 77 Notara Street, Piraeus
P.O.Box 80076 — 185 10 Piraeus
Phone: 01 · 4176658 or 4122537
Cable: "CHRONIKA" Piraeus

Γραφεία Βορείου Ελλάδος: Βασ. Ήρακλείου 51· 53 — 541 10 Θεσσαλονίκη
Τηλέφωνα: (031) 277963 · 278119
Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 4.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 4.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 40.00
U.S.A. and Canada (Air Mail).....	U.S. Dollars 100.00
Central and South America (Air Mail).....	U.S. Dollars 115.00
Middle East and Africa (Air Mail).....	U.S. Dollars 80.00
Far East and Australia (Air Mail).....	U.S. Dollars 120.00



Τά υπό ξένες σημαίες



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

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡ Σ ΧΙΛΑΣ	68	21418	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 18/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Καράσι 21/10	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	αργεί Πειραιά	ΑΝΕΜΟΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	δ. Ντόβερ 12/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Βρέμη 11/10	ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/10	ΑΝΙΤΑ I (κ)	76	4617	α. 'Ιμμινχάμ 18/10
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. 'Αρατού 12/10	ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	α. Σιγκαπούρη 25/9
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	στη Βενετία 4/10	ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088	α. Μπαντάρ Χομενί 12/9
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/10	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501	δ. Σκό 6/10
ΑΓΙΟΣ Ν. ΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	αργεί Χαλκίδα
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Π. 'Αρθρουρ 27/9	ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079	ε. Σούδα 15/9
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944	στη Τοιταγκόγκ 18/10	ΑΝΤΖΕΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	α. Νιόρμπαν 17/10
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	ε. Πειραιά 14/10	ΑΝΤΖΕΊ'ΝΤΙΑ (π.)	70	10886	α. Λέικ Τσάρλς 21/9
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Σάλλορ Βόε 23/10	ΑΝΤΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	δ. Δαρδανέλια 16/9
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	αργεί Πειραιά	ΑΝΤΕΛΑ I. (π.)	63	22103	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/10
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	αργεί Σάν Πέντρο	ΑΝΤΕΠΑΙΣΦΙΚ (π.)	68	9122	ε. 'Αλεξάνδρεια 95/10
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940	ε. 'Αμβούργο 21/10	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	στό Ντακάρ 9/8
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	αργεί Ν. 'Υόρκη	ΑΖΙΟΣ (π.)	57	2299	αργεί Τραπάνι
ΑΘΗΝΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Φόε 15/10	ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	δ. Παναμά 1/10
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Χάβρη 6/10	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑ ΣΩΗ (κ.)	82	11988	α. Σάντος 26/9	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Γιοκοχάμα 16/10
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	δ. Σουέζ 21/10	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Σύρος 13/10	ΤΣΑΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	α. Σάντος 17/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.)	81	18500	α. 'Αμστερνταμ 21/10	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Π. Σαίε 22/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Π. Σαίε 22/10	ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	αργεί Λευκάδα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	δ. Π. Φ. Σπαλίν 17/10	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ)	73	2934	α. 'Αλμέρια 10/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Αύγουστα 19/10	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	Κολόμπο 23/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Πειραιά 21/10	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	αργεί Πειραιά	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485	δ. Κεϋλάνη 95/10
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141	ε. Μπεντί 10/9	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. 'Αλεξάνδρεια 20510
ΑΊ'ΒΟΡ (κ.)	71	7232	αργεί 'Αμστερνταμ	ΑΡΚΟ (κ.)	68	1163	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΊ'ΣΤΟΝ (π.)	72	11185	α. Δουνκέρκη 2/10	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Ν. Μανγκάλόρ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΊ'Κ (π.)	74	12498	πρόε ΗΠΑ 28/9	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	ὕψωση 'Ελληνική
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Π. 'Ελζαμπεθ 18/10	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	α. Σάντος 18/10	ΑΡΡΟΥ I. (π.)	73	6415	ε. Βοστώνη 1/9
ΑΙΓΙΣ ΜΑ ΞΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	α. Τζέντα 14/10	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Τοννά Χάρεντε 17/10
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	ε. Ουλού 18/10	ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	α. Βαρκελώνη 20/7
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	στό Χωρ Αλ Ζουμπαίρ	ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΊ'ΒΕΡΥ (π.)	71	15205	δ. Σουέζ 15/10	ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	αργεί 'Αστακό
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Π. Σαίε 22/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	αργεί Κρίστομαλ
ΑΙΓΙΣ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ (π.)	69	9199	α. Καράσι 5/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΊ'Α(π.)	71	1453	ε. Κέιν Τάουν 22/10
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204	ε. Π. Σουδάν 5/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.)	69	7574	α. 'Αμβέρσα 4/10
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	α. Μουτσούρη 17/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	δ. Παναμά 26/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	αργεί Τρινκομάλη
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	δ. Παναμά 9/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	69	9199	ε. Σάντος 18/10	ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078	α. Γιοκοχάμα 18/10
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΝ (π.)	69	9241	α. Π. Σαίε 18/10	ΑΦΡΙΓΟΥΝΤ (π.)	71	4994	α. Μπιλμπο 20/10
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Φλάσσιγγκ 6/10	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	ε. Λόε Πάλμας 23/10
ΑΊ'ΚΟΝ*	71	27958	α. Κολομπία ρίβερ 14/10				
ΑΊ'ΛΑΝΤ (Μαλ.)	82	5225	αργεί Λεμεσό				
ΑΊ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	ε. Σαβάννα 28/9				
ΑΊ'ΛΑΝΤΕΡ (Μαλ.)	66	9135	ε. Χαλδία 29/9				
ΑΊ'ΝΤΗΑΛ (Μαλ.)	65	9223	ε. Βομβάη 6/10				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	ε. Ταμπίκο 4/7				
ΑΊ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	α. Φουτζέιρα 27/9				
ΑΊ'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	α. Σιγκαπούρη 19/10				
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. 'Αλγκεθίρας 5/10				
ΑΚΟΥΑΤΖΟ'Υ	68	25433	α. Τζέντα 10/10				
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/10				
ΑΚΤΗ.	77	17395	ε. Μπιτζέρτα 1/10				
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Μπαλόα 30/9				
ΑΛΕΚΟΣ Ν. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ (Μ.)	63	17876	ε. Π. Σαίε 15/10				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ.)	71	68731	στη Νέα 'Υόρκη 25/10				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Φόε 14/10				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	α. Φουτζέιρα 14/10				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΊ'Σ (π.)	69	10722	δ. Σουέζ 12/10				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ Σ Σ.							
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126821	ε. Πένινγκτον Τέρμ. 14/10				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	δ. Δαρδανέλια 13/9				
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	ε. Ρ. υπέν 15/10				
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994	α. Μογκαντίσου 12/10				
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ.	85	18389	α. 'Αρατού 17/10				
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	ε. Παραμαρίμπο 25/6				
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	δ. Σουέζ 8/3				
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	αργεί Χωγκεσσαντ				
ΑΛΚΟΡ (π.)	62	10296	α. Λίβερπουλ 13/10				
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	αργεί 'Αλιβέρι				
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	αργεί Πειραιά				
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	ε. Ν. 'Υόρκη 13/10				
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	ε. Ισκαεϋές Μομπάσα 25/3				
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	δ. Π. Σαίε 8/10				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	στό Σάντος 22/10				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	ε. Άννα Μπαίη 14/10				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Σουέμα 25/8				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Γουανγκαρέι 20/10				
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	αργεί Πειραιά				
ΑΜΠΑΞΣΑΝΤΟΡ	71	54610	Κασιούδονγκ 18/9				
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	αργεί Καράσι				
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	δ. Μπαθναγκάρ 17/10				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Γένοβα 15/10				
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Λιβ.)	67	43231	στό Σ. Μάιλες 25/10				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΊ'ΛΑΝΤ	67	21457	α. Λόε 'Αντζελες 18/10				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Σιγκαπούρη 18/10				
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/10				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/10				
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Σηάτλ 185/10				
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/10				
				ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Βαρκελώνη 28/2
				ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	ε. 'Ηράκλειο 29/1
				ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	δ. Γιβραλτάρ 18/10
				ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Ρίο Γκράντε 4/10
				ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Μιζουσίμα 20/8
				ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128	α. Τάμπα 29/9
				ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	αργεί Πειραιά
				ΒΕΝΟΥΣ Υ (π.δ.)	81	42048	α. Χιούστον 6/10Ξ
				ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΊ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	δ. Πανωμά 27/9
				ΒΕΡΑ *	65	24314	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/10
				ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654	α. Λόε 'Αντζελες 18/10
				ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	α. 'Αιν Σούκνα 19/10
				ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. Σουέμα 20/10
				ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΣ (π.)	69	12360	ε. Κων/πολη 20/9
				ΒΟΥΛΑΝΟΥΣ (Λιβ.)	64	15716	α. Ν. Μανγκάλόρ 19/10
				ΒΥΡΟΝ I. (π.)	63	8671	α. Γδύνια 13/10
				ΓΑΛΑΤΕΙΑ*	56	9537	αργεί Πειραιά
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.*	70	10006	αργεί Πειραιά
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	στη Μομπάσα (άποθήκη)
				ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	αργεί Πειραιά
				ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (π.)	81	5491	ε. Μπότγουντ 12/10
				ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΊ'ΝΤ (π.)	67	13091	α. Κολόμπο 16/10
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ* (Μαλ.)	68	28879	α. Σιγκαπούρη 22/9
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	ε. Γκέτα 20/10
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9069	μετ. «ΝΑΥΑ»
				ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	αργεί Λόε Πάλμας
				ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	α. Ραβένα 12/7
				ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μαλ.)	59	8647	αργεί Πειραιά
				ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	ε. Αύγουστα 21/10
				ΓΚΑΖ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Αύγουστα 13/10
				ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Αύγουστα 20/10
				ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	αργεί Πειραιά
				ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	π. Σαίε
				ΓΚΑΛΑΝΤ'ΝΤ.	65	1222	α. Πάμουθ 16/10
				ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στην Καζαμπλάνκα
				ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΞΣ.	71	15004	δ. Γιβραλτάρ 12/10
				ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	70	12253	α. Σίμα 16/10
				ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Λόε Πάλμας 17/10
				ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΕΊ'ΝΤ (π.)	65	21261	α. Γιβραλτάρ 20/10
				ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ'ΝΤ (π.)	70	11525	α. Μπαντάρ 'Αμπάς 22/10
				ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	63	8628	αργεί Πειραιά
				ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067	ε. Μπαντάρ Χομενί 12/9
				ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	36276	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
				ΓΟΥΝΤ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ (π.)	80	4470	α. Κίγκστον 3/10

ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (π)	62	8631	ε. Μπαντάρ Χομενί 12/9
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π)	75	3520	ε. Ν. Όρλεάν 24/8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	α. Γάνδη 17/10
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ (π)	60	7187	α. Μπ. Άιρες 30/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ (Όνδ.)	63	2603	α. Πειραιά 10/9/83
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΞΩΒΗ (κ)	68	8915	ε. Βισακαπατάν 18/10
ΓΛΑΥΚΗ	64	5240	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Μπουένος Άιρες 7/9
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π)	73	13631	α. Κολούμπια Ριβ. 7/10
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	ε. Ριγέλα 19/10
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ (π.)	72	4931	ε. Άμβέρσα 23/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΠΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Χιούστον 18/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	δ. Ντόβερ 8/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Σιγκαπούρη 16/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. Άλμυρία 11/10
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	δ. Καϊμάν Μπαράκ 17/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	ε. Ντότζες 21/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Σουέζ 14/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Ροζάριο 21/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	αργεί Ν. Υόρκη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 10/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	ε. Τρινκομάλη 5/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Γιούροπορτ 24/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (π)	57	9158	ε. Πειραιά 20/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	αναμένει Μίνα αλ Φαχάλα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Ζίρκου Άιλ 25/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	αργεί Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	αργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235	ε. Σουέζ 9/10
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέμπελ Άλι 10/9
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	αργεί Νέα Υόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Ρίο Ιανέιρο 22/9
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	αργεί Μπλαγκουώτερ
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Γιούροπορτ 23/10
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Ρίο Ιανέιρο 16/10
ΔΟΤΩ	68	35191	α. Γιουροπόρτ 22/10
ΔΡΥΑΣ (Μ.)	65	20201	

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ε. Μαντράς 13/10
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 9/10
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	85	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Μ. ΙΙ. (δ.)	68	43339	ε. Πειραιά 8/10
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	α. Τενερίφη 20/10
ΕΛΕΝ	67	27989	αργεί Χώγκεσσεν
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Μορμγκόδο 14/10
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	ε. Πόιντ Α Πιέρ 5/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	δ. Π. Σαίξ 21/10/9
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	α. Αιγύπτος 18/10
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	α. Κόρκ 20/9
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84	22200	υπό καθέλευση
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	α. Κολούμπια 7/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Φιλαδέλφεια 8/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	76	150518	α. Σιγκαπούρη 18/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77	22893	α. Ρίο Ιανέιρο 12/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.)	75	44989	ε. Ντότζες 23/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Μπαλδο 23/9
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (Μόλτ.)	69	12102	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 14/10
ΕΛΝΤΑΝΙΑ (κ.)	65	7498	α. Χόγκ Κόγκ 17/10
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	64	1141	πρώην «ΑΝΚΟ»
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	αργεί Άστακό
ΕΞΠΛΟΡΕΡ V(κ.)	67	2981	εγκατελείφθη Τζιμπουτί 31/8
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	Π. Σαίξ 13/10
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	ε. Κέιπ Τάουν 22/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (π.)	59	7059	αργεί Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	αργεί Ίτεα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Μπ. Άιρες 15/10
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	α. Ρότερνταμ 26/8
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900	ε. Άλεξάνδρεια 4/10
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35408	αργεί Ίτεα
ΖΑΚ (π.)	62	10028	αργεί Μπλαγκουώτερ
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	ε. Σαφάγκα 7/7
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Κολούμπια Ριβ. 22/10
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	α. Ρίο Ιανέιρο 15/10
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ(π)	66	10051	α. Εϊνγκάγκ 16/2
ΗΒΗ	79	16379	α. Χιούστον 25/9
ΗΡΑ	79	16390	δ. Γιβραλτάρ 17/10
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Λεμεσό 5/10
ΗΡΑΚΛΗΣ (Α Β)	53	5691	αργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Ούμ Σαίξ 24/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Μπάροα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	αργεί Άγ. Δομνίκο
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	αργεί Άγ. Δομνίκο

ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Γκάλβεστον 1/10
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Λός Άντζελες 1/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π.)	61	9266	δ. Σουέζ 19/10
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΙΙ (κ.)	60	3847	α. Σάφι 11/10
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Γκάλβεστον 2/10
ΙΜΑ	68	27989	ε. Κολούμπια 7/10
ΙΝΔΙΑΝΑ (Λιβ.)	77	11280	α. Σαντος 5/10
ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153	ε. Κων/πολη 25/8
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μόλτ.)	81	5201	α. Πειραιά 6/10
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ.)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999	α. Όζακα 21/9
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μαλ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ Ι (π.)	70	3971	στον Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4200	α. Λός Πάλλας 15/10
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Κινούρα 9/10
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631	στο Χόγκ Κόγκ 23/10

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	α. Σιγκαπούρη 6/10
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051	αργεί Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. Αμερικής
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ' (π.)	60	4240	αργεί Γάνδη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (Λ.)	83	17066	ε. Μαντράς 19/10
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Ταμπίκο 12/10
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	α. Κπέμε 10/10
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Φορταλέζα 6/10
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	στο Πενάγκ 20/10
ΚΑΛΥΩ (π.)	69	5997	αργεί Φλώρινγκ
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1569	ε. Μαπούτο 17/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	αργεί Π. ορ. Σπαίην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	83	16984	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927	ε. Κακούτα 9/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Άνγκαρντ Ρέις 17/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	ε. Ρεσίφ 16/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	ε. Βομβάη 8/10
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301	α. Πειραιά 17/9
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	δ. Κων/πολη 7/10
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674	α. Σιγκαπούρη 13/10
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μαπούτο 3/9
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σαουδική Άραβία
ΚΑΤΑ ΕΣΠΡΕΣ (π.)	62	5870	αργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π.)	85	9799	α. Χόβρη 26/9
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	επισκευές Άμβουρνο
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (Μ.)	57	5250	α. Έλευσίνα 20/9
ΚΑΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	α. Άιν Σούκνα 24/7
ΚΛΕΟ Ι (π.δ.)	59	20880	στο Ντουμπάι 2/10
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070	α. Καζαμπλάνκα 5/9
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ Ι. (κ.)	60	5991	δ. Κων/πολη 23/9
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	αργεί Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Βανγκαρέ 20/10
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ντουεντίν 19/10
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ.)	59	20514	δ. Ντουμπάι 20/10
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354	α. Ντεμεράρα 24/8
ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64	2304	α. Χιούστον 5/10
ΚΡΕΣ (κ.)	63	10318	
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	<u>μεσογειακές μεταφορές</u>
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (Μ.)	66	3168	δ. Πειραιά 19/10
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Κολόμπο 20/10
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	αργεί Ίτεα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	αναμένει Βομβάη
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	μεταφορές Περσικού
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚ (π.)	67	26493	αργεί Έλευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	α. Τέμα 5/10
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	83	24424	α. Άνγκρα ντο Ρέις 7/10
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056	α. Χόγκ Κόγκ 9/10
ΚΩΣΤΗΣ (Μόλτ.)	80	3325	ε. Καρταγκένα 14/10
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μόλτ.)	59	8140	αργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	α. Μπάχια Μπλάνκα 22/9
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ (π.)	60	7130	δ. Π. Σαίξ 14/9
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	ε. Σάντο Μινομίνγκ 25/5
ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (δ.κ.)	69	12000	ε. Λά Γκουέιτ 18/10
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. Γκουέμας 13/10
ΛΑΡΑ (δ.π.)	61	8816	α. Άλγκεκίρας 18/8



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

ΔΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Μορμουγκάο 18/10	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	
ΔΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	δ. Παναμά 18/10	ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	88630	δ. Άργεϊ Βοστώνη
ΔΕΒΑΝΤΕΣ*	77	70983	δ. Γιβραλτάρ 13/10	ΜΙΣΑ Σ. AMITY (π)*	61	3943	ε. Πειραιά 30/7
ΔΕΝΑ*	68	22449	ε. Ρουέν 17/10	ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	α. Λ. 'Αντζελος 6/10
ΔΕΥΤΟΔΗ ΚΙΚΗ (π)*	63	8427	α. Σάντος 26/9	ΜΟΤΕΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	δ. Παναμά 13/9
ΔΕΥΤΟΔΗΣ ΕΥΑΓ.(π)*	61	8627	δ. Άργεϊ Σατοουμάλ	ΜΑΟΥΝΑ (π)*	77	3227	ε. 'Ακαμπα 16/9
ΔΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας	ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. Π. Μάρτιν Μαριέτα 12/10
ΔΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Πειραιά 12/10	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Πόρτ χέντλαντ 10/10	ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ)*	68	13706	, Νουατσότ 30/9
ΔΗΤΩ II (π)*	72	6106	α. Λας Πάλας 1/10	ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1480	δ. Άργεϊ Πειραιά
ΔΙΑ (π.)	65	15887	α. Σοβάννα 11/9	ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΔΙΑΔ (π.)	50	2734	δ. Άργεϊ Σάρζα	ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	18073	στή Νιγηρία
ΔΙΑΔΙΑΝ (π.)	64	16323	α. Ντουμπάι 17/10	ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ*	73	56273	ε. Γιούρπορτ 21/10
ΔΙΑΜΑΡΕ (κ)*	68	1599	α. Πειραιά 11/10	ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π)*	67	4659	δ. Άργεϊ Ν. 'Υόρκη
ΔΟΡΕΝΤΩ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	α. Μένα αλ' Αχμάντι 14/9	ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	δ. Άργεϊ Ν. 'Υόρκη
ΔΟΥ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	α. Γκάνδη 13/10	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	31881	ε. Ρίο Γκράντε 13/10
ΔΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	στό Χάρ Φακάν 16/10	ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603	α. Γκάνδη 22/9
ΔΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μόλ.)	(2)	11229	α. Ντουμπάι 3/10	ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	δ. Άργεϊ Πειραιά
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	138991	ε. Χιροχάια 18/10	ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στό Μπουσίρ
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	έπισκευές Φλάσσιγκ 24/10	ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Ρίο 'Ιανέριο 16/10
ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ (κ.)	74	3279	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/10	ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/10
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	α. Μπότγουντ 22/10	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	ε. Γιούρπορτ 23/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Μανφρεντόνια 12/10				
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Καλκούτα 12/10				
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	δ. Άργεϊ Γάνδη				
ΜΑΡΕΛ (ι.)	69	9853	α. Καλάο 21/9				
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	α. Ντα όμ 12/10				
ΜΑΡΘΑ Λ. (π)*	59	8596	δ. Άργεϊ Μπίλμπόο				
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/10				
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. 'Αβονσμουθ 23/10				
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)*	60	13339	δ. Άργεϊ Πειραιά				
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π)*	73	45500	ε. Νάβρις 23/10				
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43849	δ. Ντουμπάι 16/10				
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ)*	74	30341	ε. Νοβοροσίσκ 8/10				
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ)*	69	8773	δ. Άργεϊ Πειραιά				
ΜΑΡΙΝΕΡ ('Ονδ.)	60	5780	ε. Π. Σαίδη 9/10				
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Καρατίσι 22/10				
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099	ε. 'Ακαμπα 8/10				
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.) (κ.)	66	57027	στό Σουέζ 23/10				
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)*	61	30236	δ. Σουέζ 23/10				
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72338	έπισκευές Πειραιά				
ΜΑΡΙΩ	65	17238	δ. Άργεϊ Στυλίδα				
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	ανάμενι Φουτζέιρα				
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. 'Αλεξάνδρεια 16/10				
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	δ. Άργεϊ Κουβέιτ				
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (π.)	67	24128	α. Μπαχράιν 7/10				
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	ε. Μαντράς 6/10				
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	στό Μπόννυ (αποθήκη)				
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.)	66	71337	α. Σιγκαπούρη 14/10				
ΜΕΣΙΣ	69	9650	δ. Άργεϊ Πειραιά				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Πειραιά 1/10				
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	ε. Πειραιά 21/10				
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	α. Γκάλβεστον 13/8				
ΜΙΑ*	80	15552	δ. Παναμά 6/10				
ΜΙΛΗΤΟΣ*	82	35000	α. Μόντρεαλ 1/9				
ΜΙΜΗ Μ.(Μόλ.)	69	13525	α. Σκάτλ 4/10				
ΜΙΝΑ (κ.)	67	11870	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10				
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/10				
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	ε. Γρενάδα 24/9				
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/8				
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	δ. Παναμά 14/10				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	δ. Γκράντ Καυμάν 14/10				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	δ. Άργεϊ Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	α. Τσάρλεστον 7/10				
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	δ. Άργεϊ Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)*	71	1562	α. Σεβίλλη 17/10				
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/10				
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	δ. Άργεϊ Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	δ. Άργεϊ Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/10				
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	δ. Άργεϊ Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/9				
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Σούσα 13/10				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/10				
ΜΙΝΙ ΥΦΜ.	75	1578	δ. Άργεϊ Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΩ.	71	1594	δ. Άργεϊ Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π)*	78	11850	δ. Παναμά 8/9				
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ*(π)	74	10250	α. Ντάρμπαν 23/10				
ΝΑΝΤΙΑ (κ)*	71	22759	ε. Λαύριο 30/9				
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	δ. Π. Σαίδη 13/10				
ΝΑΝΩ Κ.(κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές				
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	ε. Θεσ/νίκη 19/7				
ΝΕΔΙ (δ.π.)	85	35324	μεταφορές 'Ερυθράς Θαλ.				
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364	δ. Σουέζ 19/10				
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π)*	67	32137	α. Λός 'Αντζελος 18/10				
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ (δ.λ.)	66	25572	σέ θέσι 28 20 Β, 50 30 Α 24/8				
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	δ. Άργεϊ 'Ιτέα				
ΝΕΦΕΛΗ (π)*	49	5801	στό Μπουρντώ 22/9				
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)*	52	11234	δ. Άργεϊ Πειραιά				
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	66	15625	ε. Σ' ντος 8/10				
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ*	69	4231	α. Βρόστη 3/10				
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μολ.)	64	5827	α. Χάλιφας 14/10				
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)*	63	5955	α. Λομέ 5/10				
ΝΙΚ (κ.)	69	7827	δ. Π. Σαίδη 10/10				
ΝΙΚΗ Ρ. (π)*	62	6171	στή Καλκούτα				
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ	76	35567	α. Βίγκο 20/10				
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	α. Νίκαια 7/9				
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/10				
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π)*	61	8123	α. Σ. Πέντρο ντέ Μακόρις 28/6				
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	δ. Π. Σαίδη 12/10				
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	δ. Άργεϊ Χαλκίδα				
ΝΙΜΑΣ Ι. (π)*	56	3274	α. Π. Σουδάν 28/9/1983				
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	α. Ζήμπραγκ 18/9				
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	ε. Τουτικόριν 11/9				
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206	δ. Σουέζ 8/10				
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	α. Χιούστον 4/10				
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	α. Ντότζες 16/10				
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	δ. Άργεϊ Στυλίδα				
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	ε. Σάντος 15/10				
ΝΤΑΝΙΕΛ II(π.)	69	1999	στό Ρόττερνταμ 14/9				
ΝΤΑΟΥΝ (Ζιγκ.)	81	5226	δ. Άργεϊ 'Αμβούργο				
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. 'Αλεξάνδρεια 21/10				
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	α. Μπαχράιν 2/10				
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	α. Λέγκχορν 2/10				
ΝΤΙΣΚΟΒΕΡΥ	63	8432	ε. Ρεσίφ 17/10				
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	στό Βισακαπνάμ 12/10				
ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	67	9854	ε. Γκάλβεστον 4/10				
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/10				
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (κ.)	73	17355	α. Βοστώνη 4/10				
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	ε. Κάδιξ 1/10				
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22280	α. Ρό Γκράντε 6/10				
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	α. Σιγκαπούρη 12/10				
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. 'Ανγκρα ντέ Ρέις 25/9				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	δ. Σουέζ 13/10				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)*	63	11120	δ. Άργεϊ 'Αστακό				
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	πρός Ταχεράν 2759				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΕΡ (δ.)	72	106123	δ. Άργεϊ 'Ιτέα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	δ. Άργεϊ 'Ελευσίνα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	106123	δ. Κων/πολη 2/10				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΝΤΕΡ	77	15935	α. Χάμπτον 20/10				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΝΤΕΡΤΥ (π.)	77	15844					

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

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879	α. Πρίνς Ρούπερτ 20/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	στο Μπαλκπαπέν 17/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	128027	άρχει 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990	δ. Ντόβερ 21/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Γιούροπορτ 23/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	παρελήφθη 'Ιαπωνία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Πειραιά 5/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	α. Τζέντα 15/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	α. Βαλτιμόρη 17/10
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΛΑ (δ.)	72	49808	α. Φός 17/10
ΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636	ύψωσε 'Ελληνική
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494	ε. Σακάϊ 19/10
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53480	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248	α. Αύγουστα 20/10
ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	α. Λας Πάλμας 17/10
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259	α. Ρός Τανούρα 21/9
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	δ. Κων/πολη 5/10
ΠΑΝΑΓ' Α.Μ. (π.)	60	1577	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	ε. Χάμπτον 20/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7463	ε. Γ'δύνα 22/10
ΠΑΡΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	δ. Σουέζ 18/10
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Σιγκαπούρη 8/10
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Χιούστον 8/10
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (π.)	62	11756	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	άρχει Καμπάνας
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999	άρχει Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	δ. Κων/πολη 13/10
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	ε. Τζέντα 17/10
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636	ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/9
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΠΕΝΤΕΛΗ (λ.β.)	72	57802	ε. Γιένμπο 22/10
ΠΕΡΑΜΟΣ Ι. ()	69	5872	α. Λας Πάλμας 24/9
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.β.)	66	15688	α. Σιγκαπούρη 12/10
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Ροζάριο 19/10
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876	ε. Καρντέγεβο 20/10
ΠΗ ΑΣΟΣ (λ.β.)	65	15577	Μομπά 13/10
ΠΗ ΑΣΟΣ (λ.β.)	63	9707	δ. Κων/πολη 14/9
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	α. Λονδίνο 23/10
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Τεργέστη 16/10
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	Χάμπτον 4/10
ΠΛΕΙΑΣ (π.)	64	5854	στο Γιβραλτάρ 14/9
ΠΛΩΝΑ (κ.)	69	6162	α. 'Αλεξάνδρεια 17/10
ΠΛΩΤΩ	68	35191	α. Τζέντα 1/9
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Γιούροπορτ 19/10
ΠΟΛΙΔΙΟΣ (κ.)	49	2879	άρχει Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	80937	α. Γκάλβεστον 28/9
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	α. Σιγκαπούρη 18/7
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825	ε. Μπιλμπάο 22/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	στο Κατάκωλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Λ. (π.)	66	15565	α. Βομβάη 12/10
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193	ε. Γιούροπορτ 19/10
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Κολούμπια 18/9
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070	δ. Παναμά 21/10
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	δ. Ντόβερ 19/10
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966	δ. Παναμά 14/10
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (π.)	69	10524	α. Ντουάλα 25/8
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Χόγκ Κόγκ 2/10
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	28959	ε. Ρότερνταμ 23/10
Π. ΣΤΑΡ ΙΙ (λ.β.)	66	15393	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/7
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	άρχει 'Αστακό
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΟΥ Ι (π.)	63	15982	ε. Κων/πολη 4/10
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Λας Πάλμας 14/10
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	α. 'Αμβούργο 17/10
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	62	12040	δ. Κων/πολη 8/10
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (π.)	58	8920	ε. Σαγκάη 20/8
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	α. Λας Πάλμας 11/10
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ. Μπαχ.)	76	21619	α. Τζέντα 21/10
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)	69	99134	ε. Κολόμπο 8/10
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	ε. Ρεσίφ 17/10
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	α. Τζέντα 15/10
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ Β. (κ.)	66	8687	δ. Σουέζ 28/9
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	στο Ντουμπάϊ 17/10
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	ε. Γιοκοχάμα 18/10
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	α. Ρότερνταμ 16/10
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 3/10
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	α. Γιοκοχάμα 16/10
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (π.)	57	1674	α. Τζέντα 18/10
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	α. Μπ. 'Αίρες 6/10
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Μπιζέρτα 20/10
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ.)	76	43143	ε. Σάλλομ Βόε 22/10
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	α. Μπιλμπάο 1/10
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	α. Σουέζ 8/8
ΣΕΙΡΗΝΑ (λ.β.)	72	69874	στη Νεά 'Ορλεάνη
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Κουβέιτ 9/10
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	α. 'Αλεξάνδρεια 12/9
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΡΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Μένα 'Αμπντούλα 8/13/10
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Τζέντα 10/10
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λ.β.)	69	43456	ε. 'Αμβούργο 18/10
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λ.β.)	71	8894	ε. 'Αμβέρσα 18/10
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289	ε. Βομβάη 1857
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (κ.)	65	18239	άρχει Σιγκαπούρη
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ Λ.	70	5748	ε. Καράτσι 17/10
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979	δ. Ντόβερ 28/9
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	στην Κωνσταντίνα
ΣΗΓΚΑΛΛ (λ.)	67	5531	

ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043	
ΣΗΓΚΑΛ ΙV (π.)	75	3522	
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	
Σ ΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18983	
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411	
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16408	
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ	63	24810	
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	
ΣΟΡΚΟΣ	69	9650	
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15765	
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1588	
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9948	
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	3278	
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	
ΤΕΣ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	8500	
ΤΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)	73	9842	
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492	
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λ.β.)	64	15910	
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	
ΤΟΥΞΙΑΝ (π.)	69	5135	
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (π.)	60	8070	
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (κ.)	64	10629	
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 ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (π.)	60	8940	
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330	
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124999	
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	
ΦΑ'Ι'ΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	4	16299	
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	
ΦΙΛΙΠΠΑΣ (π.)	74	8869	
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	
ΦΟΙΒΟΣ (λ.β.)	69	15808	
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	
ΦΟΡΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9828	
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122.945	
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229	
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	
ΧΕΡΟ (π.)	57	1368	
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1788	
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σινκ.)	57	6229	
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ			
(π.)	79	12598	
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	
ΨΑΡΕ (κ.)	54	1596	
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	
ΩΣΤΡΑΛ (π.)	67	2938	

α. Ρεσίφ 17/8			
α. Πόρτ Μωχάμεντ Κ σίμ 2/10			
ε. Γιοκοχάμα 16/10			
α. Φός 23/10			
δ. Γιβραλτάρ 16/10			
α. Βανκούβερ 15/10			
ε. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 20/10			
α. Γιούροπορτ 10/10			
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/10			
ε. Νόρ 'Ανκορατ 24/10			
άρχει Πειραιά			
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 16/10			
ε. Χόγκ Κόγκ 9/10			
δ. Παναμά 3/10			
άρχει Γαλαξίδι			
μεσογειακές μεταφορές			
στο Μπαντάρ Χομενί			
άρχει 'Αμπιτζάν			
μεσογειακές μεταφορές			
α. Τζέντα 12/10			
α. Ρανγκούν 20/9			
α. Κενίτρα 3/10			
ε. Πειραιά 29/9			
μεσογειακές μεταφορές			
α. Σαουθμπτον 19/10			
α. Χάμπτον 21/10			
α. Καστελαμάρε 8/10			
α. Πειραιά 17/9			
α. Μπ. 'Αίρες 28/9			
δ. Παναμά 21/10			
α. Τζουέμα 18/10			
άρχει Πειραιά			
α. Πειραιά 14/4			
δ. Π. Σαϊδ 15/10			
α. Τζέντα 19/8			
άρχει 'Αστακό			
άρχει 'Αστακό			
στο Ντόρμπαν 23/10			
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 16/10			
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/10			
δ. Παναμά 21/10			
α. Χάμπτον 19/10			
α. Τζέκσονβιλ 19/10			
άρχει Πειραιά			
α. Ντόρμπαν 20/10			
άρχει Πειραιά			
ε. Μπουσίρ 14/10			
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/10			
στη 'Αβάνα			
α. Γιοκοχάμα 10/10			
α. Λας Πάλμας 5/10			
μεσογειακές μεταφορές			
ε. Γκνάνσκ 8/10			
α. Σαντάνα 5/10			
ε. Κασσιούνγκ 30/9			
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/10			
α. Μπ. 'Αίρες 31/10			
στη Ρός 'Αλ Χάιμα 19/10			
α. Ν. 'Υόρκη 22/10			
δ. Παναμά 2/10			

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 μιὰ 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 2.000 (ἔναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σε ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 2.500 (ἔναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρᾶ 77, 185 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
Διευθυντής Δ. ΡΗΓΑΣ - ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοταρᾶ 77, Πειραιῶς	Διευθυντὴς Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερῖφου 50 & Ἀχαρνῶν	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοταρᾶ 77 Πειραιῶς - Τηλ. 417.6658		

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. 4126757/8/9.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR



Number One in the Med

Tsavliris are the most active salvage and towage company in and around the Mediterranean area, with large deep sea salvage tugs on permanent station in the Red Sea and the Eastern Mediterranean



TSAVLIRIS



T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander B. Tsavliris & Sons 10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304, 411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW BRANCH OFFICES At all major Greek ports
LONDON AGENTS Tsavliris Shipping Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482 Telex 884291, 888237 TSAV UK

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

Ocean Rescue • Firefighting • Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage • Anchor Handling and Offshore Support