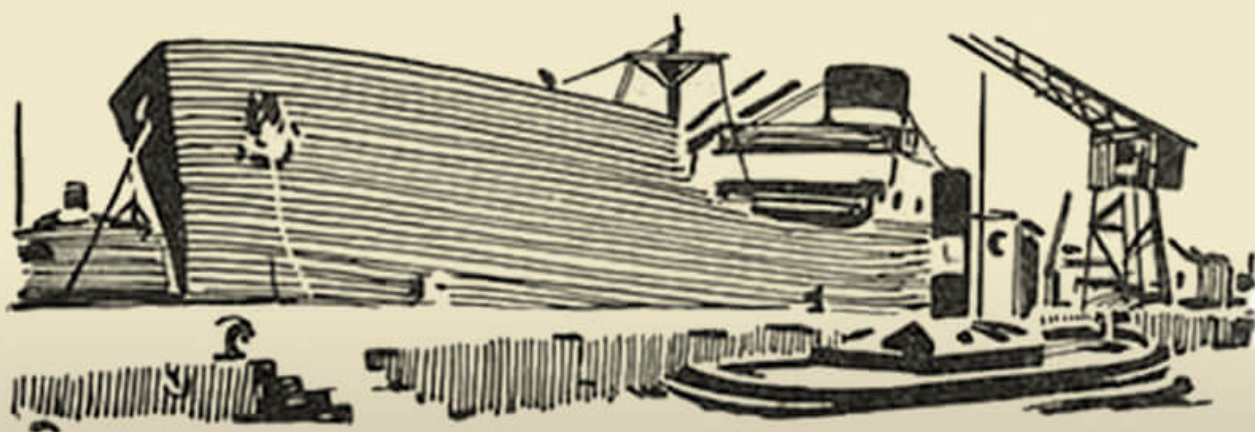


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιανουαρίου 1985

Αρ. Φύλλου 1190/949

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΠΘ. 1190/949 ΔΡΧ. 120 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1985

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



TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



T.T. DOLCE — CY FLAG — DWT 232979 M/T

LONDON

TROODOS

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER

OLD BROAD STREET

LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS

SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

Τίς καλλίτερες μας
εὐχές
γιά
τόν καινούργιο χρόνο

BALKANFRACHT

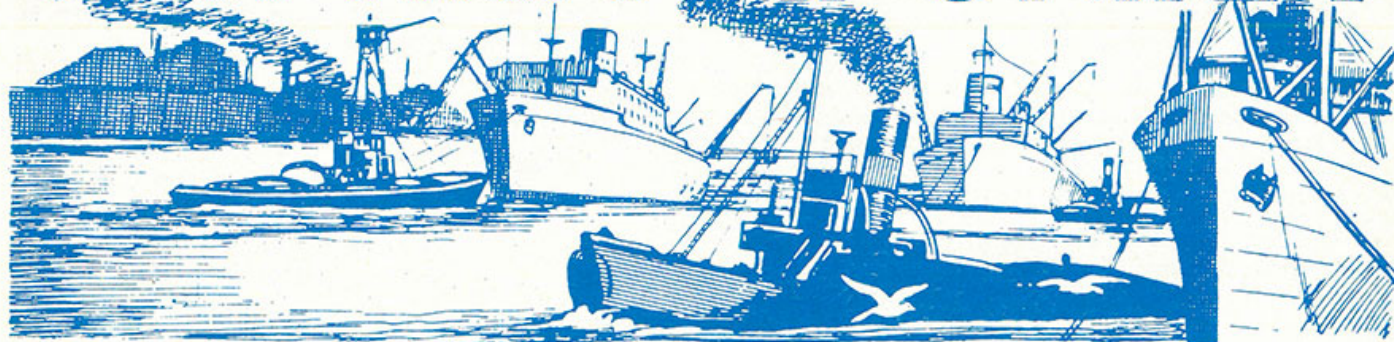
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΛΟΝΔΙΝΟ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1190/949

1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

'Ορθότατη ή επιλογή του 'Υπουργού

Τό νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ, μετά τήν αναδιατύπωσή του πού ολοκληρώνεται, θά δοθεί έκ νέου στους ενδιαφερόμενους γιά νά διατυπώσουν μέσα σέ τακτή προθεσμία τίς τυχόν παρατηρήσεις τους. Σχετική δήλωση έκανε ό 'Υπουργός Γιώργος Κατσιφάρας πρós τό προεδρείο τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών πού τόν επισκέφθηκε καί έθεσε ταυτόχρονα τά θέματα τής ανακυκλώσεως καί τής ναυτικής εκπαίδεύσεως καί τήν επανέλαβε πρós τούς ναυτιλιακούς συντάκτες στήν τελευταία, πρίν από τή λήξη του έτους, ενημέρωσης τύπου.

Θεωρούμε τήν απόφαση αυτή του 'Υπουργού όρθότατη επιλογή καί αυτό όχι γιατί τήν είχαν ύποδειξει οί στήλες αυτές, αλλά επειδή από αυτή αποδεικνύεται ό ό 'Υπουργός έμμένει στό διάλογο, τόν όποιο άλλοι άρνήθηκαν. Δέν έχομε ύπ' όψει μας τό νέο κείμενο του νομοσχεδίου, από πληροφορίες όμως πού υπάρχουν προκύπτει ό ό από τό σχέδιο πού είχε δοθεί στή δημοσιότητα έχουν αφαιρεθεί οί διατάξεις πού αναφέρονταν στήν επέκταση στό ΝΑΤ τών διατάξεων περί διοικήσεως του ΙΚΑ καί στήν καθιέρωση θέσεως «διοικητού» (λέγεται ό ό θεσπίζεται ένα πανίχυρο διοικητικό συμβούλιο πού θά διοικεί τό ΝΑΤ). 'Επίσης ελήφθη ύπ' όψει ή παρατήρηση του Διευθυντού Συντάξεως τών «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Τσαπραλή, σύμφωνα μέ τήν όποία οί διατάξεις πού θεσπίζουν τήν αύξηση του όριου ηλικίας όρισμένων κατηγοριών ασφαλισμένων θά ισχύουν γι' αυτούς πού θά ακολουθούν τή συγκεκριμένη σταδιοδρομία μετά τήν

ψήφισή καί τήν ισχύ του νέου νόμου γιά τό ΝΑΤ, όπως άλλωστε έγινε καί γιά τίς γυναίκες υπαλλήλους του Δημοσίου μετά τή θέσπιση τής υποχρεωτικής παρμονής επί 25 χρόνια γιά τήν αποχώρηση από τήν ενεργό ύπηρεσία, όποτε οί γυναίκες πού είχαν άρχίσει τή σταδιοδρομία τους πρίν από τή δημοσίευση του σχετικού νόμου διατήρησαν τό δικαίωμα νά αποχωρούν μετά τή συμπλήρωση 15ετίας. Τέλος είναι ήδη γνωστό ό ό δέν πρόκειται νά γίνει ή συγχώνευση τών Ταμείων Προνοίας 'Αξιωματικών καί Κατωτέρων Πληρωμάτων στό ΝΑΤ, όπως προέβλεπε τό άρχικό κείμενο.

'Επαναλαμβάνομε ό ό δέν έχομε ύπ' όψει μας τό πλήρες νέο κείμενο του νομοσχεδίου γιά νά διαπιστώσουμε ποιές άλλες αλλαγές καί διορθώσεις έχουν γίνει. Θεωρούμε όμως ό ό εάν στόν διάλογο πού ακολούθησε τήν ανακοίνωση του άρχικού νομοσχεδίου μετείχαν όλοι καί δέν ακολουθούσαν τήν στείρα άρνηση πού ακολούθησαν θά μπορούσε νά είχε καταρτισθεί ένα άρτιο νομοσχέδιο επ' όφελεία του ΝΑΤ καί τών ασφαλισμένων του. Θεωρούμε επίσης ό ό καί αυτή τήν ύστατη πλέον στιγμή, πρίν τό νομοσχέδιο λάβει τήν άγουσα γιά τή Βουλή, μπορούν νά επέλθουν καί άλλες διορθώσεις, άρκεί νά επικρατήσει ή λογική γιά νά γίνει ό επιβαλλόμενος διάλογος — μέ επιχειρήματα όμως καί όχι μέ κραυγές καί συνθήματα — καί ό ό υπουργός απέδειξε ό ό τόν θέλει αυτόν τόν διάλογο.

Καί μία τελευταία παρατήρηση: Μετά τήν άφαίρεση τών διατάξεων περί ΙΚΑ πού είχε εισηγηθεί ό πρόεδρος του

ΝΑΤ καί τών διατάξεων γιά τήν ένοποίηση τών Ταμείων Προνοίας πού ήταν δικής του έπινοήσεως γιατί παραμένει άκόμη στή θέση του άφού απέδειξε ό ό δέν μπορεί νά προσφέρει τό παραμικρό στό Ταμείο τών ναυτικών μας. Φυσικά άπάντηση δέν περιμένομε από τόν ίδιο — ή μόνη άπάντηση πού έχει στή διάθεσή του είναι ή αποχώρησή του από τό ΝΑΤ — αλλά από τόν 'Υπουργό, ό όποιος έχει ύποχρέωση νά περιφρουρεί τά συμφέροντα του ΝΑΤ καί τών ασφαλισμένων του, τά όποια ό δικής του επιλογής πρόεδρος δέν μπόρεσε νά τά προαγάγει.

Η ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ

Τό προεδρείο τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών έθεσε στόν κ. Κατσιφάρα τό πρόβλημα τής καταργήσεως τής ανακυκλώσεως αλλά ό 'Υπουργός, όπως δήλωσε πρós τούς ναυτιλιακούς συντάκτες, έμμένει στή διατήρησή της γιά τίς ειδικότητες στίς όποιες εξακολουθεί νά ύπάρχει άνεργία.

'Ομολογούμε ό ό δέν μπορούμε νά κατανοήσουμε αυτή τήν έμμονή του 'Υπουργού στή διατήρηση τής ανακυκλώσεως, μέ τή μορφή πού θεσπίστηκε, άφού απέδειχθηκε ό ό δέν μπόρεσε νά λύσει τό πρόβλημα τής άπασχολήσεως άκριβώς στίς ειδικότητες στίς όποιες ύπάρχει άνεργία, όπως λόγου χάρι στους πλοιάρχους καί τούς Α' μηχανικούς.

'Ασφαλώς πρέπει νά ενδιαφέρει άμεσα τήν Πολιτεία τό πρόβλημα τής άπασχολήσεως τών εργαζομένων, θεωρούμε όμως ό ό έφ' όσον ή ανακύκλωση απέτυχε νά τό επιλύσει όφείλομε όλοι μας — καί πρωτίστως ό 'Υπουργός — νά άναζητήσουμε έναλλακτικές λύσεις, καί μία έναλλακτική λύση είναι νά άνατεθεί ή ανακύκλωση στήν εύθύνη τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών καί τής ΠΝΟ ώστε οί τοποθετήσεις σέ θέσεις εργασίας νά γίνονται μέ τίς πλέον εύνοϊκές προϋποθέσεις γιά τό χειμαζόμενο πλοίο, τό όποιο πρέπει νά διατηρήσουμε στή ζωή μέ κάθε θυσία, γιατί μόνον έτσι θά ύπάρχει καί ή δυνατότητα τής άπασχολήσεως τών ναυτικών μας. 'Εξ άλλου ή ρύθμιση του προβλήματος

κατά τόν ανωτέρω τρόπο θα ανακόψει τη φυγή από τό εθνικό νηολόγιο και ταυτόχρονα θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις — εάν παραλληλώς σταματήσει και αυτή η άσκοπη και χωρίς κανένα νόημα παρέμβαση της διοικήσεως που παίρνει σε πολλές περιπτώσεις τη μορφή κυνηγητού — για τήν επάνοδο πλοίων που έχουν φύγει και τήν έγγραφη στο εθνικό νηολόγιο άλλων που είχαν αναζητήσει άλλες λύσεις μετά τήν πρόσκτησή τους από «Ελληνες». Για τό θέμα της ναυτικής εκπαιδεύσεως ο κ. Κατσιφάρας δήλωσε στους ναυτιλιακούς συντάκτες ότι ζήτησε από τό προεδρείο της Ε.Ε.Ε. να όρίσει εκπρόσωπό του στην ειδική επιτροπή που μελετά τήν αναμόρφωση της ναυτικής εκπαιδεύσεως. Και πρόσθεσε: «Εάν οι έφοπλιστές δεν είναι ικανοποιημένοι να φέρουν γραπτώς όλα τά θέματα γύρω από τή ναυτική εκπαιδεύση, αλλά κανέναν, ούτε και ή Ε.Ε.Ε διατύπωσε γραπτές απόψεις. Υπάρχει μία διαφορά αντίληψεων στο θέμα της στολής των σπουδαστών αλλά ούτε και γι' αυτό έχουν υποβληθεί συγκεκριμένες προτάσεις».

Από τις δηλώσεις αυτές του Υπουργού προκύπτει ένα τεράστιο, κατά τήν αντίληψή μας, ζήτημα τό όποιο πρέπει να διευκρινισθεί για να μην υπάρχουν σκοτεινά σημεία και για να μην ψαρεύουν μερικοί στα θολά νερά: Υποβλήθηκαν ή όχι απόψεις για τά θέματα της ναυτικής εκπαιδεύσεως;

ΤΑ ΚΕΡΔΗ ΤΗΣ ΚΛΜ

Ο τίτλος αυτός φαίνεται έκ πρώτης όψεως έξωπραγματικός για ένα περιοδικό σαν τό «Ναυτικά Χρονικά» και πολλοί θα πούν όταν τόν δούν «βρέ άδερφέ τί μάς ενδιαφέρει έμάς εάν οι Όλλανδικές Βασιλικές Άερογραμμές είχαν κέρδη ή όχι».

Εν τούτοις μάς ενδιαφέρει όλος γιατί σημαντικό μέρος τά μεγάλα κέρδη που αναμένεται ότι θα έχει τό 1984 ή όλλανδική άεροπορική εταιρία προέρχεται από τήν ... Έλληνική Ναυτιλία. Δεν είναι σχήμα λόγου, πράγματι, ή ΚΛΜ λόγω του άρτιου δικτύου που διαθέτει ανά τόν κόσμο, έχει άποσπάσει

τό μεγαλύτερο μερίδιο της μετακινήσεως Έλληνων ναυτικών που έχουν αύξηθεί σημαντικά συνεπεία της άνακυκλώσεως ενώ ό εθνικός μας άερομεταφορές δεν είχε ουσιαστική συμμετοχή. Και θέλομε να έλπίζουμε ότι ή ΚΛΜ θα έκφράσει τις εύχαριστίες της γι' αυτό τό ανέλπιστο δώρο σε εκείνους που έμπνεύστηκαν, σχεδίασαν και ύλοποίησαν τήν άνακύκλωση κατά τόν τρόπο που έφαρμόσθηκε...

ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Στήν πρώτη συνάντηση εκπροσώπων της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και της ΠΝΟ για τό θέμα της ύπογραφής της νέας συλλογικής συμβάσεως των ποντοπόρων πλοίων οι εκπρόσωποι του έφοπλισμού αντίπρότειναν αύξηση των άποδοχών των ναυτικών μόνο κατά 8%. Προηγουμένως από τους εκπροσώπους του έφοπλισμού είχε ύπογραμμισθεί ότι εκείνο που προέχει σήμερα είναι ή διατήρηση των πλοίων, πράγμα που μπορεί να έπιτευχθεί όταν ύπάρξει ή συναίνεση και ή άμεση συνεργασία των ναυτικών.

Η αντίπρόταση αυτή συζητήθηκε τό μεσημέρι της Πέμπτης σε μακρά συνεδρίαση της Έκτελεστικής Επιτροπής της ΠΝΟ και νέα συνάντηση εκπροσώπων της Ε.Ε.Ε. και της ΠΝΟ Ναυτικής Όμοσπονδίας έπρόκειτο να πραγματοποιηθεί χθές (Παρασκευή) τό μεσημέρι και ως έκ τούτου, επειδή τό τεύχος αυτό κυκλοφορεί νωρίτερα, δεν ήταν δυνατόν να ύπάρξουν λεπτομέρειες για τά άποτελέσματα αυτής της συναντήσεως.

Άνεξάρτητα από αυτό, πρέπει να ύπογραμμίσουμε ότι, όπως έξωπραγματικά είναι στο σύνολό τους τά γενικά αίτήματα που έχει διατυπώσει ή ΠΝΟ, έξ ίσου έξωπραγματική θεωρούμε και τήν πρόταση του έφοπλισμού για αύξηση των άποδοχών κατά 8%. Μία λογική αύξηση είναι εκείνη που θα καλύπτει τό ποσοστό του πληθωρισμού, αλλά επαναλαμβάνομε ότι πρέπει να έρωτηθούν προηγουμένως οι ίδιοι οι ναυτικοί, οι όποιοι μπορεί να μην ζητήσουν και καμμία αύξηση στις άποδοχές τους εάν έχουν πεισθεί ή πει-

σθούν ότι πριν από όλα προέχει ή έξασφάλιση της άπασχολήσεώς τους που μπορεί να έπιτευχθεί μόνον όταν ύπάρχουν και κινούνται τά πλοία.

Η ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ

Στις άρχές του χρόνου που έληξε ό ύπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας είχε δηλώσει ότι τό 1984 θα ήταν έτος άναδιοργανώσεως και άναδιαρθρώσεως τόσο του Υπουργείου όσο και των οργανισμών που έποπτεύονται από αυτό. Ο χρόνος όμως πέρασε και δεν έγινε τό παραμικρό — τουλάχιστον έμεις δεν αντίληφθήκαμε τίποτε: Ούτε στο Υπουργείο, ούτε στο ΝΑΤ και τόν Οίκο Ναύτου άλλαξε ή δομή, ή όργάνωση και ή διάρθρωση για να μπορέσουν να έπιτελέσουν καλύτερα και άποδοτικότερα τήν άποστολή τους. Γιατί;

ΕΛΛΕΙΜΜΑ 10 ΔΙΣ. ΔΡΧ. ΣΤΟ ΝΑΤ

Σύμφωνα με πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», τό έλλειμμα της διαχειρίσεως του ΝΑΤ για τή χρήση του 1984 ύπολογίζεται σε 10 δισ. δραχμές, αλλά κανέναν δεν μιλάει γι' αυτό τό θέμα, ούτε και άποκαλύπτεται ποιά είναι αυτή τή στιγμή τά άποθεματικά του Ταμείου.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι τό έλλειμμα αυτό με τις 39.000 πλέον συνταξιούχους, στους όποιους περιλαμβάνεται μεγάλος άριθμός «άλεξιπτωτιστών» που δεν έχουν εισφέρει τό παραμικρό — σύμφωνα με πληροφορίες 4.000 περίπου ναυτικοί συνταξιούχοι ήθηκαν μέσα στο 1984 — και τόν περιορισμό των εισφερόντων πλοίων δεν είναι άφύσικο. Εκείνο που είναι άφύσικο είναι ή άδιαφορία που έπιδεικνύεται για τήν τύχη του ΝΑΤ — ύπάρχει, βέβαια, όπως λέγεται, κάποια δήλωση του Υπουργού Γιώργου Κατσιφάρα ότι θα συμβάλει τό Κράτος εάν ύπάρξει έλλειμμα που δεν θα καλύπτεται από τά άποθεματικά του Ταμείου — τό όποιο μπορεί, κατά τήν αντίληψή μας, να διασωθεί μόνον με τήν αύξηση του άριθμού των εισφερόντων πλοίων και τήν έκκαθάριση του από

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Εύχονται

ΣΤΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΤΟΥΣ

ΚΑΙ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΥΣ

Εύτυχισμένο και δημιουργικό

τό 1985

τούς «άλεξιπτωτιστές», ή μέριμνα των οποίων πρέπει να αναληφθεί από τό κράτος και όχι να παραμένει φορτωμένη στις πλάτες των ναυτικών μας.

ΠΡΩΤΟΦΑΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΑ

Η κυβέρνηση ανακοίνωσε διά του Υπουργού Ναυτιλίας ότι αποφάσισε να προχωρήσει στην εξυγίανση και στον συντονισμό των άκτοπλοϊκών εταιριών λαϊκής βάσεως που έχουν γίνει προβληματικές και γι' αυτό τό σκοπό δημιουργείται ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρία, θυγατρική της ΕΤΒΑ, που θά προικοδοτηθεί άρχικά με 1,5 δισ. δραχμών και συνολικά, σύμφωνα με πληροφορίες, με 4 δισ. δραχμών.

Ός εδώ θά μπορούσε ένδεχομένως να μην υπάρχει αντίρρηση, άν και θεωρούμε ανεπίτρεπτη τή διάθεση χρημάτων της ΕΤΒΑ που προορίζονται γιά παραγωγικές επενδύσεις γιά τή διδωσση εκείνων που θέλησαν, χωρίς να ξέρουν, να μεταβληθούν σε έφοπλιστές και μάλιστα στον δυσκολότατο τομέα της άκτοπλοϊας. Άλλά από τό σημείο αυτό ως τήν ανάθεση στην έν λόγω εταιρία και του έργου της μελέτης και του προγραμματισμού των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών σε όλόκληρη τή χώρα υπάρχει μεγάλη απόσταση.

Και ζητούμε να δοθούν σαφέστερες εξηγήσεις γιά τό πώς μιά εταιρία που θά έχει σαν κύριο στόχο τή διδωσση των προβληματικών άκτοπλοϊκών εταιριών λαϊκής βάσεως που είναι ένα δύσκολο έργο θά μπορέσει ταυτόχρονα — με ποιά δομή, με ποιά όργάνωση και με ποιές προϋποθέσεις στις οποίες περιλαμβάνεται και τό νομικό πλαίσιο — να προχωρήσει στην μελέτη και τόν προγραμματισμό των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών σε όλόκληρη τή χώρα.

Έκ προοιμίου σημειώνουμε ότι πρόκειται γιά πρωτοφανή πράγματα, τά οποία δεν πρόκειται να οδηγήσουν πουθενά άλλοι, εκτός από τήν κατασπατάληση χρημάτων που έπρεπε να διατίθενται μόνο σε παραγωγικές επενδύσεις που είναι οι μόνες οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν στην οικονομική άνορθωση και στην αντιμετώπιση του προβλήματος άπασχολήσεως των νέων μας που αναζητούν μάταια μιά θέση στον παραγωγικό μηχανισμό της χώρας.

ΕΝΑ ΘΕΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

Η απόφαση γιά τήν επιμήκυνση του χρόνου παραμονής των πλοίων στις δεξαμενές του ΟΛΠ από τέσσερις σε επτά ημέρες αποτελεί ένα θετικό μέτρο γιά τήν εκλογίκευση των προϋποθέσεων δεξαμενισμού. Διότι μέχρι τώρα, εάν υπήρχε υπέρβαση του τετραμήρου που επιβαλλόταν από πραγματικές ανάγκες και όχι γιά να διατηρεί κανείς τό πλοίο του στις δεξαμενές και να τό καμαρώνει, οι οικονομικές συνέπειες ήταν δυσβάστακτες λόγω της καταβολής προσθέτων και προσηυξημένων δικαιωμάτων και αυτό αποθάρρυνε όχι μόνο τούς δεξαμενισμούς αλλά και τις επισκευές στην Ελλάδα.

Η πρόταση γιά τήν αύξηση των ημερών δεξαμενισμού χωρίς να υπάρχουν οι συνέπειες που προαναφέραμε προήλθε από τόν ΟΛΠ που είχε ζητήσει να αυξηθούν κατά δύο, αλλά μετά από παρέμβαση του έκπρωσώπου της Ε.Ε.Ε. κ. Γεώργ. Φουστάνου έλήφθη παμψηφεί από τό Δ.Σ. του Όργανισμού ή απόφαση γιά τό επτάήμερο. Πρέπει όμως

να υπογραμμισθεί ότι ή πρόταση του ΟΛΠ γιά τήν επιμήκυνση του χρόνου δεξαμενισμού χρειάστηκε γιά να γίνει έντε όλόκληρα χρόνια, ενώ άμέσως μετά τήν έφαρμογή του «Κανονισμού λειτουργίας — έκμεταλεύσεως και τιμολογίας δεξαμενών», τόν Σεπτέμβριο του 1979, είχε διαπιστωθεί από τούς ένδιαφερομένους ότι ό χρόνος των τεσσάρων ημερών ήταν ανεπαρκής με αποτέλεσμα να υπάρχουν επιβαρύνσεις που προκαλούσαν τή δικαιολογημένη αγανάκτηση και τήν άποστροφή. Φυσικά κάλλιο άργά παρά ποτέ.

ΣΩΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ

Οι στήλες αυτές είχαν επικρίνει έντονα τήν έκ προοιμίου άπόρριψη από τήν Ελλάδα της γαλλικής προτάσεως γιά τις άθέμιτες πρακτικές στη ναυτιλία, ήδη όμως διαπιστώνεται ότι ή πολιτική μας έναντι της ΕΟΚ δεν είναι άρνητική αλλά έποικοδομητική.

Η διαπίστωση προκύπτει από τήν ελληνική στάση στην τελεία σύνοδο του Συμβουλίου Μεταφορών της ΕΟΚ που έγινε στις 12 Δεκεμβρίου στις Βρυξέλλες. Κατά τή συζήτηση ενός σχεδίου κειμένου συμπερασμάτων του Συμβουλίου γιά τις άθέμιτες πρακτικές στη ναυτιλία, ό κ. Κασιφάρας, που έκπροσώπησε τήν Ελλάδα στη σύνοδο αυτή, διαφώνησε με τήν υιοθέτηση του κειμένου — με τό όποιο τά κράτη μέλη θά αναγνωρίζουν γενικά τήν ύπαρξη άθέμιτων πρακτικών, θά εξέφραζαν τήν άνησυχία τους και θά εκδήλωναν τή βούλησή τους να ληφθούν κοινοτικά μέτρα γιά τήν αντιμετώπισή τους — αλλά δικαιολόγησε πλήρως τή διαφωνία αυτή. Γιατί δεν έχει προηγηθεί μιά σε βάθος έρευνα και μελέτη των πρακτικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν ή ναυτιλία και ειδικότερα οι κόνφερενς και οι τακτικές γραμμές ώστε να προσδιορισθεί κατ' αρχήν ποιά είναι ή έννοια και τί περιλαμβάνουν αυτές οι άθέμιτες πρακτικές, ποιά είναι τά trades στα οποία εφαρμόζονται, ποιές είναι οι κοινοτικές γραμμές που θίγονται και ποιά, θά είναι τά συγκεκριμένα μέτρα γιά τήν αντιμετώπιση των πρακτικών αυτών γιά να μελετηθούν οι έν γένει επιπτώσεις τους.

Επί πλέον των άνωτέρω, ή ελληνική πλευρά υπογράμμισε **ορθότατα** — γενικεύοντας έτσι τή συζήτηση — ότι τά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ή ναυτιλία είναι πολύ εύρύτερα από τό θέμα των άθέμιτων πρακτι-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Υπήρξε τό 1934 τό πρώτον έτος κατά τό όποιον ή ναυτιλία μας, μετά μίαν όλόκληρον τριετίαν πρωτοφανούς διά τήν παγκόσμιον οικονομίαν κρίσεως, αντιμετώπισεν έννοιόκωτερας κάπως συνθήκας εργασίας.

— Από τας παρ' ήμών τηρηθείσας ιδιαιτέρας στατιστικές προκύπτει ότι ή δύναμις της άμμήρους ναυτιλίας μας τόν Δεκέμβριον του 1934 έμφανίζεται με 578 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.692.122 τον. γκρός.

— Κατά τό 1934 ή ελληνική ναυτιλία εισήγαγε βασίμως συνάλλαγμα 1.600.000 λιρών και εισέπραξεν εις δραχμάς ναύλους 550.000 ιρών, οτινες άλλως θά κατεβάλλοντο εις συνάλλαγμα.

— Κύριον γνώρισμα της διεθνούς ναυλαγοράς κατά τό λήξαν έτος 1934 υπήρξαν αι μικρά διακυμάνσεις των τιμών των ναύλων και ή έν σχετική άνέσει έξευρέσεις εργασίας διά τά φορτηγά σκάφη.

— Περι τό τέλος του Δεκεμβρίου εύρίσκοντο έν άργία 31 ελληνικά φορτηγά 99.082 τον. γκρός εκ των όποίων τά 28 εις λιμένας του έσωτερικού και τρία μόνον εις λιμένας του έξωτερικού.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 97/1.1.1935)

κών και θά πρέπει κατά συνέπεια ή Κοινότητα να τά ξετάσει και να τά προωθήσει όλα εκ παραλλήλου σαν «πακέτο». Ειδικότερα ή ελληνική πλευρά έπισήμανε τήν άνγκη υιοθέτησεως κοινοτικής πολιτικής γιά τή διατήρηση της έλευθερίας στα χύδην φορτία και τήν αντιμετώπιση των μέτρων διακρίσεως σημαίας και διαφυλάξεως φορτίων κλπ. που πρέπει να αποτελεί και τήν έννοια της ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΟΚ, που πρέπει να λαμβάνει υπ' όψει τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλίας των κρατών - μελών και να υιοθετεί ρυθμίσεις που θά έξυπηρετούν και θά εξασφαλίζουν τά συμφέροντα όλων.

Μέ λίγα λόγια παίξαμε τό σωστό παιχνίδι στο «άλισβερίσι» των κρατών - μελών της ΕΟΚ στα όποια είπαμε έμμεσα αλλά ξεκάθαρα ότι δεν μπορούν να ρυθμίζουν μόνο τά θέματα που ένδιαφέρουν τις δικές τους ναυτιλίες αλλά πρέπει να χαράξουν τά πλαίσια μέσα στα όποια θά ζήσει και θά αναπτυχθεί ή ναυτιλία όλων των χωρών - μελών, πράγμα που πρέπει να είναι και ό μόνιμος στόχος μας.

ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Ό κ. Άριστ. Καραγεώργης, μετά τό πέρας της θητείας του σαν προέδρου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, με έπιστολές του εύχαρίστησε όλους τούς ναυτιλιακούς συντάκτες γιά τή συνεργασία τους στη διάρκεια της προεδρίας του. Και επί πλέον άφού τονίζει στις έπιστολές αυτές ότι θεωρεί άναγκαία και πολύτιμη τή συμπαράσταση του τύπου στο έργο της Ένώσεως και μάλιστα σε μιά περίοδο τόσο κρίσιμη σαν τή σημερινή γιά τήν Έλληνική Ναυτιλία τούς καλεί να συνεχίσουν μιά στενή και έποικοδομητική συνεργασία με τή νέα διοίκηση της Ε.Ε.Ε.

Σημειώνουμε τά άνωτέρω γιατί θεωρούμε τήν ένέργεια αυτή του κ. Άριστ. Καραγεώργη σαν μιά ακόμη προσφορά του στην ύπόθεση της Έλληνικής Ναυτιλίας.



ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Έπωφεληθείτε του μειωμένου δασμού (άρθρ. 25 του νόμου 1473/84). Τό ειδικό τμήμα ΤΔΣ της VOLVO αναλαμβάνει όλη τήν διεκπεραίωση της άποστολής του άυτόκινήτου της άρσεκείας σας μέχρι τόν Πειραιά, στο όνομά σας.

Πληροφορίες:

ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε.

Τηλ.: 3465.321, έσωτ. 231

άρμόδιος κ. Κ.Δ. ΖΕΝΙΟΣ

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Αίσθητή ή έλλειψη ενός ειδικού όργάνου στο ΥΕΝ

Ο Υπουργός Γιώργος Κασιφάρας είπε πρόσφατα, σε μία από τις τακτικές συναντήσεις του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες, ότι δεν βλέπει πώς μπορεί να επέμβει στο θέμα του εκπαισθησιασμού πλοίων από τις δανειοδοτούσες τράπεζες και ανέφερε ότι σε διάφορες ευκαιρίες έχει δηλώσει στους τραπεζίτες ότι μακροπρόθεσμα οι τράπεζες δεν πρόκειται να χάσουν από τη συνεργασία τους με την ελληνική ναυτιλία και αυτό δεν απέχει καθόλου από την πραγματικότητα.

Εν τούτοις υπάρχει τρόπος παρεμβάσεως στις ξένες τράπεζες για να αποφεύγουν τους εκπαισθησιασμούς, χωρίς φυσικά να χάνουν τα χρήματά τους, και ο τρόπος αυτός θα μπορούσε να είχε εντοπισθεί εάν στο ΥΕΝ υπήρχε το κατάλληλο επιτελικό όργανο: "Ενα όργανο με ειδική επάνδρωση και ουσιαστικές αρμοδιότητες που θα παρακολουθούσε συστηματικά όλες τις εξελίξεις που σημειώνονται στη ναυτιλία και στον περιγύρο της και θα υποδείκνυε κάθε φορά τρόπους αντιμετώπισης των προβλημάτων που ανακύπτουν και κυρίως τις επιβαλλόμενες εναλλακτικές λύσεις και για την πρόληψη δημιουργίας προβλημάτων, και για την εγκαίρως στροφή προς τις απαιτούμενες προσαρμογές για την αποφυγή δυσμενών επιπτώσεων, και για την ενίσχυση και ανάπτυξη τομέων που θα βοηθούσαν και τη ναυτιλία και τον τόπο. "Ενα όργανο που θα δρούσε αυτοβούλως και χωρίς να περιμένει επισημάνσεις ή την υποβολή αιτημάτων ή και προτάσεων που φυσικά δεν θα τις αγνοούσε, αν υπήρχαν.

"Ενα τέτοιο όργανο, λόγω χάρη, θα είχε επισημάνει ότι οι αιτίες που προκαλούν τη φυγή των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο είναι ή ανακύκλωση και — όσο κι αν φαίνεται παράξενο — ή γραφειοκρατική αντιμετώπιση που σε τελευταία ανάλυση μετατρέπεται σε ένα κυνηγητό της διοικήσεως και θα είχε βρει τις επιβαλλόμενες εναλλακτικές λύσεις και ρυθμίσεις για να σταματήσει αυτή η τρομακτική αιμορραγία που μας οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια σε θέση ούραγου και

ταυτόχρονα σε δυσεπίλυτα προβλήματα, όπως είναι ή αντίκατάσταση της συναλλαγματικής συνεισφοράς της ναυτιλίας, ή απασχόληση όχι μόνο των ναυτικών αλλά και σειράς ολόκληρης άλλων κλάδων εργαζομένων κλπ. Και τη μέν ανακύκλωση θα τη «φόρτωνε», λόγω χάρη, στις πλάτες της Ένωσεως Ελλήνων Έφοπλιστών και της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας, ενώ παράλληλα θα μπορούσε να σταματήσει αυτό το κυνηγητό της διοικήσεως που οφείλεται είτε σε άγκυλωση, είτε σε δεκαρολογικούς, κυριολεκτικά, λόγους.

"Ενα τέτοιο όργανο θα είχε επίσης επισημάνει και θα είχε βρει ρυθμίσεις:

- Για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας που έχει γίνει διάτρητο, είτε από σπασμωδικές ενέργειες μερικών εύφυστων μανδρινών του ΝΑΤ, είτε από δικαστικές αποφάσεις.

- Για το τρομακτικό λάθος της τροποίσεως του άρθρου 83 του ΚΙΝΔ που έγινε το 1976 για να υπάρξει προσαρμογή με το Σύμβαμα το οποίο όμως όριζε σαφώς ότι «πάντες οι εργαζόμενοι ανεξαρτήτως φύλου ή άλλης διακρίσεως δικαιούνται ίσης αμοιβής δια της άξιας πα ε ρ χ ο μ έ ν η ν ε ρ γ α σ ί α ν» (ή υπογράμμιση δική μας).

- Για την ανάπτυξη του Πειραιώς σε ένα διεθνές κέντρο ναυλώσεων ώστε να απευθύνονται εδώ όσοι ζητούν πλοία για ναύλωση και να μην τρέχουμε έμεις όπουδήποτε της γης για να βρούμε κάποιο φορτίο.

- Για την κακή χρήση κεκτημένων δικαιωμάτων που γίνεται από πάρα πολλούς και σε μεγάλη έκταση στο χώρο της ναυτιλίας.

- Για το επιβαλλόμενο σχήμα επανδρώσεως των ελληνικών πλοίων.

- Για τις ανάγκες της ναυτιλίας σε έμπιστο υλικό και για τις επιβαλλόμενες προσαρμογές στο εκπαιδευτικό σύστημα.

- Για τις αιτίες που κάνουν δόλους φέρνοντας πλοία τους στην Ελλάδα να αναθεματίζουν την ώρα που το σκέφθηκαν.

- Για τους τομείς που πρέπει να ενισχυθούν και να αναπτυχθούν για να ωφελείται ή ναυτιλία και ο τόπος, κλπ., κλπ.

Τά ανωτέρω δεν αποτελούν ισχυρισμούς. Είναι κατασταλάγματα από τους έρεθισμούς που δέχεται όποιος έχει άμεση επαφή με την καθημερινή πραγματικότητα όπως αυτή διαμορφώνεται στην Ακτή Μιαούλη, όπου βράζει το καζάνι της ναυτιλίας, και σημειώνονται με την έλπιδα ότι κάπου μπορεί να οδηγήσουν.

- Ο Υπουργός Γιώργος Κασιφάρας δήλωσε ότι θα εξετάσει σε κυβερνητικό επίπεδο την πρόταση που διατυπώθηκε στις «Επισημάνσεις» του προηγούμενου τεύχους για να τιμηθούν οι ναυτικοί μας που θυσιάσαν τη ζωή τους στη διάρκεια του δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Ταυτόχρονα ο Υπουργός είπε ότι θεωρεί υπερβολική την ιδέα για τη διενέργεια πανελληνίου έθνους για το μασωλείο της θυσίας των ναυτικών μας και την ίδια αποψη διατύπωσαν και άλλοι. Ο συντάκτης της στήλης αυτής δεν διεκδικεί τη σοφία του Πάπα, θεωρεί όμως ότι έστω και με καθυστέρηση σαράντα χρόνων, ή θυσία των ναυτικών μας πρέπει να τιμηθεί και ο Υπουργός έχει το λόγο γιατί ή άπονομή της τιμής αυτής είναι έργο δικό του.

- Σε κάποιο από αυτά τα έντυπα σημειώματα είχαμε σημειώσει την τακτική καθυστέρησης που εφόρμοζαν οι έδω εκπρόσωποι ξένης Τράπεζας ή όποια είχε σπεύσει να απαλλαγεί από το ναυτιλιακό της χαρτοφυλάκιο με αναγκαστικό εκπαισθησιασμό των πλοίων που είχε δανειοδοτήσει — δεν άφηναν να τελεσιδικήσουν οι πλειστηριασμοί καθυστερώντας έτσι την είσπραξη απαιτήσεων από τα πληρώματα των εν λόγω πλοίων. Τώρα μάς πληροφορούν ότι ή τακτική αυτή έχει προκαλέσει και την αγανάκτηση των δικηγόρων των ναυτικών, οι όποιοι σκέπτονται να καταγγείλουν την περίπτωση αυτή στο Δικηγορικό Σύλλογο — κάτι που κατά τη γνώμη του υποσημειούμενου έπρεπε να είχε γίνει από καιρό κι αυτό γιατί από την τακτική καθυστέρησης που έχει εφαρμοσθεί θίγονται τα συμφέροντα των ναυτικών (έξανειμίζονται λόγω του πληθωρισμού οι απαιτήσεις τους που προέρχονται από καθυστερούμενες αποδοχές) οι όποιοι όχι μόνο δεν έχουν φταίξει στο παραμικρό, αλλά και ταλαιπωρούνται με την υπόθεση αυτή έδω και δύο χρόνια τό λιγότερο. Από τά ανωτέρω προκύπτει ότι ή σκέψη για καταγγελία στο Δικηγορικό Σύλλογο πρέπει να υλοποιηθεί χωρίς άλλη καθυστέρηση.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

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

TELEX 18080 STAM AR
CABLES STAMATIΟΥ

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

Η ΧΡΕΩΚΟΠΙΑ ΤΗΣ SALENINVEST

Τήν συνήθη ήρεμία που παρατηρείται στις ναυτιλιακές αγορές κατά την περίοδο των Χριστουγέννων διατάραξε φέτος η είδηση της χρεωκοπίας του μεγαλύτερου ναυτιλιακού γκρουπ της Σουηδίας, της γνωστής Saleninvest ή οποία χρεωκοπώντας παρασύρει και τις θυγατρικές εταιρείες του Όμιλου: Salen Reefer Services, Salen Tanker, Salen Dry Cargo και Salen Marine Supplies, ενώ η Salen Energy πρόκειται να πουληθεί στην ελεύθερη αγορά και τα όποια καθαρά έσοδα θα περιέλθουν και αυτά στην πτωχευτική πρηνουσία.

Με μία λιτή ανακοίνωση που δόθηκε στην δημοσιότητα στις 19 Δεκεμβρίου και την όποια υπογράφουν οι επικεφαλής των εταιριών του Όμιλου κ.κ. Σβέν Σαλέν, Κρίστερ Σαλέν και Γκούναρ Ρόσενγκρεν, γνωστοποιήθηκε ότι οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν τους τελευταίους μήνες για την αναδιάρθρωση των χρεών της Saleninvest και τα όποια ανέρχονται περί τα 7 δισεκ. σουηδικές κορώνες, δεν έφθασαν σε αξιοστό αποτέλεσμα και κατόπιν αυτού το διοικητικό συμβούλιο αποφάσισε να υποβάλλει αίτηση πτωχεύσεως.

Είναι πολύ νωρίς ακόμη για να σημειώσει κανείς τους λόγους που οδήγησαν τον ναυτιλιακό κολοσσό στη χρεωκοπία.

Από τις μέχρι τώρα άκριτομύθειες, σημειώνουμε την άρνηση της Σουηδικής κυβέρνησης να αναλάβει μεγαλύτερες υποχρεώσεις, έχοντας ήδη εγγυηθεί για την κατασκευή έξι πλοίων - ψυγείων με το ποσό των 200 εκατ. κορωνών και την διστακτικότητα που επέδειξε μία αμερικανική τράπεζα να μεγαλώσει το πιστωτικό της όριο προς την Saleninvest σε συνεργασία με τις τέσσερις σουηδικές τράπεζες οι οποίες χρηματοδότησαν το γκρουπ με πιστώσεις που φθάνουν τα 3,9 δισεκ. σουηδικές κορώνες.

Εκείνο που άξιζει να τονισθεί είναι ότι δημιουργήθηκε ήδη μία νέα εταιρία, η SRS Reefer Co., την οποία θα διευθύνουν πολλά από τα παλαιά βασικά στελέχη της Saleninvest, με κεφάλαια της τάξεως των 100 εκατομμ. κορωνών, η οποία θα επιδιώξει ναυλώνοντας ένα μέρος από τον στόλο που διαχειρίζονταν μέχρι σήμερα η Saleninvest να διατηρήσει σε ισχύ τα σημαντικά συμβόλαια μεταφορών που κατείχε το σουηδικό γκρουπ πριν καταρρεύσει.

Στις προσεχείς εβδομάδες θα φανεί εάν παρά τη χρεωκοπία, που πολλοί όμιλοι δ-τι θα είναι η μεγαλύτερη που έχει σημειωθεί στα ναυτιλιακά χρονικά, οι παλαιοί πελάτες θα δεχθούν να συνεργασθούν με τον νέο φορέα που προφανώς δεν είναι άλλος από την οικογένεια Σαλέν και τους στενούς της συνεργάτες.

ΕΛΕΥΘΕΡΩΘΗΚΕ

Ύστερα από 18 ημέρες αποκλεισμού αποδόθηκε στη ναυσιπλοία η διώρυγα του Άγιου Λαυρεντίου.

Όπως είναι γνωστό η ναυσιπλοία είχε διακοπεί λόγω σοβαρής βλάβης της λειτουργίας της κινητής γέφυρας που ένώνει το κανάλι του Beauharnois με αποτέλεσμα την άκινητοποίηση εκατοντάδων και πλέον

σκαφών μέσα στην πλωτή οδό του Άγιου Λαυρεντίου. Ένώ σημειώθηκαν μερικές σημαντικές ενέργειες μεταφορτώσεων σε αυτοκίνητα ή σιδηροδρομικά όχηματα, η Ύπηρεσία της διώρυγας κατέβαλε υπεράνθρωπες προσπάθειες επί 24ώρου βάσεως για την επαναλειτουργία της γέφυρας και την αποκατάσταση της επικοινωνίας. Την κατάσταση χειροτέρευε το γεγονός ότι κατά κανόνα η διώρυγα κλείνει στις 15 Δεκεμβρίου λόγω του χειμώνα. Θα χρειασθεί επομένως να παραταθεί όσο είναι δυνατό το άνοιγμα της διώρυγας ώστε να ελευθερωθούν τα έγκλωβισμένα πλοία, πράγμα που θα στοιχίσει πολύ ακριβά στην Ύπηρεσία της διώρυγας, η οποία εκτός των υψηλών δαπανών επισκευής της γέφυρας, θα υποχρεωθεί να διατηρήσει την πλωτή οδό υπό συνεχώς δυσκολότερες μετεωρολογικές συνθήκες.

Αναφέρεται πάντως ότι εύθυς μετά την αποκατάσταση που έγινε προ ημερών, άρχισε κανονικά η βαθμιαία απορρόφηση της συμφορήσεως που είχε προκληθεί, ενώ έγινε επίσης γνωστό, ότι το γιουγκοσλαβικό φορτηγό Beogra 27.000 τόννων που είχε προσεράξει έξω ακριβώς από την αύλα της κύριας γραμμής ναυσιπλοίας δεν θα αποτελέσει τελικά εμπόδιο, όπως αρχικά είχαν φοβηθεί οι αρμόδιοι.

ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΕΙ ΤΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Σοβαρές απλουστεύσεις και διευκολύνσεις επιφέρει ο νέος παναμαϊκός νόμος που τροποποιεί τις διατάξεις περί ναυτικών υποθηκών του έμπορικού κώδικα της χώρας. Κατά τις δηλώσεις του Διευθυντού της Ναυτιλιακής Ύπηρεσίας του Παναμά, οι νέες διατάξεις στοχεύουν στη βελτίωση των κανόνων που άφορουν την έγγραφη των τίτλων ιδιοκτησίας, υποθήκης, παραχωρήσεως κλπ. επί παναμαϊκών πλοίων καθώς και στον εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας προς τη σημερινή οικονομική πραγματικότητα.

Τα κύρια χαρακτηριστικά του νέου νόμου είναι τα εξής: α) παρέχεται η δυνατότητα όπως οι πράξεις αγοραπωλησίας ή υποθήκης επί παναμαϊκών πλοίων καταρτίζονται με ιδιωτικό συμφωνητικό συνταγμένο σε οποιαδήποτε γλώσσα και σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου, β) παρέχεται η δυνατότητα όπως η προσωρινή μεταγραφή των ανωτέρω τίτλων γίνεται στον Παναμά με απλή ισπανική μετάφραση του πρωτοτύπου, γ) παρέχονται διευκρινίσεις όσον αφορά την παροχή υποθήκης για εξασφάλιση ανανεωμένων πιστώσεων κλπ. και την καταχώριση των συμπληρώσεων ή τροποποιήσεων στο νηολόγιο, δ) προβλέπεται ότι η υποθήκη εκτός του αρχικού κεφαλαίου καλύπτει και τους τόκους, τα έξοδα, τις υπερτιμήσεις λόγω πληθωρισμού και κάθε άλλη συμφωνούμενη δαπάνη, ε) καταργείται ο περιορισμός του ανωτάτου επιτρεπόμενου ύψους επιτοκίου που ήταν ως τώρα 2% μηνιαίως και τέλος, επιτρέπεται να συμφωνηθεί ότι σε περίπτωση μη εκπληρώσεως των υποχρεώσεων του οφειλέτου, ο δανειστής δικαιούται να πουλήσει ιδιωτικά το ένυπόθηκο πλοίο ή να αναλάβει την κατοχή και διαχείρισή του για την είσπραξη εκκρεμώσεων οφειλών.

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Όταν πρό πενήντα περίπου ετών καθλύνετο το περίφημο για την εποχή του υπερωκεάνιο «Κουήν — Μαίρη», η Ύπηρεση Κυβέρνησης άνηγγελε ότι προτίθεται να παραγγείλει μεγάλα επιβατικά αεροπλοία τύπου Ζέπελιν για την επικοινωνία των Ην. Πολιτειών με την Εύρωπη. Καί είχε αρχίσει μία όξεία συζήτηση μεταξύ των ειδικών αν η υπερατλαντική αεροπορική συγκοινωνία θα ήταν σύντομα τεχνικώς κατορθωτή και οικονομικώς συμφέρουσα.

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι φυσικά ήταν αντίθετοι με την ιδέα αυτή, που την έβλεπαν ως ουτοπική και μη αποδοτική. Σάν βασικό μάλιστα επιχείρημα αναφερόταν ότι το αεροπορικό εισιτήριο ήταν «κατά πολύ ανώτερο των εισιτηρίων πρώτης θέσεως των επιφανεστέρων και πολυτερεστέρων υπερωκεανίων». Ένώ παράλληλα επεκάλυντο την υποτιθέμενη επιβατική ψυχολογία, υποστηρίζοντας ότι «είναι ελάχιστα οι βιαστικοί επιβάτες οι οποίοι θα επιθυμούν να μεταβιβάζονται εντός τριών (!) ημερών εξ Εύρωπης εις την Ύπηρεση, ενώ ο πολυς κόσμος θα προτιμά το άνεώτερον διά θαλάσσης ταξίδιον έστω και αν πρό ιται να φθάσει εις Ν. Ύρκην με βραδύτητα δύο έως τριών ημερών».

Μακαρία πράγματι εποχή, κατά την όποια οι τρεις μέρες έθεωρούντο ... βιασύνη. Οι προβλέψεις όμως αυτές διαψεύσθηκαν οίκοτρα και μάλιστα πού νωρίτερα απ' ότι μπορούσαν να φαντασθούν, αφού από καιρό τώρα το θαλασσινό ταξίδι προς την Ύπηρεση με τα «επιφανέστερα και πολυτελέστερα» υπερωκεάνεια της γραμμής έχει μείνει μία ξεθωριασμένη ανάμνηση. Στις ημέρες μας οι άγχώδεις βιαστικοί επιβάτες πλήθυναν τόσο πού δυσαναπαύονται ακόμη και γιά την όλιγώρη υπερατλαντική πτήση, την όποια οι τεχνικοί αγωνίζονται να περιορίσουν. Εύτυχως άραγε ή δυστυχώς. Ίδού ή άπορία.

Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Όπως γράψαμε ήδη η Περσική κυβέρνηση σκοπεύει να εγκαταστήσει ένα πλωτό σταθμό φορτώσεως πετρελαίου κοντά στην είσοδο του Κόλπου, γιά να εξασφαλίσει τις πετρελαϊκές εξαγωγές της και να φέρει αντιπερισπασμό στις απειλές του Ίράκ κατά των δεξαμενοπλοίων πού προσεγγίζουν στή νήσο Κάργκ.

Γιά το σκοπό αυτό προβλέπεται να δημιουργηθεί με μικρά πετρελαιοφόρα τακτική διακίνηση πετρελαίου στή γραμμή των 540 χιλιομ. πού συνδέει τή νήσο Κάργκ με τή νήσο Σίρρι πού βρίσκεται κοντά στην είσοδο του Κόλπου μέσα από τα στενά του Ίρμουζ και όπου δύο σούπερ- τάνκερς των 500.000 τόννων θα αποθηκεύουν τό πρόσ εξαγωγή πετρελαιο. Ήδη μάλιστα διαπραγματεύονται στή Σουηδία τό θέμα των υπερδεξαμενοπλοίων και της οικονομικής διαχείρισής



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.

τους.

Δεδομένου ότι η Περσία αναγκάστηκε λόγω του πολέμου με το Ιράκ να εντείνει το ενδιαφέρον και την προσοχή της στα έσοδα που έχει από τη πώληση πετρελαίου, είναι φυσικό να καταβάλει σύντομες προσπάθειες για την αύξηση των εξαγωγών της, οι οποίες αυξήθηκαν και υπολογίζεται ότι έχουν φθάσει σήμερα τα 2 εκατομ. βαρέλια ημερησίως έναντι του 1 εκατομ. που πραγματοποιούσε πρό μηνών. Η αύξηση μάλιστα αυτή θεωρείται ότι απέτρεψε την αιτία της πρόσφατης εντάσεως των επιδρομών του Ιράκ, το οποίο διεπίστωσε με δυσφορία τη διόγκωση των Περσικών εξαγωγών στο δίσταμα της δίμηνης περίπου επιθετικής άναπαυλας.

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ

Τό τοννάζ του παγκόσμιου εμπορικού στόλου που τελεί σε άργια υπολογίζεται ότι κυμαίνεται σήμερα περί τα 68 εκατομ. τον. d.w. που αντιπροσωπεύουν περίπου το 10% του παγκόσμιου τοννάζ.

Κατά τα δημοσιευθέντα στατιστικά στοιχεία, το σύνολο αυτό των αργούντων περιλαμβάνει 339 δεξαμενόπλοια 53 εκατομ. τον. d.w. που αντιπροσωπεύουν το 18% του παγκόσμιου τοννάζ δεξαμενοπλοίων και 1.050 πλοία ξηρού φορτίου 14,6 εκατ. τον. d.w. που

αντιπροσωπεύουν μόλις το 4% του παγκόσμιου τοννάζ της κατηγορίας τους.

Από άποψη κατανομής κατά χώρες, παρατηρείται ότι η κρίση έχει ιδιαίτερα πλήξει τη Λιβερτιανή σημαία, της οποίας 113 πλοία συνολικού τοννάζ 18,5 εκατομ. τον. d.w. που αντιπροσωπεύουν το 15% της δυνάμεως της, παραμένουν εκτός υπηρεσίας. Επίσης έχει πληγεί η ελληνική ναυτιλία, της οποίας 450 περίπου μονάδες 12 εκατομ. τον. d.w. που αντιπροσωπεύουν το 20% της δυνάμεως της τελούν προς το παρόν σε παροπλισμό. Ακολουθεί ο νορβηγικός στόλος του οποίου 33 πλοία 5,2 εκατομ. τον. d.w. που αντιπροσωπεύουν το 17% της δυνάμεως του βρίσκονται σε παροπλισμό και ο Παναμάς με 147 ακινητοποιημένες μονάδες συνολικού τοννάζ 4 εκατομ. τον. d.w. που αντιπροσωπεύουν το 7% της δυνάμεως του.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το ανωτέρω στοιχεία δεν περιλαμβάνουν ούτε τον εφεδρικό αμερικανικό στόλο ούτε τους στόλους των χωρών του ανατολικού μπλόκ.

ΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΟ

Τό ζήτημα των δαπανών της ανέλκυσεως του γαλλικού πλοίου «Mont Luis», για το οποίο γράψαμε στο προηγούμενο τεύχος, όχι μόνο δεν ρυθμίστηκε ακόμη αλλά εφθασε ν'

άπασχολήσει και τό Εύρωκοινοβούλιο. Πράγματι, δύο ευρωβουλευτές εκ μέρους της σοσιαλιστικής ομάδας (ένας Βέλγος και ένας Γερμανός) κατέθεσαν πρόταση για τη λήψη απόφασης ή οποία θα καλύψει το νομικό κενό που υπάρχει όσον αφορά την ανέλκυση ναυαγίων εκτός της αϊγιαλίτιδος ζώνης των χωρών της Κοινότητας.

Γιά τό θέμα αυτό, μερίδα του βελγικού τύπου εξέφρασε την άποψη ότι με την πρωτοβουλία αυτή δεν αποκλείεται ή ρύθμιση μιάς γαλλο-βελγικής νομικής διαφοράς να οδηγήσει σιωπηρά σε μιά μελλοντική διαφορετική αντίληψη περί των Κοινοτικών χωρικών υδάτων. Ο υπαινιγμός αυτός για μιά ένδεχόμενη αύξηση του εύρους της αϊγιαλίτιδος ζώνης συνάντησε, όπως ήταν φυσικό, αρκετές αντιδράσεις και μάλιστα από την ίδια τη βελγική πλευρά. Γιά τόν λόγο ότι ή τυχόν επέκταση των βελγικών χωρικών υδάτων θα έχει ως αποτέλεσμα να έγκολληθούν και τό ναυάγιο του «Mont Luis» με όλες τίς όδυνήρες οικονομικές συνέπειές του.

Πρέπει να σημειώσουμε, ότι ή στάση του Εύρωκοινοβουλίου επί του θέματος θά έχει ενδιαφέρον για την Ελλάδα όπως άλλωστε και για τίς λοιπές χώρες της Ε.Ο.Κ. — δεδομένου ότι τό νομικό κενό των εκτός χωρικών υδάτων ναυαγίων ισχύει για όλους.

Σκέψεις... εξελίξεις... και προοπτικές...

Σέ 1.000 περίπου άνέρχονται τά πλοία που παραγγέλθηκαν στά άνά τόν κόσμο ναυπηγεία κατά τό 1984.

Ένας άληθινά τεράστιος αριθμός, που προκαλεί δικαιολογημένα δέος στόν παρατηρητή, ό οποίος καθημερινά προσπαθεί άπό τίς εξελίξεις της παγκόσμιας οικονομίας να έξάγει κάποια θετικά συμπεράσματα για την εξέλιξη της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Αλήθεια, άξίζει να άναρωτηθούμε, πόσα άπο αυτά τά νέα σκάφη παραγγέλθηκαν γιατί χρειαζόνταν για κάποιο συγκεκριμένο σκοπό, και άκόμη πόσα θά είχαν παραγγελθεί άν δεν προσφέρονταν άφείδως οι ποικίλες χρηματοδοτικές διευκολύνσεις;

...

Πλήρης σύγχυση φαίνεται να επικρατεί τίς ήμέρες αυτές στην άγορά του πετρελαίου καθώς εντάθηκαν οι άεροπορικές επιδρομές των Ιρακινών εναντίων των πετρελαιοφόρων που φορτώνουν στόν Περσικό.

Ηδη έφθασαν τά 50 τά πληγέντα σκάφη, στην περιοχή άπό τίς ενάρξεις της περσικής συρράξεως ένν έλάχιστες άπό τίς πραγματοποιούμενες ναυλώσεις άπό τόν Άραβικό Κόλπο γίνονται πλέον γνωστές, στην προσπάθεια να άποφευχθούν και νέες επιδρομές.

Όπως είναι φυσικό τά ασφάλιστρα για φορτώσεις άπό την περιοχή αυξήθηκαν σημαντικά τό τελευταίο δεκαήμερο χωρίς όμως άκόμη να έχει γνωσθεί άνάλογη ύψωση των ναύλων.

Στό μεταξύ, οι ύπουργοί πετρελαίου του ΟΠΕΚ συσκέπτονται στη Γενεύη για να έφαρμόσουν κάποια μορφή άστυνομεύσεως της παραγωγής και της διαθέσεως άργου των κρατών - μελών, μέ σκοπό να σταθεροποιήσουν την άγορά πετρελαίου στις προσεχείς 90 ήμέρες, ένα σχέδιο που οι έμπειροί γνώμονες της άγοράς θεωρούν ότι δύσκολα

μπορεί να γίνει άποδεκτό άπό όλες τίς χώρες - μέλη του Όργανισμού καθώς μπορεί να θεωρηθεί άπό όρισμένους άνάμιξη τά έσωτερικά της χώρας τους.

...

Κατά 4,6 εκατομ. τον. d.w. μειώθηκε ή παροπλισμένη χωρητικότητα μπάλκ κάρριερς κατά τό 1984, και περί τά μέσα του περασμένου Νοεμβρίου υπολογίζονταν ότι άνέρχεται σε 230 σκάφη 7,5 εκατομ. τον. d.w.

Ο μεγαλύτερος όγκος της άργούσης χωρητικότητας, 206 σκάφη 5,5 εκατομ. τον. d.w. κατέληξε μέχρι τόν περασμένο μήνα στα διαλυτήρια, μιά ουσιαστική αύξηση έναντι της χωρητικότητας των 3,2 εκατ. τόννων που διαλύθηκε καθόλη τη διάρκεια του 1983.

ΧΡ. ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ

Chartered Engineer, CEI, London

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

CLAIMS

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

ΜΕΛΕΤΕΣ — ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Fellow of

The Institute of Marine Engineers, London

Member of

The Royal Institution of Naval Architects,
London

Τεχνικό Έπιμελητηρίου Ελλάδος

Τηλ. 4178181 — ΤΧΕ:241015 CRIS GR.

B.O. Box 80347, Πλάτωνος 12, Πειραιεύς

...

Επίσης, άξίζει να σημειώσουμε ότι βάσει των στοιχείων του Λούδς Ρέτζιστερ, τό παγκόσμιο υπό ναυπήγηση τοννάζ μπάλκ κάρριερς μειώθηκε κατά τό τελευταίο τρίμηνο του έτους κατά 300.000 τον. γκρός. περίπου και άνέρχεται σε 17.34 εκατομ. τον. γκρός.

Ποσοστό 76% περίπου του παραπάνω τοννάζ θά παραδοθεί μέχρι τά τέλη του 1985!!

...

Αυξάνονται κατά 4,6% άπό σήμερα τά τέλη διελεύσεως των πλοίων μέσω της διώρυγας του Σουέζ.

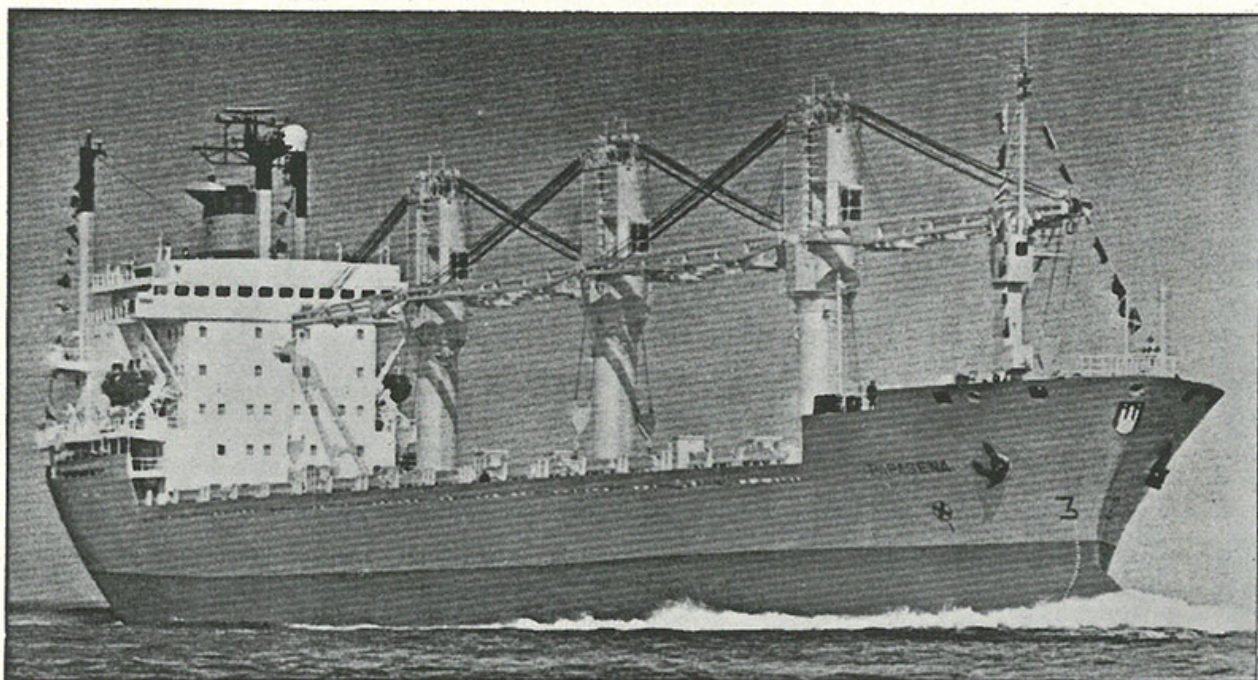
Σύμφωνα με άνακοίνωση του προέδρου της Έπιτροπής που διοικεί τη διώρυγα ή αύξηση αυτή είναι ή έλάχιστη δυνατή για να καλύψει τόν πληθωρισμό και μέρος των δαπανών για τη διεύρυνση και εκβάθυνση της διώρυγας του Σουέζ σε όρισμένα σημεία.

...

Δέν είναι βέβαια ή καλύτερη λύση, αλλά μπορεί να προσφέρει άπασχόληση σε ένα ίκανό αριθμό υπερέλικων δεξαμενοπλοίων.

Αναφερόμαστε στη πρόταση της «Ιντερτάνκο» να χρησιμοποιηθούν δεξαμενόπλοια, άγκυροβολημένα σε στρατηγικά σημεία άνά την ύδρόγειο, ως άποθήκες για την άπόθεση των λυμάτων των πετρελαιοφόρων, βάσει των άπαιτήσεων που προβλέπει ή MARPOL 1978.

Η πρόταση αυτή της «Ιντερτάνκο» είναι βέβαια προσωρινή, δηλαδή μέχρις ότου οι διάφορες χώρες δημιουργήσουν τίς απαραίτητες έγκαταστάσεις ύποδοχής των καταλοίπων των τάνκερς, βασίζεται δε στην έπιχειρηματική πρωτοβουλία των έφοπλιστών οι οποίοι καλούνται να προσφέρουν τίς υπηρεσίες του πλοίου τους χωρίς έπιβάρυνση, καλύπτοντας τά έξοδα άπό την επαναπώληση του πετρελαίου μετά τό καθαρισμό του άπό τά κατάλοιπα.



The Multi-purpose cargo carrier »OBC« 24,000 tdw

The distinctive features of the OBC are great flexibility with regard to both operation and cargo carrying ability, high capacity cargo handling gear, and large deadweight carrying capacity when used as a bulk carrier. Designed for unrestricted trade and able to navigate the Panama and Suez Canals and the St. Laurence Seaway, the fact that this type has the highest ice class, large holds that are not shielded by the deck at the sides (some 76,5% of the deck area is occupied by hatches) and a central longitudinal bulkhead between the twin hatches that acts as a shifting board are factors that will help owners to find cargoes. The OBC can carry ores and other bulk cargoes, grain, general cargo, semi-finished steel products, timber and containers. From 1972 to 1984, a total of 22 vessels belonging to this successful series have been delivered to owners in over 10 countries.

Length overall	176.60 m
Length between perpendiculars	167.40 m
Moulded breadth (75')	22.86 m
Depth to main deck	14.00 m
Designed draught	10.46 m
Deadweight carrying capacity	24,000 t
Tonnage	ca. 16,794 GT
Service speed with/without shaft generator	15.1/15.6 kt
Action radius	16,500 nm
Hold capacity	29,751/29,156 m ³
Number of holds	5
Container capacity	802 TEU
incl. below deck	384 TEU
Twin hatches	
hatch 1	13,600 mm X 7450 mm
hatches 2-5	19,500 mm X 8950 mm
Cargo handling gear:	4 X 25 t deck cranes
Main propulsion plant:	DMRK8Z70/120 E
(MAN licence)	8235 kW/11,200 hr
Accommodation for:	28 persons

SCHIFFCOMMERS HELLAS

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΟΜΙΛΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ, ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΝΕΟΥ ΤΥΠΟΥ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ

Πληροφορίες: WEMEX

ΑΦΟΙ ΞΗΝΤΑΡΑΚΟΥ & Ι. ΚΑΡΑΚΙΤΗΣ

Λουδοβίκου 6 — 185 31 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Τηλέφ.: 412.4088 — 417.6453 — TLX: (21) 2761 ΚΥΤΗ.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό Δολλάριο

Για μία ακόμη φορά το δολλάριο συγκέντρωσε το ενδιαφέρον τόσο των Τραπεζών όσο και των χρηματιστών και των επενδυτών.

Οι διακυμάνσεις των πρώτων τριών εβδωμάδων του μηνός, υπήρξαν από τις πλέον εντονες με αποκλίσεις της τάξεως του 3% και πλέον εντός μιας ημέρας. Οι κερδοσκοποί εξακολουθούσαν βέβαια χρυσές δουλειές, αλλά οι σοβαροί επενδυτές προβληματίστηκαν. Τα σκαμπανεβάσματα του δολλαρίου, (γιατί οι διαφορές των άλλων νομισμάτων αναμεταξύ τους υπήρξαν μηδαμινές), δεν δικαιολογούνται. Τα επιτόκια του Εύρωδολλαρίου παραμένουν σε υψηλά σχετικά επίπεδα (πάνω από 9%), η ανεργία παραμένει χωρίς καμιά βελτίωση, το παθητικό εμπορικό ισοζύγιο συνεχίζει να αυξάνει, το ακαθάριστο εισόδημα (GNP) για το τέταρτο τρίμηνο συνεχίζει να συρρικνώνεται (επιβράδυνση του ρυθμού ανάπτυξης) και η κάμψη της νομισματικής κυκλοφορίας ξεπέρασε όλα τα προγνωστικά. Ο βασικός άνοδικός παράγων για την σταθερότητα και άνοδο του δολλαρίου είναι η έμπιστοσύνη στην αμερικανική οικονομία και η βεβαιότητα ότι τα επιτόκια του δολλαρίου θα παραμείνουν υψηλά ή συγκρατημένα στα σημερινά επίπεδα αφού η διέγερση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου (που θα ξεπεράσει τα δολ. 100 δις. για το 1984) όπως και του δημοσίου τομέα, αλλά και η συνεχιζόμενη ανάκαμψη της οικονομίας (αν και σε χαμηλότερα επίπεδα) κρατούν την ζήτηση σχετικά υψηλά. Ένας επί πλέον ευνοϊκός παράγων είναι ο συγκρατημένος πληθωρισμός.

Η Βρετανική Λίρα

Η συνεχιζόμενη απεργία των άνθρακωρύχων, η υψηλή ανεργία, η διεύρυνση του ελλείμματος του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών (που θα ξεπεράσει το 1 δισεκ. στερλινών για το 1984) η πτώση των τιμών του αργού πετρελαίου, όλα μαζί κρατούν την Λίρα σε χαμηλά επίπεδα.

Τα επιτόκια παραμένουν κατάτι υψηλότερα από αυτά του δολλαρίου και η Τράπεζα της Αγγλίας δεν παρεμβαίνει για να στηρίξει την Λίρα, αφού η χαμηλή ισοτιμία της βοηθάει τις βρετανικές εξαγωγές.

Επειτα από μία υποχώρηση κάτω από δολ. 1.20, η στερλίνα παρουσίασε μία σχετική ανάκαμψη μακριά όμως από το 1.2710 (τιμή στις 13 Νοεμβρίου) και έκλεισε στις 19 Δεκεμβρίου στα 1.1865.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Με ρυθμό ανάπτυξης της Γερμανικής οικονομίας της τάξεως του 2,5%, με πληθωρισμό από τους χαμηλότερους του κόσμου, με πολύ ευνοϊκό ισοζύγιο πληρωμών (που οφείλεται στις υψηλές εξαγωγές που κι αυτές οφείλονται στην χαμηλή τιμή του μάρκου) αλλά ακόμη με υψηλό ποσοστό ανεργιών, το γερμανικό μάρκο παρέμεινε σταθερό έναντι των άλλων ευρωπαϊκών νομισμάτων, εκτός βέβαια του δολλαρίου.

Τό Έλβετικό Φράγκο

Παρά τους καλούς έλβετικούς οίκονους: πληθωρισμό κάτω του 3%, ανεργία σε σχετικά χαμηλά επίπεδα, συγκρινόμενος με τον πληθωρισμό των άλλων Ευρωπαϊκών κρατών και τα σχετικά υψηλά επιτόκια (για τα έλβετικά δεδομένα), το έλβετικό φράγκο συνεχίζει να βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα γύρω στα δολ. 1 = έλβ. φρ. 2.55.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Η βιομηχανική παραγωγή στη Γαλλία παρουσιάζει μία σχετική άνοδο ενώ το εξαγωγικό εμπόριο με το φθηνό φράγκο παρουσιάζει μία συνεχή άνοδο. Κατόπιν της αλλαγής της πολιτικής του κ. Μιττεράν οι επενδύσεις στον βιομηχανικό τομέα γίνονται πιο σημαντικές, ενώ ο πληθωρισμός κυμαίνεται γύρω στο 7%, που είναι μεγάλο επίτευγμα για την Γαλλία.

Ο μόνος απογοητευτικός τομέας είναι της απασχόλησης, όπου ο αριθμός των ανεργών ξεπερνά τα 2,5 εκατομ. δηλαδή περίπου αντιπροσωπεύει το 10% των εργαζομένων.

Πάντως δεν προβλέπεται πτώση του φράγκου κάτω από δολ. 1 = Γαλ. Φρ. 9,80 τουλάχιστον στο έγγυς μέλλον.

Η Δραχμή

Η δραχμή στην περίοδο των τριών πρώτων εβδομάδων του μηνός, παρουσίασε μία σταθερή σχέση προς τα ευρωπαϊκά αλλά όχι βέβαια και έναντι του δολλαρίου. Έξ άλλου η Τράπεζα της Ελλάδος πρέπει να παρεμβαίνει στο καθημερινό FIXING για να παρουσιάζει η δραχμή μία σχετική σταθερότητα. Έτσι ενώ φθάσαμε στο τέλος του χρόνου, που οι περισσότεροι οικονομολόγοι προβλέπανε ότι η δραχμή θα παρουσίαζε ένα σταθερό γλίστρημα προς το Δλ. = Δρχ. 130/135, διατηρήθηκε σταθερά κάτω από το

επίπεδο Δολ. 1 = Δρχ. 130, ενώ παρουσιάζει μία μικρή βελτίωση έναντι των άλλων νομισμάτων.

Ο Χρυσός

Γι' αυτούς που ο χρυσός αποτελεί τό κύριο μέσο αποθησαυρισμού αν όχι την κατ' εξαρχήν επένδυση, οι τελευταίες τιμές της αγοράς υπήρξαν απογοητευτικές. Στις 17 Δεκεμβρίου ο χρυσός στο Λονδίνο είχε κατέβει στα δολ. 316 την ουγγιά και στην Νέα Υόρκη κάτω από 315.

Η υποτίμηση αυτή του χρυσού δεν συνοδεύεται αυτή τη φορά με παράλληλη άνοδο των επιτοκίων του δολλαρίου και αποδίδεται σε μεγάλη προσφορά τόσο από την Νότιο Αφρική όσο και από την Σοβιετική Ένωση, που και οι δύο έχουν ανάγκη από συναλλάγμα για τις τρέχουσες συναλλαγές τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου	Νέα Υόρκη		
	13.11.84	24.11.84	19.12.84
Λίρ. Αγγλ.	1.2710	1.2275	1.1865
Μάρ. Γερ.	2.9285	3.0075	3.0890
Φρ. Έλβ.	2.4235	2.4890	2.5490
Φρ. Γαλ.	9.0750	9.2150	9.4650
Λίρ. Ίταλ.	1839.7	1863.7	1901.00
Γιέν	—	—	247.50

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Λονδίνου 18.12.84

Μήνες	1	2	3
Δολ. Αμερ.	8 3/8	8 9/16	9 1/8
Λίρ. Αγγλ.	9 5/16	9 3/8	9 1/2
Μάρ. Γερμ.	5 5/8	5 5/8	5 5/8
Φρ. Έλβ.	5 7/16	5 1/8	5 1/16
Φρ. Γαλ.	10 15/16	10 7/8	11 1/6

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές Δραχμής FIXING

	13.11.84	24.11.84	18.12.84
Δολ. Αμερ.	121.440	124.345	127.020
Λίρ. Αγγλ.	155.360	153.590	150.390
Μάρκ. Γερμ.	41.514	41.640	41.084
Φρ. Έλβ.	50.502	50.160	49.840
Φρ. Γαλ.	13.524	13.570	13.403
Γιέν Ίαπ. (100)	50.710	51.012	51.390
Λίρ. Ίταλ. (100)	6.665	6.689	6.666



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

‘Η αλληλογραφία μας

ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΒΡΕΤΑΝΝΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

‘Η διεθνής ‘Ελληνική λέξις «διπλωματία», της οποίας τὰ χαρακτηριστικά είναι η εύελιξία και η προσαρμοστικότητα, φαίνεται ότι είναι άγνωστος εις τούς υπευθύνους τών ‘Ελληνικών Ναυτεργατικών ‘Ενώσεων.

Κατ’ επανάληψιν έχω καταλήξει εις τό άνωτέρω συμπέρασμα και διά μίαν φοράν άκόμη, τό διεπίστωσα εις τό δημοσίευμα «Φθινότεροι οί Βρεταννοί», τών «Ναυτικών Χρονικών», της 15ης Νοεμβρίου.

‘Η ‘Ενωσις Πλοίαρχων έκανε προσφοράν πρός τήν Σαουδικήν ‘Αραβίαν διά τούς άνεργους πλοίαρχους της, βάσει της επικρατούσης παλαιάς αντίληψεως και δέν έχει προσαρμοσθή εις τήν σημερινήν πραγματικότητα (τό ίδιο συμβαίνει και μέ τας άλλας Ναυτεργατικές ‘Ενώσεις).

‘Αντιθέτως, οί Βρεταννοί πλοίαρχοι οί οποίοι ζοϋν εις ύψηλότερον βιοτικόν επίπεδον, έζητήσαν μικροτέραν άμοιβήν, διότι άμέσως προσηρμόσθησαν εις τήν παρούσαν κατάσταση.

‘Εδώ είναι η έλλειψις διπλωματίας. Οί ‘Ελληνες Πλοίαρχοι μέ κάθε θυσία, έπρεπε νά προσεγγίσουν τούς ‘Αραβας εργοδότης, διά νά γνωρισθούν, νά εκτιμηθούν. ‘Ο ‘Ελληνας Πλοίαρχος έχει πολλά προσόντα, δένεται μέ τούς ανθρώπους και τήν δουλειά του, είναι φιλότιμος και εργατικός, πονάει τό πλοϊον. Προσόντα άγνωστα εις τούς ξένους εργοδότης, τό όποια εις τελευταίαν άνάλυσιν θά δημιουργούσαν όλας τας προϋποθέσεις, διά μίαν στενωτέραν συνεργασίαν και καλύτεραν άμοιβήν.

‘Η έλλειψις εύελειξίας και προσαρμοστικότητας έφερε τό κακόν άποτέλεσμα.

‘Ατυχώς τά λάθη πολλά και από πλευράς Ναυτεργατικών ‘Ενώσεων τά όποια δέν θέλουν νά προσαρμοσθούν εις τήν σημερινήν πραγματικότητα και από πλευράς YEN τό όποϊον άφήνει νά φεύγουν τά ‘Ελληνικά πλοία, μέ τήν αύξανόμενην οικονομικήν επιβάρυνσιν των (άνακύκλωσις, κ.λπ.).

Τελικώς τά λάθη δέν τά έπωμίζονται οί υπεύθυνοι τών Ναυτεργατικών ‘Ενώσεων και του YEN, αλλά οί Ναυτικοί μας και τό NAT.

Σας εύχαριστώ,

Μετά τιμής

Γεώργιος Πατεράκης

‘Υπάλληλος Ναυτικής ‘Επιχειρήσεως

Νέα ‘Υόρκη, Δεκέμβριος 1984.

τανών, εάν παρουσιασθεί κάποια άνάλογη εύκαιρία και γνωρίζομε ότι τή διοίκηση της ‘Ενώσεως Πλοίαρχων τήν άπασχολεί σέ μόνιμη βάση τό πρόβλημα της αντιμετώπισεως της άνεργίας τών μελών της, θά πρέπει τό όλο θέμα νά τεθεί σέ συγκέντρωση τών ενδιαφερομένων γιά νά πούν οί ίδιοι τούς όρους τούς όποιους θά δέχονταν νά εργασθούν σέ ξένα πλοία ώστε νά μήν μπορούν έκ τών ύστέρων είτε νά άναζητηθούν εύθύνες, είτε και νά έκτοξευθούν κατηγορίες, όπως γίνεται συνήθως στή χώρα μας.

Η ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΣΟΒΙΕΤΙΚΟΥ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακολούθησα από τίς στήλες σας τήν παρέμβαση του σοβιετικού ναυαγωσωστικού — παγοθραυστικού IVAN RUSANOF στήν άποκάθηση του επίσης σοβιετικού επιβατικού πλοίου IVAN FRANKO πού είχε προσαρθεί στις 17 ‘Οκτωβρίου 1984 μέσα στό λιμάνι της Ρόδου.

‘Εχω προσωπική αντίληψη του γεγονότος ότι η ‘Εταιρία ΤΣΑΒΛΙΡΗ ζήτησε επανειλημμένα, μέ γραπτές αναφορές και προσωπικές παραστάσεις, νά εξετάσει τό ‘Υπουργείο ‘Εμπορικής Ναυτιλίας, άν η συνδρομή του ξένου πλοίου στήν άποκάθηση του προσαραγμένου στό λιμάνι της Ρόδου πλοίου ήταν σύμφωνη μέ τό νόμο η όχι. Καί άν δέν ήταν σύμφωνη μέτό π.δ. 46/1983 πού φέρει τήν ύπογραφή του ‘Υπουργού κ. Γ. Κατσιφάρα, τί μέτρα θά έπαιρνε γιά νά μή επαναληφθούν στό μέλλον αντίστοιχα φαινόμενα. Τό ‘Υπουργείο όμως, περιφρονώντας τήν επιβαλλόμενη από τό Σύνταγμα ύποχρέωσή του νά άπαντήσει και δείχνοντας σέ όλη τή μεγαλοπρέπειά της τήν άλαζονεία της έξουσίας, όχι μόνο δέν διέταξε διοικητική εξέταση γιά νά διαπιστωθούν όσα καταγγέλληκαν, αλλά και απέφυγε ως τώρα νά δώσει τήν παραμικρή εξήγηση γιά τόν τρόπο άνεργείας της επιτόπιας λιμενικής ‘Αρχής.

‘Αναρωτιέμαι πράγματι πού στοχεύει η παράλειψη αυτή του ‘Υπουργείου: ύποδηλώνει ότι είναι υπό διαμόρφωση νέα νομοθετική ρύθμιση πού θά παρέχει τήν εύχρηστία στή Διοίκηση νά επιτρέψει τή ρυμούλκηση και παροχή θαλάσσιας άρωγής στό έλληνικά χωρικά νερά σέ ξένα πλοία (κάνοντας ένδεχόμενα και έπιλογή σημαίας) η άποβλέπει νά ύποβαθμίσει τή σημασία του γεγονότος και νά καλύψει τίς τυχόν εύθύνες τών ‘Υπηρεσιών του;

‘Οποιοσ όμως και νά είναι ό πραγματικός λόγος της άρνητικής αυτής τακτικής, βέ-

βαιο είναι ότι δέν προάγει τήν άρχή της νομιμότητας και δέν ένισχύει τήν πεποίθηση του Έλληνα πλοιοκτήτη γιά τή χρηστή διοίκηση τών ύποθέσεών του.

Μέ τήν όφειλόμενη τιμή
ΑΝΤΩΝΗΣ Μ. ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ
Δικηγόρος δ.ν.

Πειραιάς, 18 Δεκεμβρίου 1984

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΡΟ‘ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ άφορμή τό σχόλιό σας «Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΡΟ‘ΥΠΗΡΕΣΙΑ» του τεύχος άριθ. 1185/944 της 15-10-84, όπου γίνεται ένας προβληματισμός γιά τήν εισαγωγή Σπουδαστών στις ΑΔΣΕΝ μέ θαλάσσια προϋπηρεσία, θά ήθελα νά διατυπώσω κάποια προσωπική μου γνώμη.

Πιστεύω και νομίζω ότι όλοι σχεδόν οι φορείς πού συνδέονται μέ τήν Ναυτική ‘Εκπαίδευση, συγκλίνουν στήν άποψη ότι άν ύπήρχε δυνατότητα εισαγωγής Σπουδαστών στις ΑΔΣΕΝ, οί όποιοι θά είχαν κάποια θαλάσσια προϋπηρεσία, τότε μόνο πλεονεκτήματα θά ύπήρχαν στό σύστημα Ναυτ. ‘Εκπαίδευσης. Σάν πλεονεκτήματα αναφέρω ότι οί εισαγόμενοι στις ΑΔΣΕΝ μέ θαλ. προϋπηρεσία, α) θά έχουν πάρει μιά γεύση από τό θαλασσινό έπάγγελμα και ένα σωστό επαγγελματικό προσανατολισμό, όποτε αυτοί πού τελικά θά άποφασίσουν νά φοιτήσουν στις ΑΔΣΕΝ θά έχουν ώριμότερη σκέψη και άποκρυσταλομένη άπόφαση, μέ άποτέλεσμα καλύτερη έπιμέλεια και άπόδοση στις Σπουδές τους, β) ‘Η διαρροή άποφοίτων πού παρατηρείται μέχρι σήμερα θά περιοριστεί σέ μεγάλο βαθμό, γ) θά έρχονται στις ΑΔΣΕΝ μέ κάποιες επαγγελματικές έμπειρίες και προσλαμβάνουσες παραστάσεις από τόν επαγγελματικό τους χώρο. Αυτό θά βοηθούσε νά γίνουν πιό ίκανοποιητικά βήματα πάνω στήν ‘Εκπαίδευσή τους. ‘Οπωςδήποτε θά είναι καλύτερα νά έχει μθει στήν πράξη τί είναι η πλώρη, η πρύμη, τό FORE PEAK, η λειτουργία τών μπιγών κ.λπ., η τή λειτουργία Μηχανών και Μηχανημάτων, παρά νά προσπαθεί νά τά φαντασθεί μέ περιγραφή στήν αίθουσα διδασκαλίας. ‘Εχοντας πάρει αυτές τίς προσλαμβάνουσες παραστάσεις, τότε θά μπορεί νά διδαχθεί πιό προχωρημένα πράγματα και νά έμβαθύνει σέ θεωρητικές λειτουργικότητες.

‘Υπάρχουν όμως, όπως και έσεις στό σχόλιό σας διαπιστώνεται, άντικειμενικές και πραγματικές δυσκολίες γιά έφαρμογή κάποιου τέτοιου τρόπου έπιλογής Σπουδαστών, άναρωτιέστε δέ άν μπορεί, μέσα στήν ‘Ελληνική πραγματικότητα νά διακινδυνέψει κανείς ένα τέτοιο πείραμα.

ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ...

ΓΛΑΝΤΖΗΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

ΤΗΛ.: (0292) 25675 - 25808

Σημ. Συντ.: Καί έμείς έχομε έπικρίνει τήν έλλειψη προσαρμοστικότητας τών ναυτεργατικών όργανώσεων, αλλά στή συγκεκριμένη περίπτωση δέν εύθύνεται η διοίκηση της ‘Ενώσεως Πλοίαρχων πού χειρίσθηκε τό ζήτημα της άπασχόλησεως ‘Ελλήνων πλοίαρχων στή Σαουδική ‘Αραβία μέ δική της πρωτοβουλία. Διανοείται ό έπιστολογράφος τί θά άκουγε η Διοίκηση της ‘Ενώσεως Πλοίαρχων άν δέν ζητούσε γιά τά μέλη της τίς άποδοχές πού προβλέπει η έλληνική συλλογική σύμβαση; Πουλημένη θά τήν άνέβαζαν και θά τήν κατέβαζαν, άκόμη και πολλοί από εκείνους πού θά ήθελαν νά εργασθούν στή Σαουδική ‘Αραβία. Τώρα όμως πού ύπάρχει τό προηγούμενο τών Βρε-

Μιά προσωπική μου σκέψη είναι ότι ίσως θα μπορούσε να γίνει τό εξής, τουλάχιστον πειραματικά.

Νά θεσπιστεί ή είσαγωγή Σπουδαστών στίς ΑΔΣΕΝ κατευθείαν στό Β' έτος Σπουδών, τώρα πού ή φοίτηση προβλέπεται τριετής, έφ' όσον θά έχουν π.χ. 7μηνο θαλάσσια ύπηρεσία.

Αυτό βέβαια προϋποθέτει άφ' ενός τή σύμφωνο γνώμη καί κατανόηση τής Ε.Ε.Ε. πού θά συμβάλουν στήν ναυτολόγηση — άπορρόφηση τών ύποψηφίων Σπουδαστών καί άφετέρου ίσως κάποιες τροποποιήσεις στό προγραμματισμό διδακτέας ύλης στίς ΑΔΣΕΝ ή καί άκόμα ύποχρέωση γιά παρακολούθηση στό Β' έτος πού θά φοιτάνε μαθημάτων βάσεως όπως Μαθηματικά καί Φυσική.

Αυτό μπορεί νά γίνει μέ παράλληλη λειτουργία πάνω στό Νέο 'Αναπτυξιακό πρόγραμμα Ν. 'Εκπαίδευσης.

Ίσως οί προσφερόμενοι νά είσαχθούν στίς ΑΔΣΕΝ μέ θαλάσσια προϋπηρεσία νά είναι λίγοι, όμως κανένα πρόβλημα δέν θά δημιουργηθεί στή λειτουργία τών Σχολών, ένώ αντίθέτως θά δοθεί άφορμή γιά νά γίνουν στατιστικές πάνω στήν άπόδοση, τόν άριθμό είσαγομένων στό Β' έτος καθώς καί τήν διαρροή, μέ τή προτεινόμενη μέθοδο.

Εύχαριστώ γιά τήν φιλοξενία
ΣΤΥΛ. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ

Χανιά 16/12/1984

Η ΤΡΑΓΩΔΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΤΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Τά λόγια δέν άντέχουν στό δράμα. Δέν μπορούν νά τό φθάσουν. 'Αδύνατο νά τό έξηγήσουν. Σταμάτησε τό μυαλό. Μάς άφησαν έμβρόντητους οί άντιφάσεις τής ζωής. Οί είρωνειές τής τύχης. 'Ατύχημα σέ Καπετάνιο, όχι στή θάλασσα μά στή Στεριά. 'Η 'Ατροπος βιάστηκε, κι έκοψε πρόωρα καί σκληρά τό νήμα τής ζωής του μά καί τοϋ πεντάχρονου παιδιού του... μόλις είχαν ξεμπαρκάρι για νά περάσουν τίς γιορτές μέ τούς δικούς τους.

— Δύο φέρετρα έξέρχονται από τήν έκκλησιά τοϋ 'Αγίου Δημητρίου Κηφισιάς, Πατέρας καί γιός μαζί!

Τό μικρό άγγελούδι άκολουθεί τόν πατέρα του καί στόν τάφο όπως τόν άκολούθησε καί στά ταξίδια μέ τό καράβι του στούς ωκεανούς.

"Ένα μικρό λευκό φέρετρο...

Μέσα βρίσκεται ό Γιαννάκης!!!

"Ένα άθώο παιδί, τό Αύριο, ή 'Ελπίδα σακατεμένη από τό παράλογο τής 'Εποχής, τή ρόδα τής 'Ασφάλτου...

— "Έχασα τά όνειρά μου...

Γκρεμίστηκε τό σπίτι μου.

Καλλίτερα μαζί τους».

'Οδύρεται άπελπισμένα καί άπαρηγόρητα ή χαροκαμένη καί μαυροφορεμένη νεαρή σύζυγος καί μητέρα τοϋ μοναχικού τής παιδιού.

"Έχασα τά όνειρά μου...

χάνεται ή ζωή μου...

Μπροστά στό μάτια τής άντίκρυσε τήν τραγωδία.

Είδε τό σπαραγμό τοϋ παιδιού τής καί τόν άναστεναγμό τοϋ άνδρα τής.

Μαζί ταξίδευαν, μαζί στίς φουρτούνες καί τίς δυσκολίες. Φοβόταν τήν θάλασσα καί τήν χτύπησε ή στεριά, ή ασφάλτος, αυτός ό μοντέρνος χάροντας, πού καθημερινά θερίζει...

"Έχασε τά λογικά τής ή κοπέλλα καί δίπλα ό πατέρας τής, ό Καπετάν 'Αλής, χλωμός, άφωνος, άπαρηγόρητος στό μεγάλο οίκογενειακό δράμα, στό ξερρίζωμα μιάς καινούργιας οίκογένειας.

Μιά έλπιδοφόρα ναυτική οίκογένεια, ένας λεβεντοκαπετάνιος μέ τήν αίσιοδοξία μέσα του καί άναθρεμμένος μέ τήν αίγνους-σιώπη παράδοσή του έκδικήθηκε ή στεριά καί όχι οί φουρτούνες.

"Η Αίγνουσα τάράχθηκε, ή θάλασσα φουσκούνεριασε, τό Πανελλήνιο συγκινήθηκε.

Μιά τραγωδία στήν ασφάλτο, σκληρή. άνελέγητη, άσπλαχνη πού σκόρπισε πόνο, λύπη καί στεναγμό.

Καπετάν 'Αντώνη, σέ κράζει ή θάλασσα! 'Εκεί θά βρείς παρηγοριά μέ τόν γιόκα σου...

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

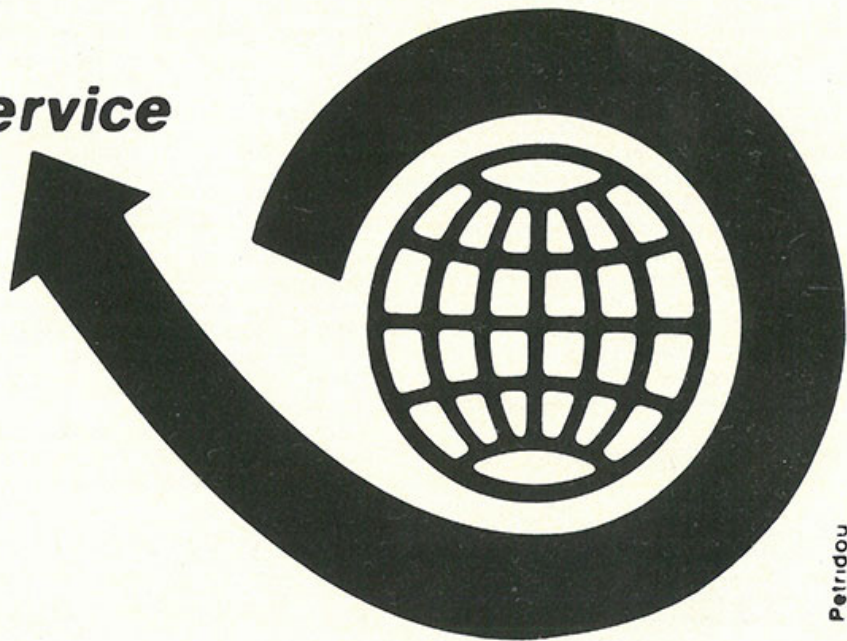
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Σάν λίγα κρινόλουδα στόν νωπό τάφο τοϋ Καπετάν 'Αντώνη Σταυράκη μέ τόν γιό τοϋ Γιαννάκη από τήν Αίγνουσα πού έπεσαν θύματα τής 'Ασφάλτου στίς 12.12.84

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

Ο λιμάνι του Πειραιώς

Τά δικαιώματα διελεύσεως τροχοφόρων

Σε τέσσερις βασικές κατηγορίες, από τιμολογιακής πλευράς, κατατάσσονται τα τροχοφόρα σε ό,τι αφορά τα δικαιώματα του ΟΛΠ για τη διέλευσή τους από το λιμάνι.

Ειδικότερα τα τέλη, διελεύσεως τροχοφόρων κατά κατηγορία καθορίστηκαν ως εξής:

α. Έπιβατικά και παντός είδους ρυμουλκώματα τούτων (τρέιλερς, τροχόσπιτα, σκάφη κλπ.) δρχ. 170 ανά τεμάχιο.

β. Καντίνες (κυλικεία), μικρά αυτοκίνητα — τροχόσπιτα (αυτοκινούμενα), όχημα, γραφεία, τηλεοπτικά εργαστήρια κλπ. συγγενείς ομοιότητας και μεγέθους τροχοφόρα 330 δρχ. τό τεμάχιο.

γ. Λεωφορεία — Πούλμαν δρχ. 480 τό καθ' ένα.

δ. Τρίκυκλα (μεταφορικά), ήμιφορτηγά, φορτηγά, βυτία, ψυγεία ως και παντός είδους τροχοφόρα μηχανήματα (τρακτέρ, φορτωτές, γερανοί κλπ) δικαιώματα διελεύσεως και ζυγιστικά ανά τόννο μικτού βάρους 40 δρχ.

Κατώτατο όριο βάρους εισπράξεως καθορίζεται ο τόννος.

Μονάδας βάρους υπερβαίνουσα τόν τον στρουγγυλοποιείται στην άμέσως επόμενη άκεραία μονάδα.

Τό τιμολόγιο άκριτικών νησιών και των Κυκλάδων - Άργοσαρωνικού καθορίζεται μειωμένο κατά 150% των δέ αυτοκινουμένων (μή μεταφερομένων) έρπιστριωφόρων αύξημένο κατά 100%.

Κενά μεταφορικά όχηματα ως και τροχοφόρα μηχανήματα (που δέν ζυγίζονται) της τετάρτης κατηγορίας ύπολογίζονται επί του άποβάρου τούτων).

Τό νέο τιμολόγιο θά ισχύσει από σήμερα 1η Ιανουαρίου 1985.

Ήδη έγκρίθηκε ή μελέτη και ή δημοπράτηση του έργου, προϋπολογισμού δαπάνης 30 έκατομ. δραχμών.

Ο νέος σταθμός θά είναι άπόλυτα σύγχρονος και θά καλύπτει μία όλοφάνερη ανάγκη, άφου οι διακινούμενοι έπιβάτες στις άνωτέρω γραμμές άνέρχονται σε πολλές χιλιάδες κάθε χρόνο και είναι ύποχρεωμένοι νά άναμένουν τά πλοία κάτω από άφόρητες καιρικές συνθήκες.

Προμήθεια μηχανημάτων

Περονόφορα άνυψωτικά μηχανήματα θά προμηθευθεί ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς.

Ήδη ο διαγωνισμός που έγινε στις 10 του περασμένου Σεπτεμβρίου για τήν προμήθεια 20 περονόφόρων μηχανημάτων κηρύχθηκε άγονος, γιατί τό οικονομικό αποτέλεσμα δέν κρίθηκε ίκανοποιητικό και έπί πλέον οι προσφορές των εταιριών που πήραν μέρος δέν ήταν τυπικά έντάξει με τούς όρους διακηρύξεως.

Ο νέος επαναληπτικός διαγωνισμός θά άφορά περισσότερα ή λιγότερα άνυψωτικά μηχανήματα.

Η μηχανογράφηση στόν ΟΛΠ

Σύστημα ηλεκτρονικού ύπολογιστού για τή διαχειριστική παρακολούθηση των έμπορευματοκιβωτίων θά προμηθευθεί μετά από διαγωνισμό, ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς.

Γιά τό σκοπό αυτό έγκρίθηκε πίστωση 75 έκατομ. δραχμών.

Έπιτροπή από ειδικούς θά συντάξει τούς όρους της διακηρύξεως και άλλες δύο έπιτροπές θά αναλάβουν τή διενέργεια του διαγωνισμού και τήν αξιολόγηση των προσφορών.

Μέ τό σύστημα ηλεκτρονικών ύπολογιστών ο Όργανισμός θά βελτιώσει αισθητά τό επίπεδο των εφαρμογών και θά τό άναπτύξει πολύ περισσότερο.

Μίσθωση χώρων του ΟΛΠ

Ο ΟΛΠ θά παραχωρήσει, μέ διαγωνι-

σμό για τρία χρόνια τή χρήση της ύπ' αριθ. 25, άποθήκης τράνζιτ, που βρίσκεται κάτω από τή γέφυρα της λεωφόρου Ξαβερίου.

Ως κατώτερη προσφορά όρίζεται τό ποσό των 250 δρχ. τό τετραγωνικό μέτρο για κάθε μήνα.

Επίσης θά παραχωρήσει τή χρήση 10 γραφείων του ίσογειού κτιρίου του σταθμού Έμπορευματοκιβωτίων, στο Ντόκ Α (περιοχή Βασιλειάδη) μέ κατώτερη προσφορά 1.000 δρχ. τό τετραγ. μέτρο τό μήνα.

Η θητεία της διοικήσεως ΟΛΠ

Παρατάθηκε για άλλα τρία χρόνια ή θητεία του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς κ. Άλ. Ζαρκάδα.

Η πρώτη θητεία του κ. Ζαρκάδα έληξε στις 25 Νοεμβρίου.

Εξ άλλου λήγει στις 20 Ιανουαρίου 1985 ή τριετής θητεία του προϊσταμένου Όπηρεσιών του Όργανισμού κ. Γ. Πρασιανάκη.

Άναμένεται νά άνανεωθεί και ή θητεία του κ. Πρασιανάκη.

Σύντομα

Παραχωρήθηκε από τόν ΟΛΠ για πέντε ακόμη χρόνια, στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς ένα γραφείο για τή στέγαση του πρώτου Λιμενικού Τμήματος στην περιοχή Τζελέπη.

Καθορίστηκε συμβολικό μίσθωμα 1.000 δρχ. τό χρόνο.

● Έγκρίθηκε ή μελέτη και ή δημοπράτηση των εργασιών διαμορφώσεως άνισοπέδου κόμβου στη λεωφόρο Ξαβερίου, στην περιοχή της προβλήτας 3, προϋπολογισμού δαπάνης 70 έκατ. δραχμών.

● Έγκρίθηκε ή μελέτη και ή δημοπράτηση της προσθήκης όρόφων στο κτίριο συνεργείων μηχανημάτων στην περιοχή Καστράκι του κεντρικού λιμένα, προϋπολογισμού δαπάνης 160 έκατομ. δραχμών.

● Έγκρίθηκε ή μελέτη και ή δημοπράτηση της κατασκευής πολυορόφου κτιρίου εργαζομένων του ΟΛΠ, προϋπολογισμού δαπάνης 85 έκατομ. δραχμών.

● Υπογράφηκε ή συλλογική σύμβαση εργασίας και άμοιβής των λιμενεργατών Πειραιώς, που έχει άναδρομική ισχύ από τήν 1η Ιανουαρίου 1984.

● Έγκρίθηκε: από τόν Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς κανονισμός που περιγράφει τά καθήκοντα και τίς άρμοδιότητες του προσωπικού των πλωτών δεξαμενών.

Νέος έπιβατικός σταθμός

Νέο έπιβατικό σταθμό, για τήν έξυπνέρεση των διακινουμένων προς και από τή Κρήτη έπιβατών, αλλά και γραμμών έξωτερικού, θά άνεγερθεί από τόν Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς στην προβλήτα Βασ. Κωνσταντίνου.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

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)



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

'Η ναυτική επαγγελματική κατάρτιση

Πώς βλέπει τό θέμα ένας ειδικός που ασχολήθηκε με τή ναυτική παιδεία σέ υπό ανάπτυξη χώρες. 'Η ανάπτυξη τής ναυτιλίας καί τό ναυτικό δυναμικό. 'Η διάκριση τών κλάδων. 'Η μειωμένη σύνθεση στά πλοία ύψηλης τεχνολογίας. Τό πρόβλημα τού άσυρματιστού. Τό κόστος τών ναυτικών σχολών καί ή εξασφάλιση άπασχολήσεως στούς άποφοίτους.

Τόν τελευταίο καιρό πολλές ναυτικές χώρες τού κόσμου έλαβαν διάφορα μέτρα γιά τή βελτίωση τής ναυτικής εκπαίδευσως, ένώ παράλληλα διάφορες υπό ανάπτυξη χώρες στήν προσπάθεια δημιουργίας έθνικής ναυτιλίας άντιμετωπίζουν καί τό πρόβλημα τής όργανώσεως ένός ναυτεκπαιδευτικού συστήματος.

'Εξάλλου από τόν 'Απρίλιο τού λήγοντος έτους τέθηκε σέ ισχύ ή διεθνής σύμβαση τού 1978 γιά τήν εκπαίδευση τών ναυτικών καί τήν χορήγηση άποδεικτικών ναυτικής ικανότητας ή γνωστή μέ τά άρχικά STCW. Μέσα στά πλαίσια αυτά είναι προφανές ότι ή κάθε χώρα όφείλει νά παρέχει στούς ναυτικούς τής τά ελάχιστα διεθνή όρια επαγγελματικής κατάρτισεως, άφενός μέν γιά νά άπαλλάξει τά πλοία τής από τίς ένδεχόμενες κυρώσεις τών ασφαλιστών καί τών ναυλωτών καί άφετέρου γιά νά δώσει στούς ναυτικούς τής τή δυνατότητα άπασχολήσεως σέ ξένα πλοία.

'Εκτός τού χώρου τού ύπαρκτου σοσιαλισμού, ελάχιστα χώρες διαθέτουν μιά σχεδιασμένη ναυτιλιακή πολιτική άκολουθούμενη υπό οίσαδήποτε συνθήκες οικονομικής καί πολιτικής καταστάσεως. Στίς περισσότερες ή ανάπτυξη τού έμπορικού στόλου συνδέεται μέ τίς τρέχουσες συνθήκες τής ναυλαγοράς καί δέν είναι σπάνιο τό φαινόμενο άναστολής τής ναυτικής παιδείας σέ περιόδους ύφέσεως ή άνεργίας. Τήν συμπτωμικήτητα όμως αυτή δέν φαίνεται νά δικαιολογεί ή πρακτική καί ή πείρα.

Γιατί άφενός μέν δέν μπορούμε νά βασιζώμαστε πάντα στίς προβλέψεις γιά τίς μελλοντικές άνάγκες σέ τονάζ καί άφετέρου γιάτί ή δημιουργία ένός πλοιάρχου απαιτεί έπτά τουλάχιστον χρόνια. 'Εξάλλου έχει άποδειχθεί ότι ή ναυτική εκπαίδευση μέ τίς ένναλασσόμενες περιόδους τής θαλασσίας ύπηρεσίας άποτελεί τό καλύτερο σχολείο πρακτικής εκπαίδευσως καί ότι ή μείωση τού ρυθμού άποδόσεως μπορεί νά γίνει χωρίς ιδιαίτερα έπιβλαβείς έπιπτώσεις. Πρέπει νά σημειωθεί ότι σήμερα ένα μεγάλος αριθμός ναυτικών χωρίς δίπλωμα ή χωρίς προσόντα βρίσκει εργασία σέ πλοία τών χωρών τού λεγομένου έλευθέρου νηολογίου.

Στήν εποχή μας οί παραδοσιακές κατηγορίες καί διακρίσεις τών κλάδων τής ναυτικής εργασίας τείνουν νά μειωθούν μέχρις εξαφανίσεως. Αυτό φυσικά συμβαδίζει μέ τήν άπαίτηση ναυτικού προσωπικού ύψηλης καί πολυδύναμης μορφώσεως. 'Οστόσο ένα μεγάλο μέρος τής βασικής ναυτικής εκπαίδευσως, όπως π.χ. ή ασφάλεια τής ναυσιπλοίας θά είναι πάντοτε επίκαιρο, ένώ σέ άλλους τομείς όπως π.χ. τής πάλης κατά τής θαλάσσιας ρυπάνσεως ή διδασκαλία θά ακολουθεί τίς έξελίξεις τού ειδικού αυτού θέματος. 'Εξάλλου έφόσον ή συνήθης ζωή ένός πλοίου διαρκεί έικοσι ή καί τριάντα χρόνια, θά ήταν φανερό λάθος γιά μιά ναυτική σχολή νά εκπαιδεύει ναυτικούς οί όποιοι θά ήταν κατάλληλοι μόνο γιά πλοία μικρότερα τών δέκα έτών.

Στό σημείο αυτό παρουσιάζουν εξαιρετικό ένδιαφέρον δύο ειδικότερα ζητήματα. Τό

πρώτο αναφέρεται στή σύγχρονη τάση έκμεταλλεύσεως πλοίων ύψηλης τεχνολογίας έπανδρωμένων μέ μειωμένο πλήρωμα. Στίς άνεπτυγμένες χώρες τά πλοία είναι έφοδιασμένα μέ συστήματα προωθημένου άυτοματισμού πού απαιτεί πολυσχιδή όργάνωση τής εργασίας τού πλοίου καί συγχρόνως πλήρωμα κατά πολύ μικρότερο, ίσως κατά 50%, τού παλιού συμβατικού πληρώματος. Τό μειωμένο αυτό προσωπικό πρέπει καί νά γάνη νά διαθέτει τήν αναγκαία σφαιρική επαγγελματική κατάρτιση, δεδομένου ότι σέ άκρως περιπτώσεις ή διάκριση μεταξύ γεφύρας καί μηχανής καί μεταξύ άξιωματικών καί πληρώματος, τείνει νά εξαφανισθεί. Βέβαια ή χρησιμοποίηση τέτοιων πλοίων ύψηλης τεχνολογίας μέ μειωμένο πλήρωμα δέν έχει άκόμα γενικευθεί ούτε στίς άνεπτυγμένες χώρες, στίς όποιες οί έφοπλιστάι συναντούν σοβαρές δυσχέρειες στήν εξεύρεση ναυτικού προσωπικού άνάλογης κατάρτισεως. 'Οσον άφορά τώρα τίς υπό ανάπτυξη χώρες, είναι άναγκαίο νά λάβουν σοβαρά ύπόψη τους αυτές τίς τεχνολογικές έξελίξεις στή ναυτιλία άν θέλουν νά συγκροτήσουν άνταγωνιστικό έμπορικό στόλο καί νά προσαθήσουν νά υπερπηδήσουν τίς σοβαρές δυσκολίες πού θά συναντήσουν στήν παρακολούθηση τού παραδείγματος τών άνεπτυγμένων.

Τό δεύτερο ζήτημα αναφέρεται στό ρόλο τού άξιωματικού άσυρμάτου. Παρά τίς νέα διεθνή σύμβαση STCW ή άνάγκη τών άσυρματιστών είναι άκόμη πραγματική. 'Υπάρχει βέβαια ή πρόθεση δημιουργίας ραδιο ή ηλεκτρονικών, ικανών νά εξασφαλίσουν τή λειτουργία, τή συντήρηση καί τήν έπισκευή τών διαφόρων ηλεκτρονικών συσκευών πού διαθέτει τό σύγχρονο πλοίο, διερωτάται όμως κανείς άν είναι άναγκαίο νά πρόκειται γιά άξιωματικό μέ ειδική επαγγελματική κατάρτιση ήλεκτρονικού ή άν είναι δυνατό ή έξειδικευμένη αυτή ήλεκτρονική εκπαίδευση ύψηλού επιπέδου νά παρέχεται σέ άξιωματικούς μηχανής ή καταστρώματος. Πολύ περισσότερο πού οί άξιωματικοί αυτοί έναντι τού κόστους τής έτήσιας μετεκπαιδεύσεως θά έχουν τό πλεονέκτημα τής ευχερέστερης εξεύρεσεως εργασίας. Προς τό παρόν ή πρόταση συγκεκριμένων λύσεων καί συγκεκριμένων εκπαιδευτικών προγραμμάτων είναι σχεδόν άδύνατη. 'Η μόνη δυνατή ύπόδειξη αναφέρεται στήν άνάγκη παρακολουθήσεως τών μεταβολών τού τεχνικού προσανατολισμού, δεδομένου ότι δέν είναι έπιτρεπτό νά άγνοούνται οί βαθιές αλλαγές στή ζήτηση ει-

δικευμένης ναυτικής εργασίας πού άφορούν άμεσα τά εκπαιδευτικά προγράμματα τών ναυτικών σχολών.

'Ως προς τό κόστος τής εκπαίδευσως πρέπει νά τονισθεί εξαρχής ότι ή ακρίβης άπαρίθμηση δέν είναι εύκολη, δεδομένου ότι ή δαπάνη ένός ναυτεκπαιδευτικού ίδρύματος εξαρτάται σημαντικά από τό επίπεδο τών κτιριακών εγκαταστάσεων, τών γηπέδων, τού τεχνικού έξοπλισμού κ.λπ. 'Η δαπάνη αυτή όμως δέν είναι άπόλυτα συνδεδεμένη μέ τόν αριθμό τών σπουδαστών, έφόσον όρισμένα κονδύλια, όπως τού τεχνικού έξοπλισμού, είναι περίπου τά ίδια γιά έκατό ή διακόσιους σπουδαστές. Τά έτήσια έξοδα περιλαμβάνουν άφενός μέν τίς μεταβλητές δαπάνες (διατροφή καί ένδειαίτηση μαθητών) καί άφετέρου τίς πάγιες δαπάνες (συντήρηση, άπόσβεση, έξοδα διοικήσεως, μισθοδοσία εκπαιδευτικού προσωπικού) οί όποιες καί ύπολογίζονται γύρω στό 60% τού συνολικού κόστους. Μέ κάθε έπιφύλαξη μπορούμε νά υποθέσουμε πώς μιά σύγχρονη πολυδύναμη ναυτική σχολή μέ καθεστώς έσωτερικής φοιτήσεως καί δύναμη 250 σπουδαστών απαιτεί κεφάλαιο τής τάξεως τών 30 έκατο. δολλαρίων, τό δέ έτήσιο κόστος κατά σπουδαστή άνέρχεται σέ 17.000 δολάρια γιά 250 σπουδαστές καί σέ 29.000 δολάρια γιά 125 σπουδαστές. Οί αριθμοί αυτοί δείχνουν ότι είναι προτιμώτερος ό σχετικά μεγαλύτερος αριθμός σπουδαστών, μέ τήν προϋπόθεση φυσικά ότι θά ύπάρχει πιθανότητα εξευρέσεως εργασίας.

Σχετικά μέ τήν εργασία, έχει διαπιστωθεί ότι ή καλή επαγγελματική κατάρτιση άποτελεί σπουδαίο έφόδιο γιά τήν άναζήτηση εργασίας στήν ξηρά, σέ θέσεις διοικητικές ή τεχνικές ύψηλού επιπέδου. Γιατί ή έτοιμότητα ένεργείας καί ή άμεση λήψη άποφάσεων καθώς καί άλλες άνάλογες ιδιότητες πού αποκτώνται μέ τή θαλάσσια έμπειρία, έκτιμώνται πολύ σάν επαγγελματικά προσόντα. Γιά τούς λόγους αυτούς τό Κράτος δέν πρέπει νά άντιμετωπίζει τό πρόβλημα τού αριθμού τών μαθητών τών ναυτικών σχολών όπως τό άντιμετωπίζει γιά μιά έπιχείρηση πού δέν χρειάζεται νά μορφώσει παρά μόνο τόσο προσωπικό όσο πρόκειται νά καλύψει τίς θέσεις τής. Καί επί πλέον, έφόσον ή μελλοντική εργασία τών σπουδαστών δέν εξασφαλίζεται από τούς έφοπλιστάς, τό Κράτος δέν θά πρέπει νά παρέσει έγγύηση άπασχολήσεως. 'Αποτελεί βασική άρχή τό ότι ή εξασφάλιση θέσεως σέ μιά ναυτική σχολή καί ή παροχή μιάς ύποτροφίας δέν ύποχρεώνει τό Κράτος νά εξεύρει καί άντίστοιχη μελλοντική εργασία. 'Αν εξαιτίας δομικών αλλαγών τής έθνικής οικονομίας σημειωθεί κάμψη τής ζήτησεως ναυτικών, δέν άποκλείεται νά είναι συμφέροσα ή διατήρηση τής αριθμητικής δυνάμεως τών ναυτικών σχολών μέ τήν έλπίδα άπασχολήσεως τών άποφοίτων σέ ξένα πλοία, σέ βοηθητικές ναυτιλιακές ύπηρεσίες ή άκόμα καί έκτός τού ναυτικού χώρου, μέ τήν προϋπόθεση πάντως ότι δέν θά άγνοηθεί ό στενός δεσμός μεταξύ τών προσοντούχων ναυτικών καί τής αγοράς ναυτικής εργασίας.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ
BERA

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



ELECTRO 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.

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.

‘Η Ναυτική ‘Αρκαδία

Του πλοίαρχου Ε.Ν. κ. ΝΙΚΟΥ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ

Σχήμα οξύμωρον. ‘Εποχή του παραλόγου. ‘Απίστευτα κι όμως αληθινά. ‘Από την μυθολογία μέχρι την σύγχρονη εποχή. ‘Εδώ υπερδύεται ή μυθολογία με την ιστορία. Οι βαλανεφάγοι ‘Αρκάδες διέπρεψαν και στην θάλασσα. Σύμφωνα με την μυθολογική παράδοση ο Ποσειδώνας, ο θεός της θάλασσας, των σεισμών και των αλόγων ανατράφηκε στη Μαντινεία κοντά στη πηγή ‘Αρνη. ‘Αλλά και λατρεύτηκε πολύ στην ‘Αρκαδία ως ‘Ιππιος Ποσειδώνας. ‘Υπήρχαν πολλά ιερά προς τιμήν του στη Λυκόσουρα, Μαντινεία, Καφενές, Φιγαλέα και άλλοι, όπως αναφέρει ο Πausanias. ‘Ετσι δέ εν Μεθυδρίω Ποσειδώνος τέ ‘Ιππίο ναός». Μάλιστα είδε χάλκινο ανδριάντα του ‘Ιππίου Ποσειδώνα αφιέρωμα του ‘Οδυσσέα. «Και Ποσειδών χαλκούς εστηκεν έπωνυμίαν ‘Ιππιος, αναθείνας δέ τό δαγμα του Ποσειδώνος ‘Οδυσσέα έφασαν». Γιατί ο ‘Οδυσσέας ήταν αρκαδικής καταγωγής. ‘Υπάρχει μία ειδική περιέργος μαρτυρία ότι γεννήθηκε στην ‘Αλακομενές (κοντά στον αρκαδικό ‘Ορχομενό) και πάππος του ήταν ο ‘Αρκεσίος. ‘Ενας άλλος μύθος αναφέρει ότι διατάχθηκε από τον μάντη Τειρεσίαν, στά γεράματα του να έκτελέσει μία περίεργο περιήγηση με ένα κοιπή στον ώμο και κατέληξε στην ‘Αρκαδία. ‘Αλλωστε κοντά στη Μαντινεία υπήρχε και ο τάφος της Πηνελόπης, που κατά ένα μύθο είχε γεννήσει και τον αρκαδικό θεό Πάνα. ‘Ο ιστοριοδίφης Θάνος Βαγενάς στις έρευνες του παρουσιάζει ενδιαφέρουσες απόψεις για τον «αρκαδικόν» ‘Οδυσσέα που δέν προέρχονται από «τοπικισμό». ‘Επίσης ο εξαίρετος ναυτοϊστορικός ‘Ανδρέας Λαιμός στο βιβλίο του τό «Ναυτικό του Γένους των ‘Ελλήνων» γράφει σχετικά με τους ‘Αρκάδες: «‘Αλλά και η ‘Αρκαδία, ή κοιτίς των ‘Αρκάδων Πελασγών, οΐτινες πολύ πρό της έμφανίσεως των ‘Αχαιών εις τον έλλαδικόν χώρον είχαν αναπτύξει αξιολογωτάτην ναυτιλιακήν δραστηριότητα, φθάσαντες μέχρι και την άκτν του Εύξεινου, έδωκε την λαμπροελληνικήν έκείνην έκστρατείαν κατά της ‘Ασίας δι’ έξήκοντα σκαφών υπό την ηγεσίαν του Βασιλέως της Τεγέας ‘Αγαπήνορος.

Και τό ‘Ομηρος τονίζει «κρείων ‘Αγαπήνωρ έξήκοντα νεών». Στόν Τρωϊκό πόλεμο και οι κάτοικοι της Τεγίδος, σημερινής Δημητσάνας είχαν δικούς άρχηγούς ... που τάβαλε με τον ‘Αγαμέμνονα και ήταν έτοιμος να φέρει πίσω στην πατρίδα τους ‘Αρκάδες του (Πaus. Η28).

‘Ο ‘Αρκαδικός λαός μαζί με τους Μινύες άσχολείτο σέ θαλάσσιες έπιχειρήσεις όχι καλύτερες από την θρυλικήν άργοναυτικήν έκστρατείαν. ‘Αρκεί να μνημονευθεί ότι γύρω στό 1.400 π.Χ. άποικίζεται μέρος της Κρήτης και της Κύπρου άκόμη μέχρι και αυτής της Σικελίας, όπως αναφέρει ο καθηγητής Σπ. Μαρινάτος.

Κάθε τόσο τά καταβάραχα της ‘Αρκαδίας γεννοβολούν θαλασσιούς. ‘Η ανάγκη τους κάνει ναυτικούς και ή θάλασσα τους έρωτεύεται σάν «παρεΐσακτους» και τους καλοπιάνει στό βασίλειό της. ‘Η ‘Αρκαδία, όρεινή και φτωχή χώρα, είχε πολλούς άνέρργους, που άναγκάζονταν άναζητώντας δουλειά να διασχίζουν τά πελάγη και να ίδρύουν άποικίες, να διεξάγουν τους βιοτικούς άγώνες και

στόν ύγρό στίβο των θαλασσών.

Εΐχαν πλεύσει άποικοι ‘Αρκάδες σέ μακρινές θάλασσες για την εποχή εκείνη, όπως στη Βυθινία, στη Τραπεζούντα, στό Βυζάντιο, στην ‘Απουλία, στην Κρήτη, στην ‘Ιταλία άκόμη και στην Κύπρο. ‘Ο Οίνωτρος, γιός του Λυκάονα πέρασε με πλοίο στον Τάραντα ή εκεί ίδρυσε την πρώτη άρκαδική άποικία Οίνωτρα.

‘Ο Πελασγός, ο γενάρχης των ‘Αρκάδων με την κόρη του ώκεανού Μελίβοια έγγένησε τον Λυκάοντα και από την κόρη του Λυκάονα, την νύμφη Καλλιστώ, γεννήθηκε ο ‘Αρκάς, που πήρε τό όνομά του ή ‘Αρκαδία. Στους ναυτικούς ή Καλλιστώ είναι γνωστή στον άστερισμό της Μεγάλης ‘Αρκτου στό Βόρειο ‘Ημισφαίριο του πλανήτη μας ένν κοντά στην ούρά της είναι ο γιός της ο ‘Αρκάς, τό λαμπρό γνωστό άστέρι ‘Αρκτούρος κατάλληλο για «στήγμα». ‘Ακόμη και ιερό των Διοσκούρων βρίσκεται στην ‘Αρκαδία κοντά στην Κλειτορία (Πaus. Η21). ‘Οπως και ή Στύγα, ήταν κόρη του ώκεανού — «‘Υδωρ Στυγός» κοντά στη σημερινή Νεραϊδόραχη. ‘Υπήρχε και Δήμος Νάσων άντί Νήσων, κατά την άρκαδικήν διάλεκτο, όπως και άρμός του «Πελάγους», μετά τό ιερόν του Ποσειδώνα στη Μαντινεία.

‘Ο ‘Αγκαΐος, Βασιλιάς της ‘Αρκαδίας από την Τεγέα, πήρε μέρος στην ‘Αργοναυτική έκστρατεία κι έγινε κυβερνήτης στην ‘Αργώ μετά τό θάνατο του πρώτου κυβερνήτη Τίφη. ‘Από την ‘Αργοναυτική έκστρατεία γύρισε σώς για να πάρει μέρος σ’ ένα άλλο ήρωϊκό έγχείρημα, στό κυνήγι του Καλυδώνιου Κάπρου, που δυστυχώς κατεσπαράχθη αλλά ή κόρη του ή ‘Αταλάντη πήρε την έκδίκηση σκοτώνοντας τον Κάπρο κι έλαβε για έπαθλο τό κεφάλι και τό δέρμα του.

Γιός του ‘Αγκαΐου ήταν ο ‘Αγαπήνορας, που πήρε μέρος στην έκστρατεία της Τροίας. ‘Ο Πausanias γράφει σχετικά «‘Ο ‘Αγαπήνωρ ήταν άρχηγός των ‘Αρκάδων στην Τροία. Κι όταν έπεσε ή Τροία, ή θύελλα που

βρήκαν οι ‘Ελληνες στό ταξίδι του γυρισμού, παρέσυρε τον ‘Αγαπήνορα και τά πλοία των ‘Αρκάδων στην Κύπρο, κι’ έτσι ο ‘Αγαπήνορας έγινε ο ίδρυτής της Πάφου».

Τόν Εύανδρον έστειλαν να ίδρύσει άποικία έπικεφαλής ομάδος ‘Αρκάδων από τό Παλλάντιον, ίδρυσε μία πόλη στις όχθες του ποταμού Θύβριδος (Τίβερη) που πήρε τό όνομα Παλλάντιον σέ άνάμνηση της ‘Αρκαδικής Πόλεως, όπως αναφέρει ο Πausanias. ‘Από τό Παλλάντιον ώνομάσθη στη Ρώμη και ο Παλλαντίνος Λόφος.

‘Αλλοι ‘Αρκάδες άποικοι φτάσανε μέχρι την ‘Ορτυγία. Τους τράβηξε ή νύμφη ‘Αρέθουσα για να νιώθει καλλίτερα τον έρωτά της με τον έρωτοκυπημένο ‘Αλφειό...

‘Οπως τά παιδιά του Τεγεάτου, ο Κύδων, ο ‘Αρχήγιος και ο Ρόρτυς μετοίκησαν θεληματικά στη Κρήτη.

Δέν συνεχίζω την προϊστορικήν εποχή αλλά προσπερνώ ... την κλασσικήν και βυζαντινωμαϊκήν περίοδο για μελλοντική έρευνα. ‘Από την ‘Ενετοκρατίαν και Τουρκοκρατίαν περιορίζομαι να αναφέρω τό άρκαδικό αξιοπερίεργο... «κουρσάροι» από την ‘Αρκαδία, κατά τον χαρακτηρισμόν του ιστοριοδίφου Θάνου Βαγενά. Μάλιστα ‘Αρκάδες κουρσάροι όπως ο Πρασιώτης ‘Ανδρέας Τσακώνης, ‘Ο Πέτρος Κουνουσιώτης, ο Σιταϊνιώτης Δημήτρης Καλλιωντής, ο ‘Αργύρης Στεμνιτσιώτης, οι ‘Αγιοπετρίτες ‘Αδελφοί ‘Αλεβίζου και άλλοι άκόμα. Και τό παράδοξο ο ‘Αντωνάκης ‘Αλεβίζος χρημάτισε Διοικητής της Μάλτας (1785 - 1790).

Εύκαιρία είναι να συγκεντρωθούν οι άρκαδικές λαϊκές παραδόσεις για να καταγραφούν οι ‘Αρκάδες Κουρσάροι.

‘Οπως αναφέρει ο αξιολόγος ναυτοϊστορικός ‘Ανδρέας Λαιμός: «‘Η θαλασσινή έμποϊία των ‘Ελλήνων καταδρομένων της προεπαναστικής περιόδου άποδεικνύει σύν τοίς άλλους και την έπίδοσιν και ίκανότητα των τότε προγόνων μας εις τά θαλάσσια έργα. Τό ότι δέ εις τά καταδρομάς αυτές διεκρί-

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 BAIRE

νοντο και όρεσειβιοι πολεμισται... οτινες απο δειο των βουνων ευκόλως μεταβάλλοντο εις ατρόμητους κουρσάρους, προσαρμοζόμενοι εντός ελαχίστου χρονικού διαστήματος εις τας συνθήκας του ναυτικού επαγγέλματος, αποδεικνύει ότι η ναυτοσύνη ενυπάρχει ως γονίδιον εις τό κύτταρο της φυλής μας.

Από την περίοδο της ελληνικής Έπαναστάσεως θά αναφέρω χαρακτηριστικά μόνον την δράση του Θεοδώρου Κολοκοτρώνη ως Πλοιάρχου και τόν «άφανή» ήρωϊκό μας ηγούμενον, τόν Θάλασσομάχου Γιάννη Θεοφιλόπουλου, τόν γνωστό Καραβλαχό από τὰ Λαγκάδια Γορτυνίας. Ο Σπύρος Μελάς στο βιβλίο του «Ο Γέρος του Μοριά» αναφέρει για τόν Κουρσάρο Κολοκοτρώνη: «Δέν ήταν πρώτη φορά πού θά τόν βλέπανε τὰ πέλαγα κουρσάρο. Είναι βέβαιο πώς πολλές φορές είχε όρμησει για νά αλλάξει τό βουνό μέ τ' άφρισμένο κύμα, τό ντουφέκι μέ τό τιμόνι. Τήν έννοιωθε, τήν ήξερε τήν θάλασσα» κι άλλου γράφει «δέχτηκε νά μπει Καπετάνιος σ' ένα «σεβέκι» καράβι τούρκικο, πού τώχαν διορθώσει κι άρματώσει στη Ζάκυνθο. Τώλεγε «Άγιος Γεώργιος». Μαζί μέ τούς κυριότερους άρχηγούς της Ρούμελης «έφτιασαν στόλο από έβδομήκοντα μικρά πλοία κι αποφάσισαν νά τραβήξουν πόλεμο. Χωρίστηκαν σε δέκα «ταϊφάδες» μοίρες» κι ό καθένας είχε τόνομα της ιδιαίτερης πατρίδας του άρχηγού. Η μοίρα του Κολοκοτρώνη λεγόταν «Μοριάς». Όλα τὰ καράβια είχαν ένα χρώμα, κατάμαυρα και γαλάζια σημάια μ' άσπρο σταυρό, αυτή γίνεκε ύστερα όλου του Έλληνισμού. Τρόμος και φόβος της Τουρκιάς έγιναν γρήγορα τὰ μαύρα τούτα καράβια».

Ο καπετάν Θεόδωρος Κολοκοτρώνης έδινε κουράδιο και τόνιζε «Από τὰ δύο στοιχεία, γή και πέλαγος, τό δεύτερο είναι προτιμότερο για μās, φεύγουν οι στεργιές από παντού άγναντεύουμε θάλασσα. Ο άδειος γεμιτής παίρνει τὰ σοβαρά και μάχεται μέ τήν βοήθεια των άνέμων κι άς είναι μικρό τό καυκί του». Γνώριζε ότι μία ήρεμη θάλασσα δέν φτιάχνει ναυτικούς. Καί ό Άνδρέας Λαϊμός προσθέτει «Ο Κολοκοτρώνης Άμαρτωλός της Πελοποννήσου... μετά των παληκαριών του, αποτελούν παραδείγματα όρεσειβίων μεταβληθέντων άρδην εις άρίστους θαλασσομάχους».

Μά ο πιδ θαλασσομάχος Καραβλαχός ήταν ό Γιάννης Θεοφιλόπουλος από τὰ Λαγκάδια Γορτυνίας, ό ήρωϊκός μπουρλοτιέρης, ό ψυχραιμος τιμονιέρης του πυρπολικού του Παπανικολή στην Έρεσό και του Κανάρη στη Χίο «πού μέ τήν ναυτοσύνη του και τούς επιδέξιους χειρισμούς πέτυχε παρά τις όμοβροντιές και τήν βροχή των τουρκικών σφαιρών, νά πλευρίσει και νά κολλήσει τὰ πυρπολικά στα τουρκικά δίκροτα». Στόν δρμο της Έρεσσού μέ τόν Παπανικολή «κόλλησε» στό τούρκικο δίκροτο ΜΠΕΧΤΑΣ ΚΑΠΤΑΙΝ και στη Χίο μέ τόν Κανάρη πυρπολεί τήν τουρκική ναυαρχίδα του Καρα'Αλή, τό τρίκροτο ΜΑΝΣΟΥΡΙΓΙΕ (ΝΙΚΗΤΗΣ). Έλαβε μέρος και σ' άλλες «επικίνδυνες θαλασσινές αποστολές» «Μισός Θεός ήταν ό κάθε μπουρλοτιέρης τήν εποχή του μεγάλου άγώνα» τονίζει ό Μακρυγιάννης και τέτοιοι θαλασσομάχοι ήταν ό Καραβόγιαννος από τὰ Λαγκάδια πού αδικήθηκε από τήν «ιστορία» και τελικά πέ-

θανε πάμπτωχος!

Στήν αναγεννώμενη Έλλάδα ή Άρκαδία έδωσε τό παρόν στην έμπορικη Ναυτιλία μέ τόν Παναγιώτη Πανταλέοντα φτωχόπαιδο από τήν Ζάτουνα Γορτυνίας, πού ίδρυσε τό 1875 στη Σμύρνη τήν εταιρία Παντελέων. Ξεκίνησε μέ τό μικρόν άτμόπλοιο «Σάμος». Έπειτα έπρομηθεύθη και δεύτερο τό «Ζάτουνα» και στη συνέχεια τὰ μεγάλα έπιβατηγά «Ουρανία» «Βυζάντιον» «Ρούμελη», «Σπάρτη», «Αθήνα» «Σμύρνη» και άλλα ώστε νά έξελιχθεί σε μία από τις σημαντικότερες άτμοπλοϊκές εταιρίες της Μεσογείου μέ δέκα άτμόπλοια. Μετά τό θάνατό του (1914) οι γιοι του Νικόλαος και Δημήτριος συμμετέχουν στην «Άτμοπλοία Έλλάδος Α.Ε.», μέ τὰ σκάφη «ΑΡΚΑΔΙΑ», «ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ», «ΡΟΥΜΕΛΗ», «ΣΠΑΡΤΗ», και «ΣΜΥΡΝΗ». Οι άπόγονοί του συνεχίζουν τήν παρουσία τους στην ποντοπόρον ναυτιλία.

Σήμερα στό ναυτιλιακό στερέωμα δίνουν τή μάχη και οι Άρκαδες έφοπλιστές, πού τιμούν τήν Ναυτική Άρκαδιαν μέ μία έκατοντάδα περίπου έμπορικων πλοίων και μαζί τους «βαλανηφάγοι» όρεσειβιοι Άρκαδες πού κατέβηκαν από τὰ βουνά για νά γευτούν τήν άρμύρα της θάλασσας μία πού ή θάλασσα δέν μπορεί νά πάει στα βουνά...

Πρωτοπορούν τιμητικά μέ διεθνή προβολή οι Άδελφοί Μαρτίνο από τήν Στεμνίτσα Γορτυνίας μέ τήν Ναυτιλιακήν Έταιρίαν «ΘΕΝΑΜΑΡΙΣ», μ' ένα στόλο πάνω από έξηντα περίπου ποντοπόρων πλοίων. Άκολουθούν άλλες μικρότερες ναυτιλιακές εταιρίες πού έχουν τὰ Γραφεία τους στόν Πειραιά μέ πλοιοκτήτες ή συμπλοιοκτήτες Άρκαδες άκόμη και διευθυντές ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Παρουσιάζω πρós ενημέρωση άρκετές άρκαδικές ναυτιλιακές εταιρίες πού άθόρυβα μάχονται παρά τήν ναυτιλιακή κρίση και τις παραθέτω πρós έκπληξη σας για νά γενικευθεί τό πνεύμα του θαλασσινού άγώνα ώστε νά γίνει ή Έλλάδα ένας άπέραντος ναυτοτόπος, ύπόθεση όλου του λαού μας κι όχι μόνον των ναυτίλων μας.

1. THENAMARIS S.A. (Άφοί Μαρτίνο από τήν Στεμνίτσα Γορτυνίας)
2. ARKADIKI MARITIME (Κ. Εύσταθίου από τό Άστρος Κυνourίας)
3. ARKADIA MARITIME INC. (Άρκαδες της Άμερικης)
4. DALEX SHIPPING CO. (Γ. Δαλακούρας από τό Καστρί Κυνourίας)
5. EFTHYMIΟΥ D. SHIPPING (Δ. Εύθυμίου από τήν Τρίπολη)
6. ETERNI Y SHIPPING CORP. (συνπλ. Ν. Παπαδόπουλος από Άγιο Σώστη Τεγέας)
7. FOMENTOS ARMADORA S.A. (Στασινόπουλος από τήν Τεγέα)
8. GREEK TANKERSHIPPING CO. LTD. (Άφοί Διαμαντή από Λεβίδι Μαντινείας)
9. GREEK ATLANTIC CO & FISHING (Άφοί Διαμαντή από Λεβίδι Μαντινείας)
10. KOLLINTZAS MARINE CO. S.A. (Ε. Κολλίντζας από Βλαχέρνα Γορτυνίας)
11. LEONARDOS — KOUTLAKIS (Χ. Λεονάρδος από Δημητσάνα Γορτυνίας)
12. MANTINIA SHIPPING (Άφοί Διαμαντή από Λ. βίδι Μαντινείας)
13. OCEANMAID SHIPPING (Ι. Σαμαρτζή από Θεόκτιστο Γορτυνίας)

14. PANTALEON NAVIGATION (Ε. Πανταλέων από Ζάτουνα Γορτυνίας)

15. PENTAS SHIPPING S.A. (Δ. Τσίτουρας από Άρχαυβα Γορτυνίας)

16. THANOPOULOS D & Co. (Δ. Θανόπουλος)

17. EYVIRON AGENCIES (τών Άφών Άγγελόπουλου από τό Βλαχόραφτη Γορτυνίας για τήν έξυπηρέτηση των άναγκών των βιομηχανικών επιχειρήσεων των).

Άκόμη Διευθυντής της RICHMOND MARITIME είναι ό Κάπταιν Κώστας Κοντογιάννης από τήν Βλαχοκερασιά Μαντινείας. Επίσης ό ναυπηγός Γιάννης Δημητρακόπουλος από τήν Τρίπολη, Άρχιμηχανικός της Έταιρίας ΕΥΠΛΟΙΑ (του Καπτ. Λεμού) παρακολουθεί στη Κορέα τή ναυπήγηση δεκάδας ναυπηγούμενων μπάλκ κάρριερς ενώ και άλλοι άρχιπλοίαρχοι και άρχιμηχανικοί πλαισιώνουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις στο Πειραιά.

Επίσης κι άλλες μικρότερες ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις και ναυτικά γραφεία υπάρχουν στο Πειραιά από Άρκαδες, όπως κι άλλοι ναυ ίλοι και ναυτικοί ταξιδεύουν στους ώκεανούς σε Έλληνικά έμπορικά πλοία, πού πρέπει νά δηλώσουν τήν παρουσία τους για νά συμπληρωθεί τό λεύκωμα της Ναυτικής Άρκαδίας.

Άλλά και στο Πολεμικό Ναυτικό και τό Λιμενικό Σώμα υπάρχουν Άρκαδες πού υπηρετούν επάξια και μάλιστα έχουν καταλάβει άνώτερα και άνώτατα αξιώματα.

Μά και ή πνευματική άρκαδική ναυτιλία δέν ύστερεί. Τά «Γράμματα στους Όκεανούς» τά άνεπαλάττω χρονογραφήματα του «Θανάση Π.» πού έδημοσιεύοντο στα «Ναυτικά Χρονικά» είναι του άξέχαστου Άσυρματιστή Ε.Ν. Άθαν. Παπαναστασίου από τό Βελημάχι Γορτυνίας, πού τιμούν τήν Ναυτική Άρκαδια και πλουτίζουν τήν θαλασσινή μας Λογοτεχνία. Άκόμη και ό μελαγχολικός μας τριπολιτσιώτης ποιητής Κώστας Καρυωτάκης άφιέρωσε δύο ποιήματά του «Τό τελευταίο ταξίδι» και τή «Θάλασσα» πού άναπολεί στοχαστικά «ή σκέψη μου όλο σέρνεται στα γάλανα τὰ πλάτια». Ένας άλλος σύγχρονος ποιητής ό Βασίλης Μαρούλας από τήν Τρίπολη άφιέρώνει ένα ποίημά του στο «Κύμα» ενώ ό ποιητής Μήτσος Κατσίκης από τήν Κερασίτσα Μαντινείας έδημοσίευσε ποιήματα πού για τή θάλασσα στη «Ναυτική Έβδομάδα», τέλος ό ζωγράφος Β. Κακούρης από τήν Κοντοβάζαινα Γορτυνίας διακρίθηκε μέ θαλασσογραφίες.

Ο «Έλληνικός Ναυτικός Όδηγός» έκδίδεται πετυχημένα από τόν Σάββα Σκολαρίκο, από τήν Δημητσάνα — Γορτυνίας ενώ ό Άρκας τήν καταγωγήν Δημήτρης Τσαπραλής (από τό Σάγκα Μαντινείας) δίνει μέ τήν πέννα του τήν μάχη για τήν ποιητική άνοδο της έμπορικης μας Ναυτιλίας ως Διευθυντής Συντάξεως «των Ναυτικών Χρονικών». Επίσης ή ποιητική γραφίδα του Χρήστου Κακούρη από τό Κακούρι Μαντινείας στο άξέχαστο περιοδικό «Δελφίνι» θά μείνει άξέχαστη.

Κι άλλοι Άρκαδες πού δέν αναφέρθηκαν θά συμπεριληφθούν σε έπόμενο δημοσίευμα άφού συγκεντρωθούν περισσότερα στοιχεία, για όσους άπασχ λούνται μέ τήν Έμπορική μας Ναυτιλία κι έχουν τόν Άρκαδισμό μέσα τους. Έχουν πατέρα τό Άρκαδικό πνεύμα και μητέρα τήν θάλασσα γιατί ή θάλασσα είναι ή μοίρα του λαού μας.



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

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 2853/1984

Πρόεδρος: Πολ. Βούλγαρης
Δικηγόροι: Θάλεια Φαράκλα, Γ. Σοϊλές

Προσωρινό Φύλλο Έκκαθαρίσεως εισφορών οφειλόμενων στο NAT από ναυτολόγιο — Δέν αποτελεί νόμιμο τίτλο εισπράξεως — Άνακοπή — Αίτηση άναστολής έκτελέσεως — Άρμόδια δικαστήρια — Άντισυνταγματική ή καταβολή του 1/3 του χρέους για τή συζήτηση της αίτησεως. Νομμοποιείται παθητικά μόνο το NAT.

Τίτλος νόμιμος έκτελεστός για τήν εισπράξη εισφορών προς το NAT από ανεξόφλητο ναυτολόγιο είναι τό όριστικό και όχι τό προσωρινό φύλλο έκκαθαρίσεως. Συνεπώς ή έκδιδόμενη από τό Διευθυντή του NAT βεβαίωση για τήν ύπαρξη και τό ύψος της οφειλής και ή συναφής άτομική είδοποίηση του άρμόδιου Διευθυντή Δημόσιου Ταμείου δέν αποτελούν νόμιμους έκτελεστούς τίτλους όταν στηρίζονται σε προσωρινό φύλλο έκκαθαρίσεως.

Έπειδή κατά μέν τήν διάταξιν του άρθρου 1 Ν.Δ. 356/1974 περί Κώδικος Εισπράξεως Δημοσίων Έσόδων (ΚΕΔΕ) ή εισπράξεις των έκ πάσης αίτίας δημοσίων έσόδων ένεργείται κατά τάς διατάξεις του παρόντος ν. δ/τος, κατά δέ τήν τοιαύτην του άρθρου 91 παρ. 1 του ίδιου Κώδικος, εις άς περιπτώσεις ανατίθεται εις τά Δημόσια Ταμεία ή εισπράξεις των Έσόδων Όργανισμών Τοπικής Αυτοδιοικήσεως, έτέρων νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου ή φυσικών προσώπων, εφαρμόζονται αί διατάξεις του παρόντος ν.δ/τος, έφ' όσον ίδιαι περί αυτών διατάξεις δέν αντίκεινται προς τοϋτο. Έκ των άνω διατάξεων σαφής προκύπτει διάκρισις μεταξύ των δημοσίων έσόδων, ως τοιούτων νοουμένων εκείνων άτινα επιβάλλονται δι' αποφάσεως των όργάνων του Δημοσίου, βεβαιούνται δέ εις τά Δημόσια

Ταμεία και εισπράττονται έν συνεχεία παρ' αυτών και των έσόδων των προσώπων περί όν τό άρθρον 91 του ίδιου ως άνω Κώδικος, ών ή εισπραξις ανατίθεται μέν εις δημόσια Ταμεία, πλην τά έν λόγω έσοδα άνήκουν έξ ύπαρχής εις τά έν λόγω πρόσωπα και δέν μετατρέπονται εις «δημόσια» έκ μόνου του λόγου ότι εισπράχθησαν υπό των δημοσίων ταμείων, άφού άλλωστε και αυτή ή εισπραξις των έγένετο έπ' όνόματι και διά λογαριασμόν των προσώπων τούτων και ούχι διά λογαριασμόν του Δημοσίου. Κατ' άκολουθίαν, όσάκις επιδιώκεται, μέσω των δημοσίων ταμείων ή εισπραξις οφειλών των έν άρθρων 91 ΚΕΔΕ άναφερομένων προσώπων, διάδικος εις τήν έπ' άνακοπή δίκην (άρθρ. 73 ΚΕΔΕ) είναι μόνον τό περί ού ή εισπραξις δικαιοϋχον της άπαιτήσεως πρόσωπον καθ' ού και μόνον δέον νά στραφή τό δικόγραφον της άνακοπής (όρ. Τ ζ ί φ ρ α 'Ασφαλ. Μέτρα 1980 σελ. 621 υπό τβ' Έφ. Θεσ. 1131/1971 ΝοΒ 20.773 Π. Πρ. Παρ. 19/1979 Δ. 1 σ. 101), είναι δέ ευνόητον ότι και ή επί τη άσκήσει της τοιαύτης άνακοπής αίτησις άναστολής έκτελέσεως (άρθρ. 73 παρ. 1 ΚΕΔΕ) πρέπει νά στρέφεται μόνον κατά του δικαιούχου της άπαιτήσεως και ούχι κατά του Διευθυντού του ταμείου τό όποιον εισπράττει τά έσοδα του δικαιοϋχου, μή νομιμοποιούμενου τούτου παθητικώς. Έν προκειμένω φέρεται προς κρίσιν ένώπιον του Δικαστηρίου τούτου ή ένδικος αίτησις διώκουσα τήν άναστολήν της έκτελέσεως του ύπ' αριθ. 12/1984 προσωρινού φύλλου έκκαθαρίσεως του πρώτου των καθ' ών (Ν.Α.Τ) Καί της ύπ' αριθ. 8223/30.7.1984 άτομικής είδοποίησεως του δευτέρου των καθ' ών (Δ/ντου Ταμείου Γενικών Έσόδων Άθηνών), μέχρις εκδόσεως τελεσιδίκου αποφάσεως επί της ύπ' αριθ. καταθέσεως 1654/21.7.1983 άνακοπής του αίτούντος κατά των πράξεων τούτου. Η αίτησις αυτή είναι νόμιμος και παραδεκτή μόνον καθ' ό μέρος στρέφεται κατά του πρώτου των καθ' ών (ΝΑΤ) στηριζομένη εις τάς διατάξεις των άρθρων 73 παρ. 1 3 ΚΕΔΕ και 90 παρ. 1β του Κωδ/νου Νό-

μου 729/78 (Π.Δ. 913/1978 περί Κωδ/σεως εις ένιαίον κείμενον νόμου των περί ΝΑΤ κειμένων διατάξεων κλπ.), άρμόδιως δέ φέρεται ένώπιον του δικαστηρίου τούτου, δικάζοντος κατά τήν παρούσαν διαδικασία των άσφαλιστικών μέτρων (άρθρ. 682 έπ. Κ.Π.Δ. έν συνδ. προς 73 παρ. 3 ΚΕΔΕ όρ. Μ π έ η ν:

Αί διαδικασίαι ένώπιον του Μονομ. Πρωτ. σελ. 263 και ΝοΒ 17.451, Τ ζ ί φ ρ α ς: Διοικητική έκτέλεσις σελ. 152), εις τήν δικαιοδοσίαν του όποιου υπάγεται ή έκδίκασις της έν λόγω αίτησεως άφού μέχρι τούδε δέν έχει άνατεθεί διά νόμου ό προσδιορισμός της δι' ήν οί άνακοπτόμενοι τίτλοι οφειλής εις διοικητικά δικαστήρια ή εις διοικητικές έπιτροπές έχούσας έκ του νόμου δικαιοδοσίαν νά τέμνουν τάς διαφοράς μετά δυνάμεως δεδικασμένου (ΑΠ. 25/1972 ΕΕΝ 39 302), ή μεταβάλλουσα δέ τήν τοιαύτην δικαιοδοσίαν διάταξις του άρθρου 1 παρ. 1α του νόμου 1406/1983 άρχεται ισχύουσα από 11.6.1985 κατά τήν διάταξιν του άρθρου 9 περ. γ' του αυτού Νόμου. Μετά ταϋτα δέον νά έρευνηθ ή έν λόγω αίτησις περαιτέρω καθ' ούσίαν μή άπαιτουμένης διά τό τύποις παραδεκτόν αυτής, της καταβολής του 1/3 του εις τάς άνακοπτομένας πράξεις χρέους του αίτούντος, καθ' όσον ή προβλέπουσα ταύτην διάταξις (άρθρ. 73 παρ. 3 ΚΕΔΕ) εκρίθη ως άντισυνταγματική, ως εισάγουσα άνεπίτρεπτον περιορισμόν του ουσιαστικού δικαιώματος του πολίτου προς παροχήν δικαστικής προστασίας καθ' άρθρον 20 του Συντάγματος 1975 (όρ. Μ π έ η ν Δ. 10, 527, έπ. και Δ.11, 419 έπ. και 720, Πα πα χ ρ ή σ τ ο υ Δ.11, 710 έπ., Έφ. Άθ. 3212/1977 (πλειωσ.) Δ.9, 81, Μ. Πρωτ. 4/1980 Δ. 11 σελ. 700), άπορριπτομένων των έναντίων ισχυρισμών του παρισταμένου πρώτου των καθ' ών ως άβασίμων. Άντιθέτως ή αυτή αίτησις καθ' ό μέρος στρέφεται κατά του δευτέρου των καθ' ών (Δ/ντου Ταμείου Γενικών Έσόδων Άθηνών) δέον νά άπορριφθ ή ως παθητικώς άνομιμοποίητος, κατά τά έν άρχή της πα-

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 350 · 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

ρούσης έκτιθέμενα και έρήμην έτι τούτου, νομίμως κλητευθέντος και μη παραστάντος.

Έπειδή προϋποθέσεις κατ' άρθρον 73 παρ. 3 ΚΕΔΕ προς εύδοκίμησης της υπό κρίσιν αίτησεως είναι μεταξύ άλλων α) ή προηγουμένη ή σύγχρονος της αίτησεως άναστολής άσκησις άνακοπής κατά της έκτελέσεως, β) ή πιθανολόγησις της βασιμότητος λόγου τινός της άνακοπής και συνεπώς της εύδοκίμησης αυτής και γ) πιθανολόγησις ότι ή ενέργεια της διοικητικής έκτελέσεως πρό της έκδικάσεως της αίτησεως της άνακοπής θά έπιφέρει άνεπανόρθωτον βλάβην εις τόν αίτούντα συμφώνως προς τό άρθρον 938 Κ.Πολ.Δ. τό όποϊον έχει έφαρμογήν και επί διοικητικής έκτελέσεως κατ' άρθρ. 89 ΚΕΔΕ (όρ. Τ ζ ί ρ α ν έ ν θ' άνωτ. σελ. 632-633 υπό άριθ. 5). Έτέρωθεν εκ των διατάξεων των άρθρων 86 παρ. 6 και 90 παρ. 1β του ως εφηρηται Κωδ/νου Νόμου 729/1978 (ΝΔ. 913/78), όριζουσών της μέν πρώτης ότι «διά τάς εκ του ναυτολογίου όφειλομένας ή βεβαιουμένας εισφοράς έν γένει εύθύνον-

ται άλληλεγγύως.... κλπ.», της δέ δευτέρας ότι «τό φύλλον έκκαθαρίσεως των διά ναυτολογίου βεβαιουμένων όφειλών θεωρούμενον υπό της Λιμενικής Αρχής, άποτελεί τίτλον νόμιμον και έκτελεστόν έκτελούμενον κατά τάς έκάστοτε ισχύουσας διατάξεις του ΚΕΔΕ» σαφώς προκύπτει ότι τίτλος νόμιμος και έκτελεστός έν τη έννοία των έν λόγω δια άξεων καθίσταται τό φύλλον έκκαθαρίσεως, τό όποϊον συντάσσεται εκ της όριστικής έ καθαρίσεως των εκ του ναυτολογίου βεβαιουμένων όφειλών, ήτοι τό όριστικόν τοιοϋτον και όχι τό προσωρινόν φύλλον έκκαθαρίσεως τούτων. Έπομένως ή βάσει τοιοϋτου φύλλου έκκαθαρίσεως (προσωρινού) έκδιδομένη υπό του Δ/ντου του ΝΑΤ βεβαίωσις περί της ύπάρξεως και του ύψους της όφειλής και ή συναφής προς την πληρωμήν ταύτης έκδοσις άτομικής είδοποιήσεως του άρμοδίου Δ/ντου, δέν άποτελεί νόμιμον προς είσπραξιν τίτλον, άφού ως προεξετέθη τοιοϋτον τίτλον έν τη έννοία του νόμου άποτελεί μόνον τό όριστικόν φύλλον έκκαθαρίσεως (όρ. Μον. Πρωτ. Πειρ. 42/1984

και 43/1984 άδηοσι. προσκομιζόμενας). Κατ' ακολουθίαν τούτων ή μέ βάσιν τό άνακοπτόμενον ύπ' άριθ. 12/1984 προσωρινόν φύλλον έκκαθαρίσεως ναυτολογίου του ΝΑΤ έκδοθείσα ύπ' άριθ. 8223/1984 άτομική είδοποίησις του Δ/ντου του Δημοσίου Ταμείου Γενικών Έσόδων Άθηνών, δέν άποτελεί νόμιμον έκτελεστόν τίτλον, προς είσπραξιν της έν αυτή άπαιτήσεως, δι' όν λόγον πιθανολογείται ή εύδοκίμησης της ένδίκου άνακοπής ως προς τόν προσβαλλόμενον τοιοϋτον πρώτον λόγον αυτής, πιθανολογουμένης δέ και της άνεπανορθώτου βλάβης την όποιαν θέλει έπιφέρει εις τόν αίτούντα ή έκτέλεσις των άνακοπόμενων τίτλων, δέον νά γίνη δεκτή ή υπό κρίσιν αίτησις, παρελκούσης της έρεΰνης των λοιπών λόγων αυτής, και άνασταλή ή έκτέλεσις τούτων μέχρις έκδόσεως όριστικής άποφάσεως επί της ρηθείσης άνακοπής του αίτούντος, καταδικασθής δ' άμα ό αίτών εις την του καθ' ου (ΝΑΤ) δικαστικήν δαπάνην συμφώνως τώ άρθρω 178 παρ. 3 του Κώδικος περί Δικηγόρων κατά τά έν τώ διατακτικώ.

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



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

Ο ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σε συνέχεια του άρθρου του κ. 'Αλ. Κουτρομπή, περί του χρηματιστηρίου των προθεσμιικών συμβολαίων μεταφορών, τό οποίο δημοσιεύσαμε στο τεύχος μας της 15 Νοεμβρίου, αναφερόμαστε σήμερα στα 13 συγκεκριμένα ταξίδια τά οποία διαμορφώνουν τόν Προθεσμιικό δείκτη θαλασσίων μεταφορών (Baltic Freight Index — BIFFEX).

'Αξίζει στο σημείο αυτό νά σημειώσουμε ότι ο BIFFEX σημείωσε μία αισθητή πτώση κατά 16 μονάδες στις 21 Δεκεμβρίου και κυμαίνεται περί τόν αριθμό 1.000, έναντι του χαμηλότερου σημείου 857 πού έφθασε στις 13 του περασμένου 'Ιουλίου και του υψηλότερου σημείου 1055 της 23 Νοεμβρίου 1984.

'Από σήμερα λοιπόν τά 13 ταξίδια τά οποία διαμορφώνουν κατά ένα μικρό ή μεγάλο ποσοστό τόν δείκτη τών προθεσμιικών συμβολαίων θαλασσίων μεταφορών είναι τά έξης:

συμμετοχή του ταξιδιού αυτού στη διαμόρφωση του δείκτη με ποσοστό 15%.

4. "Ένα λιμάνι 'Αμερ. Κόλπου 21.000 τον. περίπου γεννήματα με προορισμό τη Βενεζουέλα 4 ήμερες/1.000 τον. έλ. εκφόρτωση, προμήθεια ή αυτή και ποσοστό συμμετοχής στο δείκτη 5%.

5. "Ένα λιμάνι Χάμπτον Ρόντς και Ρίτσαρντς Μπαίη 120.000 τον. περίπου γαιάνθρακες με προορισμό ένα λιμάνι Νοτ. 'Ιαπωνίας, συμπεριλαμβανομένων άργιων και Κυριακών, προμήθεια 3,75%. Τό ταξίδι αυτό συμμετέχει επίσης κατά 5% στη διαμόρφωση του BIFFEX.

6. "Ένα λιμάνι Χάμπτον Ρόντς εκτός Βαλτιμόρης 65.000 τον. περίπου γαιάνθρακες με προορισμό 'Αμβέρσα ή Ρότερνταμ ή 'Αμστερνταμ. Λοιποί όροι όπως παραπάνω με ποσοστό συμμετοχής στη διαμόρφωση του δείκτη 5%.

7. 'Αμβέρσα 20.000 τον. περίπου κριθής σέ σάκκους με προορισμό ένα λιμάνι 'Ερυθράς. 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση και προμήθεια ναυλώσεως 5%. Τό ταξίδι αυτό συμμετέχει στη διαμόρφωση του δείκτη με ποσοστό 5%.

8. Κουήνσλαντ 100.000 τον. περίπου γαιάνθρακες με προορισμό τό Ρότερνταμ. "Όροι φορτώσεως free in & out 40.000 τον. Κυριακές και άργίες συμπεριλαμβανομένων /25.000 τον. εκτός Κυριακών και άργιων με προμήθεια επίσης 5%. Τό ταξίδι αυτό επίσης συμμετέχει με ποσοστό 5%.

9. Βανκούβερ ή περιοχή Σάν Ντιέγκο 55.000 τον. περίπου κώκ πετρελαίου με προορισμό τό Ρότερνταμ. Φόρτωση free in and out 10.000 τον. συμπεριλαμβανομένων άργιων και Κυριακών / 10.000 τον. εκφόρτωση έντός άργιων

και Κυριακών και προμήθεια ναυλωσής του 5%. Ποσοστό συμμετοχής στη διαμόρφωση του δείκτη 5%.

10. Μονροβία 90.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα με προορισμό επίσης τό Ρότερνταμ. Συνήθης όροι φορτώσεως και προμήθεια 3,75%. Ποσοστό συμμετοχής στο BIFFEX επίσης 5%.

11. Ρεσίφε 20.000 τον. περίπου ζάχαρη χύδην με προορισμό ένα λιμάνι ανατολικής άκτής ΗΠΑ. Φορτοεκφόρτωση 750/1.500 τον. free in & out και προμήθεια ναυλώσεως 6,25%. Ποσοστό συμμετοχής ταξιδιού στη διαμόρφωση του δείκτη 5%.

12. 'Αβουύργο 13 — 20.000 τον. ποτάσσα με προορισμό δυτική άκτή 'Ινδιών με 3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση και προμήθεια 5%. Τό ταξίδι αυτό συμμετέχει στο δείκτη με ποσοστό 2,5%.

13. Τέλος τό ταξίδι από 'Ακαμπα με 14.000 τον. περίπου φωσφάτων για ένα λιμάνι δυτικής άκτής 'Ινδιών. "Όροι φορτοεκφορτώσεως και προμηθείας όπως παραπάνω και ποσοστό συμμετοχής στη διαμόρφωση του BIFFEX 2,5%.

"Όπως θά συμπεράνουν οί άναγνώστες μας, οί μεταφορές δημητριακών δεσπόζουν στη διαμόρφωση του προθεσμιικού Δείκτη πού δέν προσφέρει τίποτε άλλο παρά μία βάση για νά εκμεταλλευτούν και οί άπασχολούμενοι στις θαλάσσιες μεταφορές ένα μηχανισμό χρηματιστηρίου πού έχει χρησιμοποιηθεί για πολλά χρόνια στις άγορές πρώτων ύλων, του χρυσού, των commodities και άλλων πολλών.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN — HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG

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

GREECE — PIRAEUS

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

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

Συνολικὴ ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων κατὰ τό 1983 ἦταν
16.292.610.997 δολλάρια.

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

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

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



ARPAPHIL

SHIPPING AGENCY CORPORATION

SHIP AGENTS • OPERATORS • BROKERS • MANNING • CHARTERERS

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

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

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

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

Πληροφορίες στὴν Ἑλλάδα:
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ
Τηλ.: 808 4671 - 4



ΒΕΛΓΙΟ

Η δύναμη του στόλου

Όπως ανακοίνωσε η Διεύθυνση Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών, ο βελγικός στόλος κατά το διάστημα του τρίτου τριμήνου του έτους δέν σημείωσε καμιά μεταβολή και παρέμεινε με 110 πλοία μεταφορικής ικανότητας 3.816.675 τόν. d.w. Σημειώθηκαν όμως αρκετές μετονομασίες συνεπεία χρονοναυλώσεων.

Στη λίστα των παραγγελιών εκ μέρους Βέλγων πλοιοκτητών εξακολουθεί να εμφανίζεται το «Φλάνδρα 26» μολοντί από μηνών ήδη το πλοίο κατελκύσθηκε και έτέθη σε υπηρεσία. Είναι βέβαιο πάντως ότι ένας ικανός αριθμός παραγγελιών για λογαριασμό Βέλγων εφοπλιστών έχουν τοποθετηθεί σε ναυπηγεία του εξωτερικού.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Περιορισμός της Σοβιετικής δραστηριότητας

Κατά τις δηλώσεις του Προέδρου της Ένωσεως Γερμανών Έφοπλιστών, ο γερμανικός εφοπλισμός θα έβλεπε με μεγάλη ικανοποίηση τα μέτρα της ΕΟΚ τά άποσκοπούντα στον περιορισμό της δραστηριότητας της σοβιετικής ναυτιλίας ή όποια με τους χαμηλούς ναύλους της αποτελεί άπειλή κατά της δυτικοευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Οι γερμανοί εφοπλιστές αντιμετωπίζουν την ανάγκη λήψης δύο βασικών μέτρων προς τό σκοπό αυτόν. Πρώτον τόν περιορισμό του αριθμού των σοβιετικών πλοίων που προσεγγίζουν στους λιμένες της γραμμής Άμβούργου — Άμβέρσης και δεύτερον τά διαβήματα για την παρεμπόδιση αυτών των πλοίων στίς μεταφορές εύρωπαϊκών φορτίων. Τά ταξίδια θα πρέπει να προσδιορισθούν με βάση όρισμένα ποσοστά. Καί έπειδή γενικώς τά παραπάνω λιμάνια παρέχουν άδεια στίς σοβιετικές γραμμές για όλα τά πλοία τους, υποδεικνύεται να μην παρέχεται άδεια προσεγγίσεως παρά μόνο σε ένα πλοίο κατά γραμμή.

Κατά τό διάστημα των τελευταίων ετών ή συμμετοχή των σοβιετικών πλοίων στην έν λόγω αγορά παραμένει στάσιμη. Έν τούτοις ή δραστηριότητά τους εξακολουθεί να άποτελεί ισχυρό άν αγωνισμό σε όλες τίς γραμμές μεταξύ Βορ. Εύρώπης καί Άν. Άφρικής καθώς καί στίς γραμμές προς την Άπω Άνατολή.

Έξακολουθεί ή μείωση του στόλου

Κατά τά έπίσημα στατιστικά στοιχεία του

υπουργείου Μεταφορών, ο γερμανικός εμπορικός στόλος εξακολουθεί να ελαττώνεται. Στο τέλος του Σεπτεμβρίου αριθμούσε άκόμη 1.362 πλοία συνολικού τόνναζ 5,7 έκατομ. τόν. γκρός, μειωθείς κατά 28 πλοία καί 595.000 τόννους.

Στό ίδιο διάστημα 19 πολυδύναμα πλοία καί τέσσερα μπάλκερ πουλήθηκαν ή άλλαξαν σημαία. Έξάλλου κατά τό διάστημα του 1983 ο γερμανικός στόλος απέφερε 8,49 δισεκατμ. μάρκων σε ξένο συνάλλαγμα, ήτοι κατά 1,2 δισεκ. λιγώτερο από τό προηγούμενο έτος.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η παραγωγή της Χιτάτσι

Νέα έπίπεδα ρεκόρ επέτυχε τό ναυπηγικό συγκρότημα της Hitachi Zosen, καθώς οι τρεις ναυπηγικές της μονάδες στην Μουκαϊσίμα, στο Άρίακε καί στη Χιροσίμα παρέδωσαν μέσα στο χρόνο που έπέρασε 54 μπάλκερ καί ριερς, δηλαδή περισσότερα από ένα σκάφος κάθε εβδομάδα.

Χαρακτηριστικό της τεχνολογικής εξέλιξης του ναυπηγικού συγκροτήματος αλλά καί της άρτιας οργανώσεως της παραγωγής είναι τό γεγονός ότι στίς πλέον πρόσφατες παραδόσεις περιλαμβάνονται τρία διαφορετικού μεγέθους πλοία όπως τό μεγάλο

μπάλκερ «River Star» 187.011 τόν. d.w. για λογαριασμό Ιάπωνα πλοιοκτήτη, τό μπάλκερ καί ριερ «Sanko Iris» 37.740 τόν. d.w., τό πρώτο από έξι άδελφά σκάφη που ναυπηγεί για λογαριασμό της Σάνκο Στήμισιπ καί τό μικρότερο μπάλκερ «Αϊλαντ Τζέμ» τό όποίο παραδόθηκε σε Έλληνες.

ΙΝΔΙΑ

Έληξε ή άπεργία

Περί τά μέσα Δεκεμβρίου τερματίσθηκε ή άπεργία των λιμενεργατών στο λιμάνι Παραντίπ της άνατολικής Ινδίας, ή όποία παρέλυσε για ένα δίμηνο κάθε έργασία φορτοεκφορτώσεως.

Τό Ινδικό αυτό λιμάνι χρησιμοποιείται κυρίως για εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος καί είσαγωγές λιπασμάτων, ενώ κατά καιρούς δίδεται καί ως έναλλακτικό λιμάνι προορισμού για τίς είσαγωγές γαιανθράκων από την Αυστραλία.

ΙΤΑΛΙΑ

Νέες παραγγελίες

Η πρόσφατη απόφαση της Ιταλικής κυβερνήσεως να έπιδοτήσει τίς νέες ναυπηγήσεις όδήγησε στη σύναψη 13 νέων ναυπηγικών συμβολαίων για τί κατασκευή ισάριθμων πλοίων σε Ιταλικά ναυπηγεία.

Τό μεγαλύτερο από τά παραγγελθέντα είναι ένα τάνκερ των 12.500 τόν. d.w. καί άνατέθηκε στο γκρούπ της «Φικαντιέρι» ενώ οι υπόλοιπες παραγγελίες αντιπροσωπεύουν μικρότερα πρόντακτ καί ριερς καί σκάφη για τί θαλάσσια βιομηχανία έξορρύξεως πετρελαίου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Για τί διάλυση πλοίων

Ο γνωστός χρηματοδοτικός οίκος Χίλλ

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 MIDEST YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272901 / 272902 / 272907

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

Σάμουελ ανακοίνωσε πρό εβδομάδων ότι έχει συμφωνήσει στα βασικά σημεία με τη βρεταννική ναυλομεσιτική εταιρία «Cleaves Shipbroking» για την απορρόφηση της στο γκρούπ της Hill Samuel Shipping Holdings, στο οποίο ανήκουν ήδη οι Lambert Brothers και οι Waller & Co του Χόγκ Κόγκ.

Η νέα εξαγορά έχει κύριο στόχο την επέκταση του τομέα της διαμεσολαβήσεως για τη πώληση πλοίων για διάλυση, όπου μέχρι σήμερα η μικρή αλλά δραστήρια ναυλομεσιτική εταιρία Cleaves Shipbroking έχει αξιόλογη δράση, ενώ σημαντικά θα βοηθήσει η πείρα της εταιρίας Waller κατά τη παράδοση των σκαφών στους διαλυτές της Ασίας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νά βοηθηθεί η ναυτιλία

Όπως δήλωσε ο πρόεδρος του Γενικού Συμβουλίου του Βρεταννικού Έφοπλισμού, η Κυβέρνηση οφείλει να βοηθήσει αποτελεσματικά τη ναυτιλία αν θέλει να δει την αναπόφευκτη ασύμφορη μείωση και παλαίωση της. Η Μ. Βρεταννία είναι η μόνη δυτική ναυτική χώρα στην οποία η Κυβέρνηση δεν παρέχει καμιά υποστήριξη στη ναυτιλία της και αφήνει τους έφοπλιστές της να αγωνίζονται «μετά έσωρουχα, όταν όλοι οι άλλοι φορούν τις πανοπλίες που τους προσφέρει η κυβέρνησή της». Οι Βρεταννοί έφοπλιστές είναι έτοιμοι να προβούν σε επενδύσεις σύμφωνα με την πείρα τους, αλλά έχουν ανάγκη ορισμένων εγγυήσεων εξ αιτίας της ειδικής και γενικής οικονομικής καταστάσεως. Βεβαίως η ναυτιλιακή δραστηριότητα του δυτικού κόσμου έχει γενικά περιορισθεί, αλλά το φαινόμενο της Βρεταννίας είναι διαφορετικό, γιατί αφήνει να διασπαθίζεται το τεράστιο κεφάλαιο της ναυτιλιακής γνώσεως και πείρας και αφήνει ανυποστήρικτη τη ναυτική της βιομηχανία ενώ ο συναγωνισμός των ξένων σημαίων συνεχώς αυξάνει. Και ο πρόεδρος των έφοπλιστών κατέληξε λέγοντας ότι η ναυτιλία απαιτεί μία μεταχείριση ανάλογη με τη μεταχείριση της γεωργίας, του άνθρακα, της πληροφορικής

και γενικότερα των τομέων που διέρχονται κρίση.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Κατασκευή μηχανών Σούλτζερ

Αντιπροσωπευτική της ναυπηγικής έκρηξης που σημειώνεται στην Κορέα είναι η πρόσφατη συμφωνία που υπέγραψε η χαλυβουργική βιομηχανία «KHIC» της Σεούλ, για την παραγωγή χαμηλόστροφων νηζελωμένων της Σούλτζερ στο εργοστάσιό της στο Τσανγκκούν.

Οι χαμηλόστροφες μηχανές της Σούλτζερ παράγονται σε έννεα διαφορετικά μοντέλα επιτρέποντας έτσι στους ναυπηγούς, με την τοποθέτηση του κατάλληλου τύπου να επιτύχει την μεγαλύτερη οικονομία σε καύσιμα με παράλληλη αύξηση της ισχύος. Μέχρι τα τέλη του περασμένου Οκτωβρίου οι συνολικές παραδόσεις χαμηλόστροφων μηχανών Σούλτζερ έφθασαν τις 554 με συνολική ισχύ 6,5 εκατομ. ίππους. Από αυτές περισσότερες από 100 βρίσκονται ήδη σε λειτουργία με συνολικό χρόνο εργασίας περί τις 300.000 ώρες.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Στήν τέταρτη θέση

Ο λιμάν της Σιγκαπούρης κατέλαβε την τέταρτη θέση στην παγκόσμια σειρά των λιμένων κοντέινερς, υποσκελίζοντας τους κυριώτερους αντίπαλους λιμένες του Κόμπε και του Κασιούινγκ.

Πράγματι το 1983 η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στη Σιγκαπούρη έφθασε το 1,34 εκατομ. TEU, βελτιώνοντας σημαντικά τη θέση της στη παγκόσμια κατάταξη. Έτσι προηγήθηκε των προαναφερθέντων, τα οποία πραγματοποίησαν κίνηση εμπορευματοκιβωτίων 1,26 εκατομ. TEU και 1,14 εκατομ. TEU αντίστοιχως.

Τό Χόγκ Κόγκ πάντως διατηρεί τη θέση του με 1,83 εκατομ. TEU και έλπιζει ότι φέτος θα μπορέσει να υπερκάνει το φράγμα

των 2 εκατομ. TEU. Υπογραμμίζεται όμως ότι και η Σιγκαπούρη δεν απέχει πολύ από το να πραγματοποιήσει ανάλογη επιτυχία, δεδομένου ότι στο πρώτο οκτάμηνο του έτους έφθασε τα 1,2 εκατομ. TEU.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Κλείσιμο ναυπηγείου

Όπως ανακοίνωσε σε συνέντευξη τύπου ο πρόεδρος του κρατικού συγκροτήματος ναυτ κών κατασκευών Svenska Varv έχει ληφθεί απόφαση για το κλείσιμο της ναυπηγικής μονάδας της Udevalla, η οποία βρίσκεται στη δυτική ακτή της χώρας.

Ο λόγος του κλεισίματος, που προβλέπεται να γίνει από τις αρχές του 1986, είναι η αδυναμία της ναυτιλιακής αγοράς και η πλεονάζουσα δυναμικότητα της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Τα ύψηλά έξοδα μεθοδολογίας του προσωπικού και ο όξυν διεθνούς ανταγωνισμού δεν επιτρέπει την περαιτέρω κατασκευή μπάλκ κάρριερς, που αποτελούν τον υποπόλο κατά κύριο λόγο ναυπηγεί της Udevalla.

Σημειώνουμε ότι το κλείσιμο του ναυπηγείου θα επιφέρει κατ' ανάγκη την απόλυση των 2700 εργατοτεχνιτών που εργάζονται σε αυτό, ενώ σύμφωνα με τις δηλώσεις των υπευθύνων του ναυπηγείου τα δύο δεξαμενόπλοια των 20.000 τόννων που βρίσκονται τώρα υπό ναυπήγηση στο ναυπηγείο θα περατωθούν στο μέχρι του κλεισίματος χρονικό διάστημα.

ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Στόν 'Ινμαρσάτ

Τό υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Ocean Aspiration» τό οποίο παραδόθηκε μόλις πρό λίγων ημερών από Ιαπωνικά ναυπηγεία, είναι τό τρισχιλιοστό σκάφος που έφοδιάστηκε με σύστημα απ' ευθείας συνδέσεως πλοίου-ξηράς του «'Ινμαρσάτ». Τό νέο πλοίο 15.000 τόν. γκρός θά άπασχοληθεί κυρίως σε μεταφορές χύδην ξηρών προϊόντων στόν Είρηνικό 'Ωκεανό.

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

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την εγγραφή στα ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι πλοίων:

— «Σπύρος Α. Λαμόρος», φορτηγό, ναυπηγούμενο No. 130, 16.794 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Thalassoporos Corporation» (κ. Ιωάν. Βοργιάς).

— «Ασπίλος», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο No. 555/2, 45.065 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «LPS Maritime Corporation» (κ. Γεώργ. Μητσάκος).

— «Χ.Α. Μαργαρίτης», φορτηγό ναυπηγούμενο No. 299, 22.629 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Garachina Compania Naviera S.A.» (κ. Συμ. Παλιός).

— «Ανδρος», μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενο No. 993, 34.500 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Marine Navigation Corporation» (ΑΝΔΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΕ).

— «Άγιος Αίμιλιανός», μπάλκ κάρριερ, πρώην κυπριακό υπό το αυτό όνομα, 18.922 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, πού ανήκει στην εταιρία «Orepanar Compania Naviera S.A.» (κ. Αριστ. Τζάνες).

— «Αλκιμος», φορτηγό, ναυπηγούμενο No. 232, 24.700 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Alkimos Shipping Corporation» (κ. Άντων. Μερούσης).

Παραδόσεις

Από τα ναυπηγεία της Χιτάτσι του Μαϊζούρου παραδόθηκε στην εταιρία «Αλίνε Σίπινγκ» του όμιλου Λιβανού το μπάλκ κάρριερ «Αϊλαντ Τζέμ» 27.563 τόν. d.w., τύπου laker.

Το σκάφος είναι εφοδιασμένο με χαμηλό-στροφής οικονομικού τύπου μηχανή Σουλτζερ 6RTA 58, ισχύος 11.520 ίππων προσδίδουσα ταχύτητα περί των 16,9 κόμβων και με τέσσερες γεραμούς καταστρώματος ανυψωτικής ικανότητας 25 τόν. Σημαία Ελληνική.

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν το λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Απόλλο» 58.277 τόν. d.w. 27.989 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής περί των 2,4 εκατομ. δολ. αρίν.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν το βρετανικό μπάλκ κάρριερ «Bulkness» 21.546 τόν. d.w. 13.124 τόν. γκρός του 1970, έναντι ποσού 780.000 δολ. αρίν.

— Σέ Αμερικανικά συμφέροντα επωλήθη μετά πλειστηριασμό το ελληνικό φορτηγό «Ελλένικ Τσάλεντζερ» 12.500 τόν. d.w.,

8.987 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στο Σκαρμαγκά το 1972, έναντι τιμής 80 εκατομ. δραχμών.

— Στόν Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς κατακυρώθηκε μετά από πλειστηριασμό το ελληνικό σκάφος μεταφοράς κοντέινερς «Ελλένικ Φέθ» 15.455 τόν. γκρός μεταφορικής ικανότητας 1200 TEU, φινλανδικής κατασκευής του 1972 και μετασκευασθέν στην Ιταλία το 1982, έναντι ποσού περί των 3,2 εκατ. δολ. αρίν.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το πρόντακτ κάρριερ «Μεσσηνιακή Αύγη» 30.322 τόν. d.w., 17.485 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί των 4 εκατομ. δολ. αρίν.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθησαν τα φορτηγά σκάφη «Αίγις Μπάνερ», 15.480 του 1969, «Αίγις Παϊονήρ» 15.137 τόν. d.w. του 1969 και «Αίγις Γουϊστομ» 19.017 τόν. d.w. του 1972, έναντι τιμής δολ. 500.000, δολ. 625.000 και δολ. 1 εκατομ. αντίστοιχα ανά σκάφος.

— Τέλος, Έλληνες της Νέας Υόρκης απέκτησαν το δεξαμενόπλοιο «Sprague Arcturus» 36.474 τόν. d.w., 18.494 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 4 εκατομ. δολ. αρίν.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν το ελληνικό σουπερτάνκερ «Μπουένα Σουέρτε» 113.425 τόν. γκρός του 1970, αντί δολ. 136 ανά τον έλ. έκτοπίσματος.

— Σέ Ίνδους διαλυτές επωλήθη το υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό «Γκούντ Τρανσπόρτερ» 8.630 τόν. γκρός του 1962, αντί δολ. 102,50 ανά τον έλ. έκτοπίσματος.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Λεντούδη Κική» 8.292 τόν. γκρός του 1963, αντί δολ. 118 ανά τον έλ. έκτοπίσματος.

Διαλυτές του Πακιστάν αγόρασαν τα έλ-

ληνικά φορτηγά ψυγεία «Κόππερ Τρέιντερ» 7.689 τόν. γκρός του 1963 και «Φράνκυ» 5.417 τόν. γκρός επίσης του 1963, αντί δολ. 86 ανά τον έλ. έκτοπίσματος για κάθε σκάφος.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τόν μήνα Οκτώβριο υπεγράφησαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Άγιος Βλάσιος VI», κυπριακό, 17.354 τόν. γκρός, από 19.7.84, εκπρόσωπος κ. Άντων. Πιπέρας.

— «Κυρά Άργυρώ», κυπριακό 1.600 τόν. γκρός, από 1.9.84, εκπρόσωπος κ. Χρήστος Μανώλης.

— «Ωρίων», λιβεριανό, 19.576 τόν. γκρός, από 1.7.84, εκπρόσωπος κ. Μηνάς Φραγκούλης.

— «Μπάρι Έξπρες» κυπριακό, 3.188 τόν. γκρός, από 14.5.84, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Βεντούρης.

— «Μυστράς», κυπριακό, 1.480 τόν. γκρός, από 20.9.84, εκπρόσωποι κ. Γρηγ. Μακαρούνης και Λυκ. Μακαρούνης.

Οι διαγραφές

Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα διεγράφησαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων, τα έξης πλοία:

— «Λέιντ Μ.», κυπριακό 4.269 τόν. γκρός, από 4.10.84, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Όσσεαν Γουϊνερ», λιβεριανό, 59.636 τόν. γκρός από 30.10.84, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

— «Άλκυων Μέντ», λιβεριανό, 34.083 τόν. γκρός από 23.2.84, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Λεμπλόν», κυπριακό, 4.067 τόν. γκρός, από 1.8.84, λόγω πωλήσεως.

— «Λέσ Σουλφίδες», ισπανικό, 20.866 τόν. γκρός, από 10.10.84, λόγω πωλήσεως.

— «Σή Γκάλλ IV» παναμαϊκό, 3.533 τόν. γκρός, από 3.11.84, λόγω πωλήσεως.

Στίς 30.10.84 τά συμβεβλημένα στο NAT πλοία ανέρχονταν σε 341 συνολικής χωρητικότητας 6.425.834 τόν. γκρός.

Απόταξη λιμενικού

Αποτάχθηκε από το Λιμενικό Σώμα για βαριά παραπτώματα ο σημαιοφόρος Χρ. Μείντανάς, ο οποίος ήταν διαχειριστής του λιμεναρχείου και του Οίκου Ναύτου στη Ρόδο και είχε καταχραστεί χρήματα και ποσότητες καυσίμων.

Νέοι προξενικοί λιμενάρχες

Ο αντιπλοίαρχος Λιμενικού Σώματος Ίω. άν. Κυρδής τοποθετήθηκε προξενικός λιμενάρχης στον Παναμά και ο πλωτάρχης

" SACORAFOS "

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

Κρατική συμπαράσταση καί όχι επιδότηση ζητούν οι 'Ακτοπλόοι έφοπλιστές

Τήν κρατική συμπαράσταση πρὸς τήν ἀκτοπλοΐα καί ὄχι τήν προνομιακή δανειοδότηση καί ἐπιδότηση δύο ἢ τριῶν μεμονωμένων πλοιοκτητῶν ἐταιριῶν, ἀναμένουν οἱ πλοιοκτητῆς ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων οἱ ὁποῖοι διαφωνοῦν πλήρως γιὰ μιά τέτοια μεταχείριση πού θά ἀνέτρεπε τό καθεστῶς τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ μέ τό ὁποῖο ἀναπτύχθηκε ἡ ἀκτοπλοΐα χωρίς καμία βοήθεια ἀπό τό κράτος.

Τά παραπάνω ἔκαναν γνωστά πρὸς τοὺς ὑπουργοὺς 'Εθνικῆς Οἰκονομίας καί Ναυτιλίας, μέ ψήφισμά τους οἱ πλοιοκτητῆς τῆς ἀκτοπλοΐας οἱ ὁποῖοι ὑποστηρίζουν ὅτι εἶναι πρόθυμοι νά συνεργασθοῦν γιὰ τήν ἀνάπτυξη ἑνὸς προγράμματος γιὰ τήν πλήρη ἐξυπηρέτηση τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας.

Εἰδικότερα τά μέλη τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν 'Ακτοπλοϊκῶν 'Επιβατηγῶν Πλοίων πού συνήλθαν πρό ἡμερῶν, ἀποφάσισαν καί ἀπέστειλαν πρὸς τοὺς ὑπουργοὺς Ναυτιλίας καί 'Εθνικῆς Οἰκονομίας τό ἀκόλουθο ψήφισμα:

«'Εν συνεχείᾳ ὑπ' ἀριθ. πρωτ. 2282/23.11.84 τέλεξ μας πρὸς ΥΕΝ ἐκφράζουμε τήν λύπη μας γιατί δέν κληθήκαμε σέ διάλογο μέ τοὺς ἀρμόδιους κρατικούς φορεῖς γιὰ τήν ὑλοποίηση τῶν συμπερασμάτων τῶν μελετῶν τοῦ ὑπουργείου 'Εθνικῆς Οἰκονομίας καί Ι.Ο.Β.Ε. καί ἐκφράζουμε τίς ἀνησυχίες μας γιὰ τήν οἰκονομική κατάσταση πού ἐπικρατεῖ στά μέλη τῆς 'Ενώσεως μας λαϊκές ἐταιρίες καί ἰδιῶτες.

Εἶναι γνωστό ὅτι ἡ ἀκτοπλοΐα περνάει κρίση καί τά αἴτια εἶναι καθαρώς οἰκονομικά.

Δέν καλυπτεται τό ἀνοιγμα στήν ἐκμετάλλευση τῶν πλοίων μας λόγω τῆς συνεχούς αὐξήσεως τοῦ λειτουργικοῦ κόστους καί τῆς συμπίεσεως τῶν ἐσόδων πού ἐπιβάλλει ἡ πολιτική τοῦ κράτους (σχετική μελέτη ὑπουργείου 'Εθνικῆς Οἰκονομίας, σελ. 22).

Ἀναμένουμε λοιπόν τήν κρατική συμπαράσταση πρὸς τήν ἀκτοπλοΐα καί ὄχι τήν προνομιακή δανειοδότηση καί ἐπιδότηση δύο ἢ τριῶν μεμονωμένων πλοιοκτητῶν ἐταιριῶν ἐναντί τοῦ συνόλου τῶν λοιπῶν λαϊκῶν ἐταιριῶν καί ἰδιωτῶν.

Διαφωνοῦμε πλήρως γιὰ μιά τέτοια μεταχείριση πού θά ἀνέτρεπε τό καθεστῶς ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ μέ τό ὁποῖο ἀνεπτύχθηκε ἡ ἀκτοπλοΐα χωρίς καμία βοήθεια ἀπό τό κράτος.

'Εφόσον λυθεῖ τό γενικότερο οἰκονομικό πρόβλημα τῆς ἀκτοπλοΐας προσφερόμεθα νά μετάρχομε μέ τά πλοία τῶν μελῶν μας στήν ἐξυπηρέτηση τῶν γραμμῶν πού ἔχουν δρομολογημένα πλοῖα οἱ προβληματικές ἐταιρίες χωρίς νά ζητᾶμε καμμία εἰδική δανειοδότηση ἢ ἐπιδότηση ἢ ἄλλη προνομιακή μεταχείριση καί χωρίς καμμία ἐπιβάρυνση τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ.

Εἴμεθα πρόθυμοι νά συνεργασθοῦμε γιὰ τήν ἀνάπτυξη ἑνὸς προγράμματος γιὰ τήν πλήρη ἐξυπηρέτηση τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν χωρίς ἰδιαίτερες εὐνοίες καί μέ γενική μέριμνα γιὰ ὅλες τίς ἐταιρίες λαϊκῆς βάσεως καί ἰδιωτῶν.

Τό ψήφισμα ὑπογράφουν ὁ πρόεδρος καί γεν. γραμματέας τῆς 'Ενώσεως κ.κ. Μηνᾶς Σιγῶλας καί Παντελῆς Σφήνιας.

Μιχ. Μαλέρμπας στή Σιγκαπούρη. Οἱ μέχρι τώρα προξενικοί λιμενάρχες Παναμά καί Σιγκαπούρης ἀντιπλοίαρχος Γεώργ. Λεμονάκης καί πλωτάρχης 'Ανδρ. Σινιώρας τοποθετοῦνται προσωρινά στό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας.

Δύο νέοι τύποι μηχανῶν ἀπό τή Σούλτζερ

Οἱ γνωστοί κατασκευαστές μηχανῶν θαλάσσης Σούλτζερ Μπρόδερς ἐπεκτείνουν τή σειρά τῶν χαμηλόστροφων μηχανῶν μακρᾶς διαδρομῆς ἐμβόλου καί χαμηλῆς κατανάλωσης RTA μέ τήν εἰσαγωγή τῶν δύο νέων τύπων RTA 52 καί RTA 62 καθώς καί τή βελτίωση τοῦ τύπου RTA 84 πού ὀνομάσθηκε RTA 84M.

Οἱ νέοι τύποι RTA 52 καί RTA 62 προσφέρονται σέ μεγέθη ἰσχύος ἀπό 3.880 ἕως 19.920 ἵππων σέ ταχύτητες μεταξὺ 72 ἕως 122 στροφῶν ἀνά δευτερόλεπτο.

'Αξίζει νά σημειωθεῖ ὅτι κατὰ τό 1983 τό 70% τῶν μηχανῶν προώσεως πού ἀπερρόφησε ἡ παγκόσμια ἀγορά ἦσαν μηχανές ἰσχύος μεταξύ 7.000 — 15.000 ἵππων.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε τό τεῦχος 11 (Νοέμβριος 1984) τῆς 'Επιθεωρήσεως Ναυτιλιακοῦ Δικαίου τοῦ δικηγόρου κ. 'Ιακ. Σέργη. Στό τεῦχος αὐτό δημοσιεύεται ἡ γνωστή ἀπόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς γιὰ τή θέση τῆς γυναικᾶς ἐπὶ τοῦ πλοίου, μέ πλούσιο σχολιασμό τοῦ ἐκδότη. Δημοσιεύονται ἐπίσης 12 ἀποφάσεις γιὰ θέματα ἐπιθαλάσσιας ἀρωγῆς, ναυτικῆς ἐργασίας καί συμπλοιοκτησίας. Ἀπό τήν πρόσφατη ναυτιλιακή νομοθεσία περιέχονται οἱ συλλογικές συμβάσεις τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων καί τῶν ἐπιβατικῶν - μεσογειακῶν - τουριστικῶν πλοίων καθώς καί οἱ ἐπικυρώσεις τῶν συμφωνιῶν ναυτιλίας μέ τήν Αἴγυπτο καί τήν Ἀνατ. Γερμανία.

TRANSIT CAR BELGIUM
pvba

TAX FREE CARS FROM BELGIUM!
CHEAPEST OF EUROPE!

WE PICK YOU UP AT THE AIRPORT!

All makes & Models.
Worldwide delivery.

OPEL, ALFA, BMW, FORD, AUDI, VW, MERCEDES, PORSCHE

ADDRESS

TRANSIT CAR BELGIUM
Zamenhoflaan 26
2120 Schoten
BELGIUM
Telex: 33699 SRVIAT B

PHONE. 32.3.658.72.28

Μηνύματα προς τούς ναυτικούς

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γιώργος Κασιφάρας, ο πρόεδρος τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλης και ο γεν. γραμματέας τής Πανελλήνιας Ναυτικής 'Ομοσπονδίας κ. Μιχ. Ζενζεφύλης απηύθυναν μηνύματα προς τούς ναυτικούς επ' ευκαιρία των εορτών των Χριστουγέννων και του Νέου Έτους.

Ο κ. Κασιφάρας στο μήνυμά του τονίζει τα εξής:

Με την ευκαιρία των εορτών των Χριστουγέννων και τής Πρωτοχρονιάς έρχομαι για μία ακόμα φορά να επικοινωνήσω μαζί σας και να σας εύχθω από τα βάθη τής ψυχής μου Καλά Χριστούγεννα και εύτυχισμένο και ειρηνικό τό καινούργιο χρόνο.

Θάθελα στίς εύχές μου να προσθέσω και τό προσωπικό μου ενδιαφέρον πού είναι και άμέριστο ενδιαφέρον όλης τής Κυβέρνησης για τήν τάξη σας. Μία τάξη ανθρώπων πού πρόσφερε πάντα και συνεχίζει να προσφέρει άνεκτίμητες υπηρεσίες στο τόπο μας. Υπηρεσίες πού έχουν καταξιωθεί στη συνείδηση όλων μας σάν μέγιστη προσφορά στό κοινωνικό σύνολο. Όπου και άν είσθε τούτες τίς ώρες σκεφθείτε πώς κάπου στην 'Ελλάδα, κάποιοι δικοί σας, σας φέρνουν μέ τή φαντασία στό σπίτι του, λαχταρούν κάποιο νέο σας, εύχονται τό γυρισμό σας ενώ έμεις σάν Κυβέρνηση θέλουμε και προσπαθούμε

να σας δώσουμε όσα πιό πολλά μπορούμε από τά τόσα πού δίκαια σας άξιζουν.

Δέν έχει σημασία άν μάς χωρίζουν ίσως μίλλια, θάθελα να μέ νοιώσετε κοντά σας όπως κοντά σας είμαι κάθε μέρα, κάθε στιγμή, στό δύσκολο κοινό άγώνα μας για τήν αλλαγή και τήν πρόοδο τής ναυτιλίας μας.

Μέ τήν ικανοποίηση ότι προσφέρω μέ τίς μικρές μου δυνάμεις στην μεγάλη υπόθεση των ναυτικών και τής ναυτιλίας μας εύχομαι σε όλους σας Χρόνια Πολλά, Καλά Ταξίδια και γρήγορη επάνοδο στην Πατρίδα.

Ο κ. Γουρδομιχάλης αναφέρει:

Ο πρόεδρος, τό διοικητικό συμβούλιο και όλα τά μέλη τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, εύχόμεθα στους έλληνες ναυτικούς Καλά Χριστούγεννα και εύτυχισμένο τό Νέον Έτος.

Τό νόημα τής αγάπης και ειρήνης πού έχουν οι μεγάλες αυτές ήμέρες τής Χριστιανοσύνης, μπορεί καλλίτερα από κάθε άλλον, να κάνει καθημερινή πράξη ό ναυτικός πού ταξιδεύει σε όλα τά πλάτη και μήκη του ταραγμένου πλανήτη μας.

Εύχόμεθα καλά ταξίδια, ύγεια και καλή επιστροφή στην πατρίδα.

Ο κ. Ζενζεφύλης υπογραμμίζει:

Η Διοίκηση τής 'Ομοσπονδίας μας και έ-

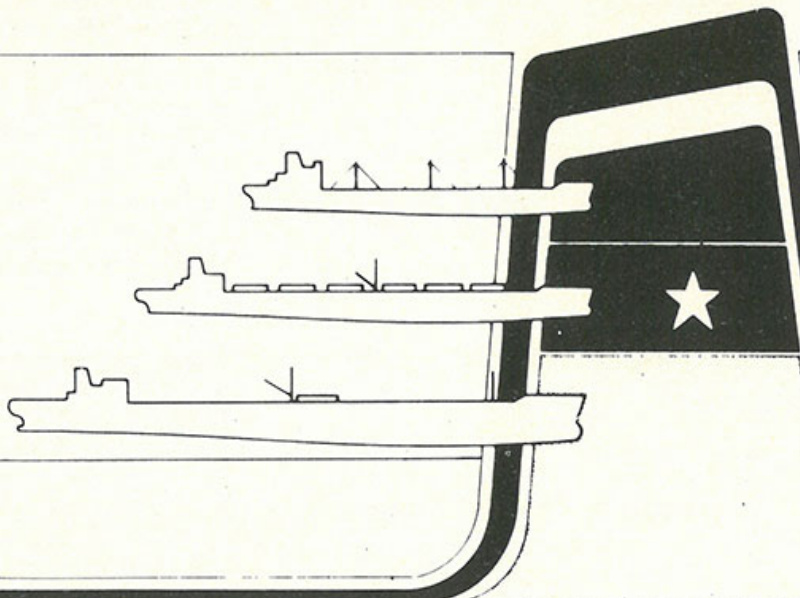
γώ προσωπικά στέλλομε σε σας και τίς οικογένειές σας τίς πιό θερμές εύχές για καλά ταξίδια προκοπή και ύγεια σε ένα κόσμο όπου θά είναι ούσιαστική πραγματικότητα τό επί γής ειρήνη.

Βέβαια ή κληρονομιά πού μάς άφήνει ό χρόνος πού φεύγει ελάχιστη επιτρέπει αισιοδοξία. Σ' ένα κόσμο όπου όλες οι χώρες σ' Ανατολή και Δύση, έχουν μπει στό ξέφρενο χορό των έφοπλισμών, όπου ή άπειλή του πυρηνικού όλέθρου είναι μία πραγματικότητα, όπου εκατοντάδες χιλιάδες συνάνθρωποι πεθαίνουν από πείνα, όπου πληθαίνουν οι στρατιές των άνέργων, όπου ή βία άποτελεί κανόνα ζωής και όπου ή κοινωνική δικαιοσύνη μένει πάντα απόμακρο όνειρο, ή αισιοδοξία ίσως να άποτελεί πρόκληση. Ειδικά έμεις οι ναυτεργάτες μέσα σ' αυτό τόν κόσμο άντιμετωπίζουμε και τήν άβεβαιότητα για τό αύριο σε μία ναυτιλία όπου κάθε μέρα συρρικνώνεται.

Συνάδελφοι, μαζί μέ τούς όπου γής εργαζομένους ό ναυτεργάτες θά παλέψουμε να βάλουμε στό χρόνο πού έρχεται τά θεμέλια για μία πανανθρώπινη κοινωνία όπου ή ειρήνη, ή κοινωνική δικαιοσύνη και ή βεβαιότητα για το μέλλον όλων των λαών θά άποτελεί άμεση προοπτική. Ακόμα στό χώρο μας θά παλέψουμε για τό στέργιωμα μιάς ναυτιλίας όπου όλοι θά έχουμε τήν δική μας θέση για δουλειά και προκοπή.

Και πάλι εύχές για καλά ταξίδια, προκοπή και ύγεια.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγής.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Έλληνική	4.838	1971	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, στη Μάλτα, στις 22/12. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκού.
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	Έλληνική	12.498	1975	Βομβαρδίστηκε από Ιρακινά αεροσκάφη στον Περσικό, στις 17/12.
ΑΘΛΟΣ IV	Κυπριακή	1.716	1966	Ανέφερε ζημία στην προπέλλα, στον Πειραιά, στις 21/12.
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	Έλληνική	9.301	1972	Γιοκοχάμα για Μπαρναγκουίλα υπέστη μετατόπιση φορτίου, λόγω κακοκαιρίας στις 12/12, κοντά στην Μπαρναγκουίλα και κατευθύνθηκε προς Χονολουλού.
ΒΕΡΓΩ	Έλληνική	57.527	1972	Υπέστη ζημία στην άγκυρα, στον π. Έλβα, στις 18/12. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Άμβουργο.
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	Έλληνική	9.038	1969	Υπέστη ελασματοουργικές ζημιές, από συγκρούσεις λόγω κακοκαιρίας στην Άλεξάνδρεια, στις 11, 12 και 13/12.
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	Έλληνική	12.772	1976	Συγκρούστηκε λόγω κακοκαιρίας με το φορτηγό «Ειρήνη Φ.», στην Άλεξάνδρεια, στις 13/12 και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΜΑΝΘΟΣ	Έλληνική	5.874	1977	Υπέστη κλίση λόγω κακοκαιρίας, στις 14/12 και κατέπλευσε στο Φούντσαλ για επισκευές.
ΣΟΛΩΝ Κ.	Κυπριακή	1.599	1965	Ανέφερε ζημία στην κυρία μηχανή, στον Πειραιά, στις 12/12.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	Έλληνική	22.391	1969	Κατά τον κατάπλου στο Μπούθβιλ, προσάραξε, στις 11/12 και υπέστη ζημιές στο πηδάλιο.
ΜΙΑ	Λιβεριανή	15.552	1980	Προσάραξε στην Κωνσταντινούπολη, στις 13/12 και αποκολλήθηκε με τη βοήθεια ρυμουλκών στις 15/12.
ΠΗΓΑΣΟΣ	Λιβεριανή	15.577	1965	Κατά τον κατάπλου στον Πειραιά, στις 16/12, συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Αϊλαντ Μάρινερ» και υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΣΗΤΕΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	Παναμαϊκή	15.991	1966	Κατά τον απόπλου από την Άκαμπα, στις 13/12, συγκρούστηκε με το μπάλκερ «San Eduardo» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
TANKERΣ:				
ΝΗΝΕΜΙΑ	Έλληνική	121.542	1976	Εβλήθη υπό Ιρακινών αεροσκαφών στον Περσικό στις 15/12 και υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο. Δύο ναυτικοί είναι νεκροί. Τό σκάφος υπέστη δεύτερη επίθεση στις 17/12 ενώ έρμουλκείτο προς Ντουμπάι αλλά η πυρκαϊά είναι υπό έλεγχο.
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.	Έλληνική	41.330	1976	Συγκρούστηκε στις 15/12, στο Χώρ Φακάν με το τάνκερ «Ahmed Al - Barky II» και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές. Επισκευές αναβλήθηκαν.

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

Η ναυλαγορά

Η συγκυρία των Εορτών των Χριστουγέννων και των Σαββατοκύριακων που παρεμβλήθησαν μείωσαν τόσο δραστικά το χρόνο εργασίας στη ναυλαγορά ώστε να μην επιτρέψει στην τελευταία μία κανονική ανέλιξη. Έτσι, ο παρατηρητής της αγοράς όφειλε κυρίως να στηριχθεί στα πεπραγμένα της πρώτης μόνον εβδομάδας της υπό εξέταση περιόδου, αφού και οι μοναδικές εμβόλιμες εργάσιμες ημέρες (27 και 28 Δεκεμβρίου) δεν επιτρέπουν χρονικά περιθώρια για μία δεκαπενθήμερη ανάλυση.

Με τα παραπάνω δεδομένα, είναι φυσικό η ναυλαγορά να παρέχει την εικόνα μιάς συρρίκνωσης της ναυλωτικής δραστηριότητας, εικόνα που όπως ήδη σημειώθηκε υπό αμφισβήτηση όσον αφορά στη γενεσιουργό αιτία της. Και ασφαλώς απαιτείται κάποιος χρόνος προκειμένου να διαπιστωθεί αν η φαινομενική ανάπαυλα των τελευταίων δεκαπέντε ημερών όφειλεται σε πραγματική πτώση της ζήτησης χωρητικότητας ή, απλά, αυτή η ζήτηση θά βρει την έκφρασή της στις άμεσες πρώτες εργάσιμες ημέρες.

Ωστόσο, οποιαδήποτε και αν η αιτία της σχετικής άπραξίας, άρκεσε για να σημάνει μία πτωτική τάση των ναύλων στις κύριες περιοχές, όπως του Κόλπου — Κόντινεντ στα δολ. 9,25 και Κόλπου — Ιαπωνίας στα δολ. 14,50 σε μέγεθος πάναμαξ. Για μικρότερα μεγέθη, η υποτονικότητα της αγοράς χαρακτηρίσε όλες σχεδόν τις περιοχές και όπου σημειώσαμε κάποια μεταβολή, αυτή ήταν αναμφίβολα προς τα κάτω.

Στό γαϊάνθρακα και τα σιδηρομεταλλεύματα θα μπορούσε κανείς να αναφερθεί χρησιμοποιώντας τον ίδιο, γενικά, τόνο. Μία δύσκολα αποκριπτόμενη «δυνάμει» ζήτηση, που πιθανόν να εύρει την ύλοποίησή της στις άμεσες προερχείς ημέρες, κάνει κάθε απόπειρα σχολιασμού μιά μάλλον παρακεκινδυνευμένη υπόθεση.

Αναντίρρητα, ο τομέας των λιπασμάτων με πρωταγωνιστή την 'Ινδία, μία χώ. α που ελάχιστα ανδρανοποίησαν οι 'Εορτές, κράτησε κάποιο τόνο στην αγορά και, γενικά, λειτούργησε στο συνήθη ρυθμό του.

Τέλος, ο τομέας των γενικών φορτίων, μετά από την συνήθη πρό των Χριστουγέννων δραστηριότητα, άτόνισε σε βαθμό αξιοσημείωτο ώστε να περιπέσει στην αφάνεια.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η εικόνα της αγοράς χρονοναυλώσεων ελάχιστα απέχει εκείνης των κατά ταξίδι κλεισιμάτων. Ούτε οι Σοβιετικοί, ούτε οι Κινέζοι, ούτε καμία από τις σημαντικές πηγές απασχόλησης λειτούργησαν κατά τρόπο που να δημιουργήσει αίσθηση ή, έστω, αφορμή σχολιασμού. Έτσι, με εξαίρεση τυχαίων κλεισιμάτων, εδώ και εκεί, τίποτα τό αξιόλογο δεν κίνησε μία κατά τα άλλα σε λήθαργο αγορά. Μερικά κλεισίματα από Νότια 'Αφρική σε μέτρια έως ανεκτά μισθώματα δεν μπόρεσαν να αλλάξουν το όλο κλίμα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων δεν θα παρείχε ίσως εύκαιριες διαφορετικού σχολιασμού από εκείνων της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, αν δεν είχε παρεμβληθεί σε

νας σημαντικός πιά αριθμός επιθέσεων 'Ιρακινών αεροπλάνων εναντίον πλοίων στην περιοχή του Κάργκ. Και ενώ, περί τις αρχές του δεκαπενθήμερου, τα συμβάντα δεν έδειχναν να συγκινούν ιδιαίτερα την αγορά, ο πολλαπλασιασμός των σχετικών συμβάντων και οι παρεπόμενες αντιδράσεις δημιούργησαν τελικά ένα σοβαρό προβληματισμό που, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη.

Πρώτη αντίδραση, τόσο εκ μέρους των ναυλωτών όσο και των πλοιοκτητών, ή ένταση των μέτρων ασφαλείας που, προς τό παρόν, εκφράζονται με την άκρα μυστικότητα γύρω από τα σχετικά κλεισίματα και, φυσικά, τον πληρωθέντα ναύλο. Τό γεγονός αυτό εμποδίζει αποφασιστικά κάθε προσπάθεια αξιολόγησης της αγοράς και ένας αριθμός ναυλώσεως που έγιναν ήσαν είτε αναφέρονται στην πρότερη περίοδο είτε περιέχουν ανακρίβειες που αποπροσανατολίζουν την μελέτη. Άν πρέπει κανείς να στηριχθεί

σε άκριτομύθειες, οι σχετικοί ναύλοι ανέρχονται κατακόρυφα, την ίδια όμως, άνοδο ακολουθούν και τα ασφάλιστρα για την πολεμική περιοχή.

Άξια ιδιαίτερης μνείας είναι ή στάση όρισμένων κρατών που, έπίσημα ή άνεπίσημα, άποθαρρύνουν την είσοδο των πλοίων τους στην εμπόλεμη περιοχή, πράγμα που δημιουργεί προβλήματα στο 'Ιράν αλλά και στους ενδιαφερόμενους ναυλωτές. Μία πρόσκαιρη μονοπώληση των φορτώσεων από τό Κάργκ από όρισμένες σημαίες δεν πρέπει να άποκλείεται.

Η άνοδος των ναύλων από Περσικό δεν άναφέρεται μόνο στα U/VLCC, άντίθετα συμπαρέσυρε τό σύνολο σχεδόν των διαφόρων μεγεθών.

Στίς λοιπές περιοχές, ή αγορά ύπηρε έμποτονονική, χωρίς έμπνευση και χωρίς μεταβολές άξιες ιδιαίτερης καταγραφής. Άριθμός καθαρών φορτίων που διακινήθηκε στη Μεσόγειο, την Β. Θάλασσα, την Καραϊβική και στην Άπω Άνατολή πρέπει να θεωρηθεί φυσιολογικός για την εποχή. Άλλωστε, ό αριθμός των άνοικτών πλοίων που ζητούν άπασχόληση δεν έπέτρεψε διαφοροποίηση των ναύλων.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: Άμερ. Κόλπο 60.000 τον. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 560.000 φίο κατ' άποκοπή, 10 ήμέρες, Άννουαρίου 2-9.

ΠΑΝΙΑ: Άμερ. Κόλπο 12.200 τον. περίπου σιτηρά χύδην Μπουένα Βεντούρα, δολ. 18,50 φίο, 3 ήμέρες/1.200 τον. Δεκεμβρίου 20-28.

ΣΑΝΣΕΤ: Άμερ. Κόλπο 15.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 38, φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 26 — Άννουαρίου 5.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα άνατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 8,50 φίο, 4 ήμέρες /1.250 τον., Δεκεμβρίου 17-24.

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Χάμπτον Ρόντς 70.000 τον. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 5,95 φίο, 5 ήμέρες SHINC, τέλη Δεκεμβρίου.

ΣΙΘΩΝΙΑ: Άμερ. Κόλπο 15.000 τον. λιπάσματα Βομβάη, δολ. 36,50 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 24-31.

ΝΤΕΚΑ ΦΑΤΕΡΝΙΤΥ: Βορείως Χαττέρας 25.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 19,25 φίο, 5 ήμέρες/1.000, Δεκεμβρίου 20-27.

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ: Άμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 14,75 φίο, 11 ήμέρες, Δεκεμβρίου 26-30.

ΑΓΗΝΩΡ: Ποταμό Μισισσιππή 13.500 - 14.500 τον. γεννήματα Λεϊξόες, δολ. 14,85 φίο, 3 ήμέρες/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 26-31.

ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Νότιο Άφρική, δολ. 17,50 φίο, 4 ήμέρες/3.000 τον., Δεκεμβρίου 12-17.

ΕΛΟΣΕΑΝ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεννήματα Ταρούς δολ. 19 φίο, όψιόν φόρτωση Βορ. Χαττέρας δολ. 18 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Δεκεμβρίου.

ΒΑΡΗ: Βόρειο Ειρηνικό 20.000 τον. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 19,50 φίο, 5 ήμέρες/2.500 τον. Δεκεμβρίου 20-31.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: Πουγκέτ Σάουντ/Κολούμπια Ρίβερ 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 10 φίο, 9.000/6.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Άννουαρίου 12-25.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΟΥΝΙΟΝ: Άμβέρσα/Ρότερνταμ/ Άμότερνταμ/ Γκέντ 15.500 — 16.500 τον. σιτηρά χύδην Άλγερία δολ. 14,40 φίο, όψιόν Τίλμπουρι δολ. 15,75 φίο, όψιόν Χάλλ, 'Ιμνιχαμ και Σαουθάμπτον δολ. 16,25 φίο, 5.000 τον. φόρτωση Κόντινεντ, 4.000 τον. φόρτωση ΗΒ/800 τον. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 28 — Άννουαρίου 3.

ΚΑΖΟΣ: Χάλλ 22.000 τον. κριθής χύδην Λεμεσσό, δολ. 11,50 φίο, 4.500/5.000 τον., Δεκεμβρίου 29 — Άννουαρίου 5.

ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ: Καζαμπλάνκα 25.000 τον. λιπάσματα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 24,25, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. έλ. εκφόρτωση, μέχρι Δεκεμβρίου 28.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: Ντάρμπαν 25.000 τον. γαϊάνθρακες Τερνούζεν, δολ. 12,75 φίο, 2.500/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση SH, Άννουαρίου 1-15.

ΓΚΟΥΛΙΑΣ: Ρουέν 32.000 τον. περίπου σιτηρά, δύο λιμένες 'Ιταλίας, δολ. 9,50 φ'ο, 6.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 26-31.

Agents for Bunkers, Ship's loading and discharge, Repairs and Crew at Colombo

PREMSEKA SHIPPING PRIVATE LTD.

23/I Havelock Road, Colombo 5, Ceylon
Telephone: 84276 — Telex: 21839 RANMUT C.E.

ΕΡΗΝΙΩ: Λιμάνι 'Αδριατικής 15.500 τόν. κριθής 'Αμβέρσα/ Ρότερνταμ/ Άμστερνταμ ή Γκέντ, δολ. 7,75 φίο, 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 1-5.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΦΑΙΑΣ: 16.800 τόν. d.w. του 1970, παράδοση λιμάνι 'Ισπανικής Μεσογείου μέχρι Δεκεμβρίου 21, ταξίδι μέσω Κόλπου Μέσης 'Ανατολής με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 4.925 την ημέρα.

ΖΑΝΝΗΣ: 40.106 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Γκιζόν Δεκεμβρίου 23, επαναπαράδοση Πόρτ Κέ-λαγκ ή 'Ιαπωνία, δολ. 5.225 την ημέρα.

ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ: 23.071 τόν. d.w. του 1983, παράδοση στον πιλότο Δουνκέρκης Δεκεμβρίου 17-19, επαναπαράδοση Μουσκάτ/Κολόμπο δολ. 6.350 την ημέρα.

ΑΛΚΑΙΟΣ: 16.875 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Βέζερ Δεκεμβρίου 15-16, ταξίδι μέσω 'Ακαμπα με επαναπαράδοση Πόρτ Σάϊδ, δολ. 4.750 την ημέρα.

Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ: 27.153 τόν. d.w. του 1984, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ με δυτική κατεύθυνση άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας - μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 27.049 τόν. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Κέϊπ Ληούιν Δεκεμβρίου 20-29, ταξίδι μέσω Νότιας ή 'Ανατολ. Αυστραλίας με επαναπαράδοση Πακιστάν, δολ. 3.200 την ημέρα, πλέον δολ. 129.000 για πλου υπό έρμα.

ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ: 17.878 τόν. d.w. του 1969, παράδοση Βεραβάλ Δεκεμβρίου 12, ταξίδι μέσω Δυτ. Αυστραλίας για μεταφορά σιτηρών με επαναπαράδοση Κολόμπο/Σιγκαπούρη, δολ. 3.500 την ημέρα, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΙΜΑ: Σιγκαπούρη 25.000 τόν. νάφθας 'Ιαπωνία, WS 115, Δεκεμβρίου 23.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Μπαχρέιν 30.000 τόν. κα-θαρά 'Ινδία, WS 150, Δεκεμβρίου.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Πατζαρίτος 37.000 τόν. Λάς Μίνας, WS 125, Δεκεμβρίου 18.

ΑΡΙΕΛ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τόν. μέρος φορτίου, Χάβρη WS 80, Δεκεμβρίου 17.

ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ: Σαλλόμ Βόε 140.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αγκλεσέυ WS 55, Δεκεμβρίου.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Σκίλντα 25.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 105, όψιόν Μεσόγειο WS 110, Δεκεμβρίου 15.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: 'Αρζού 70.000 τόν. μέρος φορτίου, Μαύρη Θάλασσα, WS 63, Δεκεμβρίου 18.

ΚΑΤΙΝΑ: Μάρσα 'Ελ Μπρέγκα 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Μαύρη Θάλασσα, WS 80, Δεκεμβρίου 18.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Καραϊβική 45.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 117,5 Δεκεμβρίου 20.

ΝΙΟΥ Α'Ι'ΛΑΝΤ: Γιέμπο 80.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο/άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 51, Δεκεμβρίου 23.

ΚΡΗΤΗ ΣΑΝ: 'Ες Σιντέρ 95.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/ όντινεντ WS 45, όψιόν Μεσόγειο WS 55, Δεκεμβρίου 14.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Σίντι Κερίδ 78.000 τόν. Νάπολι, WS 70, Δεκεμβρίου 20.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II: 'Ες Σιντέρ 100.000 τόν. μέρος φορτίου, Λαβέρα WS 47,5, Δεκέμβριο.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 97,5, Δεκεμβρίου 24.

ΜΥΤΙΛΗΝΗ: 'Ασταρτ 50.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 82,5, Δεκεμβρίου 22.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: 'Ανατολ. άκτή ΗΒ 63.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδιναβία WS 72,5, όψιόν φόρτωση Φλόττα WS 77,5 όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 62,5, Δεκεμβρίου 27.

ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΗΓΚΑΣΥ: Χάουντ Πόιντ 65.000 τόν. περίπου 'Ολλανδία, WS 39,37, Δεκεμβρίου 28.

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ: Ράς Τανούρα 120.000 τόν. 'Απω 'Ανατολή WS 40, άμεση.

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ: 'Εκουαντόρ 97.000 τόν. μέρος φορτίου, Φορμόζα, WS 39, 'Ιανουαρίου 10.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: 'Αμουαύ Μπαϊή 80.000 τόν. μέρος φορτίου, δυτική άκτή 'Ιταλίας, WS 45, Δεκεμβρίου 26.

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Ράς Σουκχέιρ 100.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιταλία/ΗΒ/Κόντινεντ, WS 42,5, 'Ιανουαρίου 1.

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

"Όπως ήταν φυσικό, τό έορταστικό κλίμα καί ή έξ αυτού απομάκρυνση τών διευθυντικών στελεχών από τά γραφεία τους επέδρασαν άρνητικά στη διαμόρφωση τής κίνησης τών αγοραπωλησιών με αποτέλεσμα τό μικρό αριθμό πωλήσεων κατά τη διάρκεια του δεκαπενθήμερου.

Η πιό «θουρυβώδης» περίπτωση ύπήρξε άσφαλώς εκείνη τής πωλήσεως του «HELLENIC CHALLENGER» (SD 14 του 1972) σέ πλειστηριασμό, όταν τήν τελευταία στιγμή ή έλαχίστη τιμή κατέβηκε στις δρχ. 80.000.000 πρὸς μεγάλη έκπληξη τών ενδιαφερομένων.

Τό «HELLENIC FAITH» (21.500 τόν. d.w., του 1972, με χωρητικότητα 1.200 έμπορευματοκιβωτίων) έπιασε μόλις δολ. 3.200.000 (δρχ. 400 εκατομμύρια).

Κατά τά λοιπά, ή δλη δραστηριότητα έξαντλείται σέ μικρό αριθμό πράξεων χωρίς ιδιαίτερη σημασία καί μία αξιολόγηση τής αγοράς ίσως άπαιτεί μερικές ακόμα ήμέρες, τς πρώτες του 'Ιανουαρίου 1985.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Σέ αντίθεση με τς αγοραπωλησίες πλοίων για παραπέρα εκμετάλλευση, ή αγορά τών διαλύσεων βάνει ίκανοποιητικά με έμφανως άνοδικές τάσεις τιμών. Τό φαινόμενο κυρίως ισχύει στην 'Απω 'Ανατολή, όπου ή δραστηκή είσοδος τής Κίνας σέ όλα τά επίπεδα (βλ. προηγούμενο τεύχος μας) τείνει νά ανατρέψει τς υπάρχουσες λεπτές ισορροπίες καί νά έκτοπίσει από τήν αγορά πολ-

λούς άνεξάρτητους διαλυτές, κυρίως τής Ταϊβάν.

Τ ύλαχιστον πέντε πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια καί ένας μεγάλος αριθμός μικρότερων πλοίων κάθε μεγέθους καί κατηγορίας άλλαξαν χέρια μέσα στις είκοσι τελευταίες ήμέρες σέ τιμές ίσες μέχρι καί σαφώς άνώτερες τής προηγούμενης περιόδου.

"Ηδη ό πίνακας τρεχουσών τιμών διαμορφώνεται ως εξής (τιμές σέ δολάρια ανά τόνο βάρους):

Ταϊβάν:

VLCC καί μεγάλα δεξαμενόπλοια: 130/138
Ξηρού φορτίου 100/124

Κίνα:

Δεξαμενόπλοια 130/138
Ξηρού φορτίου 110/128

Κορέα:

Δεξαμενόπλοια 125/132
Ξηρού φορτίου 100/115

Πακιστάν:

Δεξαμενόπλοια 100/110
Ξηρού φορτίου 90/102

'Ινδία:

Δεξαμενόπλοια 90/100
Ξηρού φορτίου 95/106

'Ισπανία:

Δεξαμενόπλοια 75/85
Ξηρού φορτίου 60/80



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

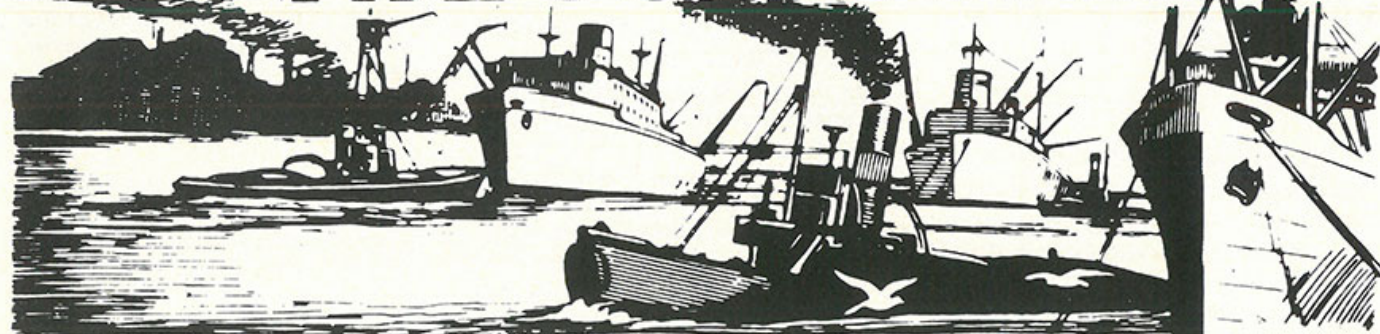
DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1190/949 January 1st, 1985

PANAMA IMPROVES MORTGAGE LEGISLATION

Substantial innovations and clarifications attempts to fill out the new panamanian law relating to ship mortgages and modification of some articles of the Commercial Code. According to the explanations given by the Director of the Directorate General of Consular and Shipping Affairs the new provisions were designed to improve the rules relating to the preliminary registration of legal documents i.e. title documents, mortgages and assignment and to modernize the Commerce Code to reflect the new financial realities.

The main features of the new law are the following: a) The possibility that documents such as bill of sale or a mortgage may be executed in a private document in any language and in any place. b) The possibility of preliminary registration of bill of sale or a mortgage in Panama with a spanish extract c) It is clarified that the substitution of the debtor does not produce novation d) The mortgage includes interest, cost, collection expense and other sums agreed to in the contract e) The maximum of 2% per cent of the interest is eliminated f) The parties may agree to a private sale of the vessel as well as to take possession and administration of the vessel.

The new rules are the joint product of the Directorate of Maritime Affairs, the

office of the Public Registry and the Maritime Law Association of Panama.

1.000 SHIPS ORDERED IN 1984!!

Yes it sounds unbelievable but unfortunately for the future of the freight market, approximately 1.00 ships have been ordered in world shipyards during 1984.

It is indeed a thrilling number, especially when taking into account the amount of idle tonnage and the present rate of new deliveries of vessels ordered before last year.

Really, we fail to understand the purpose that these new orders are to fulfill and we wonder how many would have been ordered if Governments were not so keen to employ there workers in subsidized industries.

NEWBUILDINGS DECLINE CONTINUES

The level of japanese newbuilding orders continues to decline, falling by 11.7% compared with those for last October on a gross ton base and down 27.4% compared with those for November 1983. Permits were issued for 17 ships of 409,358 gross tons this last November as opposed to 36 ships of 653,820 during November 1983.

The figure for fiscal 1984 to date is down 45.7% on the same period in fis-

cal 1983 on a gross tons base and down 42.6% on a compensated gross registered tonnage.

LAIID - UP TONNAGE

The laid-up tonnage of the world merchant fleet as estimated by the General Council of British Shipping amounts approximately to 68 million deadweight tons, representing almost 10% of existing world tonnage.

The present volume of world laid-up fleet includes 339 tankers of 53 million deadweight tons which represent 18% of world tanker tonnage and 1.050 bulk carriers of approximately 14 million deadweight tons representing about 4% of world bulk tonnage.

Liberian shipping is the most influenced with a laid-up figure of 113 ships amounting to 18,5 million deadweight tons or 15% of the ships registered under her flag, while the unemployed figure of the Greek merchant fleet is estimated close to 450 vessels of about 12 million deadweight tons or 20% of the existing fleet.

Ranking third in terms of laid-up tonnage is Norway with an idle fleet of 33 ships, mainly large tankers, of 5,2 million deadweight tons and Panama folds in the fourth place with 147 ships of 4 million tons, representing 7% of its registered tonnage unemployed.

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

However, it is worth noting that above statistical figures do not include tonnage belonging to the United States reserve fleet, nor ships belonging to the Eastern block.

ABS SURVEY MODIFICATION ELIMINATES DRAWING TAILSHAFT

American Bureau of Shipping (ABS) has announced the modification of the survey requirements for tailshafts with oil lubricated stern bearings. Developed by ABS to be more responsive to the needs of shipowners, the new survey does not require tailshafts that are monitored by regular lubricating oil analysis in service to be uncoupled and withdrawn for survey.

Under this alternative survey method, the bearing's lubricating oil is analyzed in service for evidence of wear particles. During the survey, the propeller is removed from the taper, but remains suspended in the propeller aperture. The forward end of the tailshaft taper is examined for corrosion and for cracks by non destructive testing techniques, oil seals are checked and bearing wear down is recorded.

TWO NEW TYPE SULZER ENGINES FOR ADDITIONAL ECONOMY

The highly - successful Sulzer RTA low - speed engine programme has been enlarged by the introduction of two additional bore sizes, the RTA 52 and RTA62, as well as a complementary version of the RTA84 having a longer stroke, the RTA84M. These will offer greater flexibility in engine selection to key market segments, combined with improved fuel economy.

The RTA52 and RTA62 engines cover an MCR power range of 3.880 to 19.920 bhp at speeds of 73 to 122 rev/min. Together with the well-established RTA58, they thus span the most popular power range for low - speed engines. It is worth noting that in 1983, some 70% of the total marine low-speed engine market fell within the 7.000 - 15.000 bhp range.

PRICE RISE

As from this issue the sale price of "Naftika Chronika" will be Drs. 120 per issue and the annual subscription becomes Drs. 4.000.

FIFTY YEARS AGO

— 1934 has been the first in the last three years that our Shipping Industry has witnessed some more favourable conditions for operation, after the world economic crisis of 1931.

— According to our statistical records, the strength of our steam-powered fleet amounted in December 1934 to 578 vessels of 1.692.122 gross tons.

— During 1934 the Greek fleet has imported to our country foreign currency in the tune of 1.6 million pounds, while at the same time it has collected freight earnings amounting to 550.000 pounds, which Greece would have to pay in foreign currency in the absence of ours ships.

— The basic characteristic of the freight markets during 1984 has been a slight upturn of rates and a certain easiness to secure employment.

— Around the end of last December 31 Greek merchant ships were idle amounting to 99.082 gross tons. 28 of these were laid-up in greek waters and only three were found idle in foreign ports.

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

PHONES: 675.4321, 323.0064
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



★ 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

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει γιὰ τὸ 1984, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 2.000 (ἔναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ 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», Νοτάρ 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 Νοτάρ 77, Πειραιῶς	Διευθυντής Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερήφου 50 & Ἀχαρνῶν	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανόρη 15, Πειραιῶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοτάρ 77 Πειραιῶς - Τηλ. 417.6658		

‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων

(α. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε)

(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν

ΑΒΑΞ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξίδι
ΑΒΙΝ Ο'Ι ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	ε. Κέυχαν Τέρμ. 26/9
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α. Λοβίτσα 9/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Ντῶρμαν 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. Λὰς 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/πολὴ 11/10
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074	ὕπο καθέλευση Ρίο Ἰανέιρο
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	δ. Ντόβερ 9/10
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	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 ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Χάνκο 22/10
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646	α. Κενίτρα 6/10
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακὴ μεταφορὴ
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. Τῆς 18/10
ΑΔΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	65	18315	στήν Χαβρη 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	ἐπωλήθη 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. Ἀῖλ Παριζιόν 10/10
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	α. Χιούτον 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
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Κολάμπο 18/10
ΑΘΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	α. Λὰς Πάλμας 17/10
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Κακινάτα 19/10
ΑΘΩΣ	72	1586	α. Λίβερπουλ 13/10
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	α. Σαγκάη 10/10
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι ΛΑΝΤ	72	4109	α. Πασαγιές 2/10
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6387	α. Τζιμπούτι 2/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	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. Λὰς 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 ΚΟΖΜΙΚ	75	12498	ε. Καράτις 18/10
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	α. Ὀκινάβα 11/10
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ε. Πειραιά 25/9
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'ΙΖ	72	11185	α. Σάντος 10/10
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Εἰνγκάγκ 16/9
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Βρέμ 17/10
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ἐπισκευὴς Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι ΝΤ	70	9178	α. Ρεσίφε 20/9
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι Κ	71	11208	α. Δουνκέρκη 22/10
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι ΝΤ	70	9025	α. Βαρκελώνη 17/10
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι Μ	69	8928	α. Ἀρατού 20/8
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	α. Ντάρ ἐς Σαλάμα 14/ 0
ΑΙΔΗΨΟΣ	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	86	11084	ε. Σάουθεντ Ἀνκόρ. 9/10
Α'Ι ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	ε. Ν. Ὀρλεάνη 20/10
Α'Ι ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	δ. Γιβραλτάρ 5/10
Α'Ι ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ὕπο 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. Μπέιρα 9/9
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	δ. Παναμά 16/8
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	ε. Ν. Ὀρλεάνη 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'Ι ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	81	10714	α. Φός 13/10
Α'Ι ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι Ρ	77	10153	α. Σικάγο 10/10
Α'Ι ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	ε. Τζέντα 11/10
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι ΛΑΝΤ	72	4838	α. Πασαγιές 2/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	83	20960	ε. Κόρπους Κρίστι 13/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι ΟΝ	77	38484	α. Βαλτιμόρη 18/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι Τ	61	13184	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι ΝΤ	63	6303	α. Γάνδη 15/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	α. Τζιμπούτι 5/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	57761	ἀργεῖ Σετούμπάλ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517	α. Χιροχάτα 25/9
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	ε. Τσιταγκόγκ 10/10
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Βανκούβερ 19/10
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Κπέμπε 26/9
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Μόρεχεντ Σίτυ 13/10
ΑΚΜΩΝ	71	15119	α. Αμβούργο 23/10
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	ε. Σάν Λορέντζο 16/10
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	α. Σάντος 17/10
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	ἀργεῖ Τάμπα
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	α. Δουνκέρκη 11/10
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	ε. Μουτσοῦρε 7/10
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ε. Χιούστον 17/10
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341	ε. Βέρσα 16/10
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	α. Σαμσούν 9/9
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Λομ 29/9
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Τζέντα 17/9
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Ρανγκούν 18/10
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Ντῶρμαν 19/10
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	α. Μπ. Ἀίρες 5/10
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	δ. Σουέζ 19/10
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Ἀλεξάνδρεια 21/10
ΑΛΕΑ	73	8824	α. Τερνέστη 22/10
ΑΛΕΝΤΕ'Ι Α (δ.)	70	48462	α. Λέικ Τσάρλς 20/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ἐπωλήθη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	ε. Πειραιά 30/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	δ. Παναμά 10/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Μανίλα 16/10
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	ε. Βιζακαπάνταμ 20/10
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	α. Σιγκαπούρη 19/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	ε. Γκιζάν 29/9
ΑΛΦΑΙΑ	74	23757	ἀργεῖ Σάρτζα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Θεούτα 12/10
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434	α. Ν. Ὀρλεάνη 20/9
ΑΛΙΚΗ	72	10069	α. Βενετία 13/10
ΑΛΙΚΗ II	76	12376	α. Ρανγκούν 18/10
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011	δ. Κων/πολὴ 10/10
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	α. Ρίο Ἰανέιρο 12/10
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402	πρώην «ΛΑΒΟ»
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	ἐπωλήθη Ἀλλοδοπούς
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Ρίο Γκράντε 10/10
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088	ε. Π. Σαῖδ 22/10
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	α. Γιοκοχάμα 4/10
ΑΛΧΜΗΝΗ	79	10996	ε. Σάουθεντ Ἀνκόρ. 19/10
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Τῆς 20/10
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α. Ντουλούθ 5/10
ΑΛΚΥΩΝ	73	13631	α. Φός 23/10
ΑΛΜΑ	68	17374	ε. Χόγκ Κόγκ 10/10
ΑΛΜΑ	80	11584	ε. Ἀλεξάνδρεια 21/10
ΑΛΜΑ	63	1594	α. Βομή 23/10
ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Μαδέιρα 22/10
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	δ. Γιβραλτάρ 8/10
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	ε. Κα θαγένα 26/9
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	α. Ναούρου 19/10
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	α. Ἀμβέρσα 22/9
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Κόμπε 22/9
ΑΛΤΙΣ	70	2605	ε. Π. ὁφ Σπαινη 6/10
ΑΛΦΑ	62	4722	ε. Σ. Μάιλα 20/10
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	ὀλική ἀπώλεια
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α. Ἀλεξάνδρεια 10/10
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Λειψοκ 20/10
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Γλασκώβη 9/10
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	α. Σάν Λορέντζο 9/10
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	ε. Λίβερπουλ 22/10
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	δ. Σουέζ 10/6/83
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Κότκα 17/10
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	ε. Τιμαρού 23/10
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Χάβρη 2/10
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ἀργεῖ Ἡμοχάβεν
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	ε. Πειραιά 12/9
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	α. Λὸς Ἀντζελες 16/9
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. Κουίνγκντάν 19/8
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Σάντος 22/9
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. Ἀμβέρσα 3/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	στό Σάντος 22/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Χέυ Πόιντ 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α. Ἀμβούργο 25/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Κίγκστον 16/10
			ε. Ταγγέρη 6/10

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348	ε. Κοτονού 20/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΘΟΡ	78	13889	α. Λός 'Αντζέλες 7/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	α. Βρέμη 12/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΔΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Μαλασία 14/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889	α. Κόμπε 19/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Νητρούτ 20/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	α. Ντάρμαν 27/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	δ. Σουέζ 25/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	ε. Μομπιλ 18/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	ε. Ρότερνταμ 16/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Όζακα 12/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	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	πρός διάλυση Κασσιούνγκ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Τζουμπάι 15/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	δ. Σουέζ 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Μονφαλόνε 15/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Γιοκοχάμα 16/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	α. Σινγκάνγκ 5/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Ραβέννα 2/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Κέιν Τζόνσον 8/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α	67	53448	α. Γιβραλτάρ 15/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	δ. Γιβραλτάρ 15/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ	62	11503	α. Φοκάντος 13/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.)	75	70668	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	α. Φοκάντος 13/10
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13889	α. Φοκάντος 13/10
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Φοκάντος 13/10
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Μομπιλ 25/10
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Χιούστον 11/10
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛ	83	10470	α. Σάντος 28/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Γιοκοχάμα 15/10
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπάρ 8/9
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Γιοκάντ 13/10
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781	α. Ν. Όρλεάνη 13/10
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Έπτόνησ 6/9
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Ρότερνταμ 12/9
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Μπουνμπούρ 24/9
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 3/10
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	α. Ράσα 16/10
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Νέλσον 17/10
ΑΝΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Σινγκαπούρη 19/10
ΑΝΘΙΑ	64	11034	α. Ντάρμαν 17/10
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646	α. Τάγκο 4/10
ΑΝΘΟΣ	79	11000	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	α. Αλεξάνδρ 10/10
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΝΑ	64	2020	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΝΑ Α.	59	9237	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΕΛΑ	62	4207	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΓΚΛΟΥ	67	24829	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΤΩΝΥ III.	77	38515	α. Σηάτλ 18/10
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	α. Σηάτλ 18/10
ΑΠΕΕ	73	16397	α. Σηάτλ 18/10
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Σηάτλ 18/10
ΑΠΙΚΟ	64	9868	α. Σηάτλ 18/10
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Σηάτλ 18/10
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Σηάτλ 18/10
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Σηάτλ 18/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ	67	16210	α. Σηάτλ 18/10
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Σηάτλ 18/10
ΑΠΟΥΣ	70	3275	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΓΩ	72	16207	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥ	77	1587	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	76	1578	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579	α. Σηάτλ 18/10
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Σηάτλ 18/10

ΑΡΕΘΗ	73	13631	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΕΘΗ Α.	69	9343	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	α. Καραϊσκάκη 17/10

ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΙΕΣ	60	7839	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΚΑΔΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ	65	11334	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΚΑΔΑΡΟΣ	75	8826	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΙΑ	67	9525	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Καραϊσκάκη 17/10

ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.)	68	14993	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΤΕΡΟ'ΙΝΤ	60	6134	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΤΟΡ	78	29860	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΤΥΝΑΛΕ	75	38611	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΣΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Καραϊσκάκη 17/10

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΩΜΑΝ	69	16229	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	60	5788	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	85	22172	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	79	10993	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΥΛΙΣ	60	3476	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΥΡΑ	68	9624	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΦΡΟΣ	68	3340	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	α. Καραϊσκάκη 17/10

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΑΝΤΑ	66	13762	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΕΝΙ II	77	16993	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Καραϊσκάκη 17/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Καραϊσκάκη 17/10

ΒΕΡΑ.....	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.).....	72	57527
ΒΗΝΤΑΓΟΥΑΙΗΒ.....	66	10210
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.....	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ.....	66	19633
ΒΙΚΙΓΚ.....	62	13321
ΒΙΚΩΡΙΑ.....	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ 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
ΒΥΖΑΝΤΑΓ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.).....	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.....	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.).....	67	35041
ΒΥΤΙΝΑ.....	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.....	77	11269
ΓΑΛΛΗΝΗ.....	77	39236
ΓΑΛΛΗΝΗ (μ.).....	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ.....	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ.....	67	36038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ.....	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ.....	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ.....	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. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ.....	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
ΓΙΟΥΡΓΗΣ.....	73	9290
ΓΙΩΤΑ.....	62	10163
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.).....	64	34568
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.).....	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.).....	65	3998
ΓΚΑΥΤΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	71	8739

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

ἀργεί Πειραιά.....		
ε. Σουάνση Μπαϊ 17/10.....		
ε. Άμβέρσα - 8/10.....		
ε. Ρουέν 19/10.....		
α. Λα 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 Στυλίδα.....		
ἀργεί Χαλκίδα.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Χάμπτον 16/10.....		
ε. Άμβέρσα 22/10.....		

α. Βαλέτ...α 20510.....		
α. Νιουκαστλ 19/10.....		
α. Πόρτ Χέντλαντ 13/9.....		
α. Λός Άντζελες 27/9.....		
α. Άμβέρσα 4/10.....		
α. Ν. Υόρκη 22/10.....		
α. Κολούμπια 16/9.....		
α. Σίγκαπούρη 29/9.....		
ε. Άμβέρσα 18/10.....		
α. Κολούμπια 2/10.....		
ἀργεί Ήγουμνίτσα.....		
α. Γένοβα 6/10.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
α. Σύρος 29/8.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ε. Πειραιά 9/10.....		
στο Ντάρ ες Σαλάμ.....		
α. Λός Άντζελες 28/9.....		
ε. Ρουέν 17/10.....		
στο Μισισσιπή 20/9.....		
α. Ν. Όρλεάν 16/10.....		
δ. Σουέζ 17/10.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
πρώην «ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ».....		
α. Λός Πάλλας 22/10.....		
ε. Π. Σαϊδ 31/8.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
α. Κόκολα 14/10.....		
α. Κολούμπια 22/10.....		
δ. Π. Σαϊδ 18/10.....		
α. Μπ. Άιρες 11/9.....		
α. Άμβέρσα 15/10.....		
ἀργεί Πόρτιμουρ.....		
α. Όζάκα 9/10.....		
ε. Σάντος 13/10.....		
ε. Τενερίφ 20/10.....		
α. Τάουναβιλ 20/10.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
στον 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. Έλιζαμπεθ 17/10.....		
α. Φουτζέιρα 16/10.....		
ε. Λόγος 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 Άστακό.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ε. Γκρήν Μπαϊ 9/10.....		
α. Έιλτ 18/10.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ἀργεί Έλευσίνα.....		
στον Πειραιά 27/6.....		
α. Αύγουστος 15/10.....		
α. Λέικ Τσάρλς 5/10.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Ν. Όρλεάν 27/9.....		
α. Ν. Όρλεάν 15/10.....		
α. Ν. Όρλεάν 17/10.....		
α. Νι ύκαστλ 16/10.....		
α. Ν. Όρλεάν 4/10.....		
α. Σάν Λορέντζο 16/10.....		
α. Ν. Όρλεάν 14/10.....		
α. Βανκούβερ 16/10.....		
ε. Κομώ Μπαϊ 21/10.....		
ε. Χερβούρβο 17/10.....		
ε. Ν. Όρλεάν 95/10.....		
ε. Καστλάκωκλός 24/9.....		
ε. Ίντσον 7/10.....		
ἀργεί Ρίβερ Φόλ.....		
ε. Μπουεναβεντούρα 65/10.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
δ. Έσκουμίνς 20/9.....		
ε. Μανζανίλο 27/9.....		
α. Κολούμπια 21/9.....		
ε. Ν. Όρλεάν 14/10.....		
δ. Παναμά 10/10.....		
α. Ρίο Ίανέιρο 21/9.....		
ε. Γκ. σαγιακουίλ 6/10.....		
α. Ν. Όρλεάν 16/10.....		
α. Ν. Όρλεάν 13/10.....		
α. Γιούνιο 2/10.....		
α. Γκάλβεστον 4/10.....		

ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ.....	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ.....	75	13036
ΓΚΟΥΛΙΑΣ.....	67	20178
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ.....	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.).....	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.....	71	12202
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ.....	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
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ Α'Ι Λ.....	68	2206
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΟΡΣΤ.....	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ.....	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ.....	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ.....	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).....	80	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ.....	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ.....	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.).....	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ.....	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
ΔΙΔΥΜΟΙ.....	76	19166
ΔΙΔΩ.....	70	10378
ΔΙΟΓΕΝΗΣ.....	59	13393
ΔΙΩΝΗ (δ.).....	67	44646
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ.....	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.).....	68	48887

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	48887
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

||
||
||

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	ἀργεί Γάνδη	ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ.)	75	18951	πρώην -ΣΥΣ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ-
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	α. Αύγουστα 9/10	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Μομπιλ 16/10	ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Χέυ Πόιντ 25/9
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές	ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	ὑπὸ καθέλευση Τσουρούμι
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α. Γενοβιά 6/10	ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. Χάμπτον 7/10
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	α. Χουάνγκουα 17/9	ΙΑΣΩΝ	70	11489	ἀργεί Λονδίνο
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Σαλάδα 4/8	ΙΚΑΝ	58	2882	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	ε. Τακόμπο 18/10	ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ε. Πειραιά 16/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΕΒΕΝΣΙΟΥΡ	73	13098	στη Σιγκαπούρη	ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ἀργεί Στυλίδα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	62	6846	α. Τζέντα 26/3	ΙΜΑΛΑ'Α	62	10981	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΑΟΥΡ	78	17172	στη Σιγκαπούρη	ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	μετ. «ΣΕΙΡΙΟΣ» (Μαλ.)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	72	8987	ἀργεί Πειραιά	ΙΟΛΙ	72	4999	ε. Ντάρμπαν 17/10
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ε. Μπίτερ Λέικς 6/5	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ε. Τέμα 8/10
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	ἀργεί Πειραιά	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	ε. Πειραιά 14/10
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ἀργεί Πειραιά	ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	72	10329	ἀργεί Πειραιά	ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Τζέντα 12/10
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Σιγκαπούρη 4/10	ΙΧΘΕΙΣ	77	19186	α. Γκίλογκ 13/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Τ'ΝΕΡ	77	36237	δ. Γιβραλτάρ 7/10	ΙΩ	69	8909	ε. Μπαντάρ Άμπας 19/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	ε. Γκίζον 11/10	ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	δ. Γκρέιτ Ντάκ Άιλ 18/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Άμβέρσα 22/10	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 20/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Μπλιμπού 19/10	ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Υμουίντεν 2/10	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	ἀργεί Λονδίνο
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	δ. Κων/πολη 95/10				
ΕΛΠΑΝ	67	5487	ἀργεί Πειραιά	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Άμβούργο 22/10
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΒΟ ΓΙΟΖΟΝΑΣ	67	10322	ε. Μομπάτα 22/10
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	ε. Χανάν 29/9	ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	πρός Χουάνγκουα 11/10
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	στό Μπαντάρ Άμπας 30/9	ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΠΙΣ	71	9885	δ. Ντόβερ 12/10	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Γιοκοχάμα 75/10
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Ντακάρ 21/9	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Ν. Όρλεάν 21/10
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	27830	ἀργεί Σετούμπ	ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Γκάλβεστον 20/9
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	ε. Πειραιά 14/10	ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	α. Λός Άντζελες 13/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Λεμεσό 6/10	ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Ρίο Άνέριο 15/10
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	ε. Άμπιτζάν 29/9
ΕΝΤΕΒΟΡ	85	22208	ὑπὸ ναυπήγηση	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Γκάλβεστον 22/9
ΕΞΠΛΟΕΡ	84	22208	α. Σιγκαπούρη 16/9	ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	ἀργεί Λονδίνο
ΕΞΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Σίμπα 28/9	ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ε. Ρουέν 19/10
ΕΞΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	στην Γάνδη 12/10	ΚΑΛΥΨΟ	73	6172	α. Άνγκρα ντός Ρέις 18/10
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Άταζάι 14/8	ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Χόγκ Κόγκ 17/10
ΕΠΟΣ	78	6053	ἀργεί 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	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	ε. Τζέντα 6/8
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Τσουκούμι 9/10	ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Άμβέρσα 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	α. Λός Άντζελες 5/10
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074	ἀργεί Χαλκίδα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Άλεξάνδρεια 11/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Όυμ Κουάορ
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	α. Άλεξάνδρεια 20/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	δ. Παναμά 20/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	ε. Π. Σαϊό 17/10
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	ε. Φιλαδέλφεια 15/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	ε. Ρόττερνταμ 19/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Κων/πολη 27/9	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. Χόβρη 18/10
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ε. Άμβέρσα 13/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Μπ. Άϊρες 8/9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	ε. Τζουμπάι 14/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Λισσαβώνα 19/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Σάφι 12/10				
ΕΥΗ Α.	67	14569	δ. Κων/πολη 29/9	ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	α. Λός Πάλμος 22/10
ΕΥΗΜΕΡ Α	73	13631	δ. Παναμά 75/10	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Σουέιμα 22/9
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Κο Σιάγκ 12/10	ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Τολέδο 15/10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Άντσόν 85/10	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	ἀργεί Στυλίδα
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	δ. Π. Σαϊό 16/10
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Όκλαντ 22/10	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Αύγουστα 22/9
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ἀργεί Βομβάη
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Τακράντι 19/9	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Ν. Όρλεάν 22/9
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ἀργεί Στυλίδα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	δ. Ντόβερ 6/10
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Κακινάτα 3/10
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ἀργεί Νουεβίτας
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	ἀργεί Χαλκίδα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	ἀργεί Πειραιά	ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. Φουτζέιρα 4/9
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ἀργεί Χαλκίδα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Βενετία 19/10	ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Φρημάντλ 15/10
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Μορμουγκάο 14/10	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	ἀργεί Πειραιά
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Σ. Τζών 16/10	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	δ. Κων/πολη 6/10
ΕΦΗ	61	3791	ε. Ναασό 28/6	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ἀργεί Πειραιά
				ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	δ. Παναμά 27/9
ZANET	66	4503	ε. Άμβέρσα 16/10	ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Άμβούργο 11/10
ZANNHΣ	81	22857	α. Πόρτλαντ 2/10	ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	ε. Ρόττερνταμ 16/10
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Μομπιλ 16/10	ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Ρουέν 8/10
ZANTE (δ.)	69	54282	α. Γκνόνας 22/10	ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	δ. Σουέζ 4/10
ZETTA	71	20516	α. Ρίο Άνέριο 1/10	ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Ντάρ ές Σαλάδα 13/10
ZEYΣ	60	11687	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΡΟΣ	67	12702	ἀργεί Έλευσίνα
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	α. Ρίο Γκράντε 14/10	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Λεμεσό 16/10
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Ντάρμπαν 23/10	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Π. Σαϊό 22/10
ZINI	76	11348	ε. Πειραιά 17/10	ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	ἀργεί Άργοσσόλι
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Άσντοντ 1/10	ΚΑΣΟΣ	76	14983	ε. Άντσόν 22/9
ΖΥΓΟΣ	69	3490	ἀργεί Άστανό	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Ναυάκι 3/18
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ε. Φιλαδέλφεια 2/10
ΗΒΗ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537	ἀργεί Χαλκίδα
ΗΖΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	4617	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	ἀργεί Πειραιά
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Λός Άντζελες 185/10	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	76	3824	α. Ραβέννα 8/10
ΗΡΩ	65	23390	ε. Παρανάγκουα 12/10	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	μεσογειακές μεταφορές
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	ε. Ν. Όρλεάν 20/10	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε	70	14370	ε. Άμβέρσα 15/10
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	ἀργεί Άργοσσόλι	ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	ἀργεί Σιγκαπούρη
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ἀργεί Λονδίνο	KATIE	60	10187	ἀργεί Γαλαξείδι
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ	84	16794	α. Κολόμπο 21/10	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Σπέζια 20/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	α. Σιγκαπούρη 21/10				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	ε. Πόιντ ΰ Πιέρ 14/10	ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΑ Σ	66	29955	ε. Ίκνιο 95/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Λά Γκούερα 14/10	ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Κόμπε 13/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	δ. Παναμά 10/10	ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Βίλα Κονστιτιούσσαν 11/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794	α. Άλεούς 14/10	ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ἀργεί Ρίβελ Φάλ
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Βόλο 17/7	ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Μπουένος Άϊρες 4/8
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	α. Πειραιά 1/10	ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	δ. Γιβραλτάρ 21/10
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	ἀργεί Πειραιά	ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Μπ. Άϊρες 13/7
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	ἀργεί Πειραιά	ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	71	10460	ε. Χιουσόν 15/10
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	δ. Καυμάν Μπράκ 29/9	ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	ε. Βόλο 1/10
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	ρυμουσικήται	ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	δ. Παναμά 20/9
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444	α. Ρίο Γκράντε 17/9	ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	ε. Ραγκούν 17/10
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	δ. Γιβραλτάρ 26/9	ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	ε. Σανγκάη 13/10
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ	72	22866	ε. Μπαντάρ Άμπας 26/9	ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Ντουλούδ 3/10
ΘΕΚΟΣ	78	16685	δ. Σκώ 22/9	ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	65	16307	ε. Γουίλμινγκτον 2/10
ΘΕΟΓΕΝΗΤΟΡ	68	35477	δ. Σκώ 22/9	ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	ε. Σάντος 16/10
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ	73	69904	α. Γιουρπορτό 18/10	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΟΑΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Άμπου Πόιντ 26/9	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τροισάν 22/10
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	ἀργεί Πειραιά	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	ε. Φινάρτ 22/10				
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	στη Φορταλέζα (άποθήκη)				
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	ε. Μπαρσαίν 20/10				
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Ν. Όρλεάν 20/10				

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35935
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΛΑΖΙΚ (μ.)	73	73492
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366
ΚΛΕΙΩ	58	8791
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24893
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000

ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ	67	7680
ΓΚΑΛΑΕΥ	77	5539
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ	67	7687
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	71	14764
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	7689
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	84	38000
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	55	8998
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	62	10451
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	78	9862
ΚΟΡΟΝΕΤ	75	19134
ΚΟΥΥΤΟΝ	70	11826
ΚΟΡΩΝΙΑ	59	2670
ΚΟΣΜΟΣ	66	5153

ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	75	7415
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	75	6084
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ	76	7427
ΚΡΑΤΩΝ	58	3914
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	69	34169
ΚΡΗΤΗ (δ.)	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	71	14923
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	59	16875
ΚΡΙΟΣ	75	7028
ΚΡΙΟΙΣ	67	9549
ΚΡΙΤΙΑΣ	59	7158
ΚΡΙΤΩΝ	76	6598
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	73	11170
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911
ΚΡΟΝΟΣ	58	1596
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	21194
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	65	2025
ΚΥΔΩΝΙΑ	66	13870
ΚΥΘΗΡΑ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ	71	17355
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΜΑ	60	7758
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ	77	23596
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746
ΚΩΣΤΑΣ Κ	62	2935
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'	68	4350
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΥ	73	6683
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599
ΛΑΡΑ Σ	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΑ ΙΙ	68	15761
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ	68	10618
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259

ἀργεί Πειραιά	α. Ρίο 'Ιανέιρο 27/9
α. Γιούροπορτ 22/10	ἀργεί Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 3/10	α. Ν. 'Υόρκη 18/10
ἀργεί Πειραιά	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/10
ἀργεί Πειραιά	α. Π. ω Πρίνς 1/9
α. Σιγκαπούρη 95/10	ἀργεί Πειραιά
α. Χάμπτον 19/10	ε. Τζέντα 165/10
α. Σέλ Χάβεν 11/10	α. Σιγκαπούρη 24/9
α. Χιούστον 10/10	ε. Χάβρη 17/10
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 95/10	ε. Βανκούβερ 17/10
α. Γουακαμάτσου 16/10	α. Π. 'Αντζέλες 21/10
α. 'Αλεξάνδρεια 85/10	α. 'Αλγκεθίρας 15/10
α. Βρέμη 22/10	α. Μπέλφαστ 22/10
ε. Βηρυτός 15/10	

α. Πειραιά 20/10	α. Τσάρλεστον 19/10
α. Σάντα Μάρτα 27/9	στη Μουπάσα
υπό καθέλκυση	ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά	ε. 'Αμβέρσα 21/10
ε. 'Αμβέρσα 21/10	στο Κόμπε 25/10
ε. Σάισκιλ 8/10	ἀργεί 'Αστακό
α. Ντουμπάι 6/7	ἀργεί Πειραιά
πρώην «ΓΚΟΛΤΕΝ ΜΠΡΗΖ»	α. Λας Πάλμας 18/10
ε. Κολόμπο 14/10	πρόξ 'Ακαγιούτλα
ε. Πειραιά 16/10	ε. Πειραιά 20/10
ε. 'Ακαμπα 12/10	ε. Σ. Φαντζόκο 9/10
α. Φουμιτσόνο 18/10	α. Μαλαίσια 6/10
ε. Πειραιά 20/10	στον Πειραιά 11/9
ε. Γένοβα 22/10	ἀργεί Πειραιά
α. Λομέ 25/8	α. Κόμπε 12/10
α. Ντουμπάι 25/9	ε. Μαντράς 22/10
α. Γιούροπορτ 23/10	α. Πειραιά 18/10
α. Γένοβα 21/10	ε. Κόμπε 18/10
ἀργεί Πειραιά	επισκευές Πειραιά
α. Σύρο 26/9	ἀργεί Πειραιά
α. Βενετία 17/10	α. 'Ασντον 16/10
πρόξ Μπανγκόκ 19/9	ἀργεί Πειραιά
α. Μπάχια Μιλάνκα 11/9	μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί Πειραιά	δ. Κων/πολη 12/10
ε. Γιοκοχάμα 18/10	ἀργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 2259	ἀργεί 'Αστακό
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/9	α. Λέγκχορν 19/10
ἀργεί Πειραιά	στο Κολόμπο 17/10
α. Χιούστον 10/10	ἀργεί Πειραιά
α. Κούρε 12/10	α. Ρίο Γκράντε 5/10
μεσογειακές μεταφορές	

ε. Κουβέιτ 20/10	ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά	ε. Πειραιά 23/9
ἀργεί Ρίβερ Φώλ	ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά	α. Μπ. 'Αίρες 22/
ταξίδια Λούμπεκ Μάλμο	ε. Σάντος 1/8
ἀργεί Πειραιά	α. 'Αλγκεθίρας 1/10
στο Μπ. 'Αίρες 13/10	α. 'Αμβέρσα 13/10
πρόξ Βραζιλία 6/10	α. Χιούστον 3/10
ε. Μπ. 'Αίρες 15/10	ἀργεί Γαλαξείδι
στον Πειραιά	δ. Ντόβερ 21/10
ἀργεί Σετούμπάλ	ἀργεί 'Ελευσίνα
στη Λισσαβώνα	

ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝ	72	2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ	83	19343
ΛΙΜΠΕΞΠΡΕΣ	82	19337
ΛΙΜΠΕΞΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894
ΛΙΩ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16006
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ	64	6547
ΛΥΡΑ	67	41914

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168
ΜΑΔΕΡ	68	11361
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	84	14500
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΚΡΑ	73	8957
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ	72	17432
ΜΑΝΤΩΛΑΝΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙΙ	49	6607
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569
ΜΑΡΙΑ	70	9101
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ.)	66	42799
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜ Υ	72	17510
ΜΑΡΙΩ	66	3762
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082
ΜΑΡΚ Σ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΥΛ ΖΑ	70	15806
ΜΑΡΩ	73	32510
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554
ΜΑΤΘΙΛΔΑ	65	7696

ἀργεί Χαλκίδα	α. Φουσίκι 13/10
ἀργεί 'Ηγουμενίτσα	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/10
ἀργεί Φορταλέα (ἀποθήκη)	α. Π. ντέ Μπούκ 16/10
α. Τσάχ Μπαχάρ 2/10	ἀργεί Σετούμπάλ
ε. 'Αλεξάνδρεια 14/10	ε. Τζέντα 12/10
α. Ντακάρ 3/10	α. Σάλλομ Βόε 21/10
α. Πόρτ Ντέ Μπούκ 22/10	μετ. «ΚΟΜΕΤ» (Μόλτ)
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 14/10	α. Ρεσίφε 95/10
α. Σάν Μάικλ 195/10	ε. Πειραιά 16/10
ε. Σουέζ 25/8	ἀργεί Βασώρα
ε. Πειραιά 28/9	ε. Κων/πολη 26/9
α. Τακόμα 11/10	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. «ΑΡΙΓΟΥΝΤ» (Παν.)
α. Π. 'Αντζέλες 18/10	ἀργεί 'Ελευσίνα
ἀργεί Σετούμπάλ	ἀργεί Πειραιά
στον Πειραιά	α. Σούσα 17/10
μετ. «ΜΑΝΩΛΗΣ Μ.» (Λιβ.)	δ. Π. Σαίξ 21/10
πρώην «ΚΑΝΑΝΤΙΑ»	α. Χιούστον 75/10
α. Λός 'Αντζέλες 55/10	δ. Επτάνησα 2/10
μετ. «ΝΙΚΟΛΑΣ Α.» (Μαλτ.)	δ. Σουέζ 21/10
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/10	ε. Κάντα 15/9
ε. Κάντα 15/9	α. Χέυ Πόιντ 21/10
ε. Πειραιά 22/10	α. Νταούμ 4/9
α. Ρότερνταμ 30/9	ἀργεί Πειραιά
α. Τουτικορίν 14/10	ἀργεί Πειραιά
ε. Μουπάσα 23/10	ε. Ν. Μαγκαλόρ 2/9
ἀργεί Πειραιά	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. Γιοκοχάμα 2/10
δ. Μπρουναμπουτέλ 15/10	α. Μόρεχεντ 9/10
α. Σιγκαπούρη 20/10	ε. Σίδνεϊ 195/10
δ. Παναμά 3/7	στο Ρ. ζάριο
α. Τουτικορίν 6/9	α. Λας Πάλμας 14/9
α. Ριγίκα 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

ΜΕΤ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Τάιν 19/10	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	άρχει Τζέμπελ 'Αλι
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. 'Αδελαΐδα 12/9	ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887	α. Ντάρμπαν 11/10	ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	66	6845	άρχει Πειραιά
ΜΕΛΩ ΛΕΜΟΥ (δ)	71	113780	δ. Κων/π-λη 12/10	ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	70	16224	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 16/10
ΜΕΛΩ Χ.	68	10355	δ. Παναμά 15/10	ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	71	16246	ε. Σίγκαπ 9/10
ΜΕΛΕΜΙ (δ)	76	24743	άρχει 'Ελευσίνα	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Ρίτοσσαντ Μπαϊ 18/10
ΜΕΛΕΜΙ III.	68	15761	δ. Π. Σαΐδ 16/10	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 8/10
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	μεσογειακές μεταφορές	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ)	81	29700	δ. Παναμά 10/10
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	δ. Παναμά 20/6	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. Λός 'Αντζελες 18/10
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	α. Σάλλομ Βόε 5/10	ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573	άρχει Πειραιά	ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	α. 'Αλεξάνδρεια 5/7	ΝΕΜΕΑ	79	10993	δ. Γιβραλτάρ 21/10
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	α. 'Αλεξάνδρεια 5/7	ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	μετ. «ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ.» (Παν.)
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	δ. Παναμά 21/10	ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 2/10
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	α. Βοστώνη 18/10	ΝΕΠΟΤΗΣ	71	9082	δ. Κων/πολη 12/10
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Γουέστμινστερ 28/9	ΝΕΠΟΥΝΙΑ	65	27960	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ)	77	60655	α. Ρας Τανούρα 26/9	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Γιοκοχάμα 15/10
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Μόντρεαλ 28/9	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Π. Μωχ. Μπιν Κασίμ 16/10
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	α. Μόντρεαλ 28/9	ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'	72	9606	α. Τάινγκα 9/10
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ)	74	61172	α. Ρας Τανούρα 26/9	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	άρχει Γαλαξειδί
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ)	70	17485	α. Μόντρεαλ 28/9	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	άρχει Γαλαξειδί
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ)	70	17486	α. Μόντρεαλ 28/9	ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Χιούστον 3/10
ΜΕΣ. ΓΗ (δ)	71	17355	α. Μόντρεαλ 28/9	ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ)	60	25471	επωλήθη δ αλυσή
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ)	70	17485	α. Μόντρεαλ 28/9	ΝΗΝΕΜΙΑ (δ)	76	121542	στή Φουτζέιρα 11/10
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957	α. Μόντρεαλ 28/9	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό 'Ελ Χάκλ (άποθήκη)
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	α. Μόντρεαλ 28/9	ΝΗΡΕΥΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	άρχει Χαλκίδα
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Μόντρεαλ 28/9	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Κοπεγχάγη 23/10
ΜΗΛΟΣ Α' ΛΑΝΤ	79	10991	α. Μόντρεαλ 28/9	ΝΙΚΑΤΟΡ	64	10275	ε. Μαντράς 24/9
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	α. Μόντρεαλ 28/9	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ	64	6163	άρχει Πειραιά
				ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Χαλκίδα 21/10
				ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Χάμπτον 22/9
				ΝΙΚΟΛΑΟΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
				ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	δ. Κων/πολη 14/9
				ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	ε. Μομπάσα 13/10
				ΝΙΚΟΣ Β. (δ)	49	15980	άρχει
				Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ)	71	85347	άρχει 'Αλιβέρι
				ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	ε. Τρίπολη 10/10
				ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	άρχει Πειραιά
				ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Γκλάνστοουν 18/9
				ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	α. 'Αλεξάνδρεια 1/10
				ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	α. Κομά Μπαϊ 5/10
				ΝΙΤΣΑ (δ)	71	16400	α. Παρανόγκουα 16/10
				ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	δ. Π. Σαΐδ 16/9
				ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	άρχει 'Αλεξάνδρεια
				ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	άρχει Στυλίδα
				ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Γουίλμσβαρν 4/10
				ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	36000	α. Γουίλμσβαρν 4/10
				ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	α. Γουίλμσβαρν 4/10
				ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	άρχει Στυλίδα
				ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
				ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Λέικ Τσάρλες 7/9
				ΝΟΤΟΣ (δ)	64	49055	άρχει Γαλαξειδί
				ΝΟΥΒΕΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	66	22260	Κυπριακή σημαία
				ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Σάντος 17/10
				ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Σουέζ 12/10
				ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	α. Χάβρη 17/10
				ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Π. Νουάρ 16/9
				ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	δ. Ντόβερ 19/10
				ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Χιούστον 5/9
				ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Κόρπους Κρίστι 24/9
				ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Μομπάσα 21/10
				ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700	άρχει Γαλαξειδί
				ΝΤΕΚΑ ΦΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	ε. 'Αμβέρσα 22/10
				ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	άρχει 'Ελευσίνα
				ΝΤΕΛΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
				ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Φός 95/10
				ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ)	59	12463	σημαία Παναμά
				ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
				ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Θρή ρίβερς 6/10
				ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	άρχει Πειραιά
				ΝΤΟΡΙΚ (δ)	66	45289	ε. Φός 22/10
				ΝΤΟΡΙΣ (δ)	76	68567	ε. 'Αμπιτζάν 28/9
				ΝΥΑΛΑ (δ)	62	12392	α. Γάνδη 11/10
				ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10	74	15976	α. 'Οσκαράμν 19/10
				ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
				ΟΘΕΝΤΙΚ (μ)	73	73492	άρχει Πειραιά
				ΟΘΩΝΗ (δ)	71	17355	α. Μίλφορντ Χάβεν 14/10
				ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	άρχει Πειραιά
				ΟΛΚΟΥΖ	60	3030	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	δ. Κων/πολη 6/10
				ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Πειραιά 22/10
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	85	17879	α. Βοστώνη 19/10
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ)	74	18204	άρχει 'Ελευσίνα
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	α. Τζέιμς 53 26 Β. 04 03 Δ 17/10
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744	α. Γκίλγολκ 5/10
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	76	66259	α. Λεμεσό 29/9
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Άλγκεθρας 10/10
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Κολόμπο 13/10
				ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	μεσογειακές μεταφορές
				ΟΜΕΡ	58	2556	δ. Π. Σαΐδ 18/10
				ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187	μεταφορές Νιγηρίας
				ΟΝΗΣΙΑΟΣ	63	24992	ε. Νουακότ 7/10
				ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	α. Σαντάλσφορ 27/9
				ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	άρχει Πειραιά
				ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	άρχει Πειραιά
				ΟΡΥΣ (δ)	59	12868	άρχει Πειραιά
				ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Χιούστον 13/10
				ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ)	82	49100	α. Άλγκεθρας 10/10
				ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	α. Τολέδο 19510
				ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	α. Χόγκ Κόγκ 20/10
				ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Τολέδο 19510
				ΟΣΕΑΝ ΣΗΚΑΛ	80	15359	άρχει Κασούρι
				ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	82	18818	άρχει Πειραιά
				ΟΤΖΚΟΥ	60	2981	άρχει Πειραιά
				ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	60	7504	μεσογειακές μεταφορές
				ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
				ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
				ΟΥ'Ι'ΝΣΤΟΝ	70	15579	άρχει Στυλίδα
				ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	δ. Μπρουνομούλε 6/10
				ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133	σ. ο Νάτλ (άποθήκη)
				ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Τζέντα 3/10
				ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	άρχει Χαλκίδα
				ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	69	105317	άρχει Πειραιά
				ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	ε. 'Αμβέρσα 23/10
				ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. 'Εβονμουσού 8/10
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	άρχει Γάνδη				
ΝΑ'Ι'ΛΑΝΤ	75	35581	α. Λός 'Αντζελες 8/10				
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. 'Αλεξάνδρεια 9/10				
ΝΑΞΟΣ Α' ΛΑΝΤ	80	10982	α. Γιοκοχάμα 18/10				
ΝΑΤΑ	77	9359	α. 'Αλεξάνδρεια 85/10				
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κενίτρα				
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	μετ. «ΜΙΛΛΥ» (Κυπρ.)				
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	57	5289	στό Κουβέιτ				
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Νέα 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/9				
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές με αφορές				
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Βαρκελώνη 20/10				
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	δ. Παναμά 19/10				
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19510				
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Π. όφ Σπαϊν 18/10				
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 22/10				
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ)	70	1598	ε. Γκιζάν 22/10				
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Σ. Λουίς ντ' Ρόν 22/10				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591	α. Γκιζάν 21/10				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/10				
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	επωλ άλλοδατους				
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Στουμπάλ 1/10				
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Μπυμόντ 29/9				
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60930	μεταφορές 'Ερυθράς θάλ.				
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Κων/πολη 22/9				
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ)	72	55204	α. Χάμπτον 10/10				
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Μοστανγκάνεμ 16510				
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Σάντος 16/10				
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Βερακρ 4/9				
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Κολούμπι 18510				
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχει Σάρσα				
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Ειβονμουσού 2/10				
ΜΗΝΟΜΟΥΣΥΝΗ	68	36168	δ. Παναμά 2/9				
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ)	73	61172	α. Σίγκαπούρη 12/10				
ΜΟΥΣΧΑ Δ.	56	8823	άρχει Πειραιά				
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Ρόμα 19/10				
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Πειραιά 17/10				
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ							

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
ΠΑΣΙΦΙΚ (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
ΠΑΦΘΙΝ 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
ΠΕΡΛ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623
ΠΕΡΛΑ	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
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 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
ΠΗΝΔΑΡ	72	20045
ΠΗΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΗΝΤΟ	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
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΤΕΝΤΣ	68	9650
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	10722
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576

στό Λάγος 6/7
ἀργεί Γκρέιτ Μπίτερ
ἀργεί Σετούμπάλ
ἀργεί Έλευσίνα
ἀργεί Στυλίδας
α. Ίντσόν 9/10
α. Φός 20/10
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Γαλαξειδί
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ἐπωλ. συμφ. Ν. Κορέας
ε. Ν. Όρλεάνη 20/10
μετ. «ΚΑΝΟΠΟΣ» (Μάδλ.)
στη Σάρδα 22/9
α. Λονδίνο 26/9
ἐπωλήθη
δ. Γιβραλτάρ 27/9
μεσογειακές μεταφορές
δ. Ντόβερ 13/10
ε. Βενετία 17/10
ἀργεί Πειραιά
α. Λισσαβώνα 18/10
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ε. Σουέζ 16/10
α. Σακρίντε 13/10
α. Τζέντα 11/10
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Γερμανία
στό Μοντεβιδέο 12/10
α. Χάρμπτον 6/10
ἀργεί Πειραιά
α. Μιζουσίμα 20/9
ε. Ίντσόν 13/8
δ. Σουέζ 7/10
δ. Γιβραλτάρ 16/10
ἐπωλ. διάλυση
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ε. Τολέδο 17/10
δ. Κων/πολη 12/10
ε. Ίκονια 95/10
ε. Μοσούγκας 20/9

ε. Βενετία 22/10
μεσογειακές μεταφορές
α. Βενετία 6/10
ε. Γδύνια 12/10
α. Ριγέκα 17/10
μεσογειακές μεταφορές
ε. Κολόμπο 13/10
ἀργεί Πειραιά
ε. Ντάρμπαν 18/9
ἀργεί Πειραιά
α. Ν. Όρλεάνη 13/10
δ. Σουέζ 25/8
δ. Π. Σαΐδ 10/10
ἀργεί Πειραιά
α. Ντάρμπαν 20/10
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Έλευσίνα
ἀργεί Έλευσίνα
ε. Βρέμη 23/10
ε. Κεχάν 85/10
ἀργεί Πειραιά
α. Πειραιά 17/10
α. Σαβόνα 195/10
ε. Σαβόνα 22/10
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Βομβάη
α. Μίνα Καμπούς 8/10
ε. Χόνγκ Κόγκ 12/10
δ. Σουέζ 27/9
στην Γιογκοχάμα 12/10
α. Μάλμπο 18/10
α. Μαυρίκιω 4/10
ε. Βρέμη 20/10

ἀργεί Άστακό
ἀργεί Ήγουμέντσα
ε. Μπ. Άϊρες 15/10
ἀργεί Πόρτλαντ
ἀργεί Γαλαξειδί
α. Λεξάνδρεια 21/10
α. Τσούτσιλ 3/10
ἀργεί Λομπίτο
α. Κόμπε 18/10
ἀργεί Γαλαξειδί
δ. Μπρανσμπούτελ 28/8
ἀργεί Σετούμπάλ
ἐπισκευές Πειραιά
α. Τζακάρα 22/9
δ. Σουέζ 19/10
ε. Τέμα 9/10
ἀργεί Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 18/10
ε. Βισκαπατάνω 6/10
ε. Χαλκίδα 6/6
ε. Τσάρλεστον 19/10
α. Πόρτ Γουάσκοτ 16/10
υπό καθέλκυση Μουροράν
α. Λός Πάλας 2/10
α. Κολόμπο 6/10
α. Ντόνκ 2/10
ἐπισκευές Πειραιά
α. Γδύνια 18/10
α. Πόρτλαντ 9/10
α. Θέοντα 16/10
στό Σουέζ (ἀποθήκη)
α. Ν. Όρλεάνη 25/8
δ. Π. Σαΐδ 20/9
ε. Γιβραλτάρ 15/10

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
ΡΑΛΙΝΑ Κ.	70	14609
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	81	32247
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	59	12413
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249
ΡΑ'Ι'ΝΑ	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' I (δ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	78	69016
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	67	9919
ΡΑΝΙΑ	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
ΡΟΔΟΣ	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
ΣΑΜΠΑ (δ.)	57	13247
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΩΝ 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 ΤΖΩΡΤΣ	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
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΩΝΙΣ	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 ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810

στη Χαλκίδα 25/10
ἀργεί Άστακό
ε. Τσιουκόν 2/10
α. Μπουλνέ Μπαϊή 27/9
δ. Γιβραλτάρ 27/9
ε. Ίμινγκχαμ 11/10
δ. Ντόβερ 7/10
α. Μορμουγκάο 20/10
δ. Κων/πολη 11/10
ε. Ντάρμπαν 13/10
α. Π. Σαΐδ 15/10
δ. Σουέζ 18/10
α. Σουάνσκ 17/10
α. Πόρτο Τόρες 9/10
μετ. «ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ» (Μάδλ.)
δ. Κων/πολη 20/9
ε. Πειραιά 17/10
στό Καράτσι
ε. Φός 1/10
ε. Πειραιά 16/10
α. Πειραιά 20/10
α. Σχέζιν 22/10
α. Σάντος 13/10
ἀργεί Πειραιά
α. Πειραιά 15/10
ε. Αύγουστα 18/10
α. Λός Άντζελες 21/9
α. Π. Έλιζαμπεθ 3/10
ἀργεί Τρινκομάλη
ἀργεί Πειραιά
δ. Παναμά 17/10
ε. Σαφάγκα 23/9
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Γαλαξειδί
ἀργεί Πειραιά
ε. Πενάγκκ 175/10
ἀργεί Γαλαξειδί
α. Πειραιά 28/9
ἀργεί Λευκάδα
ε. Πειραιά 25/9
ἀργεί Έλευσίνα
ἀργεί Πειραιά
ε. Νιούπορτ 24/10
ε. Φιλαδέλφεια 20/10
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Άργοστόλι
δ. Έλαιοκώρη 4/10
ἀργεί Άλιβέρι
ἀργεί Πειραιά
μετ. «ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ»
ἀργεί Πειραιά
α. Κασσιούνγκ 23/9
ἀργεί Λομέ
στη Μουπάσα 21/7
α. Σιγκαπούρη 185/10
α. Φαυλάν 2259
α. Φημάντλ 6/10
ε. Άλγκεκίρας 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. Γουόστμπερ 19/10
ἀργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ε. Σούνεϊ 5/10
ἀργεί Πειραιά
ε. Τζέντα 2/10
ε. Σαφάγκα 8/10
α. Τέμα 21/10
α. Π. ορ. Σπαϊνή 17/10
α. Ντάρμπαν

ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	70	13907	α. Φρημάντλ 4/10	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	άρχει Στυλίδα
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	ε. 'Ικόνιο 15/9	ΤΖΙΜΥ	68	13847	α. Πειραιά 5/10
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Μαγκόνια 15/10	ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Κάβερχαρ 21/10
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Γκίλονγκ 26/9	ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	ε. Σακί 17/10
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα	ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	μετ. «ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ» (Κυπρ.)
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Σιγκαπούρη 15/10	ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569	α. Γκαλβεστον 21/9
				ΤΖΩΝ	71	13857	δ. Κων/πολη 28/9
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Ντόβερ 23/9	ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Ν. 'Υόρκη 13/9
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΣ	76	11866	α. Ρίο 'Ιανέριο 7/10	ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 29/9
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. 'Ασάμπ 18/10	ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Γκίλονγκ 28/9
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΦ	84	13750	δ. Σουέζ 6/10	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Σιμόνοσέκι 17/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. 'Αντοφάγκαστα 19/10	ΤΖΩΝ Π.	53	2731	α. Σάν Νικόλας 17/10
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Μ. Μαγκόνι 15/10	ΤΖΩΝ Π.	65	19750	άρχει Μανφρεντόνια
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	δ. Ντόβερ 8/10	ΤΖΩΝ ΠΥ	76	9867	α. Καλκούτα 19/10
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	δ. Γιβραλτάρ 6/10	ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Χόγκ Κόγκ 15/10
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305	ε. Σαγκάη 16/9	ΤΖΩΡΤΖ Α.	65	4323	άρχει 'Ελευσίνα
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	άρχει Πειραιά	ΤΖΩΡΤΖ Β.	75	14786	α. Μπωμόν 5/10
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750	υπό καθέλκυση Σιμόνοσέκι	ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	α. Ντουάλα 15/9
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές	ΤΗΟΥΣ	73	3717	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΝΤΑ	59	2870	επώλ. Διάλυση	ΤΗΝΟΣ	68	8825	άρχει 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	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Ρίο 'Ιανέριο 8/10	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Ντόρ -εσ- Σαλάμ 21/9
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Φιλαδέλφεια 17/10	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	άρχει Πειραιά
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	δ. Π. Σαΐδ 23/9
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	α. Αιγούστα 6/10	ΤΟΝΥ	62	6246	δ. Σέτε 18/10
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Φρήταουν 16/10	ΤΟΣΟΤΗΣ	74	19166	α. Σύνδου 5/10
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Κήλανγκ 5/10	ΤΟΣΟΤΗΣ	71	9082	α. Ρεσίφ 11/10
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	στή Α. Τσάρλς 17/10	ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	δ. Σύνδου 23/10
				ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/10
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	άρχει Πειραιά	ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	άρχει Στυλίδα
ΣΟΒΕΡ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	άρχει Γαλαξειδί	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	άρχει Πειραιά
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	άρχει Τζέντα	ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ	75	60670	α. Σάλομ Βόε 12/10
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Τάμπα 8/9	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. Πειραιά 9/10
ΣΟΥΑΝ	63	5404	άρχει '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	α. Πειραιά 16/10
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	άρχει 'Ελευσίνα	ΤΡΑ'Ι'ΣΗ (δ.)	75	76142	α. Πειραιά 15/10
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Θέοντα 17/10	ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	α. 'Αμβέρσα 14/10
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Μπιλμπάο 21/10	ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΦΙΚ	78	10299	α. Σιγκαπούρη 21/9
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	άρχει Γάνδη	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	δ. Ντουμπάι 12/10
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	μετ. «CHELMER» (Παν.)	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	ε. Μπ. 'Αϊρες 11/10
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Μέθυλ 16/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Μανίλα 17/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Μπιζέρια 19/10
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	άρχει 'Ελευσίνα	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Κοτόν 315/10
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Μαπούτο 21/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	64	17295	α. 'Αλγκεκίρας 4/10
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878	άρχει Πειραιά	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	α. Τσάρλεστον 19/9
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Σουθμπτον 225/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	άρχει Γαλαξειδί
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	άρχει Πειραιά	ΤΡΙΤΟΝ	63	11056	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡ	64	1584	μετ. «ΕΥΤΥΧΙΑ»	ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Νουασότ 16/10
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	άρχει Λευκάδα	ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/10
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	δ. Παναμά 14/9	ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	69	1580	α. 'Αμβέρσα 22/9
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Μακάι 16/10	ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	α. Καράτσι 20/9
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Τιμαρού 19/10	ΤΣΕΡΡΥ	77	13663	α. Καράτσι 5/10
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Π. 'Αντζέλες 29/9	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	65	17713	άρχει Στυλίδα
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Π. 'Αντζέλες 19/10	ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	59	2870	επώληθη Διάλυση
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Χιμέι 18/10				
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	άρχει Πειραιά	ΤΥΧΗ	70	10886	α. Ντάρμπα 12/10
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	ε. Σάν Χουάν 15/10	ΥΑΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Καράτσι 16/10
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	ε. Ρουέν 18/10	ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 21/10
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	α. Ρότερνταμ 10/10	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Πειραιά 21/10
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	άρχει 'Ελευσίνα	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Χι. οσίμα 26/9
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	άρχει Πειραιά	ΦΑΙΔΡΑ	70	11489	α. 'Οσκαρόν 22/10
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	άρχει 'Αμπιτάν	ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Σ. Μάικλς 9/10	ΦΑΙΔΡΑ	60	6723	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	άρχει Πειραιά	ΦΑΙΔΡΑ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άρχει Πειραιά	ΦΑΙΔΡΑ	73	9112	στο Σάν 'Αντωνίω
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Θέοντα 7/10	ΦΑΙΔΡΑ	74	131654	α. Ντάρ -εσ- Σαλάμ 13/10
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στο Σουέζ	ΦΑΙΔΡΑ	78	13889	ε. 'Ιχων 9/10
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Σολέντ 1/9	ΦΑΙΔΡΑ	77	9477	α. Ντάρ -εσ- 9510
ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Σιγκαπούρη 13/10	ΦΑΙΔΡΑ	81	11500	δ. Σουέζ 27/9
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135	άρχει 'Εκουατοριάλ	ΦΑΙΔΡΑ	66	10046	άρχει
ΣΤΡΥΜΟΝ	69	16229	στο 'Ικόνιο 3/10	ΦΑΙΔΡΑ	62	9890	άρχει Πειραιά
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές	ΦΑΙΔΡΑ	81	11980	δ. Μπανιόρ 'Αμπας 57/9
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	άρχει Πειραιά	ΦΑΙΔΡΑ	79	11730	α. Σαλβαντόρ 14/10
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Γιβραλτάρ 24/9	ΦΑΙΔΡΑ	74	23123	α. Κιγκστον 15/10
ΣΥΡΑ	77	16380	δ. Παναμά 8/10	ΦΑΙΔΡΑ	66	1443	α. Χαλκίδα
ΣΥΡΟΣ	64	5237	άρχει Πειραιά	ΦΑΙΔΡΑ	73	19747	άρχει Πειραιά
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	α. Μίνα Καμπούς 18/6	ΦΑΙΔΡΑ	84	31411	δ. Παναμά 7/10
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	άρχει Γαλαξειδί	ΦΑΙΔΡΑ	83	17217	α. Μπανιόρ 12/10
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	άρχει 'Ιθάκη	ΦΑΙΔΡΑ	84	19049	α. Π. Κέλανγκ 13/10
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	α. Λός Πάμας 17/10	ΦΑΙΔΡΑ	76	22297	στην 'Ακαμπα
ΤΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	άρχει Πειραιά	ΦΑΙΔΡΑ	75	22600	ε. 'Αλεξάνδρεια 15/10
ΤΑΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	άρχει Πειραιά	ΦΑΙΔΡΑ	75	62498	α. Τοίμπα 9/10
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	ε. Τέμα 21/10	ΦΑΙΔΡΑ	76	41330	α. Μπαχραϊν 10/10
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	άρχει Πειραιά	ΦΑΙΔΡΑ	68	48682	α. Σαλαμ Βόε 29/9
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	άρχει Πειραιά	ΦΑΙΔΡΑ	64	13516	άρχει 'Ελευσίνα
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	άρχει Γάνδη	ΦΑΙΔΡΑ	74	16283	α. 'Αλεξάνδρεια 18/10
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Ταργκόνα 17/10	ΦΑΙΔΡΑ	80	11730	α. Γένοβα 23/10
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	α. Χόγκ Κόγκ 15/10	ΦΑΙΔΡΑ	75	24614	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/10
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές	ΦΑΙΔΡΑ	83	31321	α. Τόρ 'Αντουκζιάτα 6/10
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	α. Σ. Τζών 7/10	ΦΑΙΔΡΑ	62	19974	α. 'Αλεξάνδρεια 20/10
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές	ΦΑΙΔΡΑ	72	20713	ε. Μανίλα 11/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	ε. Πόρτ Πιρί 22/10	ΦΑΙΔΡΑ	56	13408	δ. Π. Σαΐδ 13/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	δ. Σουέζ 14/10	ΦΑΙΔΡΑ	68	13890	δ. Π. Σαΐδ 19/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	δ. Γιβραλτάρ 29/9	ΦΑΙΔΡΑ	72	7201	α. Π. Σαΐδ 19/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Χάμπτον 6/10	ΦΑΙΔΡΑ	65	11940	α. Ρίο Γκράντε 6/10
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. Τενερίφη 1/10	ΦΑΙΔΡΑ	71	19747	α. Κορπούς Κρίο 15/9
ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Βανκούβερ 27/9	ΦΑΙΔΡΑ	78	15364	άρχει Πειραιά
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	μετ. «ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟ» (Παν.)	ΦΑΙΔΡΑ	73	17519	επώλ. 'Αλλοδαπούς
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	δ. Κων/πολη 9/10	ΦΑΙΔΡΑ	60	5044	στο Σάντος 18/10
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Φιλαδέλφεια 5/10	ΦΑΙΔΡΑ	69	11489	δ. Σουέζ 30/9
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Ρίο 'Ιανέριο 30/9	ΦΑΙΔΡΑ	63	16141	ε. Κομώ Μπαϊ 15/10
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	α. 'Ολμπανυ 18/10	ΦΑΙΔΡΑ	70	10191	α. Νιούπορτ 12/10
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	άρχει Πειραιά	ΦΑΙΔΡΑ	72	10219	στο Μπανιόρ 'Αμπας
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	υπό ναυπήγηση	ΦΑΙΔΡΑ	70	11825	α. Π. 'Αρβρου 7/9
ΤΖΑΚΥ	84	32247	υπό ναυπήγηση	ΦΑΙΔΡΑ	73	10192	δ. Ρουέν 7/10
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	δ. Κων/πολη 26/9	ΦΑΙΔΡΑ	62	12038	δ. Π. Σαΐδ 10/10
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081	άρχει 'Ασπρά	ΦΑΙΔΡΑ	66	2999	μετ. «ΣΗΤΙΑ ΜΠΟΥΤΥ» ('Ονδ.)
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160	α. Τρόλλ Πάρκ	ΦΑΙΔΡΑ	71	10192	ε. Αιγούστα 23/8
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	α. Φιλαδέλφεια 16/10				
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ	80	9100	α. Ρεσίφ 26/9				
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100	α. Λομέ 215/10				
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Κάνιλα 16/9				

ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΝΚΥ	63	5417
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΩ	70	18328
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107
ΦΩΦΩ Α.	82	25200
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463
ΧΑΡΗΣ	68	2918
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39366
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ	68	10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016

ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Χόγκ Κόγκ 2/9	
α. Νιούκαστλ 17/9	
στην Μομπάσα	
στο Χώρ αλ Ζουμπάρ	
α. Όζάκα 13/10	
α. Φουτζέιρα 22/9	
α. Ίκχων 21/9	
ε. Π. Σαΐδ 17/10	
α. Μπ. Άιρες 31/8	
α. Ντουμπάι 13/9	
ε. Σεύχελλες 18/10	
α. Ντομάμ 28/9	
ε. Μπωμόντ 5/10	
α. Ντάρμπαν 5/10	
α. Σιγκαπούρη 16/10	
α. Σιγκαπούρη 11/10	
δ. Κων/πολη 12/10	
ἀργεί Μιζουσίμα	
α. Παραμαρίμπο 12/10	
ε. Ρότερνταμ 21/10	
α. Νονακτότ 11/10	
μετ. «ΧΑΡΑ» (Κυπρ.)	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Γκάνδη 28/9	
ε. Μπεντί 19/9	
α. Βισακαπατνάμ 18/10	
ε. Χαλκίδα 7/5	
δ. Σουέζ 16/10	
ε. Π. Σαΐδ 31/7	

ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΛΟΝ	75	16421
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΗ	65	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339

ε. Χαλκίδα 2/2	
ε. Ναυλόκι 25/9	
δ. Π. Σαΐδ 16/10	
α. Π. Έλίζαμπεθ 21/9	
α. Χάμπτον 11/10	
ἀργεί Έλευσίνα	
ἀργεί Έλευσίνα	
α. Καρνέγιεβο 21/10	
προς Έμεννη 25/10	
ἀργεί Αργοστόλι	
ἀργεί Πειραιά	
α. Π. ω. Πιέρ 10/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Π. Κήλανγκ 27/7	
α. Άμπιτζάν 15/9	
α. Ά'ς Άντζελες 18/10	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ρας Τανούρα 18/10	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μπανγκόγκ Μπάρ 13/10	
α. Σάν Νίκολας 13/10	
ἀργεί Έλευσίνα	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σαβόνα 29/9	
ἀργεί Χαλκίδα	
ἀργεί Πειραιά	
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 άστερισκό (*) δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT και πλοία τα όποια δεν φέρουν ένδειξη σημαίας είναι λιβεριανά

ΑΓΓΛΑ ΠΙ (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣ (δ.)	74	21418	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 18/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Καράτσι 21/10	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣ (δ.)	74	129796	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 18/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 18/10	ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	α. Ντόβερ 12/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Βρέμη 11/10	ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/10	ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617	α. 'Ιμνιχαμ 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	ΑΝΝΑΜΙΑ (π.)	65	14088	ε. Μπαντάρ Χομενί 12/9
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/10	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μόλ.)	67	20501	δ. Σκού 8/10
ΑΓΙΟΣ Ν. ΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 18/10
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Π. 'Αρθουρ 27/9	ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079	ε. Σούδα 15/9
ΑΓΛΑ'Α'7 (π.)	74	8944	στη Τσιτανγκόκ 18/10	ΑΝΤΖΕΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	α. Ντόρμαν 17/10
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	ε. Πειραιά 14/10	ΑΝΤΖΕ'Ι'ΝΤΙΑ (π.)	70	10886	α. Λέικ Τσάρλς 21/9
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Σάλλου Βόε 23/10	ΑΝΤΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	δ. Δαρδανέλια 16/9
ΑΕΛΛΟ (δ.)	57	20745	α. Π. 'Αρθουρ 27/9	ΑΝΤΕΛΑ Ι. (π.)	63	22103	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/10
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	α. Φόξ 15/10	ΑΝΤΕΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122	ε. 'Αλεξάνδρεια 95/10
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	α. Φόξ 15/10	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Ντόρμαν 17/10
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. Φόξ 15/10	ΑΖΕΙΣ (π.)	57	2299	δ. Παναμά 1/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Φόξ 15/10	ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495	α. Φόξ 15/10	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	α. Γιοκοχάμα 18/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988	α. Σάντος 28/9	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	α. Γιοκοχάμα 18/10
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΡΑΜΠΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Σάντος 17/10
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	δ. Σουέζ 21/10	ΑΡΑΜΠΑΝ	81	21164	α. Π. Σαίξ 22/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Σούρος 13/10	ΤΣΑΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	α. Π. Σαίξ 22/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.)	81	18500	α. 'Αμστερνταμ 21/10	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Π. Σαίξ 22/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Π. Σαίξ 22/10	ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523	α. Λευκάδα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	δ. Π. Σαίξ 22/10	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2933	α. 'Αλμείρα 10/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Αύγουστα 19/10	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	α. Κολόμπο 23/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Πειραιά 21/10	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	α. Πειραιά 21/10	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485	δ. Κεϋλάνη 95/10
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141	ε. Μπεντί 10/9	ΩΝΑΣΗΣ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. 'Αλεξάνδρεια 205/10
Α'Ι'ΒΟΡ (κ.)	71	7232	α. Π. Σαίξ 22/10	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1183	α. Ν. Μανγκάλωρ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΝ (π.)	72	11185	α. Π. Σαίξ 22/10	ΑΡΚΤΙΚΟ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	12798	α. Ν. Μανγκάλωρ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ'Ι'Κ (π.)	74	12498	α. Σάντος 18/10	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	α. Ν. Μανγκάλωρ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Τζέντα 14/10	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Ν. Μανγκάλωρ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	α. Τζέντα 14/10	ΑΡΡΟΟΥ Ι. (π.)	73	6415	α. Ν. Μανγκάλωρ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΜΑ ΖΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	α. Ουλού 18/10	ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)	72	3908	α. Βοστώνη 1/9
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	α. Ουλού 18/10	ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	α. Βοστώνη 1/9
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	α. Ουλού 18/10	ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	α. Βοστώνη 1/9
ΑΙΓΙΣ ΜΠΕ'Ι'ΒΕΡΥ (π.)	71	15205	α. Ουλού 18/10	ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	α. Βοστώνη 1/9
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Ουλού 18/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	α. Βοστώνη 1/9
ΑΙΓΙΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	89	9199	α. Καράτσι 21/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Λ(π.)	71	1453	α. Κεϊν Τσάου 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. Μοντσούρε 17/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δ.)	74	128398	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	δ. Παναμά 28/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	δ. Παναμά 9/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΝΘ (π.)	69	9199	ε. Σάντος 18/10	ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078	α. Γιοκοχάμα 18/10
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΝ (π.)	69	9241	α. Π. Σαίξ 18/10	ΑΦΡΙΓΟΥΝΤ (π.)	71	4994	α. Μπιλμπάο 20/10
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Φλάσινγκ 6/10	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	ε. Λας Πάλμας 23/10
Α'Ι'ΚΟΝ	71	27958	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
Α'Ι'ΛΑΝΤ (Μολ.)	82	5225	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
Α'Ι'ΛΑΝΤΕΡ (Μόλ.)	66	9135	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
Α'Ι'ΝΤΗΑΛ (Μολ.)	65	9223	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	80930	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
ΑΚΟΥΑΤΣΟ'Υ	68	25433	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
ΑΚΤΗ	77	17395	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
ΑΛΕΚΟΣ Ν. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ (Μ.)	63	18776	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ.)	71	68731	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	69	10722	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10				
ΑΛΕΞΑΝΔΡ'Ι'Σ Σ.							
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	ε. Π. Σαίξ 15/10	ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Βαρκελώνη 28/2
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	στη Νέα 'Υόρκη 25/10	ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	ε. 'Ηράκλειο 29/1
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	α. Φόξ 14/10	ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	18392	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994	α. Φόξ 14/10	ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Ρίο Γκρόντε 4/10
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	85	18389	α. Φούτζερα 14/10	ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Μιζουσίμα 20/8
ΑΛΚΑ (π.)	86	4478	δ. Σουέζ 8/3	ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128	α. Τάμπα 29/9
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/10	ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	α. Μιζουσίμα 20/8
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985	ε. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Μιζουσίμα 20/8
ΑΛΚΟΡ (π.)	62	10296	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	α. Παναμά 27/9
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΕΡΑ	65	24314	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/10
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	α. Λός 'Αντζελες 18/10
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	α. 'Αϊν Σούκνα 19/10
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛΑ (π.)	56	1873	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	α. Σουέμα 20/10
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54810	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Λιβ.)	67	43231	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	67	21457	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21428	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Μπλεζέρτα 1/10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	71	17430	ε. Κων/πολη 20/9

ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (n)	62	8631	ε. Μπαντάρ Χομενί 12/9
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (n)	75	3520	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	α. Γάνδη 17/10
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΤ (μ.π.)	60	7187	α. Μπ. 'Αίρες 30/8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ (Ονδ.)	63	2603	α. Πειραιά 10/9/83
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (n)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΗ (κ.)	68	8915	ε. Βισακαπατάν 18/10
ΓΛΑΥΚΗ	64	5240	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (n)	68	9067	α. Μπουένος 'Αίρες 7/9
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (n)	73	13631	α. Κολούμπια Ριβ. 7/10
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	ε. Ριγέκα 19/10
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ (n)	72	4931	ε. 'Αμβέρσα 23/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Χιούστον 18/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	δ. Ντόβερ 6/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Σιγκαπούρη 16/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. 'Αλμέρια 11/10
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	δ. Καϊμάν Μπαρά 17/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	ε. Ντότζες 21/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Σουέζ 14/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΤ	68	22798	ε. Ροζάριο 21/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	58799	ἀργεί Ν. 'Υόρκη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	58800	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 (n)	57	9158	ε. Πειραιά 20/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126281	ἀναμένει Μίνα αλ Φαχάλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126280	α. Ζίρκου 'Αλ 25/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102328	ἀργεί Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (n)	45	2740	ἀργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235	ε. Σουέζ 9/10
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέμπελ 'Αλι 10/9
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ἀργεί Νέα 'Υόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Ρίο 'Ιανέιρο 22/9
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	ἀργεί Μπλαγκουότερ
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Γιούροπορτ 23/10
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 18/10
ΔΟΤΩ	68	35191	α. Γιούροπορτ 22/10
ΔΡΥΑΣ (M.)	65	20201	

ΕΒΕΛΥΝ (n)	74	9112	ε. Μαντράς 13/10
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 9/10
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	85	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ II. II. (δ.)	68	43339	ε. Πειραιά 8/10
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (n)	67	23552	α. Τενερίφ 20/10
ΕΛΕΝ*	67	27989	ἀργεί Χώγκεσσον
ΕΛΕΝΗ Μ. (M.)	70	19344	α. Μορμονγκάο 14/10
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	ε. Πόιντ α Πιέρ 5/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (n)	71	57829	δ. Π. Σαϊδ 21/10/9
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	α. Αύγουστα 18/10
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	α. Κόρκ 20/9
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (n)	84	22200	υπό καθέλευση
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (n)	84	22135	α. Κολούμπια 7/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡ (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 III (Μαλ.)	69	12102	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 14/10
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)	65	7498	α. Χόγκ Κόγκ 17/10
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	64	1141	πρώην «ΑΝΚΟ»
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	ἀργεί 'Αστακό
ΕΞΠΛΟΡΕΡ V(κ.)	67	2981	ἐγκατελείφθη Τζιμπουτί 31/8
ΕΡΝΗ (n)	81	15178	Π. Σαϊδ 13/10
ΕΣΤΙ (n)	72	10351	ε. Κέιπ Τάουν 22/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (n)	59	7059	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ἀργεί 'Ιτέα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Μπ. 'Αίρες 15/10
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (n)	69	8676	α. Ρότερνταμ 26/8
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (n)	69	10900	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/10
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ἀργεί 'Ιτέα
ΖΑΚ (n)	62	10028	ἀργεί Μπλαγκουότερ
ΖΕΥΣ I (n)	60	17447	ε. Σαφάγκα 7/7
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Κολούμπια Ριβ. 22/10
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	α. Ρίο 'Ιανέιρο 15/10
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ(n)	66	10051	α. Εινγκάγκ 18/2
ΗΒΗ	79	16379	α. Χιούστον 25/9
ΗΡΑ *	79	16390	δ. Γιβραλτάρ 17/10
ΗΡΑΚΛΗΣ (n)	57	2875	α. Λεμεσό 5/10
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.β.)	53	5891	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37850	α. Ούμ Σαϊδ 24/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στή Μπαρόα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	78	37431	ἀργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΡΡΟΣ (n)	63	3293	ἀργεί 'Αγ. Δομνίκο

ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Γκάβεστον 1/10
ΘΕΑΝΩ (κ.)	89	10650	α. Λός 'Αντζελες 1/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (n)	61	9268	δ. Σουέζ 19/10
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	α. Σάφι 11/10
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Γκάβεστον 2/10
ΙΜΑ *	68	27989	ε. Κολούμπια 7/10
ΙΝΔΙΑΝΑ (λ.β.)	77	11280	α. Σάντος 5/10
ΙΝΤΚΑΠΙΡΚΑ	68	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 (Μαλ.)	61	5201	α. Πειραιά 6/10
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ.)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (n)	61	8999	α. 'Οζάκα 21/9
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΞ I (n)	70	3971	στον Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (n)	68	4202	α. Λός Πάμας 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 (λ.β.)	59	5051	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (n.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. 'Αμερικής
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ (n)	60	4240	ἀργεί Γάνδη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (λ.)	83	17088	ε. Μαντράς 19/10
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Ταμπόκο 12/10
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	α. Κπέμε 10/10
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Φορταλέα 6/10
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	στο Πενάγκ 20/10
ΚΑΛΥΨΩ (n)	69	5997	ἀργεί Φλώσινγκ
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1569	ε. Μαπούτο 17/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (n)	57	3826	ἀργεί Π. ορ. Σπείην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16964	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927	ε. Καλκούτα 9/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. 'Ανγκαρτο Ρέις 17/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	ε. Ρεσίφ 18/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	ε. Βομβάη 8/10
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4088	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (n)	66	16301	α. Πειραιά 17/9
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	δ. Κων/πολη 7/10
ΚΑΣΤΑ. (κ.)	72	17874	α. Σιγκαπούρη 13/10
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (M.)	58	2448	ε. Μαπούτο 3/9
ΚΑΤΙΑ Κ. (n)	57	1324	ἀργεί Σαουδική 'Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (n)	62	5870	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (n)	65	9799	α. Χάβρη 26/9
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ *	68	13684	ἐπισκευές 'Αμβούργο
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (M)	57	5250	α. 'Ελευσίνα 20/9
ΚΑΕΛΙΑ (κ.)	75	178009	α. 'Αίν Σούκνα 24/7
ΚΑΕΟ I (n.δ.)	59	20880	στο Ντουμπάϊ 2/10
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070	α. Καζαμπλάνκα 5/9
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ I. (κ.)	60	5991	δ. Κων/πολη 23/9
ΚΟΣΜΑΣ Κ. * (κ.)	51	7126	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221	ε. Βανγκαρέ 20/10
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221	ε. Ντουεντίν 19/10
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ.)	59	20514	δ. Ντουμπάϊ 20/10
ΚΡΑΝΑΟΣ (n)	59	3354	α. Ντεμεράρα 24/8
ΚΡΑΝΤΩΡ (n)	64	2304	α. Χιούστον 5/10
ΚΡΕΣ (κ.)	63	10318	
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	
ΚΡΟΙΣΟΣ (λ.β.δ.)	68	15809	
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (M.)	66	3188	α. Πειραιά 19/10
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Κολόμπο 20/10
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	ἀργεί 'Ιτέα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	ἀναμένει Βομβάη
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	μεταφορές Περαικού
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (n)	67	26493	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	α. Τέμα 5/10
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	α. 'Ανγκρα ντο Ρέις 7/10
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056	α. Χόγκ Κόγκ 9/10
ΚΩΣΤΗΣ (Μαλ.)	60	3325	ε. Καρταγκένα 14/10
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μαλ.)	59	6140	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (n)	71	13166	α. Μπάγια Μπαλάνκα 22/9
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ (n)	60	7130	δ. Π. Σαϊδ 14/9
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (n)	58	1580	ε. Σάντο Μινομόνγκ 25/5
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	12000	ε. Λά Γκουλέτ 18/10
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (n)	78	11162	α. Γκούμας 13/10
ΛΑΡΑ (δ.π.)	61	8816	α. 'Αλγκεκίρας 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

ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ)*	68	22244	α. Μορμουγκάο 18/10	MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρχει Βοστώνη
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	δ. Παναμά 18/10	ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68830	ε. Πειραιά 30/7
ΛΕΒΑΝΤΕΣ*	77	70983	δ. Γιβραλτάρ 13/10	ΜΙΣΑ Σ. AMITY (π.)	61	3943	α. Λ. 'Αντζέλες 6/10
ΛΕΝΑ*	68	22449	ε. Ρουέν 17/10	ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	δ. Παναμά 13/9
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (π)*	63	8427	α. Σάντος 28/9	ΜΙΣΤΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. 'Ακαμια 18/9
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (π)*	61	8627	άρχει Σετούμπάλ	ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	α. Π. Μάρτιν Μαριέτα 12/10
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας	ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	μεσογειακές μεταφορές
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Πειραιά 12/10	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	Νουακτσότ 30/9
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Πόρτ χέντλαντ 10/10	ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	άρχει Πειραιά
ΛΗΤΩ II (π)*	72	6106	α. Λας Πάλμας 1/10	ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.)	61	1480	μεσογειακές μεταφορές
ΛΙΑ (π.)	65	15887	α. Σαβάννα 11/9	ΜΠΑΛΜΟΝΤΕ	59	7919	στη Νιγηρία
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	άρχει Σάρζα	ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	ε. Γιούροπορτ 21/10
ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	16323	α. Ντουμπάι 17/10	ΜΠΟΥΚΑΝΟΛΑ (π.)	67	4659	άρχει Ν. 'Υόρκη
ΛΙΛΙΑΜΕ (κ)*	68	1599	α. Πειραιά 11/10	ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3881	άρχει Ν. 'Υόρκη
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	α. Μένα αλ 'Αχμάντι 14/9	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (λ.β.)	73	31861	ε. Ρίο Γκράντε 13/10
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (π.)	71	22523	α. Γκάνδη 13/10	ΜΠΡΑ'ΙΤ (π.)	67	38803	άρχει Πειραιά
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	στό Χωρ Φακάν 16/10	ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	στο Μπουσίρ
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)	(2)	11229	α. Ντουμπάι 3/10	ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	ε. Ρίο 'Ιανέριο 18/10
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ε. Χιροάδα 18/10	ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/10
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18840	επισκευές Φλάσινγκ 24/10	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	ε. Γιουρόπορτ 23/10
ΜΑΛΑΝΤΙΒΕΣ (κ.)	74	3279	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/10				
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	α. Μπότγουντ 22/10				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Μανφρεντόνια 12/10				
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Καλκούτα 12/10				
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4847	άρχει Γάνδη				
ΜΑΡΕΛ (λ.)	69	9853	α. Καλός 21/9				
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	α. Ντα όμ 12/10				
ΜΑΡΘΑ Α. (π)*	59	8596	άρχει Μπιλμπάο				
MARIA N.K. (π.)	64	3947	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/10				
MARIANΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. 'Αβονμαουσ 23/10				
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)*	80	13339	άρχει Πειραιά				
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π)*	73	45500	ε. Νάβρις 23/10				
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)*	67	43849	δ. Ντουμπάι 18/10				
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ)*	74	30341	ε. Νοβοροσίσκ 8/10				
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ)*	69	8773	άρχει Πειραιά				
ΜΑΡΙΝΕΡ ('Ονδ.)	60	5780	ε. Π. Σαίξ 9/10				
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Καρατίς 22/10				
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099	ε. 'Ακαμια 8/10				
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.) (κ.)	66	57027	στό Σουέζ 23/10				
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)*	61	30236	δ. Σουέζ 23/10				
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	επισκευές Πειραιά				
ΜΑΡΙΩ	65	17238	άρχει Στυλίδα				
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	ανάμενι Φουτζέιρα				
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	8200	α. 'Αλεξάνδρεια 18/10				
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	58	3903	άρχει Κουβέιτ				
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (π.)	67	24128	α. Μπαχραϊν 7/10				
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	ε. Μαντράς 8/10				
ΜΕΡΙΚΟΥΡ (π.)	70	10490	στό Μπόνυ (αποθήκη)				
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.)	66	71337	α. Σιγκαπούρη 14/10				

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, 2938208

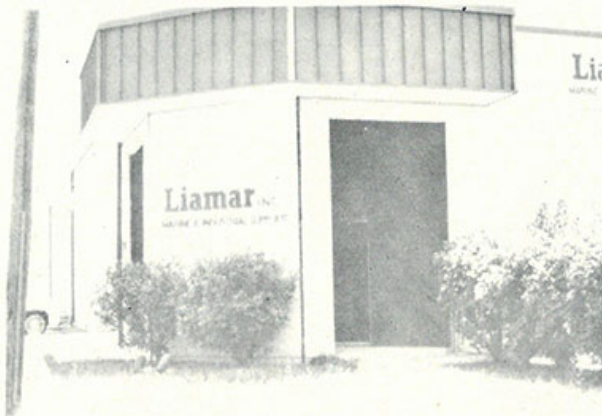
FACILITIES TO SUPPLY VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879	α. Πρίνς Ρούπερτ 20/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	στό Μπαλκισπέν 17/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	128027	δ. Ντόβερ 21/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990	α. Γιούροπορτ 23/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	παρελήφθη 'Ιαπωνία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	δ. Ντόβερ 21/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'Σ	89	15688	α. Πειραιά 5/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	α. Τζέντα 15/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Βαλτιμόρη 17/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δ. Ντόβερ 21/9
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	δ. Ντόβερ 21/9
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	δ. Ντόβερ 21/9
ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ (δ.)	72	49808	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636	δ. Ντόβερ 21/9
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494	δ. Ντόβερ 21/9
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	δ. Ντόβερ 21/9
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248	δ. Ντόβερ 21/9
ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	δ. Ντόβερ 21/9
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΑΝΑΓ' Α.Μ. (π.)	60	1577	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7463	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18738	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (π.)	62	11756	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΕΡΑΜΟΣ Ι. ()	69	5872	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ.)	66	15668	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΗ' ΑΣΟΣ (λιβ.)	65	15577	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΗ' ΑΣΟΣ (λιβ.)	63	9707	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΙΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΛΑΙΣ (π.)	64	5854	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΛΩΤΩ	68	35191	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΟΛΙΑΓΓΟΣ (κ.)	49	2879	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	58	3597	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (π.)	68	15565	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	63	28996	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (π.)	69	10524	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11363	δ. Ντόβερ 21/9
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	28959	δ. Ντόβερ 21/9
Π. ΣΤΑΡ ΙΙ (λιβ.)	66	15393	δ. Ντόβερ 21/9
ΡΑΣΣΑΓΙΣ (κ.)	56	1380	δ. Ντόβερ 21/9
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	δ. Ντόβερ 21/9
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ Ι (π.)	63	15982	δ. Ντόβερ 21/9
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820	δ. Ντόβερ 21/9
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	δ. Ντόβερ 21/9
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	δ. Ντόβερ 21/9
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	62	12040	δ. Ντόβερ 21/9
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (π.)	58	8920	δ. Ντόβερ 21/9
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ. Μπαχ.)	76	21819	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)	69	99134	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	10630	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΝ ΜΠΟΛΤ (κ.)	64	3671	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ Β. (κ.)	66	8687	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΖΑ (δ.)	75	111171	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (π.)	57	1674	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)	76	43143	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.)	72	69874	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ.)	71	8894	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	δ. Ντόβερ 21/9
ΣΗΓΚΑΛ (λ.)	67	5531	δ. Ντόβερ 21/9

ΣΗΓΚΑΛ (Μαλ.)	65	9043	α. Ρεσίφ 17/8
ΣΗΓΚΑΛ ΙV (π.)	75	3522	α. Πόρτ Μωχάμεντ Κ σίμ 2/10
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	α. Γιοκοχάμα 16/10
Σ ΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. Φόξ 23/10
ΣΗΛΑΚ (Μαλ.)	67	28528	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963	α. Βανκούβερ 15/10
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλ.)	69	12412	α. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 20/10
ΣΗΜΠΑΛΑΚ (κ.)	74	33073	α. Γιούροπορτ 10/10
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλ.)	69	12411	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/10
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29783	α. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	18408	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΙΑΒΕΡ ΜΟΥΝ	83	24810	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15765	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΠΗΛΙΔΑ	78	12518	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1588	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	3278	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	8500	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)	73	9842	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (π.)	70	9954	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλ.)	58	6492	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	64	15910	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	8848	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (π.)	80	8070	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	68	2186	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	64	10629	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	78	35897	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'Λ	72	18723	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΚ	67	27175	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (π.)	60	8940	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΑΛΑΝΤΣ	70	15768	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΑ'Ι'ΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	16299	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΙΛΙΠΙΔΑΣ (π.)	74	8889	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΟΙΒΟΣ (λιβ.)	69	15906	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122.945	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.)	61	1695	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΧΑΡΙΣ (π.)	70	51620	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΧΕΡΟ (π.)	55	2740	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	57	1368	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	78	15981	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)	62	1768	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	57	6229	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΧΩΚ (κ.)	79	12598	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΨΑΦΙ (κ.)	64	10292	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	54	1596	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10
ΩΣΤΡΑΛ (π.)	44	14540	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10

α. Ρεσίφ 17/8	α. Πόρτ Μωχάμεντ Κ σίμ 2/10	α. Γιοκοχάμα 16/10	α. Φόξ 23/10	δ. Γιβραλτάρ 16/10	α. Βανκούβερ 15/10	α. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 20/10	α. Γιούροπορτ 10/10	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/10	α. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10	δ. Νόρ 'Ανκοράτζ 24/10	δ. Νόρ 'Α
---------------	-----------------------------	--------------------	--------------	--------------------	--------------------	--------------------------	---------------------	----------------------	------------------------	------------------------	-----------

IN AN INDUSTRY WHERE A DAY'S WAIT IS A DAY TOO LATE, LIAMAR IS THE CHANDLER OF THE HOUR



Liamar has a commitment to marine supply. It is a commitment rooted in a generation of dedicated service to the shipping industry.

We understand every critical need, and we are well prepared to meet them.

Our multi-lingual staff stays ready for the unexpected, and anticipates the diversified needs of our many customers.

Our buyers settle for nothing less than quality, and pay not a penny over fair market prices.

Most important, our three warehouses are strategically located and our trucks are always ready to roll.

From Boston to Norfolk, Alabama to Texas... Liamar has become the industry's fail-safe source for **cabin, deck and engine supplies; steward and general provisions.** Everything from safety equipment to spare parts; from paint brushes to ring buoys.

This is Liamar. A tradition of uncompromised service in the world of marine supply.

Liamar INC.
MARINE AND INDUSTRIAL SUPPLIES

NEW ORLEANS
122 Industrial Avenue
Jefferson, La. 70121
Telephone: (504) 832-3994
Cable: LIAMAR NLN; Telex 6711102 LIANL

NEW YORK
4100 West Side Avenue
North Bergen, N.J. 07047
Telephone: (201) 864-1800
Cable: LIAMAR N.Y.; Telex 6711065 LIANY

HOUSTON
5922 Harvey Wilson Drive
Houston, Texas 77020
Telephone: (713) 672-1000
Cable: LIAMAR HOU; Telex 6711038 LIAHU

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

The name for overall economy



The confirmed low fuel consumption of RTA Superlongstrokes is a bonus for shipowners that have already ordered them. But low consumption alone will not ensure economical operation. And ultralow fuel consumption and shaft speeds have their price. The answer: optimization of all the cost factors found in the overall economy of our R-type diesels; rugged, reliable design combining experience with future needs; short engines and length-saving power take-off concepts for economic auxiliary power generated by the main engine. Where engine room heights are limited, the Sulzer medium-speed Z/ZA 40 and AS/AT 25 engines offer equivalent overall economy on heavy fuel, too. And when it's time to part, the Sulzer engine will increase the selling price of your vessel.

Overall economy including low fuel consumption is no surprise.

After all, our name depends on it.

Sulzer overall economy is no surprise

so I should like to know more about

- ☐ RLB diesel engines ☐ RTA Superlongstroke engines
☐ Z/ZA 40 engines ☐ AS/AT 25 engines ☐ Service

Name

Company name and address

Company position

Send to Nautech O.E., Th. G. Pappas - A. A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street, Athen 134