

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Απριλίου 1985
Αρ. Φύλλου 1196/955

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIO. 1196/955 ΔΡΧ. 120

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1985

NOW, after nine successful years of Operation
in the SUEZ CANAL, **WE ANNOUNCE**

THE PANAMA CANAL TRANSITING SERVICE



**Financial and Operational Control of your ships
from the major Shipping Centres.**

CANDIASM
world shipping services



NEW YORK	: CANDIA SHIPPING (USA) INC.,	: Tlx. RCA 226106 CANY UR.	Tel. (212) 466 1510*
PIRAEUS	: CANDIA COMPANY S.A.,	: Tlx. 212125 CDIA GR.	Tel. (1) 411 0011*
HONG KONG	: CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,	: Tlx. 61715 CDIA HX.	Tel. (5) 21 53 48*
LONDON	: MITCHELL COTTS FREIGHT (U.K.) LTD.,	: Tlx. 8955647 COTSEA G.	Tel. (4027) 21 111*

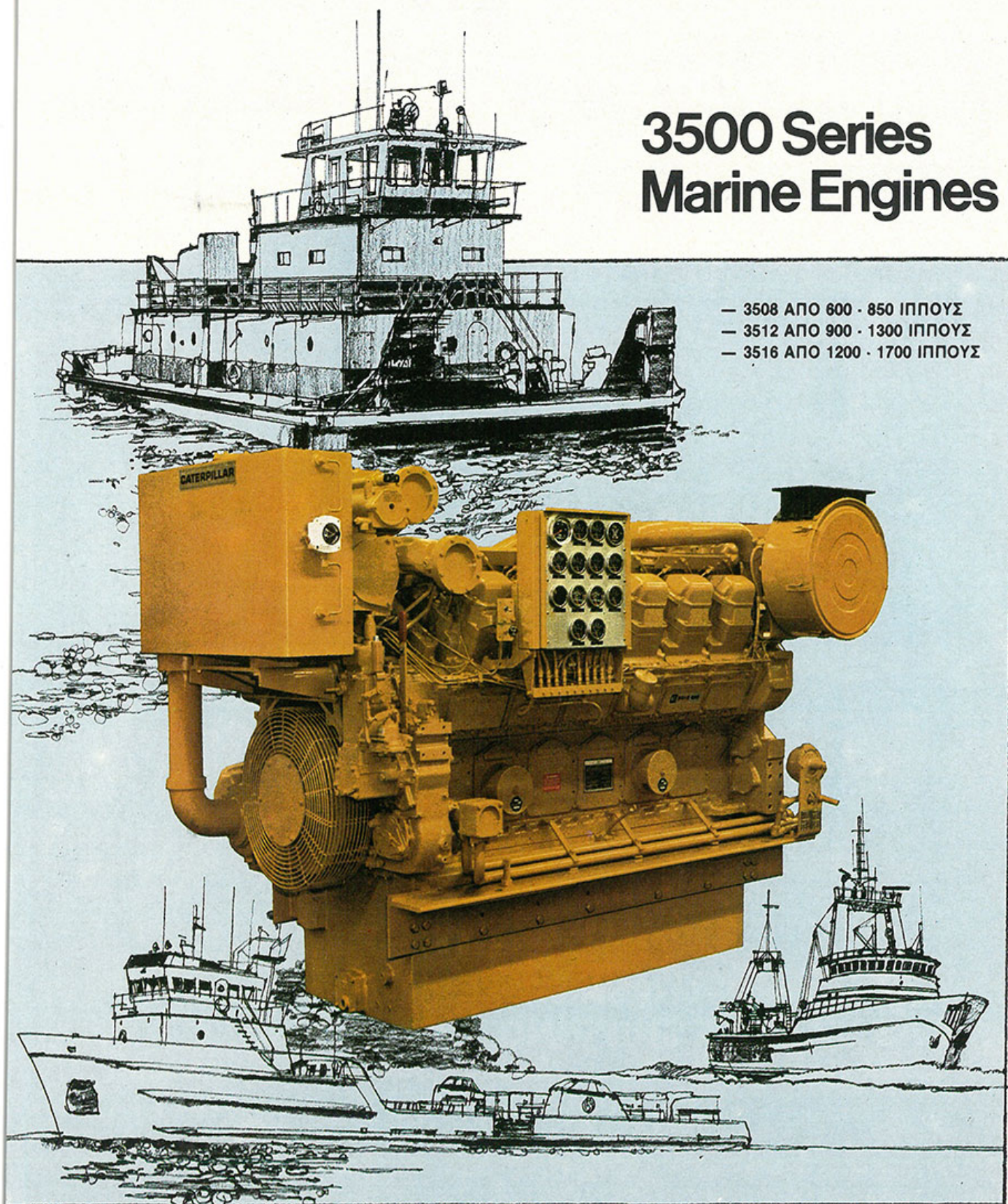
ΕΛΤΡΑΚ



ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3500 Series Marine Engines

- 3508 ΑΠΟ 600 · 850 ΙΠΠΟΥΣ
- 3512 ΑΠΟ 900 · 1300 ΙΠΠΟΥΣ
- 3516 ΑΠΟ 1200 · 1700 ΙΠΠΟΥΣ



ΑΘΗΝΑ: Κωνσταντινουπόλεως 7, Περιστέρι τηλ. 5752.864-8, Telex 223009, 223010
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: Μοναστηρίου 153 & Δάφνης Τηλ. 516986, 521339, 522097 Telex 410134

25 Hours a day

**GRÜNEWALD
BUNKER GmbH**

In all the main ports of the world
we can supply your ships with
bunkers by day and night.



General Agents in Greece:
CASTELLANA SHIPPING (SOUTOS GROUP)

Address: Efplias 2 - Piraeus, Phones 4531-046 (10 lines), Telex 212467 SPSR GR

AOH: CH. STATHIS 9611-071 / 9610-550
G. TRIANTAFYLLOU 7642-489

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1196/955

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

‘Η Ναυτιλία μπορεί να ξεπεράσει τή συνεχιζόμενη κρίση έφ’ όσον...

Τό έχομε πεί πολλές φορές ως τώρα και τό επαναλαμβάνομε μέ άφορμή τήν ίδια διαπίστωση πού έγινε τήν Πέμπτη στην κοινή σύνοδο των διοικητικών συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμιτ-τη στο Λονδίνο: ‘Η Έλληνική Ναυτιλία μπορεί, ή θά μπορέσει νά βγει από αυτή τή δομική κρίση πού περνά έάν απα-λαγμένη από ένδογενή προβλήματα έ-χει τή δυνατότητα νά συνεργασθεί στε-νότατα μέ όλους τούς άνεξάρτητους πλοιοκτήτες σ’ όλόκληρο τόν κόσμο, αλλά και στά πλαίσια της ΕΟΚ, γιά τήν καταπολέμηση του προστατευτισμού και τήν έξουδετέρωση των «παραγω-γών» της πλεονάζουσας χωρητικότη-τας που μαζί μέ τήν παγκόσμια οικονο-μική ύφεση είναι ή κύρια αίτια των δύ-σκολων ήμερών πού διέρχονται οί άνε-ξάρτητες και μή προστατευόμενες ναυ-τιλίες.

Γιά τήν απαλλαγή από τά ένδογενή προβλήματα χρειάζεται ή άποφασιστι-κή συμβολή και της ναυτεργατικής, και της κρατικής πλευράς. ‘Η σύνοδος του Λονδίνου έπισημαίνει ειδικότερα, πρῶ-τος, ότι ή ναυτεργατική πλευρά οφείλει νά αναζητήσει — πέρα από κάθε σκοπι-μότητα, τό άληθινό και μακρόχρονο συμφέρον της πού είναι ή διατήρηση των θέσεων εργασίας πού άποτελεί και τή βάση της ύγιους ‘Ελληνικής Ναυτι-λίας, και δεύτερο, ότι ή Πολιτεία πρέ-πει νά βρει τίς σωστές λύσεις στά μεγά-λα προβλήματα πού αντιμετώπιζει ή ‘Ελληνική Ναυτιλία και μέ πνεύμα κατα-νοήσεως νά προχωρήσει στίς ρυθμί-

σεις πού θά βοηθήσουν νά επανέλθει ή χαμένη ανταγωνιστικότητα του έλληνι-κού πλοίου.

Δέν θά άναφερθούμε στά άλλα θέμα-τα πού άπασχόλησαν τή σύνοδο του Λονδίνου — ναυτική εκπαίδευση, άνα-κύκλωση κλπ. — γιατί θεωρούμε ότι και αυτά θά βρουν τίς σωστές λύσεις τους όταν ή ναυτεργατική και ή κρατι-κή πλευρά άντιληφθούν ότι οί δικές τους επιλογές είναι εκείνες πού τελικά θά στηρίξουν τό οικοδόμημα της ‘Ελλη-νικής Ναυτιλίας γιά τό καλό όλων — και των ανθρώπων της Ναυτιλίας, και του τόπου.

ΜΟΝΟ ΤΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΛΗΡΩΜΑ

‘Ενα μεταφραστικό λάθος πού διέφυγε της προσοχής της συντάξεως όδήγησε σέ μία παρανόηση γύρω από τό θέμα της μειώ-σεως της συνθέσεως τριών βρετανικών κοντεϊνερπολίων. ‘Ετσι έμφανίσθηκε πλοίο των 15.000 τόν. γκρός νά έχει πλήρωμα έν-νέα μόλις ατόμων, πλοίο των 26.000 τόν. γκρός 13 ατόμων και πλοίο των 30.000 τόν. γκρός 15 ατόμων ενώ τό άληθές είναι ότι οί αριθμοί αυτοί άφορούσαν μόνο τό κατώτερο πλήρωμα των έν λόγω πλοίων, τή μείωση της συνθέσεως του οποίου δέχθηκαν και οί Βρετανοί ναυτικοί. Αυτό γιά τήν άποφυγή παρερμηνειών μαζί μέ τήν έκφραση της λύ-σης των «Ναυτικών Χρονικών» γιά τό λάθος πού όδήγησε σέ λανθασμένα συμπεράσματα και επί πλέον έφερε σέ δύσκολη θέση τήν αρμόδια ύπηρεσία του ύπουργείου Ναυτι-λίας ή όποία δέχθηκε επανειλημμένα τηλε-φωνήματα μέ άπορίες γιατί και έμεις δέν προχωρούμε σέ άνάλογα μέτρα...

ΜΝΗΜΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΩΤΤΑΚΗ

‘Επί τή συμπληρώσει δύο έτών από τό θά-νατο του Ιδρυτή των «Ναυτικών Χρονικών» Δημητρίου Κωττάκη έψάλη τρισάγιο στο Α’ νεκροταφείο ‘Αθηνών σέ στενό οικογενεια-κό κύκλο.

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

‘Η διοίκηση της ‘Ενώσεως Πλοιαρχών ζή-τησε από τό ‘Υπουργείο τή ρύθμιση διαφό-ρων θεμάτων τά όποία άποβλέπουν στην άμ-βλυνση του προβλήματος της άνεργίας πού μαστίζει τούς Α’ πλοιαρχούς. Ειδικότερα ή ‘Ενωση Πλοιαρχών ζήτησε νά επιδιωχθεί ή ναυτολόγηση Α’ πλοιαρχών στα παροπι-σμένα πλοία πού είναι κατεσχεμένα από Τράπεζες, νά παρέμβει τό ‘Υπουργείο μέσω του ‘ΕλληνοΑραβικού Συνδέσμου πρὸς τίς έ-φοπλιστικές ενώσεις της ‘Αλγερίας, Κου-βέιτ, Σαουδικής ‘Αραβίας και Τυνησίας γιά τήν πρόσληψη ‘Ελλήνων πλοιαρχών σέ πλοία των μελών τους και γιά τή στελέχωση των γραφείων τους (ή ‘Ενωση Πλοιαρχών έ-χει ήδη άπευθυνθεί στίς έν λόγω ενώσεις) και νά γίνουν προσλήψεις πλοιαρχών σέ θέ-σεις πλοηγών σέ διάφορα λιμάνια. ‘Επίσης, λόγω της άνεργίας πού πλήττει, τήν τάξη, ή ‘Ενωση Πλοιαρχών ζήτησε από τήν ‘Εθνική Στεγαστική Τράπεζα νά άνασταλεί γιά ένα έ-τος ή έξόφληση στεγαστικών δανείων πού έ-χουν χορηγηθεί σέ πλοιαρχούς.

‘Εξ άλλου ή διοίκηση της ‘Ενώσεως Πλοιαρχών ζήτησε συνάντηση μέ τόν ύφυ-πουργό Οικονομικών κ. Δημοσθενόπουλο προκειμένου νά τόν ενημερώσει γιά τά αίτή-ματα των πλοιαρχών και γενικότερα των ναυτικών τά όποία άναφέροντα σέ θέματα φορολογικών και δασμολογικών άπαλλα-γών.

ΤΟ 80%

‘Ο ‘Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας, ά-παντώντας στην τελευταία συνάντησή του μέ τούς ναυτιλιακούς συντάκτες (τήν Τετάρ-τη, 27 Μαρτίου) σέ σχετική έρώτηση έκπρο-σώπου των «Ναυτικών Χρονικών» δήλωσε ρητά ότι δέν ύποσχέθηκε στίς διοικήσεις των ‘Ενώσεων Συνταξιούχων Πλοιαρχών και Μηχανικών τή ρύθμιση του θέματος του

80% με υπουργική απόφαση. 'Απλώς, είπε ο 'Υπουργός, επανέλαβα για μία ακόμα φορά ότι θεωρώ το αίτημα δίκαιο, όπως άλλωστε δήλωσα από τότε που μου έτεθη για πρώτη φορά, και τόνισε ότι η ρύθμιση του θέματος γίνεται με το νομοσχέδιο για το ΝΑΤ. Στο μεταξύ, τη ρύθμιση του θέματος του 80% με υπουργική απόφαση ζήτησε από τον 'Υπουργό και η διοίκηση της 'Ενώσεως Πλοιαρχών ή οποία έχει ταχθεί υπέρ της αποσυνδέσεως του από τη νομοθετική κάλυψη, ή οποία μετά την τροπή που έχουν πάρει τα πολιτικά πράγματα μάλλον θα βραδύνει.

'Η προαναφερθείσα δήλωση του 'Υπουργού έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τη σχετική ανακοίνωση των 'Ενώσεων Συνταξιούχων Πλοιαρχών και Μηχανικών. Είναι συνεπώς αυτονόητο ότι πρέπει να υπάρξουν διευκρινίσεις τις οποίες περιμένουμε.

Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Δύο θετικά σημεία είχε η δημόσια συζήτηση για την 'Ακτοπλοία που οργάνωσε στις 20 Μαρτίου στο 'Εμπορικό και Βιομηχανικό 'Επιμελητήριο Πειραιώς ή 'Εταιρία 'Ελληνικών Σπουδών. Τό πρώτο, ότι πέτυχε πλήρως ό εκπαιδευτικός σκοπός της συζήτησεως αυτής τον οποίο επιδίωξε ό συντονιστής της συζήτησεως επίκουρος καθηγητής του Πανεπιστημίου 'Αθηνών κ. Κυρ. Κιουλάφας (οι μισοί από τους 130 περίπου ακροατές ήταν σπουδαστές του Οικονομικού Τμήματος της Νομικής Σχολής στο οποίο διδάσκει ό κ. Κιουλάφας). Καί τό δεύτερο ότι μία άνωτατη σχολή — Τό Οικονομικό Τμήμα της Νομικής — μελετά ένα μαθηματικό πρότυπο με τό όποιο θά μπορεί να εκφραστεί τό όλο πρόβλημα. 'Όπως είπε ό κ. Κιουλάφας, είναι υπό δημιουργία μαθηματικό πρότυπο τό όποιο θά λαμβάνει υπ' όψει τη διαμόρφωση των στοιχείων κόστους, τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων, τη διαμόρφωση της τιμής των εισιτηρίων, την εξέλιξη των αναγκών σε μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων,

τήν εποχικότητα, τη δομή του δικτύου των δρομολογίων και τό ύψος της παρεχόμενης εξυπηρετήσεως σε χρόνο και ποιότητα. 'Η λύση του προτύπου αυτού, υπογράμμισε ό κ. Κιουλάφας, θά οδηγήσει στον έντοπισμό του πεδίου των λύσεων οι οποίες θά τείνουν στο άριστο. 'Αρνητικό από τη συζήτηση ήταν ή τάση πολιτικολογίας ενός από εκείνους που πήραν μέρος σ' αυτήν.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΕΣ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ

'Η ύπαρξη ελλείψεων — που επηρεάζουν μάλιστα και την ασφάλειά τους — στα άκτοπλοϊκά επιβατηγά είναι απαράδεκτη. Καί πρέπει να αντιληφθούν οι πλοιοκτήτες των πλοίων αυτών ότι δεν μπορούν με την άνευθυνότητά τους να εκθέτουν τό σύνολο της 'Ακτοπλοίας. 'Αλλιώς τό καλύτερο που έχουν να κάνουν είναι να εγκαταλείψουν τό χώρο.

• 'Ορθότατα χορηγήθηκε την Πέμπτη θερινό πρωτόκολλο στο επιβατηγό - όχηματαγωγό «'Ιαλυσός». 'Ηταν ή μόνη λύση για να αντιμετωπισθεί τό πρόβλημα που δημιουργήθηκε με την έκδοση υπεράριθμων εισιτηρίων για τό δρομολόγιο της ημέρας αυτής προς τό Δωδεκάνησα. Μαζί όμως με την όρθή λύση πρέπει να υπάρξουν αυστηρότερες κυρώσεις έναντι όσων ευθύνονται και για την έκδοση των υπεράριθμων εισιτηρίων και για την κατάσταση που δημιουργήθηκε στο λιμάνι, και, τέλος, και για την εικόνα για την 'Ακτοπλοία που δόθηκε στους μαθητές της τελευταίας τάξεως πέντε Λυκείων οι οποίοι πραγματοποιούσαν την έτήσια έκδρομή τους στη Ρόδο με τό πλοίο αυτό και υπήρξαν θύματα της αθλιότητας που είχε διαπραχθεί. 'Ο κολασμός συνεπώς πρέπει να είναι αυστηρότητας.

Η ΣΕΙΡΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

'Ορθότατα, κατά τη γνώμη μας, τό 'Υπουρ-

γείο επανεξετάζει από τώρα, πριν δηλαδή αρχίσει ή αχμή, τό όλο θέμα της διακινήσεως των αυτοκινήτων με τά άκτοπλοϊκά επιβατηγά - όχηματαγωγά προκειμένου να υπάρξει ένας ξεκαθαρισμένος τρόπος καθορισμού της προτεραιότητας επιβιβάσεως στα πλοία. Καί όρθότατα έπίσης ζήτησε για τό θέμα αυτό απόψεις και προτάσεις από τον Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων και τό Συνδικάτο Χερσαίων 'Εμπορευματικών Μεταφορών.

Περισσότερο όρθό όμως θά είναι να υπάρξουν άμεσες αποφάσεις που να γνωστοποιηθούν εγκαίρα σε όλους τους ενδιαφερομένους ενώ παράλληλα πρέπει να εξετασθούν, έπίσης από τώρα, οι δυνατότητες έκτακτων δρομολογίων όλων των πλοίων και προς κάθε κατεύθυνση για να εξυπηρετηθεί χωρίς προβλήματα όποιαδήποτε κίνηση παρουσιασθεί κατά την περίοδο της αχμής. Καί τέλος, με ευθύνη του YEN, να ενημερωθούν οι 'Ελληνες για να προγραμματίζουν τά ταξίδια τους με τά πλοία και να γνωρίζουν έκ προοιμίου ότι δεν μπορούν να ταξιδέψουν σε καμία περίπτωση εάν δεν υπάρξει αυτός ό προγραμματισμός, όπως άλλωστε γίνεται όταν πρόκειται για τά άλλα μεταφορικά μέσα και κυρίως για τό αεροπορικό.

Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕ ΤΗ ΧΙΛΗ

Διαφωνούμε απολύτως με τίς νέες ρυθμίσεις που έγιναν στη διμερή σύμβαση με τη Χιλή για την άπασχόληση Χιλιανών ναυτικών σε ελληνικά πλοία. Οι ρυθμίσεις αυτές επιφέρουν μία συνολική αύξηση γύρω στο 70% σε σύγκριση με τά ισχύοντα μέχρι τέλους Φεβρουαρίου και έχουν συναντήσει και την αντίθεση μελών της Ε.Ε.Ε. — όχι βεβαίως μόνον εκείνων που χρησιμοποιούσαν Χιλιανούς ναυτικούς αλλά και άλλων — που δεν μπορούν ούτε να αντιληφθούν ποιά σκοπιμότητα είναι δυνατόν να καλύπτει ή αύξηση του 70%, ούτε να βρουν ποιά επιχείρημα θά προβληθεί στους 'Ελληνες ναυτικούς για να δικαιολογηθεί αυτή ή αύξηση: 'Εάν τό χιλιανό γιούνιον, υπογράμμισαν μέλη της Ε.Ε.Ε., επέμενε σε αύξηση σάν αυτήν που χορηγήθηκε, ήταν προτιμότερο να μην ανανεωθεί ή διμερής συμφωνία.

'Αλλά ή αύξηση αυτή έφερε πάλι στην επιφάνεια και στο επίκεντρο των συζητήσεων τίς υπηρεσίες που έχει κληθεί να προσφέρει στην 'Ελληνική Ναυτιλία ό Βρετανός κ. J.A. Radford, ό οποίος συνυπογράφει με τον κ. Γουρδομιχάλη την ανανεωμένη διμερή σύμβαση με τη Χιλή. Σε όλες τίς σχετικές συζητήσεις που παρακολουθήσαμε τίς ημέρες αυτές γενική ήταν ή άπορία γιατί δεν επέλεγε ένας 'Ελληνας για τη θέση αυτή, ενώ ταυτόχρονα πολλά λέγονταν για τό ύψος των αποδοχών που έχει εξασφαλίσει ό κ. Radford και από αυτό προκύπτει ότι χρειάζονται εξηγήσεις.

ΟΙ ΦΑΡΣΕΡ

Οι άνόητοι φαρσέρ έδρασαν και πάλι στα μέσα Μαρτίου προκαλώντας και αυτή τη φορά μία άσκοπη κινητοποίηση των αρχών και των διατεταμένων μέσων που θά μπορούσε να αποβεί μοιραία για κάποιο σκάφος που έκείνη την ώρα θά διέτρεχε κίνδυνο και δεν θά ήταν δυνατόν να βοηθηθεί. Γι' αυτό είναι ανάγκη να καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια για τον έντοπισμό αυτών των άνόητων ώστε να τεθεί τέρμα στην κυριολεκτικά εγκληματική τους δραστηριότητα.

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex: 71080 CHIOS NA

Cables: CHIOS NAPLES

ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ «Ν.Χ.»

Φαίνεται ότι είναι ανάγκη να θυμίζουμε από καιρό σε καιρό ότι οι θέσεις των «Ναυτικών Χρονικών» για τα θέματα της Έλληνικής Ναυτιλίας εξακολουθούν να διαμορφώνονται από τους συνεχιστές των όραμάτων του Δημητρίου Κωττάκη με τη μεθοδολογία που είχε καθιερώσει και εφάρμοζε ως το τέλος της ζωής του ο Μεγάλος Δάσκαλος. Με βαθυτάτη διερεύνηση και έπισταμένη συζήτηση με παράγοντες της Ναυτιλίας.

Η υπενθύμιση γίνεται ειδικότερα σήμερα με άφορμή την προσπάθεια να αποδοθούν θέσεις των «Ναυτικών Χρονικών» σε σύπτωση, σύσταση αναγνωστών ή και αντιγραφή έπειδη ανάλογες θέσεις πρόβαλε και μηνιαία ναυτιλιακή επιθεώρηση. Με την προσθήκη: Πρώτο, ότι τα «Ναυτικά Χρονικά», ενώ είχαν υποδείξει και στις 15 Φεβρουαρίου (και όχι μόνο την 1 Μαρτίου), την από κοινού αντιμετώπιση των σημερινών προβλημάτων με τους άλλους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες σε ολόκληρο τον κόσμο που συμπάσχουν μαζί μας σ' αυτή τη μακροχρόνια δομική κρίση, ούτε καν διανοήθηκαν να μιλήσουν για αντιγραφή όταν ή εν λόγω επιθεώρηση έγραψε για κοινό μέτωπο της παραδοσιακής πλοιοκτησίας διεθνώς που είναι ακριβώς το ίδιο με αυτό που έλεγαν τα «Ναυτικά Χρονικά» αλλά με άλλα λόγια. Και, δεύτερο, ότι η σεμνότητα αποτελεί άρετή και δεν πρέπει να μάς εγκαταλείπει σε καμία περίπτωση.

ΑΠΟΡΙΕΣ

Μας έρωτούν και έρωτούμε: Πρώτο, γιατί συμμετέχουν στο διοικητικό συμβούλιο του Οίκου Ναύτου Ιατρός του Πολεμικού Ναυτικού και εκπρόσωπος του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας; Και, δεύτερο, γιατί ο υπουργικός επίτροπος είναι λιμενικός;

ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΑ ΤΑ ΜΕΤΡΑ;

Ανακοινώθηκε από το Υπουργείο ότι το λιμεναρχείο Ήρακλείου επέβαλε πρόστιμο 800.000 δραχμών στον πλοίαρχο του παναμαϊκού φορτηγού «Μπάϊρον Ι» γιατί κατά την προσάραξη του σκάφους τον Ίανουάριο στους Καλούς Λιμένες «δεν πήρε εγκαίρως κανένα πρόσφορο μέτρο για αποτροπή ή περιορισμό θαλάσσιας ρύπανσης από τα καύσιμα του πλοίου», ή όποια τελικά, σύμφωνα με την ανακοίνωση, «αποφεύχθηκε χάρις στην εγκαίρως επέμβαση του Υπουργείου Ναυτιλίας».

Επειδή μάς ρώτησαν αρκετοί πλοίαρχοι για το θέμα αυτό ρωτάμε και μεις περιμένοντας μία υπεύθυνη απάντηση: Ποιά ήταν τα πρόσφορα μέτρα για την αποτροπή ή τον περιορισμό ρύπανσης από τα καύσιμα του πλοίου που έπρεπε να πάρει ο πλοίαρχος και

πώς αποφεύχθηκε αυτή «χάρις στην εγκαίρως επέμβαση του Υπουργείου»;

ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΟΥ «ΠΑΤΜΟΣ»

Τέσσερις καιριές διαπιστώσεις υπάρχουν από το ατύχημα του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Πάτμος» στο στενό της Μεσσήνης:

Η πρώτη, ότι το ελληνικό δεξαμενόπλοιο βρισκόταν σε άριστη κατάσταση και ήταν εφοδιασμένο με όλα τα συστήματα που προβλέπονται για τα σκάφη μεταφοράς πετρελαιοειδών — έτσι μετά τη σύγκρουση του εμφόρτου ελληνικού πλοίου με το ισπανικό δεξαμενόπλοιο δεν υπήρξαν εκρήξεις που είναι σύνηθες φαινόμενο στις περιπτώσεις αυτές.

Η δεύτερη, ότι το ελληνικό πλοίο εκινείτο κανονικά — αυτό προκύπτει από τη σύλληψη του πλοίαρχου του ισπανικού δεξαμενοπλοίου με την κατηγορία εγκληματικής πράξεως.

Η τρίτη, ότι οι τρεις ναυτικοί, μέλη του πληρώματος του «Πάτμος» που χάθηκαν στο ατύχημα (δύο Έλληνες και ένας Ινδός) ήταν οι μόνοι από το 30μελές πλήρωμα του σκάφους που έπεσαν στη θάλασσα μετά τη σύγκρουση — απέδειχθη για μία ακόμη φορά ότι η σωτηρία βρίσκεται επί του πλοίου και όχι στο νερό.

Και η τέταρτη και τελευταία, ότι υπήρξε ή σωστή αντιμετώπιση από την πλευρά της διαχειρίστριας εταιρίας στην ενημέρωση των εκπροσώπων μέσων ενημέρωσης. Γι' αυτό αξίζουν ιδιαίτερα συγχαρητήρια και προς την πλοιοκτήτρια εταιρία και προς τον πλοίαρχο κ. Μανώλη Σάμιο που είχε αναλάβει και έφερε εις πέρας με επιβαλλόμενη υπευθυνότητα και συνέπεια το έργο αυτό.

ΓΙΑΤΙ ΟΧΙ;

Οι λιβεριανές ναυτιλιακές αρχές σκέπτονται να προχωρήσουν στη μείωση των δαπανών νηολογήσεως πλοίων στο νηολόγιο της Λιβερίας ώστε με τον τρόπο αυτόν να προσελκύσουν όσο είναι δυνατόν περισσότερα πλοία. Η μείωση αυτή θα ανέρχεται σε 10% ή σε 1,25 δολάρια ανά τόνο νέτ και αναμένεται ότι θα προσελκύσει σημαντικό αριθμό πλοίων από εκείνα που ως τώρα κατέφευγαν κυρίως στο νηολόγιο του Παναμά.

Γιατί όχι; Άλλωστε η Λιβερία δεν πρόκειται να ζημιώσει από τη μείωση των τελών νηολογήσεως και αν επιτευχθεί ο στόχος για την αύξηση του αριθμού των νηολογούμενων πλοίων θα αυξήσει τελικά τα ναυτιλιακά της έσοδα.

ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΟ Λ.Σ.

Δύο από τις πέντε θέσεις τεχνικών αξιωματικών που είχε προκηρύξει το Υπουργείο

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η εξαγγελθείσα ανθρωπική της Κυβερνήσεως προσπάθεια δεν δύναται να είναι άλλη από την οργάνωση των παραγωγικών του τόπου δυνάμεων και δεν μπορεί να αγνοήσει μίαν εκ των κυριωτέρων εθνικών πηγών πλούτου, όπως είναι η εμπορική ναυτιλία.

— Θέμα εύρυθμων συζητήσεων απέτελεσε κατ' αυτές μεταξύ των εφοπλιστικών μας κύκλων, το ζήτημα του δυνατού ή μη της ιδρύσεως ενός ελληνικού θαλασσοασφαλιστικού οργανισμού, διά την παρ' αυτού ανάληψιν μέρους των κινδύνων της ναυτιλίας μας.

— Μία εκ των σοβαρωτέρων Έλληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων φορτηγών σκαφών, προς αποφυγήν εις το μέλλον των τόσον δυσχερών διενέξεων πλοίαρχου και πληρώματος διά την τροφοδοσίαν, καθιέρωσεν επί των πλοίων της τον θεσμόν του άμισθου τροφοδότη, εις τον όποιον και ανέθεσε διά συμφωνητικού περιγράφοντος εν πάση λεπτομερεία τας υποχρεώσεις του, την τροφοδοσίαν των πληρωμάτων βάσει καθοριζομένου εκάστοτε ήμερησίου αντιτίμου και προσηρτημένου έδεσματολογίου.

— Από της πρωίας 28ης Μαρτίου εγκατεστάθη εις την Διεύθυνση Ε.Ν. ο έπι-στρατευθείς πρωτοδίκης κ. Οικονομόπουλος και ήρξατο ενεργών τακτικής ανακρίσεις προς εξακρίβωσιν της στάσεως διαφόρων λιμενικών αξιωματικών κατά την έκρηξιν του επαναστατικού κινήματος. Επίσης άπαντα τα λιμεναρχεία διετάχθησαν να περατώσουν το ταχύτερον τας διεξαγομένας σχετικές ανακρίσεις και να υποβάλουν τα πορίσματα των. Μετά την συγκέντρωσιν όλων των άνωτέρω στοιχείων και τόν καταμερισμόν των εύθυνών των τυχόν ενεχομένων εις το κίνημα, θα ενεργηθή — άσχετως προς την ποινικήν δίωξιν — και εύρεία έκκαθάρσις του Λιμενικού Σώματος.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 103/1.4.1935)

καταλήφθηκαν από γυναίκες οι όποιες θα καταταχθούν στο Λιμενικό Σώμα με το βαθμό του ανθυποπλοίαρχου. Η μία είναι η κ. Όλγα Δημοπούλου — Τσαντήλα, αρχιτέκτων και η άλλη η δεσποινίς Έλένη Μπασδάνη, πολιτικός μηχανικός - συγκοινωνιολόγος. Τις άλλες τρεις θέσεις κατέλαβαν οι κ.κ. Ίωάν. Παπαϊωάννου, χημικός μηχανικός, Νικ. Λιγνός, πολιτικός μηχανικός και Σωτ. Θεοφάνης, πολιτικός μηχανικός και υγειονομολόγος — ο τελευταίος είναι άρραβωνιαστικός της δίδας Μπασδάνη με την όποια γνωρίσθηκε όταν και οι δύο έκαναν μεταπτυχιακές σπουδές στο Μπέρμινγχαμ. Οι ύποψήφιοι μεταξύ των όποιων έγινε η έπιλογή των πέντε ανέρχονταν σε 97.



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

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



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.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ

Ακένωτη πηγή ναυτιλιακών στατιστικών πληροφοριών τό έτησιο δελτίο του Lloyd's Register of Shipping, μάς επιτρέπει καί πάλι νά δώσουμε μερικά γενικά χαρακτηριστικά τής παγκόσμιας ναυτιλίας στό χρόνο πού μάς πέρασε.

Τό σύνολο του παγκόσμιου τοννάζ άνέρχεται σέ 418.882.442 τον. γκρός, κατανεμέμενο κατά κατηγορίες πλοίων ώς ακολούθως: Δεξαμενόπλοια 147.485.000 τον. γκρός, ύγραεριοφόρα - χημικά 13.285.000 τον. γκρός, μικτά 128.330.000 τον. γκρός, φορτηγά 77.174.000 τον. γκρός, κοντέινερς 16.913.000 τον. γκρός, διάφορα 4.800.000 τον. γκρός.

Από τά 76.068 πλοία (άνω των 100 κοχ) πού συγκροτούν τόν παγκόσμιο έμπορικό στόλο, ή συντριπτική πλειοψηφία των 73.112 πλοίων (ποσοστό 76%) κινούνται μέ δηζελομηχανές καί μόνο 2.956 πλοία κινούνται μέ ατμομηχανές (παλινδρομικές, στροβίλους καί στροβιλοηλεκτρικές). Πρώτη σέ πλοία μέ παλινδρομικές μηχανές έρχεται ή Ισπανική

ναυτιλία μέ 139 σκάφη καί ακολουθούν ή ΕΣ-ΣΔ μέ 101 σκάφη καί ή Λαϊκή Κίνα μέ 98 σκάφη.

Από άποψη μεγέθους μόνο 564 πλοία είναι άνω των 100.000 τον. γκρός καί από αυτά 142 είναι άνω των 140.000 τον. γκρός μεταξύ των όποιών καί τρία ΟΒΟ.

Από άποψη ηλικίας τό 48% του παγκόσμιου τοννάζ είναι κάτω των 10 έτών, ενώ μόνο τό 5% είναι άνω των 25 έτών.

Τέλος τό τοννάζ πού χάθηκε μέσα στό χρόνο έφθασε τό 1,5 έκατομ. τον. γκρός πού αντιπροσωπεύει 340 πλοία, ενώ τά διαλυθέντα πλοία έφθασαν τά 16.800.000 τον. γκρός.

ΕΝΑΣ ΑΚΟΜΗ ΔΙΑΛΥΤΗΣ

Πολύ σύντομα τά Άσιατικά διαλυτήρια θά πρέπει νά ύπολογίζουν έναν ακόμη αντίπαλο, άν πετύχουν τά σχέδια πού έτοιμάζουν οί Φιλιππίνες γιά τή δημιουργία στή χώρα έγκαταστάσεων διαλύσεως πλοίων. Ήδη βρίσκεται σέ έπεξεργασία ή σχετική νομοθεσία, ή όποια προβλέπει φορολογικές απαλλαγές καί εξαίρέσεις από τά είσαγωγικά τέλη.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ
ΛΟΝΔΙΝΟΥ

67 Pont Street, London S.W.1.

Tel. 00441-581 5044



X859

Στό Έλληνικό Κολλέγιο Λονδίνου, πού λειτουργεί στό Λονδίνο από τό 1980, σπουδάζουν περίπου 200 παιδιά, άγόρια καί κορίτσια, ηλικίας 4 μέχρι 18 έτών.

Τό Κολλέγιο διαθέτει οίκοτροφείο άγοριών ηλικίας άνω των 11 έτών καί αναλόγως μέ τήν φοίτηση έχει τή δυνατότητα νά οργανώσει καί οίκοτροφείο κοριτσιών.

Τό Κολλέγιο ακολουθεί τό άγγλικό εκπαιδευτικό σύστημα γιά όλες τίσ ηλικίες, μέχρι τά Ο καί Α levels στό Άγγλικά καί προετοιμάζει μαθητάς γιά Ξένα Πανεπιστήμια.

Στά Έλληνικά διδάσκονται τά άρχαία καί νέα Έλληνικά, νεοελληνική λογοτεχνία, ιστορία καί θρησκευτικά καί τό Κολλέγιο διαθέτει άριστα έξοπλισμένα έργαστήρια βιολογίας, χημείας καί φυσικής.

Τό Έλληνικό Κολλέγιο Λονδίνου ανήκει σέ άγγλικό φιλανθρωπικό ίδρυμα καί είναι ιδιωτικό εκπαιδευτήριο μη κερδοσκοπικού χαρακτήρος, πλήρως άνεγνωρισμένο από τίς άγγλικές άρχές. Διατίθεται περιορισμένος αριθμός ύποτροφιών.

Η διευθύντρια Miss L. Anderson, ό ύποδιευθυντής Mr. G. Sale, καθώς επίσης καί ή κυρία Ε. Χαρβαλιά - Κρούκ, διευθύντρια Έλληνικών σπουδών, θά βρίσκονται στήν Άθήνα από τίς 17 έως τίς 24 Άπριλίου. Οί ενδιαφερόμενοι γιά έγγραφές μαθητών γιά τό σχολικό έτος πού άρχίζει τόν Σεπτέμβριο του 1985, παρακαλούνται νά συναντηθούν μέ τή διευθύντρια του κολλεγίου τηλεφωνώντας τό νωρίτερο στους έξης αριθμούς:

Δευτέρα - Τρίτη - Πέμπτη 8-10 μ.μ. στό τηλέφωνο 55.48.295

Δευτέρα - Τετάρτη - Παρασκευή 6-8 μ.μ. στό τηλέφωνο 41.33.401.

Σημειωτέον ότι εκτός από τούς μεγάλους ειδικούς των διαλύσεων, τή Φορμόζα καί τή Ν. Κορέα, έχουν ήδη εισέλθει στή διαλυτική αγορά τό Πακιστάν, ή Κίνα, τό Μπαγκλαντές καί σέ μικρότερη βαθμό ή Ταϊλάνδη.

Ός προς τίς Φιλιππίνες πρέπει νά τονισθεί ότι ή σχετική μελέτη πού καταρτίσθηκε από τήν αρμόδια ναυτική ύπηρεσία τής χώρας, άναγνωρίζει μέν ότι ή προσπάθεια αύτή δέν αποβλέπει νά ανταγωνισθεί τά μεγάλα έξειδικευμένα διαλυτήρια τής Άνατολής, διαπιστώνει όμως ότι ύφίστανται στή χώρα όλες οί προϋποθέσεις γιά τήν ανάπτυξη βιώσιμης βιομηχανίας διαλύσεων, πολύ περισσότερο πού κατά τήν παρούσα περίοδο ύπάρχει ένα τεράστιο πλεόνασμα χωρητικότητας πού πιέζει άσφυκτικά τίς ναυτιλιακές δραστηριότητες σ' όλον τόν κόσμο. Ή μελέτη διαπιστώνει επίσης ότι ή διάλυση του παλιού τοννάζ θά μπορούσε νά έπηρεάσει θετικά τόν έκσυγχρονισμό του έθνικού στόλου, του όποιου ένα μεγάλο τμήμα αποτελείται σήμερα από σκάφη ηλικίας άνω των 20 έτών. Γι' αυτό καί γίνεται άμεση σύνδεση των φορολογικών απαλλαγών μέ τήν άπόκτηση από έγχώριους έφοπλιστάς νέων πλοίων, ηλικίας κάτω των πέντε έτών, τά όποια θά διατεθούν στήν έξυπηρέτηση των έσωτερικών μεταφορών. Άνάλογες διευκολύνσεις στό πεδίο των άπορβέσεων προβλέπεται νά παρέχουν καί τά δημιουργηθήσόμενα διαλυτήρια.

ΤΑ ΚΑΘΥΣΤΕΡΕΙ Η ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ

Συγκινήθηκε φυσικά όλος ό κόσμος γιά τά παιδάκια τής Αίθιοπίας καί έσπευσαν τά πλοία τής παγκόσμιας βοήθειας. Όμως τά σχετικά προγράμματα ύποφέρουν λόγω των μεγάλων καθυστερήσεων πού όφείλονται στή σύμφορηση του λιμένος Άσάμπ πού είναι καί τό κυριώτερο λιμάνι τής χώρας. Ή συνηθισμένη άναμονή έχει ξεπεράσει ήδη τή μιά βδομάδα μέ τάσεις σοβαράς έπιμηκύνσεως. Όπως διαπίστωσε ή αντιπροσωπεία των Ήνωμένων Έθνών πού συντονίζει τό πρόγραμμα βοήθειας, τό λιμάνι του Άσάμπ είναι ζήτημα άν μπορεί νά έξυπηρετήσει περί τούς 3.000 τόννους ήμερησίως, (έναντι των 5.000 πού θά μπορούσε), γιατί οί άρμόδιες άρχές δέν κατάφεραν νά διαθέσουν μονίμως γιά τά προγράμματα βοήθειας τίς 3 από τίς 6 προβλήτες εκφορτώσεως.

Έξίσου μεγάλες δυσκολίες συναντά ή μεταφορά των αγαθών στό έσωτερικό τής χώρας, λόγω τής οίκτηρης καταστάσεως των φορτηγών αυτοκινήτων, τά περισσότερα άπό τά όποια έχουν ανάγκη συνεχών έπισκευών. Ή κατάσταση θά μπορέσει νά βελτιωθεί μόνο άν παραληφθούν τά 94 καμiónια πού ύποσχέθηκε νά στείλει ή Όμοσπονδιακή Γερμανία.

Τά προβλήματα πάντως αύτά δέν πρέπει νά έμποδίσουν τήν πορεία των 1.33 έκατομ. τον. ειδών διατροφής πού κατευθύνονται πρós τήν Αίθιοπία. Ήδη 760 χιλιάδες τόννοι έχουν μεταφερθεί καί άλλες 200 χιλιάδες τόννοι είναι ύπό παράδοση, ενώ τούς τελευταίους μήνες περί τίς 370 χιλιάδες τόννοι τροφίμων εκφορτώθηκαν στό λιμάνι του Άσάμπ, Μασάουας καί Τζιμπουτί.

ΤΟ ΜΑΥΡΟ ΚΟΥΤΙ

Είναι γνωστό ότι ό Βρεταννικός Νηογνώμων, Lloyd's Register of Shipping έχει λάβει από τετραετίας ήδη τίς δοκιμές μιάς ειδικής καταγραφικής συσκευής γιά τά

πλοία, που στηρίζεται στην ίδια αρχή που διέπει το λεγόμενο «μαύρο κουτί» των αεροπλάνων, χωρίς όμως να έχει την ίδια μορφή. Υπολογίζεται τώρα ότι μέχρι τέλους του έτους θα προσδιορισθεί επί τέλους το κόστος της συσκευής για τα πλοία, πράγμα που θα παίξει ρόλο στην εφαρμογή του μέτρου και κυρίως στη γενίκευσή του. Πάντως οι δοκιμές βρίσκονται ήδη στην τελευταία πειραματική φάση τους που αφορά την προστασία των καταγραφών ραντάρ και τα μέσα επιπλεύσεως της συσκευής σε περίπτωση ναυαγίου, ώστε να είναι εύκολος σχετικά ο εντοπισμός της στη θάλασσα.

Αντίθετα με το αντίστοιχο όργανο των αεροπλάνων, το «μαύρο κουτί» των πλοίων θα πρέπει να μπορεί να λειτουργεί επί πολλές εβδομάδες μετά το ναυάγιο, πράγμα όμως που δεν φαίνεται να παρουσιάζει σοβαρές τεχνικές δυσχέρειες.

Σημειούται ότι το Λούδς Ρέτζιστερ διεξάγει τις ως άνω δοκιμές σε συνεργασία με τη βρετανική εταιρεία Velerport Developments έναντι μικρό φορτηγό πλοίο City of Plymouth της εταιρείας Έλερμαν Λάινς.

Η ΜΑΥΡΗ ΠΑΛΙΡΡΟΙΑ

Μολοντί έχουν περάσει επτά ολόκληρα χρόνια, η ναυτιλία δεν ξέχασε — και δεν θα ξεχάσει ποτέ — το ναυάγιο του υπό Λιβεριανή σημαία αμερικανικού σουπερτάνκερ «Amoco Cadiz», το οποίο τόν Μάρτη του 1978 προσάραξε ανοικτά του Porsall στο Φινιστέρο και άφησε να ξεχυθούν από τα κύπη του 230 χιλιάδες τόννοι πετρελαίου και να σχηματίσουν τη μεγαλύτερη και καταστροφικότερη «μαύρη παλίρροια» που γνώρισε ο κόσμος, έκτασως 2.000 τετρ. χιλιομέτρων (από το ναυάγιο του «Τόρρεϊ Κάνυον» το 1967 είχαν ξεχυθεί 90 χιλιάδες τόννοι πετρελαίου) προκαλώντας ανυπολόγιστες καταστροφές στη θαλάσσια πανίδα, στο θαλάσσιο περιβάλλον και στις τουριστικές επιχειρήσεις της περιοχής. Γεγονός που στάθηκε αφορμή να συγκινηθεί άλλη μία φορά η παγκόσμια κοινή γνώμη και να ληφθούν διεθνώς σοβαρά μέτρα για τη συμπλήρωση των διατάξεων περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Άλλα και στίς νομικές — δικαστικές προεκτάσεις του τό «Amoco Cadiz» δεν έπαψε να απασχολεί τη δικαιοσύνη. Πρόσφατα η Γαλλική κυβέρνηση στο όνομα των Κοινοτήτων

της Βρετάννης, κατέθεσε σε όμοσπονδιακό αμερικανικό δικαστήριο αίτηση ύψους 287,8 εκατομ. δολλαρίων ως αποζημίωση για τις ζημιές και καταστροφές που έπληξαν τα 320 χιλιόμετρα των ακτών της Βρετάννης. Η άγωση αυτή έρχεται ως επακόλουθο της αποφάσεως του Δικαστηρίου που κήρυξε υπεύθυνη για τις ζημιές την εταιρία Standard Oil Co της Ινδιάνας, η οποία όμως δικαιούται να διεκδικήσει ανταγωνικά μέρος της αποζημιώσεως από την κατασκευάστρια του πλοίου Ισπανική ναυπηγική εταιρία Astillero Espanoles, στο μέτρο που η άμελεια ή το πταίσμα του ναυπηγείου συνέβαλε στη δημιουργία της δικής της ευθύνης.

ENANTION ΤΗΣ ΣΗΡΑΓΓΟΣ

Γράφουμε έκτενως σ' άλλη στήλη για τα τελευταία σχέδια της μόνιμης συνδέσεως της Μάγχης και για τις προοπτικές της ταχείας εφαρμογής τους. Ωστόσο φαίνεται ότι η υπόθεση δεν προχωρεί χωρίς σοβαρές αντιρρήσεις. Έτσι το Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο του Καλαί εξέδωλε πλήρη αντίθεση προς κάθε λύση μόνιμης συνδέσεως.

Κατά τις δηλώσεις του Προέδρου του εν λόγω Έπιμελητηρίου, το λιμάνι του Καλαί αποτελεί τον πρώτο επιβατηγό λιμένα της χώρας με 7,8 εκατομ. επιβατών και τον έβδομο εμπορευματικό λιμένα με 8,5 εκατομ. τον. εμπορευμάτων. Μολοντί η περιοχή έχει πληγεί βαρεια από την ανεργία (ποσοστό 20%), το λιμάνι με τους 5.000 απασχολούμενους του, είναι ο μόνος τομέας, ο οποίος όχι μόνο δεν γνώρισε καμία ύφεση αλλά έχει τη δυνατότητα να δημιουργήσει και άλλες θέσεις απασχολήσεως με την ανάπτυξη της διακινήσεως της Μάγχης και με την ίδρυση βιομηχανικών εγκαταστάσεων συνδεόμενων με τον εμπορικό λιμένα. Με τη μόνιμη σύνδεση θα διαταραχθεί όπως οδήγησε η κίνηση όλων των πλησιόχωρων λιμένων και είναι βέβαιο ότι το διαπορθμευτικό λιμάνι του Καλαί θα κλείσει, αποστερώντας την εργασία από 5.000 ανθρώπους. Τα άναμενόμενα πλεονεκτήματα από την μόνιμη σύνδεση είναι φανταστικά και δεν αφορούν την περιοχή του Καλαί του οποίου η οικονομία θα θυσιασθεί, ενώ εξάλλου όλη αυτή η υπόθεση προκαλεί καθυστέρηση στην πρόωθηση των προγραμμάτων εξυπηρέτησεως και εκσυγχρονισμού του λιμένος.

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Αναγνώστες της στήλης αυτής, μάς έξεφρασαν μερικές απορίες γύρω από την υπόθεση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου. Τι ακριβώς, ρωτούν, είναι αυτό τό Πανεπιστήμιο; Ανώτατη Πολυτεχνική Σχολή για πλοίαρχους και μηχανικούς; ή Ανώτατη θεωρητική Σχολή για οικονομολόγους και νομικούς; Αν είναι τό πρώτο, πολύ φοβούνται πως οι ναυτικοί (των πλοίαρχων και μηχανικών μή εξαιρουμένων) δεν γίνονται στά θρανία αλλά στη θάλασσα και πως από τους απόφοιτους ενός τέτοιου πολυτεχνείου κανείς δεν θα επιχειρήσει να ναυτολογηθεί ως ... ανθυποπλοίαρχος. Αν πάλι πρόκειται για θεωρητική σχολή, φοβούνται εξίσου ότι θα ξεφουρνίζει απλώς νέες στρατιές ανέργων, δεδομένου ότι κανείς δεν πρόκειται να τους απορροφήσει. Και καταλήγουμε με την υπόδειξη ότι γίνεται ένα ακόμα λάθος. Συγκρίνεται δηλαδή τό Πανεπιστήμιο αυτό με τό λεγόμενο Διεθνές Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του Μάλμο, τό οποίο όμως αφενός μέν έχει μεταπτυχιακό χαρακτήρα διευτούς φοιτήσεως και αφετέρου απευθύνεται βασικά προς τις υπό ανάπτυξη χώρες που έχουν ανάγκη στελεχών για τις ναυτικές τους υπηρεσίες. Έχουμε και μεϊς τέτοια ανάγκη;

Τί να απαντήσουμε έμεις; Σωστές είναι οι παρατηρήσεις αυτές, αλλά χωρίς ακριβή γνώση της σχετικής μελέτης, όλα είναι υποθέσεις και φαντασίες. Ας δοθεί λοιπόν σε εύρεια δημοσιότητα ώστε να ενημερωθεί σωστά η κοινή ναυτική γνώμη στην οποία άνήκουν και οι απορρούντες αναγνώστες μας, και να κρίνουν αν έχουν δίκιο ή όχι. Γιατί είναι καλύτερο να ελέγχεις τά δικά σου λάθη παρά τά ξένα. Η δπως δίδασκε ο Δημόκριτος «κρείσσον τά οικία άμαρτήματα ελέγχειν ή τά άθνεϊα».

Και ο Πρόεδρος του Έπιμελητηρίου του Καλαί καταλήγει με τη διαπίστωση ότι τό σχέδιο της σήραγγος της Μάγχης είναι πολύ παλαιό και έχει κατ' επανάληψη εγκαταλειφθεί. Τίποτα λοιπόν δεν μάς απαγορεύει να υποθέσουμε πως κάτι τέτοιο θά συμβεί και αυτή τη φορά.

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



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

Οι ελπίδες των πλοιοκτητών μπάλκ κάρριερς στρέφονται προς την 'Αργεντινή, ή όποια κατά τό επόμενο δίμηνο θά πρέπει μέ τίς εξαγωγές της δημητριακών νά στηρίξει κατά ένα σεβαστό ποσοστό τή ναυλαγορά στόν 'Ατλαντικό.

'Ακόμη, κάποια τόνωση στήν αγορά πρέπει νά προσφέρει ή διακίνηση φορτίων μέσω των Μεγάλων Λιμνών πού θά επαναλειτούργησουν εντός του 'Απριλίου.

Πολύ ενδιαφέρουσες θέσεις σχετικά μέ τήν ναυτιλιακή πολιτική της Μόσχας στό μεσοπρόθεσμο μέλλον ανέπτυξε ή διευθυντής της Sovfracht κ. Μασλόβ κατά τήν όμιλία του στήν έτήσια σύνοδο της «'Ιντερκάργο», θέσεις πού ελπίζουμε ότι θά έχουν ευμενείς επιπτώσεις στήν τράμπ ναυτιλία.

'Ο κ. Μασλόβ τόνισε ιδιαίτερα τή προσήλωση των Σοβιετικών στίς άρχές της έλευθερίας στίς θαλάσσιες μεταφορές, ενώ υποστήριξε ότι κακώς ή Μόσχα κατηγορείται γιά τήν σημειούμενη ύφεση των ναύλων καθώς πάντοτε ή Sovfracht ακολουθεί τίς τάσεις πού διαμορφώνονται στήν ελεύθερη αγορά.

'Ακόμη ή όμιλήτης υποστήριξε ότι ή Σοβιετική ναυτιλία δέν θά αύξηθεί σημαντικά μέχρι τό τέλος της δεκαετίας, καθώς υπάρχει προτεραιότητα γιά τή κάλυψη άλλων αναγκών της χώρας εις βάρος της περαιτέρω ανάπτυξης του σοβιετικού στόλου, ή όποιος σήμερα υπολογίζεται περί τό 3% του υπάρχοντος παγκόσμιου τοννάζ σκαφών ξηρού φορτίου.

'Ολοκληρώνονται τίς ημέρες αυτές οι έργασίες έκκαθαρίσεως του λιμανιού της Μπάγια Μπλάνκα από τά υπολείμματα της έκρήξεως πού στοίχισε τή ζωή σέ πέντε έργάτες καί τραυμάτισε άλλους 25.

'Ηδη επιτράπηκε ή διέλευση μικρών πλοίων μέ ξένες σημαίες γιά τή μεταφορά δημητριακών από τό Alfa Point στήν καρδιά του Ρίβερ Πλέιτ. Σύμφωνα μέ ανακοίνωση του διευθυντού της 'Επιτροπής 'Εξαγωγών Δημητριακών, τό λιμάνι της Μπάγια Μπλάνκα υπολογίζεται ότι θά διακινήσει έφέτος περί τούς 5 έκατομ. τόννους από τό σύνολο των 25 έκατομμυρίων δημητριακών πού θά εξαγει ή 'Αργεντινή.

'Εντονες διακυμάνσεις εμφανίζει ή αγορά

του πετρελαίου, ενώ ή διακοπή της άπεργίας των Βρετανών άνθρακωρύχων έμείωσε κατά 500.000 βαρέλια τήν ήμέρα τήν κατανάλωση του 'Ηνωμένου Βασιλείου.

Διίστανται οι άπόψεις των έμπειρογνωμόνων καθώς τά γεγονότα δημιουργούν από τή μία πλευρά αισιοδοξία καί από τήν άλλη άπογοήτευση, ενώ γεγονός είναι ότι ή κατανάλωση κατά τό πρώτο τρίμηνο του έτους είναι σταθερά μειωμένη έναντι του αντίστοιχου τριμήνου του 1984, όταν ή κατανάλωση πετρελαίου σημείωσε αύξηση κατά 3,4%.

Οι γνωστοί ναυλομεσίτες «'Ντριούρι» διατείνονται ότι ή ρυθμός της διαλύσεως των μεγάλων τάνκερς δέν είναι άκόμη ικανοποιητικός γιά νά άπορροφηθεί τό πλεόνασμα χωρητικότητας τό όποιο υπολογίζουν σέ 112 έκατομ. τον. d.w. 'Αντίθετα Νορβηγοί ναυλομεσίτες υποστηρίζουν ότι περί τά τέλη του 1986 θά υπάρχει σαφής μείωση της ύπερπροσφοράς τοννάζ καί βελτίωση των συνθηκών άπασχολήσεως του μεσαίου καί μεγάλου μεγέθους σκαφών.

Πάντως, γεγονός είναι ότι πρέπει νά έντατικοποιηθεί ή διάλυση των παρήλικων καί αντιοικονομικών σκαφών εάν επιθυμούμε νά δούμε μεσοπρόθεσμα μία ούσιαστική βελτίωση της ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων, τά όποια σήμερα επιδεικνύουν καλύτερες προοπτικές, έναντι των μπάλκ κάρριερς καί των συμβατικών φορτηγών.

'Ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες άναφέρουν ότι ή συνολική παραγωγή των κρατών μελών του ΟΠΕΚ υπερέβη πρόσφατα τό έπίπεδο των 16 έκατομ. βαρελίων ήμερησίως, λόγω της αύξημένης παραγωγής της 'Αλγερίας, της Σαουδικής 'Αραβίας καί βεβαίως της Περσίας, όπου ή χρησιμοποίηση της νήσου Σίρρι ως τέρμιναλ μεταφορτώσεως διπλασίασε σχεδόν τίς προς εξαγωγή ποσότητες.

Σημαντική είναι σέ ποσοστό αλλά καί σέ άπόλυτους αριθμούς ή μείωση των νέων παραγγελιών στήν 'Ιαπωνία, συγκρινόμενης μέ εκείνες της περιόδου 1983-84.

Συγκεκριμένα, κατά τή διάρκεια του οικονομικού έτους 1984-85 άνατέθηκαν σέ ναυπηγεία της 'Ιαπωνίας συμβόλαια γιά τή ναυπήγηση 173 πλοίων 3,4 έκατομ. τον. γκρός, έναντι 439 νέων παραγγελιών συνολ. χωρη-

τικότητας 8,4 έκατ. τον. γκρός κατά τό οικονομικό έτος 1983-84.

'Αξίζει νά σημειωθεί, ότι ή 'Ένωση των 'Ιαπωνών ναυπηγών υπολογίζει ότι μέχρι σήμερα ή μείωση των παραγγελιών έναντι της αντίστοιχης περιόδου περιόδου φθάνει σέ ποσοστό τό 134% καί σέ 2,4 έκατ. τον. γκρός.

Πάντως παρά τή σημαντική αύτή μείωση του ναυπηγικού καρνέ, πρέπει νά σημειωθεί ότι οι πρόσφατες συζητήσεις των 'Ιαπωνών μέ τούς συναδέλφους τους της Νοτ. Κορέας θά οδηγήσουν μεταξύ άλλων καί σέ αύξηση του επιπέδου των τιμών σέ συνδυασμό μέ μείωση του όγκου του ναυπηγούμενου τοννάζ.

'Αξιοσημείωτο είναι άκόμη τό γεγονός ότι 'Ιάπωνες καί Δυτικοευρωπαίοι ναυπηγοβιομήχανοι συμφωνούν πλέον γιά τήν άνάγκη διεθνούς συνεργασίας γιά νά άποφευχθεί στό μέλλον πληθωρισμός της αγοράς μέ νεότευκτα πλοία.

'Εκπρόσωποι της 'Ενώσεως 'Ιαπωνών Ναυπηγών (SAJ) καί της 'Ενώσεως Δυτικοευρωπαίων Ναυπηγών (AWES) όμόφωνα συμφώνησαν κατά τήν πρόσφατη σύνοδο του I-MIF στή Σιγκαπούρη ότι άπαιτείται νά θεσπισθούν όρια σέ παγκόσμια κλίμακα γιά τόν αριθμό των νεοναυπηγούμενων σκαφών καί των τιμών αγοράς πού προσφέρονται.

'Ας μάς επιτραπεί νά σημειώσουμε ότι τώρα πλέον πού οι 'Ιάπωνες δέν είναι οι φθηνότεροι κατασκευαστές καί συνειδητοποιώντας ότι ή αγορά δέν μπορεί νά άπορροφήσει περισσότερο νέο τοννάζ, δείχνουν μεγάλη διαλλακτικότητα έναντι των Δυτικοευρωπαίων συναδέλφων τους οι όποιοι επί σειρά έτών πάσχισαν νά συναγωνισθούν τήν άφθαστη παραγωγικότητα των 'Ιαπωνικών ναυπηγείων.

'Ας ελπίσουμε ότι ή νέα από κοινού προσπάθεια γιά τήν αντιμετώπιση της ύπερπροσφοράς τοννάζ καί της ύποασχολήσεως των ναυπηγικών μονάδων θά οδηγήσει στήν εξεύρεση λύσεων, όπως ή δημιουργία περισσότερων διαλυτηρίων, πού θά βελτιώσουν τίς συνθήκες υπό τίς όποιες ζει σήμερα ή διεθνής ναυτική βιομηχανία.

Μία νέα διάσταση στήν προσέγγιση πελατών προς τά ναυπηγεία του συγκροτήματος των «Μπρίτις Σιμπλιντερς» εξέγγειλε πρό ήμερών ή πρόεδρος του όμίλου κ. Γκράχαμ Ντέι, μιλώντας μέ τήν εύκαιρία του έτήσιου γεύματος του Institute of Chartered Shipbrokers.

'Επικαλούμενος γιά μία άκόμη φορά τήν άνάγκη διεθνούς συνεργασίας στήν άνάθεση νέων παραγγελιών πού συνδιάζονται μέ τήν εξασφάλιση άπασχολήσεως του νεότευκτου πλοίου, ή κ. Ντέι ζήτησε τήν συνδρομή των ναυλομεσιτών καί των μεσιτών πού άσχολούνται μέ τίς αγοραπωλησίες ώστε κάθε παραγγελία πού τόσο αναγκαία είναι σήμερα γιά τή χειμαζόμενη ναυπηγική βιομηχανία νά συνοδεύεται από κάποιο συμβόλαιο μεταφοράς φορτίων ή μέ χρονοναύλωση.

Προσδίδοντας ιδιαίτερη έμφαση στή πρότασή του, ή πρόεδρος των «Μπρίτις Σιμπλιντερς» άνέφερε ένδεικτικά ότι από τίς 22 νέες παραγγελίες πού πέτυχε τό συγκρότημα κατά τό τελευταίο 12μηνο μόνο οι δύο όλοκληρώθηκαν μέ τή συνδρομή μεσιτών άγοραπωλησιών, ενώ σέ καμμία δέν συμμετείχαν μεσίτες φορτίων.

" SACORAFOS "
TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS
&
TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

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 FOWER
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

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Μετά από μία περίοδο συνεχούς ανόδου, το Δολλάριο κάμθηκε έναντι των κυριωτέρων ευρωπαϊκών νομισμάτων και στις 20 Μαρτίου σημείωσε τη μεγαλύτερη υποχώρηση των τελευταίων μηνών για να κλείσει στα Γερμ. Μάρκα 3.19, Στερλίνα 1.19 και Φρ. Έλβετίας 2.76.

Κύρια αίτια της υποχώρησης της ισοτιμίας του Δολλαρίου ή ανακάλυψη ότι η άνοδος της άκαθαρτου προϊόντος των ΗΠΑ κατά το πρώτο τρίμηνο του 1985 μόλις θα ξεπεράσει το 2%. Ακόμη επίδραση στη τιμή του προκλήθηκε από την αϊφνίδια άνοδο της τιμής του πετρελαίου, από την αδυναμία του Φέντερελ Ρηζέρβ να περιορίσει τις τραπεζικές πιστώσεις καθώς και από την φημολογούμενη προοπτική για κάμψη των αμερικανικών επιτοκίων.

Δέν αποκλείεται δλοι οι παραπάνω παράγοντες να αποδειχθούν παροδικόι και κατά τη γνώμη μας εφόσον συνεχισθεί η άνοδική πορεία του έθνικού προϊόντος των ΗΠΑ και ο έλεγχος στη προσφορά χρήματος, το δολλάριο θα συνεχίσει να είναι έλκυστικό για τους ξένους επενδυτές και θα συγκρατηθεί σε ύψηλές ισοτιμίες.

Όσον αφορά τις άλλες βασικές χώρες της Δύσεως, σημειώσαμε κατά τον Μάρτιο τις ακόλουθες εξελίξεις:

Γερμανία

Εναντία από την πολιτική που ακολουθεί η Έλβετία, η Γερμανία προτίμησε την πολιτική της παρεμβάσεως στην αγορά συναλλάγματος και στις 6 Μαρτίου η συνδυασμένη πα-

ρέμβαση της BUNDESBANK προκάλεσε την σοβαρή μείωση της τιμής του Δολλαρίου. Έτσι από 3.43 Μάρκα το Δολλάριο έφθασε με μικρές διακυμάνσεις στις 20 Μαρτίου τα 3.19 και έκτοτε σημείωσε μία μικρή ανάκαμψη.

Η Γερμανική οικονομία παραμένει από τις σταθερότερες στον κόσμο. Για το 1984 σημείωσε άνοδο του Έθνικού προϊόντος κατά 2.6% φθάνοντας στα 1.750 δισεκ. Μάρκα και πληθωρισμό συγκρατημένο στα 2.4%.

Εξ άλλου οι εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 7.5% και προκάλεσαν ένα πλεόνασμα του εμπορικού ισοζυγίου της τάξεως των 50 δισεκ. Μάρκων.

Τό μόνο σκοτεινό σημείο είναι οι νέες επενδύσεις που μόλις έφθασαν το 1.3%, η ανεργία που πληττει 2.3 εκατομ. του ενεργού πληθυσμού και η σχετική πολιτική αστάθεια.

Έλβετία

Αφού έπεσε στο πιο χαμηλό επίπεδο της ιστορίας του, (Δολ. 1 = Έλβ. 2.93 στις 5 Μαρτίου) το Έλβετικό Φράγκο, το κατ'έξοχην νόμισμα αποθησαυρίσεως και οίγουριδας ανέκαμψε και επανήλθε όπως και τα άλλα ευρωπαϊκά νομίσματα σχεδόν στις παλιές του τιμές.

Αντίθετα προς τις παρεμβάσεις της BUNDESBANK για την στήριξη του Γερμ. Μάρκου, η Τράπεζα της Έλβετίας δεν παρενέβει, τουλάχιστον επίσημως, για να στηρίξει το Έλβετικό Φράγκο.

Η Έλβετική οικονομία χωρίς να παρουσιάζει τίποτε το εξαιρετικό παραμένει ισχυ-

ρή, ενώ στο πολιτικό τομέα ή σταθερότης συνεχίζεται.

Μεγάλη Βρεταννία

Τήν πιο θεαματική άνοδο διαρκούντος του μηνός παρουσίασε ή Λίρα. Ο τερματισμός της άπεργίας των άνθρακωρύχων, που κόστισε στην Βρεταννική οικονομία 3 δισεκ. δολάρια και μείωσε κατά 1% το ρυθμό οικονομικής ανάπτυξεως, δέν έφερε την αναμενόμενη άμεση ανάκαμψη της τιμής της Στερλίνας. Τουναντίον στις αρχές Μαρτίου ή Λίρα έφτασε στο κατώτατο επίπεδο της ιστορίας, πολύ πλησίον της ισοτιμίας με το δολλάριο Λίρα 1 — Δολ. 1.025.

Η κατακόρυφη πτώση του Δολλαρίου που έπακολούθησε, τά ύψηλά επιτόκια της Εύρωπας, ο αναμενόμενος ρυθμός ανάπτυξεως της τάξεως των 3% καθώς και ή αναμενόμενη μείωση της ανεργίας κάτω από το 14%, δλοι αυτοί οι παράγοντες, προκάλεσαν την ανάκαμψη της Λίρας και την άνοδο της έναντι του Δολλαρίου.

Γαλλία

Η οικονομία της Γαλλίας του Λ. Φαμπιούς, διαφέρει κατά πολύ από την πορεία που είχε χαραχθεί από την προηγούμενη κυβέρνηση.

Έτσι βλέπομε μία σοβαρή μείωση του πληθωρισμού, που για τό έτος 1984 κατέβηκε στα 6.7%, κάτι πολύ σπάνιο για την Γαλλία, και μία άνευ προηγούμενου βελτίωση στο έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Ιαπωνία

Η Ιαπωνία είναι ή μόνη χώρα σήμερα που

YOUR SHIP IS VALUABLE so why take unnecessary risks with

- HANDLING OF ANY KIND OF CARGO on any type of vessel, in any Greek port
- STORAGE FACILITIES
- REPAIR ARRANGEMENTS
- BUNKERING ARRANGEMENTS
- CREW CHANGES
- INLAND HAULAGE to/from any Greek port
- CONTAINER DEPOT with all facilities for Repair, Maintenance, Cleaning and Refurbishing
- CONTAINER LEASING / SALES & PURCHASE
- CHARTERING
- SALES & PURCHASE
- AGENCY SERVICES OF ANY OTHER KIND

when you can get it all done — safely and efficiently
by us

SCANDINAVIAN NEAR EAST AGENCY S.A.

offices in all Greek ports

Established 1907

Head Office Lemos Maritime Building, Akti Miaouli 35-39, P O Box 80010 & 80012, Piraeus - Greece
Telephone 01-4521111 - Telex 212557/8/9, Cable SNEAL

μπορεί να συναγωνίζεται τις ΗΠΑ σ' όλους τους τομείς της Βιομηχανίας: αυτοκινητών, ηλεκτρονικών, φωτογραφικών, τηλεπικοινωνιών κλπ.

Τό 1984 παρουσίασε ένα πλεόνασμα στο εμπορικό ισοζύγιο της τάξεως των Δολ. 44 δισεκ. εκ των οποίων Δολ. 30 δισεκ. με τις ΗΠΑ.

"Ετσι τό 'Ιαπωνικό κεφάλαιο βρίσκει διέξοδο τόσο γιά επενδύσεις στις ΗΠΑ (Δολ. 25 δισεκ. τό 1984) όσο και σέ δάνεια στο εξωτερικό, όπως π.χ. και στην 'Ελλάδα.

'Η Δραχμή

Τί είδους αντίδραση μπορούσε να προβάλλει ή Δραχμή μπροστά στον κατακλυσμό που συνέβη στην αγορά συναλλάγματος; "Ετσι ή Τράπεζα της 'Ελλάδος αναγκάστηκε να αναπροσαρμόσει την τιμή της δραχμής έναντι του Δολλαρίου, γιά νά φθάσουμε στις 5 Μαρτίου στις δραχμές 143 τό Δολάριο και την αναπροσαρμογή των άλλων νομισμάτων αντίστοιχως.

"Όπως προαναφέραμε, ή παρέμβαση της BUNDESBANK, και των άλλων κεντρικών Τραπεζών αλλά και ή ανακοίνωση του χαμηλού επιπέδου αύξησης του ἀκαθάριστου εθνικού προϊόντος των ΗΠΑ, συνετέλεσαν στην κατακόρυφη πτώση του Δολλαρίου έναντι του Γερμανικού Μάρκου, της Λίρας και του 'Ελβετικού Φράγκου. Αυτό επέτρεψε

στην Τράπεζα της 'Ελλάδος άφ' ενός νά μειώσει τή τιμή του Δολλαρίου και νά αυξήσει τή τιμή των άλλων νομισμάτων προς άποφυγήν ARBITRAGE μέσω των μετατρέψιμων δραχμών (Πίνακας 3).

'Ο Χρυσός

Μέ την άνοδο του Δολλαρίου και τά επίπεδα ρεκόρ που έπιασε στις 5 Μαρτίου, ή χρυσός έπεφτε την ίδια ήμερομηνία στά Δολ. 280 την ούγγια, ήτοι τήν χαμηλότερη από δεκαετίας τιμή, και στο έν τρίτον της τιμής που έφθασε πρό τετραετίας (Δολ. 845).

"Η κατακόρυφη πτώση του Δολλαρίου στις 20 Μαρτίου έφερε τό χρυσό ξανά στά Δολ. 320/325 την ούγγια δηλ. σημείωνε άνοδο κατά Δολ. 40/45 σχεδόν 20%.

"Η ανάκαμψη αυτή του χρυσού θά είναι μάλλον μικράς διάρκειας, όπως και στο παρελθόν, εκτός εάν σοβαρά πολιτικά γεγονότα προκαλέσουν νέα προσφυγή προς τό κατ'έξοχην μέσο προστασίας της άποταμιεύσεως.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου (Νέα 'Υόρκη)

	25.2.85	26.3.85	
Λίρα 'Αγγλ.	1.0560	1.1815	- 10.7
Μάρκο Γερμ.	3.4385	3.2090	- 6.3

Φρ. 'Ελβετ.	2.9100	2.7190	- 6.4
Φρ. Γαλλίας	10.5175	9.8000	- 6.8
Λίρα 'Ιταλ.	2156.00	2043.0	- 5.3
Γιέν 'Ιαπων.	262.30	255.5	- 2.6

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

'Επιτόκια Λονδίνου (27.3.85)

	Μήνες		
	1	3	6
Δολ. 'Αμερ.	8 15/16	9 5/16	9 7/8
Λίρα 'Αγγλ.	13 9/10	13 3/16	12 1/4
Μάρκ. Γερμ.	5 13/16	6 1/16	6 1/4
Φρ. Γαλλίας	10 7/16	11 1/8	11 5/8

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές Δραχμής Fixing

	25.2.85	26.3.85	
Δολ. 'Αμερ.	141.200	139.990	+ 0.86
Γιέν 'Ιαπων.	54.100	54.478	- 0.70
Μάρκ. Γερμ.	40.754	42.700	- 4.77
Φρ. Γαλλ.	13.329	13.974	- 4.84
Λιρ. 'Ιταλ.	6.522	6.743	- 3.40
Φρ. 'Ελβ.	48.232	50.580	- 4.86
Λιρ. 'Αγγλ.	148.230	160.780	- 4.10

ναι!

ΑΛΛΑ Η ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΣΤΑ FAX ΛΕΓΕΤΑΙ

Canon



informa A.E.

ΑΘΗΝΑ : ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ 36 - 38 117 42 - ΤΕΛΕΞ (21) 6826 FAX : 92 30 661
 ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 92 35 920 - 92 35 955 - 92 35 995
 ΘΕΣ/ΝΙΚΗ : ΤΣΙΜΙΣΚΗ 17 546 24 - ΤΗΛ. 282 425 - 282 426
 Κ. Ε. Π. : ΣΚΡΑΤΟΥΣ 157 6 ΣΠΑΡΤΗΣ - ΚΑΛΑΙΔΕΑ
 ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 95 22 975 - 6 - 7 FAX : 95 22 976

Τα FAX της CANON όπως και τα άλλα προϊόντα της, αντιπροσωπεύονται από την INFORMA. «Μαθημένη» να προσφέρει υψηλών προδιαγραφών υπηρεσίες σε εξειδικευμένους τεχνολογικά χώρους της Οργάνωσης Γραφείου είναι συμπλήρωμα της τεχνολογίας CANON.

Η INFORMA δίνει νέα διάσταση στην εξυπηρέτηση με πλήρες δίκτυο σέρβις σ' όλη την Ελλάδα, με ειδικευμένους τεχνικούς, με δίκτυο διανομών και κυρίως με σύγχρονο πνεύμα συνεργασίας. Η INFORMA είναι στη διάθεσή σας να σας κάνει συγκεκριμένη μελέτη-πρόταση βασισμένη στις ανάγκες σας καθώς και στο σημερινό λειτουργικό σας κόστος. Και η INFORMA θα είναι κοντά σας με συνεχή υποστήριξη μέσα στα πλαίσια μιας έντιμης, αξιόπιστης και υπεύθυνης συνεργασίας.

Η CANON, σας δίνει τη δυνατότητα να διαλέξετε ανάμεσα σε 3 μοντέλα FAX.

Το FAX 30, το μικρότερο αυτόματο Τεlex στο κόσμο.
 Το FAX 320 E, γρήγορο και γι αυτό οικονομικό.
 Το FAX 401 H, γι κάθε πρόβλημα τηλεμετάδοσης.

Μ' ένα FAX της CANON όχι μόνο «μπαίνετε» στο χώρο της σύγχρονης πληροφορικής αλλά και προηγείστε. Αρχίστε τώρα.

Το FAX άρχισε ήδη με πολύ γρήγορο ρυθμό να αντικαθιστά το Τεlex στο εξωτερικό. Το ίδιο έχει αρχίσει να γίνεται και στην Ελλάδα.

Προηγηθείτε
 Με CANON.

'Ισως δάτε κα' άλλα FAX
 Ναι!

Αλλά η τεχνολογία και στα FAX λέγεται CANON.

Süddeutsche Klassenlotterie



with Europe's greatest prize accumulation

The 77th South German Class Lottery draws

Top prizes

1 x 2.0 million DM
1 x 1.5 million DM
4 x 1.0 million DM
4 x 750,000 DM
8 x 500,000 DM
8 x 250,000 DM
28 x 100,000 DM
116 prizes from 80,000 to 25,000 DM
28,680 prizes from 10,000 to 1,000 DM
62,800 prizes from 840 to 120 DM
A total of 291,650 prizes amounting to DM 225,340,000.

Our guarantee

The Süddeutsche Klassenlotterie is operated under governmental supervision. The state monitors the drawings and guarantees the prizes.

Each prize game is drawn in 6 successive sections, called classes. Your stake is the same for all classes (for example, 1/8 ticket costs DM 15 for each class per month.)

Your advantages with the Süddeutsche Klassenlotterie

- The biggest prize money of all class lotteries in Europe.
- Practically every second ticket number wins in the course of a prize game (1/2 year).
- Convenient participation — individual service.

- Multiple chance — your ticket can win a prize several times in each class.
- One payment — 4 drawings.
- In the 6th class, even 6 drawings.

It's so easy to participate

1. Enter your name and address on the order coupon.
2. Mark the ticket fraction you want. The larger the ticket fraction that you stake, the greater is your share in the prize. With a full ticket (DM 120 per month), you can receive up to 2 million DM, undivided and without any deductions.
3. Send your order to M. BOESCHE, Staatliche Lotterie Einnahme, Pettenkoferstrasse 35, D-8000 München 2, West-Germany; you will then receive your ticket immediately, along with the official prize plan, invoice, etc.
4. Even if you reside permanently or temporarily outside Germany, you can participate and win. It's simplest for you to pay with bankerscheque or Eurocheque.

Payment of prizes

will be made as you wish with bankerscheque or by remittance. Naturally, you can also pick up your prize from me in Munich.

Don't miss your chance,
order your ticket yet today:

**The Süddeutsche Klassen-
lotterie wishes you lots of luck!**

Boesche - München

please cut out and send in ➤✂

Staatliche Lotterie-Einnahme M. BOESCHE · Pettenkoferstraße 35 · D-8000 München 2

Send me for all 6 classes

- ☐ 1/1 ticket(s) at DM 120
☐ 1/2 ticket(s) at DM 60
☐ 1/4 ticket(s) at DM 30
☐ 1/8 ticket(s) at DM 15
- per class

plus DM 2.50 for official prize
list and postage per class.

Total amount 1st class = DM

- ☐ will be transmitted upon receipt of the ticket(s)
☐ enclosed with check.

Name	
Street	
Postal code	Town
Country	
Date	Signature

‘Η άλληλογραφία μας

Ο ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΑΣ «ΠΟΣΕΙΔΩΝ»

ΝΑ ΤΟΠΟΘΕΤΗΘΕΙ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ δημοσίευμα πού έγινε στό τεύχος τής 1.3.1985 τού περιοδικού σας μέ τίτλο: «Οί άλλοι και έμεις» και μεταξύ άλλων αναφέρεται στήν ελληνική κατασκευής διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού τύπου «ΠΟΣΕΙΔΩΝ», σάς πληροφορούμε συμπληρωματικά τά επόμενα:

1. Όπως είναι γνωστό ή εθνική νομοθεσία και οί διεθνείς συμβάσεις πού ισχύουν γιά τήν προστασία τού θαλάσσιου περιβάλλοντος, προβλέπουν τήν υποχρέωση εγκατάστασης στά πλοία και στίς εγκαταστάσεις ξηράς σημαντικού και σέ πολλές περιπτώσεις δαπανηρού εξοπλισμού. Στό σημείο αυτό σημειώνεται ότι ή εγκατάσταση τού εξοπλισμού αυτού γιά τά πλοία προβλέπεται από τή ΔΣ 1973 «πρόληψη τής ρύπανσης από πλοία» δηλ. τής ΜΑΡΠΟΛ 73/78

2. Είναι γεγονός ότι λόγω περιορισμένων δυνατοτήτων τού αντίστοιχου κλάδου τής ελληνικής βιομηχανίας μεγάλο μέρος τού εξοπλισμού πού προβλέπεται από τή ΔΣ ΜΑΡΠΟΛ εισάγεται από τό εξωτερικό. Τό γεγονός αυτό έχει γενικότερες συνέπειες στήν εθνική οικονομία (διαρροή συναλλάγματος, μειωμένη άπασχόληση, τεχνολογική εξάρτηση κλπ). Έχοντας υπόψη τά παραπάνω ή Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος τού ΥΕΝ στά πλαίσια τών αρμοδιοτήτων και δυνατοτήτων της κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια ενημέρωσης και διευκόλυνσης τών υπεύθυνων τών πλοίων και τής βιομηχανίας γιά τήν εγκατάσταση και κατασκευή τού απαιτούμενου εξοπλισμού στήν Ελλάδα.

3. Άμέσως μετά τήν ύπογραφή τού πρωτόκολλου 1978 τού σχετικού μέ τήν ΜΑΡΠΟΛ στό όποίο υπήρχαν χρονικοί περιορισμοί γιά τήν εφαρμογή της, ή Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος τού ΥΕΝ μέ έγκυκλούς, ενημέρωσε έγκαιρα και λεπτομερώς όλους τούς υπεύθυνους (πλοιοκτήτες, επιμελητήρια, βιομηχανία κλπ.) σχετικά μέ τίς απαιτήσεις τής σύμβασης γιά τίς διάφορες κατηγορίες και μεγέθη πλοίων, ενώ ήταν και παραμένει στή διάθεση κάθε ενδιαφερομένου γιά τήν παροχή πληροφοριών πού ένδεχόμενα τόν άφορούν.

4. Μετά τήν κύρωση τής ΔΣ ΜΑΡΠΟΛ έγινε εύρεία ενημέρωση (έγκύκλιοι, σεμινάρια, μαζικά μέσα ενημέρωσης κλπ.) όλων τών ενδιαφερόμενων σχετικά μέ τίς απαιτήσεις τής ΜΑΡΠΟΛ και τούς χρονικούς περιορισμούς πού βάζει γιά τήν εγκατάσταση επί μέρους εξοπλισμού.

5. Παράλληλα και γιά τή διευκόλυνση τού πλοίου και τής βιομηχανίας εκδόθηκε από τήν ‘Υπηρεσία αριθμός ‘Υπουργικών αποφάσεων πού δημοσιεύτηκαν στήν έφημερίδα τής Κυβέρνησης, στίς όποιες καθορίζονται οί τεχνικές προδιαγραφές γιά τά διάφορα είδη εξοπλισμού πού υιοθετήθηκαν κατά καιρούς από τόν ΙΜΟ. Επίσης εκδόθηκε μεγάλος αριθμός έρμηνευτικών έγκυκλίων

γιά τή καλύτερη ύλοποίηση τών απαιτήσεων τής σύμβασης.

6. Σχετικά μέ τό θέμα τού διαχωριστήρα πετρελαίου/ νερού τύπου «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» καταβλήθηκε από τίς αρμόδιες ‘Υπηρεσίες τού ΥΕΝ (Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και ΕΕΠ) κάθε δυνατή προσπάθεια γιά τήν ταχύτερη έγκρισή του, μέ παράκαμψη σέ όρισμένες περιπτώσεις τυπικών δυσκολιών.

7. Τέλος άμέσως μετά τήν έγκριση τών διαφόρων μοντέλων τού διαχωριστήρα «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» από τήν ΕΕΠ και τή χορήγηση τού προβλεπόμενου από τήν απόφαση Α. 393 (Χ) «προδιαγραφές διαχωριστήρων πετρελαίου/ νερού και μετρητών περιεκτικότητας πετρελαίου» τού ΙΜΟ, πιστοποιητικού (Αύγουστος 1984) ενημερώσαμε σχετικά τόν ΙΜΟ πού όπως είναι γνωστό σέ τακτικά χρονικά διαστήματα εκδίδει έγκυκλούς, στίς όποιες λαμβάνονται οί διάφοροι τύποι ειδών εξοπλισμού προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος πού έχουν έγκριθεί από τίς αρμόδιες ‘Αρχές τών Κρατών μελών τής σύμβασης.

Μέ τιμή

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Σημ. Συντ.: Είναι γεγονός ότι οί αρμόδιες υπηρεσίες τού ΥΕΝ (Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και ‘Επιθεώρηση ‘Εμπορικών Πλοίων) βοήθησαν σημαντικά στήν κατασκευή τού ελληνικού διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού «Ποσειδών», ό όποιος σημειωτέον παρουσιάστηκε και στήν έκθεση EXPOSHIP 85 πού έγινε πρό ήμερών στό Λονδίνο, όπου προσείλκυσε ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Έκείνο πού πρέπει νά γίνει τώρα είναι νά θεσπισθεί ή χρησιμοποίησή του στά πλοία έσωτερικού έφ’ όσον είναι τεχνικά άριστος και προσφέρεται σέ ανταγωνιστικές τιμές μέ τά όμοιδη μηχανήματα προελεύσεως έξωτερικού τών οποίων οί τιμές έπessαν αίσθητά μετά τήν εμφάνιση τού ελληνικού διαχωριστήρα.

ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΗΛΕΟΡΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα στίς 15.3.85 τό μικρό σου σχόλιο γιά τό δημοσίευμα τού «ΕΘΝΟΥΣ» σχετικά μέ τά «Σαπιοβάπορα» τής Ναυτιλίας μας, όπως επίσης και τήν άπάντηση τού κ. Φουστάνου.

Έγώ δέν διάβασα τό άρθρο αυτό τού «ΕΘΝΟΥΣ» αλλά θά δικαιολογούσα τόν άρθρο γράφο του πού γράφοντας γιατί κάτι πρέπει νά γράφει δέν είχε ίσως τόν καιρό νά ανατρέξει στίς πηγές και νά διαβάσει τήν έγκύκλιο τού ΥΕΝ 1421.20/85 τής 21/1/85, τήν έγκύκλιο τής ΕΕΕ 2727 τής 15/11/84, τήν έκθεση τής συνόδου τής επιτροπής τού «Μνημονίου» (Μ.Ο.Υ.), πού συνήλθε στίς 8/10/82 στή Χάγη, τήν έκθεση τής ίδιας επιτροπής πού συνήλθε τό Μάιο τού 84 στή Μαδρίτη και πού ξέρει και ποιά άλλα στατιστικά στοιχεία πού θέλουν τό ελληνικό βαπόρι νά παρουσιάζει λιγότερες έλλείψεις από τόν μέσο όρο τών έλλείψεων τών ξένων βαποριών. Ένα στοιχείο πού πρέπει κατά τή γνώμη μου νά αναφερθεί είναι ότι από τίς 18.686 έπιθεωρήσεις πού έγιναν από τόν ‘Ιούλιο 1982 έως τόν ‘Ιούνιο 1984 μόνο τό 8% έγινε από ‘Ελληνικά κλιμάκια και τό 92% από εύρωπαϊκά κλιμάκια.

Από τίς έπιθεωρήσεις αυτές διαπιστώθηκαν 21.788 περιπτώσεις έλλείψεων. Μέσα σ’ αυτά τά στοιχεία τό ελληνικό πλοίο σέ ποσοστό έλλείψεων είναι κάτω από τόν μέσο όρο. Όσον άφορά δέ τίς βασικές έλλείψεις γιά τίς όποιες δικαιολογήθηκε ή κράτηση, μόνο 3% παρουσίασαν τέτοιες έλλείψεις.

Πόσο όμως είναι τό ποσοστό συμμετοχής εύθύνης τού πλοιοκτήτη σ’ αυτό τό 3% και πόσο αντιπροσωπεύει τόν κανόνα;

Σάν καπετάνιος πού ξεκίνησα τή σταδιοδρομία μου τό 1956 και δούλεψα σέ βαπόρια τού ‘Ωνάση και τού Καραγιώργη και πού επισκέφθηκαν εκατοντάδες ίσως γειτονικά πλοία στά λιμάνια, πλοία τού Γουλανδρή, τού Λεμού, τού Λιβανού, τού Νιάρχου, τού Θεοδωρακόπουλου, τού Βεργώτη, τού Ξυλά, τού Τσάκου πιστεύω ότι όχι μόνον δέν έχει νά ζηλέψει τίποτα τό ελληνικό πλοίο από τό εύρωπαϊκό ή τό ξένο γενικότερα όσον άφο-

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

ρά την ασφάλεια και την ενδιαίτηση, — μά και οι Νηογνώμονες δεν μάς κάνουν εξαίρεση — αλλά βρίσκεις σ' αυτό περισσότερο φαγητό, ζεστότερο περιβάλλον και καλύτερη φιλοξενία. Γι' αυτό και τό προτιμούν οι λαθρεπιβάτες.

Δέν σου γράφω βέβαια, γιά 'νά προβάλω την ταπεινή μου γνώμη ή γιά 'νά επαινέσω τά βαπόρια των άλλων αλλά γιά 'νά θέσω δύο ερωτήματα:

Τό πρώτο είναι σύντομο και δυστυχώς άναπάντητο. Πότε επιτέλους θά σταματήσουμε έμείς οι "Έλληνες νά φαγωνόμαστε και νά δυσφημούμε τό σπίτι μας;

Τό δεύτερο ερώτημα ζητάει μιά άπάντηση: Πέρα από τό ειδικότερο συμφέρον του κάθε πλοιοκτήτη ή καπετάνιου πού του κατηγορούμε τό βαπόρι του, προέχει τό συμφέρον του ΕΘΝΟΥΣ και όχι του «ΕΘΝΟΥΣ», του 10% των Έλλήνων πού ασχολούνται μέ τό πλοίο, της ΠΝΟ και του ΥΕΝ.

Οι δύο τελευταίοι φορείς διά των αντιπροσώπων των έχουν έπισκεφθεί και έπιθεωρήσει όλα τά ελληνικά πλοία, έχουν στά χέρια τους όλα εκείνα τά θετικά στοιχεία γιά 'νά άποστομώσουν όχι μόνον τό «Ε-ΘΝΟΣ» αλλά και όλους εκείνους πού τά βάζουν μέ την Ναυτιλία μας. Στην περίπτωση τους δέ βλέπουν νά θίγεται τό αντικείμενο πού δικαιολογεί την ύπαρξή τους.

Θά ήθελα νά πληροφορηθώ άν άπάντησαν στον άρθρογράφο του «ΕΘΝΟΥΣ».

Μέ μία προηγούμενη έπιστολή μου πού δημοσιεύσεστέ στή «Ναυτικά Χρονικά» της 1/1/83 πρότεινες μιά καλόπιστη συζήτηση στην TV. Τό ίδιο προτείνω και σήμερα.

Της τότε προτάσεως βοήσας έν τη έρήμω εύχομαι στην νέα καλή τύχη.

Μέ τιμή
ΑΝΑΣΤ. ΝΙΚ. ΙΩΑΝΝΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Σημ. Συντ.: Είναι τόσο εύγλωττη ή έπιστολή του άγαπητού έπιστολογράφου και δέν μπορούμε νά προσθέσουμε τό παραμικρό, μπορούμε όμως νά υιοθετήσουμε την πρότασή του γιά συζήτηση στην τηλεόραση, ή όποία πρέπει νά γίνει.

ΝΑ ΑΚΟΥΓΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΟΛΩΝ
Κύριε Διευθυντά,

Άναφέρομαι στό δημοσίευμα σας της 15ης Μαρτίου 1985 μέ τίτλο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ τό όποιο άρχίζει ως έξης: «Η μελέτη του ΥΕΝ γιά τή δημιουργία ναυτιλιακού πανεπιστημίου ένεκρίθη από όλους τούς φορείς της Ναυτιλίας και προωθήθηκε στό Έθνικό Συμβούλιο Παιδείας γιά γνωμοδότηση».

Θά σάς παρακαλούσα νά μέ πληροφορήσετε ποίοι είναι και από ποιόν επιλέγησαν οι κατά τό δημοσίευσμά σας «όλοι οι φορείς

της Ναυτιλίας». Έξ δσων γνωρίζω ούδείς συνάδελφος αλλά ούτε και αυτό τό Σωματείο μας έχει ενημερωθή επί του θέματος. Έκτός εάν ό επί της Έμπορικης Ναυτιλίας Υπουργός θεωρεί ότι οι Μεσίτες Ναυτιλιακών Συμβάσεων δέν άποτελούν αξιόλογο φορέα της Ναυτιλίας.

Είναι λυπηρό νά εξακολουθούμε άκόμα νά ταυτίζουμε την έννοια ναυτιλία μέ τό τρίπτυχο «Κράτος — Ναυτεργάτες — έφοπλισμός». Πρέπει επιτέλους νά συνειδητοποιήσουμε ότι υπάρχουν και άλλοι κλάδοι έπαγγελματών πού ή προσφορά τους κάθε άλλο παρά άμελητέα είναι. Είναι αυτοί οι έπαγγελματίες πού ό Άνδρέας Λαιμός όνόμαζε «ναυτεμπόρους».

Ό μέν έφοπλισμός, είτε τό θέλουμε είτε όχι, είναι (και πρέπει νά είναι) θέση καθαρά επενδυτική. Έάν ή επένδυση από μία πηγή δέν άποφέρει τό άναμενόμενα τότε ύποχρεωτικά θά στραφή σέ άλλα πεδία περισσότερο προσοδοφόρα. Είναι γνωστό ότι σήμερα πολλοί παραδοσιακοί έφοπλιστές διατηρούν στή Ναυτιλία μικρό μόνο ποσοστό του συνόλου των επενδύσεων τους. Ό δέ ναυτεργάτης έχει την εύχέρεια μέ μικρό κόστος προσαρμογής νά προσφέρει τίς υπηρεσίες του σέ άλλους τομείς παραγωγής. Όταν μειώθηκαν οι στόλοι των χωρών της Βόρειας Εύρώπης οι ναυτεργάτες άπορροφήθηκαν από τή Βιομηχανία. Είναι φανερό λοιπόν ότι μόνον του ναυτεμπόρου τά συμφέροντα είναι άρρηκτα συνδεδεμένα μέ τό χώρο και ως εκ τούτου πρέπει νά έχη γνώμη και μάλιστα βαρύνουσα σέ ότιδήποτε άφορά τή Ναυτιλία.

Προσωπικά πιστεύω ότι τό μέλλον του Έλληνα ναυτεμπόρου είναι περισσότερο έλπιδοφόρο από όποιοδήποτε άλλο συναφή φορέα. Έγγραφα στό έγκριτο περιοδικό σας έδώ και δύο περίπου χρόνια τά έξης:

«Σήμερα ό Έλληνόκτητος στόλος κατέχει διεθνώς την πρώτη θέση. Άλλοι την είχαν πριν από μάς και σέ άλλους, δυστυχώς πιό γρήγορα από ότι πιστεύαμε, θά την παραδώσουμε. Οι χώρες της Βόρειας Εύρώπης πού νωρίτερα από έμάς ανέπτυξαν τό στόλο τους, ταυτόχρονα δημιούργησαν και την κατάλληλη ύποδομή γιά τή στήριξή του. Τό έργο τους ήταν προϊόν μιάς κοινής προσπάθειας προαγωγής έφοπλισμού και ναυτεμπορίου πού όμοιο τους, δυστυχώς, δέν βρίσκουμε στή δική μας Ιστορία.

Όταν δέ μέ τό πέρασμα του χρόνου ό στόλος τους συρρικνώθηκε εξακολούθησαν μέ τό ναυτεμπόριο και μόνον νά διαδραματίζουν πρωτεύοντα ρόλο στή διεθνή ναυτιλιακή σκηνή».

Πιστεύω ότι αυτές οι θέσεις μου δικαιώθηκαν άπο τά γεγονότα πού συνέβησαν τά τελευταία χρόνια αλλά και από την εξέλιξη της Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας όπως αυτή μελλοντικά διαγράφεται.

Εύχαριστώ γιά τή φιλοξενία.

ΤΑΚΗΣ Γ. ΜΑΚΡΗΣ
Νοταρά 143, 185 36 Πειραιάς
26 Μαρτίου 1985

Σημ. Συντ.: Άνήσυχος, όπως πάντοτε, ό κ. Μακρής θέτει μέ την έπιστολή του ένα θέμα: Ότι, δηλαδή, πρέπει νά εκφράζονται οι αντίληψεις όλων όσων σχετίζονται μέ όποιοδήποτε τρόπο μέ τή Ναυτιλία γιά τά ζητήματα πού την άσασχολούν και συνδέονται μέ τή γενικότερη θέση της στον τόπο, μιά ύπόδειξη πού πρέπει νά ληφθεί ιδιαίτερα ύπ' όψει.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Κύριε Διευθυντά,

Διαβάσαμε επί τέλους στον τύπο την είδηση γιά την ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου.

Χαίρομαι προσωπικά σάν πλοίαρχος Ε.Ν. καθώς και όλοι οι συνάδελφοί μου πού ή παλιά μας αυτή έπιθυμία ύλοποιείται. Πρέπει νά καταξιωθεί επιτέλους ή πλοιαρχική μας τάξη καθώς και αυτή των συναδέλφων μας μηχανικών διά της άνωτατικοποίησης των διπλωμάτων πλοίαρχου Α' και μηχανικού Α'.

Δέν επιτρέπεται νά προστρέχουμε σέ Άγγλικά πανεπιστήμια γιά νά μάς καταξιώσουν, την στιγμή πού ή χώρα μας διαθέτει άριστες έγκαταστάσεις και έξοπλισμό αλλά και άριστο εκπαιδευτικό προσωπικό. Από πλευράς έγκαταστάσεων και έξοπλισμού οι σχολές Άσπροπύργου προσφέρονται άμεσα γιά την άπαιτούμενη τεχνική ύποδομή του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου. Όσον δέ άφορά τό διδακτικό προσωπικό είναι γνωστό ότι προσφέρεται μεγάλος αριθμός διπλωματούχων ξένων πανεπιστημίων, μέ διατριβές στά ναυτιλιακά θέματα, πού σήμερα εργάζονται και προσφέρουν τίς υπηρεσίες τους μέσα στο νευραλγικό διεθνές κέντρο του Πειραιά.

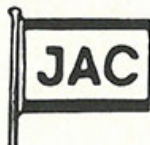
Γνωρίζουμε πολύ καλά ότι ή πρωτοβουλία γιά την ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου — άνήκει στον κ. Κασιφάρα ό όποιος πρέπει νά την προωθήσει συστηματικά γιά μήν χαθεί τούτο μέσα στην ύπηρεσιακή γραφειοκρατία.

Ευχόμαστε σύντομα νά άρχίσει ή λειτουργία του αλλά θά θέλαμε μέσα από τις στήλες των «Ναυτικών Χρονικών» νά άκούσουμε από τον Υπουργό περισσότερες λεπτομέρειες.

Μεθ' ύπολήψεως

ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
Πλοίαρχος Α' Ε.Ν.
Μαυροκορδάτου 11

Πειραιάς, 27.3.85



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

Οι προοπτικές ανακάμψεως των Θαλασσίων Μεταφορών και ο ρόλος της Έλληνικής Ναυτιλίας

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ Κ. ΛΥΡΑ

Οι μέχρι στιγμής ενδείξεις δεν μας επιτρέπουν να είμεθα ιδιαίτερα αισιόδοχοι για το 1985 το όποιο φαίνεται ότι θα είναι ακόμη ένα έτος κρίσεως για τον παγκόσμιο εφοπλισμό. Η παρατεταμένη και πρωτοφανής στά μεταπολεμικά χρόνια ναυτιλιακή αυτή κρίση πέρα από τις οδυνηρές συνέπειές της, μας αναγκάζει να αναρωτηθούμε κατά πόσον δεν πρόκειται πλέον για μία κρίση έστω και πολύ βαθιά αλλά από αυτές που έχουν συνηθίσει να βλέπουν οι παράγοντες των παραδοσιακών ναυτιλιών αλλά πρόκειται και για μία διαδικασία αναδιάρθρωσης του παγκόσμιου ναυτιλιακού σκηνικού, ώστε να δημιουργούνται σοβαρές αμφιβολίες εάν ο μελλοντικός ρόλος των παραδοσιακών ναυτιλιών και δη της Έλληνικής ναυτιλίας θα είναι αφ' ενός ο ίδιος και αφ' ετέρου δεδομένος.

Είναι γεγονός ότι οι σημερινές συνθήκες μπορεί να μας αναγκάζουν να είμεθα περισσότερο απαισιόδοχοι από ότι διαφορετικά. Προσωπικά πιστεύω όμως ότι όσο απίθανο και εάν τελικά αποδειχθεί δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο να συντελεσθεί ή ανάκαμψη που όλοι περιμένουμε και ορισμένες παραδοσιακές ναυτιλίες συμπεριλαμβανομένης και της Έλληνικής κατά το κοινώς λεγόμενο να μείνουν απέξω. Και εάν συμβεί αυτό θα οφείλεται κατά την γνώμη μου στο ότι δεν εκτιμήσαμε σωστά τα δεδομένα αυτής της κρίσεως και δεν προετοιμαστήκαμε κατάλληλα. Γιαυτό στην άποψή μου όμιλία θα διατυπώσω ορισμένες σκέψεις για το πώς κατά την γνώμη μου διαμορφώνεται το παγκόσμιο ναυτιλιακό σκηνικό τα τελευταία χρόνια, ποιές προοπτικές ανάκαμψης διαφαίνονται, και τί συνέπειες μπορεί να έχουν αυτά για την Έλληνική ναυτιλία και τον μελλοντικό της ρόλο.

Α. ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ

Τό 1985 κατά τα φαινόμενα θα αποτελέσει την αρχή του πέμπτου κατά σειρά έτους κρίσεως της ναυλαγοράς για τα πλοία ξηρού φορτίου, όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια θα μπορούσε να πει κανείς ότι η ναυλαγορά αυτή με ορισμένες εξαιρέσεις βρίσκεται σε κρίση από το 1974.

Η κρίση της ναυλαγοράς των πλοίων σε πρώτη φάση οφείλεται στην έλλειψη ισορροπίας μεταξύ της ζήτησης μεταφορικού έργου αφενός και της προσφοράς πλοίων ή tonnage αφετέρου.

Εξετάζοντας πρώτα την πλευρά της ζήτησης για μεταφορικό έργο βλέπουμε ότι όπως προκύπτει από τα στοιχεία του ΟΟΣΑ από το 1979 μέχρι και το 1983 είχαμε συνεχή μείωση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου εκφραζόμενου σε τόννους/μίλια (tonne/miles). Έτσι ο αριθμός για το 1983 των 13.180 δισεκατομμυρίων τόννων/μίλια είναι κατά 25,5% μικρότερος από τον αντίστοιχο αριθμό ρεκόρ του 1979. Σε ά-

Τό κείμενο αυτό αποτελεί την όμιλία του κ. Γιάννη Κ. Λύρα προς τους αποφοίτους της Σχολής Ναυτιλίας της Ύδρας, η οποία έγινε στις 8 Μαρτίου στο ξενοδοχείο «Ρόγιαλ Όλύμπικ» και την όποια παρακολούθησαν και πολλοί ναυτιλιακοί παράγοντες.

Ο κ. Γιάννης Κ. Λύρας γεννήθηκε στο 1951 στο Λονδίνο και φοίτησε για ένα διάστημα στο Κολέγιο των Αθηνών και εν συνεχεία σε ιδιωτικό σχολείο στην Αγγλία. Είναι απόφοιτος του UNIVERSITY OF EAST ANGLIA και κάτοχος μεταπτυχιακού διπλώματος MASTERS του POLYTECHNIC OF CENTRAL LONDON σε θέματα TRANSPORTATION PLANNING AND MANAGEMENT και έχει εργασθεί σαν TRAINEE στην CHASE MANHATTAN BANK για διάστημα δέκα μηνών ενώ από το 1975 ασχολείται με την οικογενειακή εμπορική επιχείρηση, είναι μέλος του Δ.Σ. της Ένωσης Έλλήνων Εφοπλιστών από το 1979 και ιδρυτικό μέλος της HELMEPA.

πλούς τόννους το ύψος του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου για το 1983 των 3.168 εκατομμυρίων τόννων αντιπροσωπεύει μείωση κατά 15,6% σε σχέση με το 1979. Αυτή η πρωτοφανής στά μεταπολεμικά χρόνια συνεχής μείωσης του θαλάσσιου εμπορίου οφείλεται κυρίως στην κατακόρυφη πτώση της μεταφοράς πετρελαιοειδών μετά την δεύτερη μεγάλη ανατίμηση της τιμής του πετρελαίου το 1978. Ός γνωστόν η ανατίμηση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα να μειωθεί ή κατανάλωση πετρελαίου ανά τον κόσμο, να αξιοποιηθούν αποθέματα που μέχρι τότε δεν ήταν οικονομικά και έτσι να μειωθούν δραστηρικά οι εξαγωγές από την Μέση Ανατολή, πράγμα που μαζί με την κατασκευή αγωγών, ανέτρεψε ριζικά και αμετάκλητα την δομή της παγκόσμιας διακίνησης άργου πετρελαίου.

Εάν κοιτάξει κανείς όμως μόνον τα στοιχεία ξηρού φορτίου θα διαπιστώσει ότι και εδώ υπήρξε απόλυτη μείωση και σε τόννους και σε τόννους/μίλια κατά τα έτη 1982 και 1983, ενώ το 1981 η αύξηση σε σχέση με το 1979 ήταν της τάξεως του 1% μόνον στις δύο αυτές τιμές. Έδω η κύρια αιτία ήταν η παγκόσμια οικονομική ύφεση

που μαζί με το πρόβλημα της υπερχρέωσης των αναπτυσσόμενων και άλλων χωρών δεν επέτρεψαν και δεν επιτρέπουν ακόμη να ακολουθηθούν αναπτυξιακές οικονομικές πολιτικές που με την σειρά τους θα δώσουν κάποια ώθηση στο παγκόσμιο εμπόριο.

Έτσι στο διάστημα 1980-84 σημείωσαν απόλυτη ετήσια πτώση οι ποσότητες εκκείνων των ειδών ξηρού φορτίου που επιρραζονται άμεσα από τον ρυθμό της οικονομικής δραστηριότητας όπως είναι οι μεταφορές σιδηρομεταλλευμάτων και ορυκτών εν γένει, τα προϊόντα χάλυβα και όλα τα βιομηχανικά και βιοτεχνικά προϊόντα συμπεριλαμβανομένων και των καταναλωτικών ειδών. Οι μεταφορές άνθρακα και σιτηρών καθώς και ορισμένων μικροτέρων σε μέγεθος φορτίων χύδην παρουσίασαν μία σχετικά καλύτερη απόδοση σ' αυτήν την περίοδο, χάρις στην μικρότερη εξάρτησή τους από τις διακυμάνσεις της οικονομικής δραστηριότητας, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ήταν και ικανοποιητική. Οι μεταφορές άνθρακα παραδείγματος χάριν (στις υπεραισιόδοξες προβλέψεις των οποίων εστηρίχθησαν σε μεγάλο μέρος οι υπερβολικές παραγγελίες πλοίων μπάλκ κάρριερς τύπου Πάναμαξ τα έτη 1980 και 1981) έφτασαν το ύψος ρεκόρ των 210 εκ. τόννων το 1981 αλλά εν συνεχεία έπεσαν στους 208 και 192 εκ. τόννους τα έτη 1982 και 1983 αντίστοιχα. Παρόμοια οι μεταφορές των σιτηρών μειώθηκαν διαδοχικά τα έτη 1982, 1983 αφού έφτασαν στο 1981 το ύψος των 206 εκ. τόννων.

Με τα δεδομένα αυτά για την παγκόσμια ζήτηση θαλάσσιου μεταφορικού έργου είναι εμφανές ότι ακόμη και εάν η παγκόσμια χωρητικότητα είχε παραμείνει στάσιμη στα επίπεδα που διαμορφώθηκε το 1979 πάλι σήμερα η ισορροπία προσφοράς και ζήτησης δεν θα είχε αποκατασταθεί. Όπως όμως δυστυχώς όλοι γνωρίζουμε η παγκόσμια χωρητικότητα σ' αυτή την περίοδο 1979 - 1984 δεν έμεινε στάσιμη ούτε και μειώθηκε όπως ήταν ανάγκη, αλλά άπεναντίας αυξήθηκε μεγαλώνοντας το χάσμα μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Μόνον το 1983 και 1984 η παγκόσμια χωρητικότητα βάσει στοιχείων του LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING εμφανίζει μία μικρή μείωση 0,5% και 1% αντίστοιχα σε σχέση με το τέλος του προηγούμενου έτους, κυρίως λόγω της μεγάλης μείωσης κατά 6% της χωρητικότητας των δεξαμε-

νοπλοίων. Τά ORE καί BULK CARRIERS άπεναντίας αύξήθηκαν κατά 6% στό ίδιο διάστημα.

Έτσι παρότι τά προκαταρκτικά στοιχεία γιά τό ύψος του παγκόσμιου θαλάσσιου έμπορίου γιά τό 1984 δείχνουν ότι αύξήθηκε κατά 7% σέ σχέση μέτό 1983 (καί είναι ή πρώτη αύξηση άπό τό 1979) δέν στάθηκε ικανή αύτή ή αύξηση νά άπορροφήσει τήν πλεονάζουσα χωρητικότητα καί έπομένως νά έπιρρεάσει θετικά τήν ναυλαγορά. Μπορούμε νά πούμε λοιπόν ότι ό συντελεστής τής ζήτησης άρχισε τό 1984 νά είναι θετικός καί αύτό φαίνεται ότι θά συνεχιστεί καί τό 1985 ίσως μέ μικρότερο όμως ποσοστό αύξησης. Πάσχει όμως σοβαρά ό συντελεστής τής προσφοράς καί αύτόν θά πρέπει τώρα νά εξετάσουμε. Όπως άνέφερα στό διάστημα 1979-1984 καί ενώ ή ζήτηση χωρητικότητας έμειωνόταν συνέχεια ή παγκόσμια χωρητικότητα αύξήθηκε άπό 413 έκ. κοχ (G.R.T.) στό τέλος του 1979 στους 424.7 έκ. κοχ στό τέλος του 1982 γιά νά μειωθεί στους 422.6 καί 418.7 έκ. στό τέλος των έτών 1983 καί 1984 αντίστοιχως. Άναλυτικότερα τά δεξαμενόπλοια μειώθηκαν άπό 174.2 έκ. κοχ τό 1979 στους 147.5 έκ. κοχ τό 1984 (μείωση 15.4%) ενώ τά ORE καί BULK CARRIERS αύξήθηκαν άπό 108.3 έκ. κοχ στους 124.4 (αύξηση 14,9%) γιά τήν πενταετία. Τά συμβατικά πλοία γενικών φορτίων μειώθηκαν άπό 81,7 έκ. κοχ τό 1979 στους 77.1 έκ. κοχ. (μείωση 5.6%) ενώ τά πλοία CONTAINERS αύξήθηκαν άπό 9.9. έκ. κοχ στους 16.9 έκ. κοχ. (αύξηση 70.7%). Τέλος τά πλοία μικτού φορτίου (BULK/OIL CARRIERS) μειώθηκαν άπό 26,5 έκ. κοχ. τό 1979 στους 24.6 έκ. κοχ. τό 1984 (μείωση 7.2%).

Τά αίτια τής συνεχούς κατά τήν περίοδο αύτή και συνεχιζόμενης ύπερπροσφοράς πλοίων είναι πολλά. Έπισημαίνω ίσως τά κυριώτερα πού είναι:

1. Η συρρίκνωση του παγκόσμιου θαλάσσιου έμπορίου.

2. Οι ύπερβολικές παραγγελίες κυρίως πλοίων ξηρού φορτίου γιά πολλούς καί διαφόρους λόγους.

3. Η καθυστέρηση στην διάλυση πλοίων

(κυρίως δεξαμενοπλοίων) πού είχαν ξεπεραστεί άπό τήν ριζική άλλαγή τής δομής ή των άναγκών των έμπορίων πού έξυπηρετούσαν.

4. Οι τεχνολογικές εξελίξεις στην έξοικονόμηση καυσίμων στά πλοία πού είχε σαν συνέπεια άφενός μέν νά μειωθεί ή μέση ταχύτητα πλεύσεως των πλοίων (AVERAGE SERVICE SPEED) καί άφετέρου νά προτιμούνται οι παραγγελίες των νεοεύκτων άπό τής άγορές ύπαρχόντων πλοίων έστω καί πέντε έτών ή καί νεοτέρων άκόμη.

Άπό τής αιτίας αυτές έχω ήδη άναπτύξει τήν πρώτη πού άφορά τήν συρρίκνωση του διά θαλάσσης έμπορίου.

Η τρίτη αίτία δηλαδή ό βραδύς ρυθμός διάλυσης πλοίων πού ήταν κατά κάποιο τρόπο καταδικασμένα όπως τά πολύ μεγάλη δεξαμενόπλοια εξηγείται άπό τό γεγονός ότι ήταν πολύ δύσκολο νά δεχθούν οι ιδιοκτήτες των πλοίων αυτών τήν τύχη τους, τή στιγμή μάλιστα πού τά πλοία αυτά έστοίχισαν τεράστια ποσά καί πάρα πολλά άπό αυτά άπό τά σκαριά οδηγήθηκαν κατευθείαν σέ μόνιμο παροπλισμό. Γιά τόν ίδιο λόγο είναι δύσκολο σήμερα νά δεχτούν πολλοί ιδιοκτήτες πλοίων BULK CARRIERS ή γενικού φορτίου ότι πολλά άπό τά πλοία τους είναι καταδικασμένα καί ή καλύτερη μακροπρόθεσμη λύση είναι ή διάλυσή τους.

Η τέταρτη αίτία εντάσσεται στους λόγους πού όδήγησαν στίς ύπερβολικές παραγγελίες νέων πλοίων. Θεώρησα όμως ότι έπρεπε νά τήν άναφέρω ξεχωριστά διότι οι νέες πολύ οικονομικότερες μηχανές πλοίων είναι ένα νέο στοιχείο τό όποιο εμφανίζεται άπό τό 1981 καί μετά.

Οι ύπερβολικές λοιπόν παραγγελίες νέων πλοίων είναι κατά τήν γνώμη μου φαινόμενο μόνιμο πού εμφανίζεται στίς άρχές τής δεκαετίας του 1970 - 1980 καί συνεχίζεται κατά τήν τελευταία πενταετία. Αυτό προκύπτει άπό τήν έτησία αύξηση τής παγκόσμιας χωρητικότητας πού φτάνει κατά μέσω όρου 7.1% τήν πενταετία 1973 - 1978 καί 0,8% τήν πενταετία 1978 - 1983 ενώ ή μέση έτησία αύξηση του θαλασσίου έμπορίου σέ τόννους/μίλια κατά τήν περίοδο

1975 έως 1983 είναι - 2% (Γιά πλοία ξηρού φορτίου μόνον οι αντίστοιχοι άριθμοί είναι 6,0% καί 2.9% γιά τήν αύξηση τής χωρητικότητας καί 3% γιά τήν αύξηση των τόννων/ μιλίων). Μονίμως δηλαδή στην περίοδο αύτή ή αύξηση τής προσφοράς πλοίων ύπερβαίνει τήν αύξηση ζήτησής τους. Καί αύτό συμπίπτει κατά τήν γνώμη μου μέ μία έπιδεινωμένη τάση κατά τήν Ιδια αύτή περίοδο έπεμβάσεων στίς άρχές τής έλεύθερης προσφοράς καί ζήτησης καί του έλεύθερου άνταγωνισμού τόσο στίς παγκόσμιες ναυτιλιακές μεταφορές όσο καί στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία μέ άποτέλεσμα νά άνατρέπονται οι κανόνες του παχνιδίου καί νά δημιουργούνται μόνιμες διαστρεβλώσεις. Έτσι παρατηρούμε τήν δημιουργία γιά λόγους Έθνικής πολιτικής καί όχι έμπορικούς καί ναυπηγικών καί στόλων, τήν αύξηση των κρατικών έπιδοτήσεων πρός αυτά τήν ένταση του προστατευτισμού, των διακρίσεων σημαίας καί των μονοπωλιακών πρακτικών.

Όλα αυτά πέρα άπό τό ότι διαστρεβλώνουν τήν σχέση προσφοράς καί ζήτησης μεταφορικού έργου στην παγκόσμια ναυτιλία πλήττουν κατ' έξοχήν τής cross trading ναυτιλίες καί τήν άνεξάρτητη έφοπλιστική δραστηριότητα. Πλήττουν δηλαδή κατ' έξοχήν καί τήν Έλληνική ναυτιλιακή έπιχείρηση διότι περιορίζουν τό πεδίο δράσης της καί ύποσκάπτουν τήν άνταγωνιστικότητά της. Θά επανέλθω σέ αύτό τό θέμα στην συνέχεια.

Όλοκληρώνοντας τά σχόλιά μου γιά τής ύπερβολικές παραγγελίες νέων πλοίων σαν αίτία τής συνεχιζόμενης κρίσης πρέπει νά έπισημάνω ότι δέν βλέπω νά διαγράφονται οι προϋποθέσεις έπίλυσης του προβλήματος. Άπεναντίας φαίνεται σαν νά έχει δημιουργηθή ένας φαύλος κύκλος ύποασασχολούμενων ή άργούντων ναυπηγείων καί πλοίων πού άλληλοδιαιώνίζονται. Όλοι γνωρίζουμε ότι πρέπει νά έπέλθι κάποια συνεννόηση μεταξύ ναυπηγείων, πιστωτικών όργανισμών καί ναυτιλιακών έπιχειρήσεων γιά τό προορισμό των ναυπηγήσεων αλλά κάτι τέτοιο προσκρούει στά διαφορετικά βραχυπρόθεσμα συμφέροντα των τριών αυτών παραγόντων πού δέν τους

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

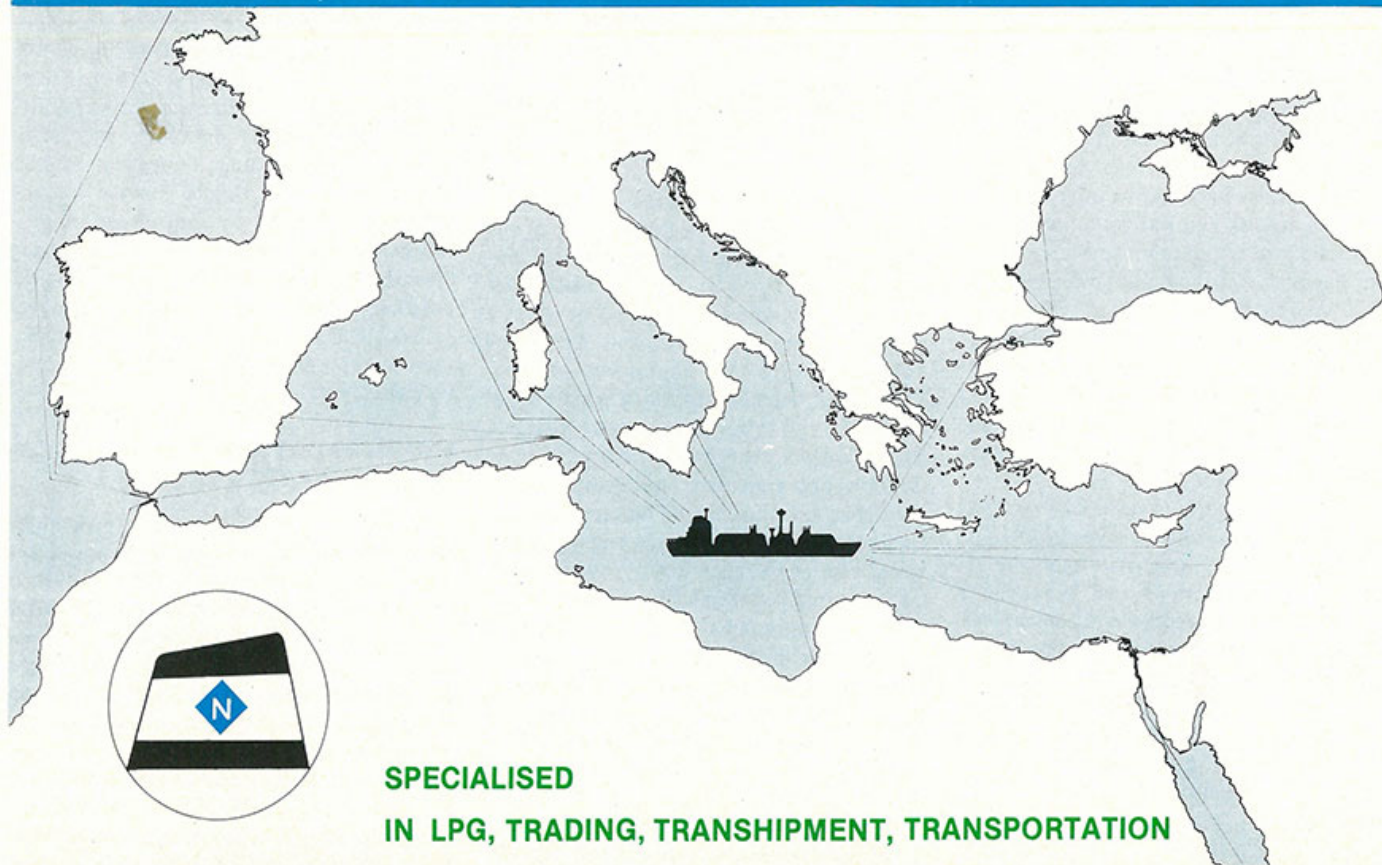
CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



**SPECIALISED
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION**

NAFTOMAR

BUSINESS CENTER
252/254 KIFISSIAS AVENUE
HALANDRI - ATHENS
TL. SWITCHBOARD: 6472041-5
OPERATION: 6472046-8
TX. 218541 / 218222
CB. NAFTOMAR ATHENS

NAFTOMAR

SHIPPING & TRADING Co LTD
ALASSIA BUILDING, 2ND FLOOR,
II MERARCHIAS 13, PIRAEUS
TEL.: 4114910 (5 LINES)
TLX.: 213077, 211605 "NAFT GR"
CABLES: NAFTOMAR PIRAEUS

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.

114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES
75008 - PARIS
TL. 35.91.433 - 35.91.434
TX. 640641 - 640695

NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
30, VIA G. FARA - 20124 MILANO
TL. 657.0119 - 657.0465

επιτρέπουν να ενεργήσουν με γνώμονα τα μακροπρόθεσμα συμφέροντά τους που είναι κοινά. Πάντως σημαντική βελτίωση στην κατάσταση αυτή θα επέλθαι εάν αφ' ενός μόνον οι πιστώσεις για ναυπηγήσεις περιοριστούν και δη από τα ίδια τα ναυπηγεία όπως επίσης εάν αλλάξει η νοοτροπία κυρίως των επιχειρηματικών εφοπλιστών να παραγγέλνουν με γνώμονα μόνο την σχετική τιμή του πλοίου και τους δρους ναυπηγήσεως και χρηματοδοτήσεώς του. Δεν είναι δυνατόν πλέον να επαναπαύεται κανείς μόνο στο γεγονός ότι όπως στο παρελθόν έτσι και στο μέλλον η ανάκαμψις θα ακολουθήσει την κρίση όπως η ημέρα την νύχτα. Σήμερα πιστεύω ότι επιβάλλεται πρωτίστως να εξετασθεί ο ανεξάρτητος εφοπλιστής προκειμένου να προβεί σε όποιανδήποτε επένδυση σε πλοίο.

Κατά πόσον το πλοίο αυτό θα έχει έργο πεδίο δράσης και ποιο θα είναι αυτό.

Τελειώνοντας το κεφάλαιο περί των αιτιών της κρίσης θα πρέπει να αναφερθούν στα πλαίσια των εμποδίων στην διεξαγωγή ελεύθερα του παγκόσμιου εμπορίου οι συνεχιζόμενοι πόλεμοι στην Μέση Ανατολή και άλλου. Στις μέρες μας αντί αυτού οι πόλεμοι να δημιουργούν αυξημένη ζήτηση για μεταφορικό έργο απεναντίας την καθιστούν προβληματική με αποτέλεσμα να μειώνεται.

B. ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ

Βάσει των στοιχείων του ΟΟΣΑ το 1984 συντελέστηκε η αναμενόμενη ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας με πρωταγωνιστή την οικονομία των Ηνωμένων Πολιτειών που παρουσίασε οικονομική ανάπτυξη της τάξεως του 6%. Συνολικά οι χώρες του ΟΟΣΑ αναπτύχθηκαν με μέσο ρυθμό 4 1/4% που αναμένεται να μειωθεί στο 2 3/4% για το 1985. Δεδομένου ότι το 1984 η αύξηση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου ήταν 7% θα πρέπει να αναμένεται μία μικρότερη αύξηση για το 1985. Για το 1986 οι καλύτερες προβλέψεις είναι να διατηρηθεί ο ρυθμός ανάπτυξης του 1985 αν και υπάρχει το ενδεχόμενο να αρχίσουν οι οικονομίες των χωρών του ΟΟΣΑ και κύρια των Ηνωμένων Πολιτειών να μπαίνουν

στη φάση της κυκλικής ύφεσεως.

"Όσο για τον τρίτο κόσμο του οποίου η ανάπτυξη θα έδινε μεγάλη ώθηση στις θαλάσσιες μεταφορές δεν προβλέπεται ότι θα τους επιτραπεί γρήγορα λόγω των χρεών τους να εξασφαλίσουν νέες πιστώσεις και να ακολουθήσουν αναπτυξιακή οικονομική πολιτική.

Σε αυτό δεν βοηθάει και η παρούσα οικονομική πολιτική της Κυβερνήσεως των Ηνωμένων Πολιτειών. Τα μεγάλα ελλείμματα στο ισοζύγιο πληρωμών συνοδευόμενη από σφιχτή χρηματιστική πολιτική έχει σαν αποτέλεσμα το ύψος των επιτοκίων και του δολαρίου να παραμένουν σε προβληματικά επίπεδα για τις αναπτυσσόμενες χώρες που έχουν μεγάλα χρέη και είναι αναγκασμένες να εξάγουν πρώτες ύλες σε μεγαλύτερες ποσότητες με αποτέλεσμα η αξία τους εκφρασμένη σε δολάρια να πέφτει συνεχώς. Ταυτόχρονα τα υψηλά επιτόκια των δολαρίων και ο χαμηλός ρυθμός αύξησης του πληθωρισμού που αναμένεται να παραμείνει σε αυτά τα επίπεδα διοχετεύουν κεφάλαια από όλον τον κόσμο που θα μπορούσαν να διατεθούν για παραγωγικές επενδύσεις, σε χρεώγραφα της Κυβερνήσεως των Ηνωμένων Πολιτειών προκειμένου να χρηματοδοτηθεί το έλλειμμα του προϋπολογισμού της χώρας.

Συμπερασματικά λοιπόν για τα επόμενα 2 χρόνια αναμένεται μία αύξηση των θαλασσίων μεταφορών ή οποία όμως λόγω της ύπαρξης ακόμη μεγάλου αριθμού πλεονάζουσας χωρητικότητας σε όλα τα είδη πλοίων είναι αμφίβολο εάν θα οδηγήσει σε βελτίωση της ναυλαγοράς.

Ο αριθμός των παροπλισμένων δεξαμενοπλοίων ανερχόταν στο τέλος του 1984 σε 49.3 εκ. τόννους, σχεδόν 18% δηλαδή της υπάρχουσας χωρητικότητας DWT, ενώ υπήρχαν παραγγελίες στο τέλος του 1984 για 362 δεξαμενόπλοια 14.85 εκ. τόννων DWT ήτοι 5% της υπάρχουσας χωρητικότητας, εν των οποίων 11 πλοία χωρητικότητας πάνω από 150.000 τόννων DWT εκάστον. Η παροπλισμένη χωρητικότητα πλοίων ξηρού φορτίου κατόπιν της σημαντικής μείωσής της κατά την διάρκεια του 1984 ανερχόταν στο τέλος του έτους σε

10.39 εκ. τόννων DWT ήτοι περίπου 4% της υπάρχουσας χωρητικότητας, ενώ οι παραγγελίες ανερχόταν σε 1.141 πλοία χωρητικότητας 35.9 εκ. τόννων DWT ήτοι 13% περίπου της υπάρχουσας χωρητικότητας.

"Ενα θετικό στοιχείο είναι ο συνεχιζόμενος υψηλός ρυθμός διάλυσης δεξαμενοπλοίων, ο οποίος όμως θα πρέπει να επεκταθεί και στους άλλους τύπους πλοίων και ιδίως των μπάλκ κάρριερς και συμβατικών πλοίων γενικών φορτίων Συγχρόνως θα πρέπει να αναχαιτισθεί ο ανησυχητικός μεγάλος ακόμη αριθμός νέων παραγγελιών και για λόγους που έχω ήδη αναφέρει κάτι τέτοιο κάθε άλλο παρά εξασφαλισμένο είναι.

Γ. Ο ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ερχόμαστε λοιπόν τώρα στην συμμετοχή της Ελληνικής ναυτιλίας σε μία ενδεχόμενη ανάκαμψη και τον μελλοντικό της ρόλο εν γένει. Θα θεωρήσω Ελληνική ναυτιλία και την Ελληνόκτητο διότι πιστεύω ότι σε γενικές γραμμές οι αλλαγές που συντελούνται τα τελευταία χρόνια στο παγκόσμιο ναυτιλιακό σκηνικό αφορούν κύρια την ανεξάρτητη εφοπλιστική επιχείρηση που εκτελεί μεταφορικό έργο για λογαριασμό τρίτων (CROSS — TRADERS).

Τα δύο κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελληνική ναυτιλία τώρα και στο μέλλον είναι ο περιορισμός ή και η συρρίκνωση του πεδίου δράσεώς της αφενός και ο ανταγωνισμός θεμιτός ή αθέμιτος αφετέρου.

Ο περιορισμός του πεδίου δράσεως της Ελληνικής ναυτιλίας είναι ταυτόσημη με τον περιορισμό της έκτάσεως της αγοράς ή του μεταφορικού έργου που εκτελείται από πλοία που λειτουργούν σαν πλοία TRAMPS.

Δεν υπάρχουν στοιχεία που να μας διαφωτίζουν σχετικά με το πώς έχει αλλάξει τα τελευταία χρόνια η αγορά των TRAMPS, πώς εξελίσσεται και ποιο ποσοστό του όλου θαλασσίου μεταφορικού έργου αντιπροσωπεύει.

Υπάρχουν όμως όρισμένα ενδεικτικά δεδομένα.

54 Years ship Agency services in ARGENTINA

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5812, 394.3992
394.3691, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116632 - Capt. G. Logothetis
867115 - Mr. E. Andresen

- ★ SHIP AGENTS
- ★ BUNKER SUPPLIES
- ★ SHIPBROKERAGE
- ★ CREW & SPARES

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

72, Kolokotroni Str.
Tlx: 21-1440 MDL GR
Tel: 4135279 - 4137057

Πρώτον είναι γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό παροπλισμού πλοίων κατά την διάρκεια αυτής της κρίσεως είναι οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες ελεύθερης οικονομίας με μεγάλη δραστηριότητα στά CROSS — TRADES.

Δηλαδή χώρες σαν την 'Ελλάδα την Μεγάλη Βρετανία, την Νορβηγία τον Παναμά και άλλες. Το γεγονός αυτό δείχνει ότι οι ναυτιλίες αυτές εξυπηρετούν την όριακή ζήτηση θαλασσίων μεταφορών αυτή δηλαδή που δεν καλύπτεται είτε από τις ναυτιλίες των χωρών που διεξαγάγουν το εμπόριο τους αποκλειστικά ή σχεδόν αποκλειστικά οι ίδιες, είτε από μακροχρόνιες μεταφορικές συμβάσεις είτε από πλοία ανήκοντα στις εταιρίες που χρησιμοποιούν ή διακινούν μεγάλες ποσότητες φορτίων όπως π.χ. εταιρίες σιτηρών, χαλυβουργίας, ηλεκτροπαραγωγής, εξορύξεως κλπ.

Δεύτερον η αύξηση των ναυτιλιών των αναπτυσσόμενων και όρισμένων σοσιαλιστικών χωρών κατά τα τελευταία δέκα χρόνια, έρχεται σε χαρακτηριστική αντίθεση με την συρρίκνωση των στόλων των αναπτυσσόμενων χωρών και ξεπερνάει τον ρυθμό ανάπτυξης της παγκόσμιας χωρητικότητας συνολικά και τον ρυθμό ανάπτυξης των ναυτιλιών των χωρών ανοικτού νηολογίου. Π.χ. στα μέσα του 1970 οι στόλοι των χωρών του ΟΟΣΑ αντιπροσώπευαν το 64,7% της παγκόσμιας χωρητικότητας, το 1980 το 51,4 και το 1983 το 47%. Οι χώρες των ανοικτών νηολογίων 18%, 27,3% και 25,3% αντίστοιχα. Οι χώρες της 'Ανατολικής Ευρώπης και η Σοβ. Ένωση 8,2%, 7,6% και 8% αντίστοιχα. Οι αναπτυσσόμενες χώρες με ελεύθερη οικονομία 7,7%, 11% και 16,6% αντίστοιχα και οι υπόλοιπες χώρες του κόσμου (συμπεριλαμβανομένης και της Λαϊκής Κίνας) 1,4%, 2,7% και 3,1% αντίστοιχα.

Η εικόνα αυτή δεν είναι απόλυτη καθότι τις σημαίες ανοικτού νηολογίου σήμερα τις χρησιμοποιούν εκτός από τις χώρες του ΟΟΣΑ και οι σοσιαλιστικές χώρες και όρισμένες αναπτυσσόμενες χώρες ελεύθερης οικονομίας.

Τρίτον και ίσως η σοβαρότερη αιτία περιορισμού του πεδίου δράσεως της 'Ελληνικής ναυτιλίας είναι η συνεχιζόμενη τάση προς τον προστατευτισμό στις θαλάσσιες μεταφορές με την μορφή καταμερισμού φορτίων διακρίσεως σημαιών και της πρακτικής αγοράς F.O.B. και πωλήσεως CIF.

Αυτές τις μεθόδους δεν τις ευνουούν δυστυχώς μόνον οι αναπτυσσόμενες και οι σοσιαλιστικές χώρες είτε μονομερώς είτε με διμερείς συμβάσεις είτε με την προσπάθεια έπιβολής διεθνών συμβάσεων μέσω του ΟΗΕ και κυρίως της UNCTAD, όπως αυτής του Κώδικα Τακτικών Γραμμών.

Τις ευνουούν επίσης κατά καιρούς δυστυχώς και χώρες του ΟΟΣΑ συμπεριλαμβανομένων και των 'Ηνωμένων Πολιτειών που θεωρούνται κατά τα άλλα οι πρωταγωνιστές της φιλοσοφίας του ελεύθερου εμπορίου.

Μπροστά σε αυτές τις εξελίξεις τα περιθώρια αντιδράσεως της 'Ελληνικής ναυτιλίας είναι περιορισμένα και συνίστανται

στην υπεράσπιση με κάθε τρόπο των άρχων του ελεύθερου εμπορίου και της άρχης του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και παράλληλα ή προσπάθεια εξασφαλίσεως φορτίων με θεμιτές πρακτικές όπως π.χ. οι συνεταιρισμοί (JOINT VENTURES) με άλλες χώρες ή επιχειρήσεις στα πλαίσια των άρχων του ελεύθερου εμπορίου. Έχουν ειπωθεί πολλά τα τελευταία χρόνια για τα JOINT VENTURES αλλά ή μέχρι στιγμής εμπειρία δεν είναι απόλυτα ενθαρρυντική. Είναι μία πρακτική που απομακρύνεται από την πατροπαράδοτη δραστηριότητα του TRAMPING που χαρακτηρίζει την 'Ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα και απαιτεί συνήθως και από τις δύο πλευρές συγκροτημένη και συντονισμένη σύμπραξη ναυτιλιακών επιχειρήσεων, πιστωτικών οργανισμών, κάτι που σε πολλές χώρες συμπεριλαμβανομένης και της 'Ελλάδος παρουσιάζει πολλές δυσκολίες. Μέχρι στιγμής οι πιο επιτυχημένες JOINT VENTURES έχουν πραγματοποιηθεί μεταξύ αναπτυσσόμενων χωρών σε κρατικό ή ημικρατικό επίπεδο και όχι πάντοτε στηριγμένες στις άρχες της ελεύθερης οικονομίας.

Πιστεύω ότι τέτοιου είδους συνεταιρισμοί έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες επιτυχίας μεταξύ 'Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και εταιριών των αναπτυσσόμενων χωρών. Έδώ οι δυνατότητες που παρέχει ή συμμετοχή της 'Ελλάδος στην ΕΟΚ δεν έχουν ακόμη επαρκώς διερευνηθεί και παρότι υπάρχουν πολλές δυσκολίες είναι κάτι που επιβάλλεται να γίνει.

Εάν τελικά οι θαλάσσιες μεταφορές συνεχίσουν να παίρνουν τον δρόμο του καταμερισμού με γνώμονα την αφετηρία και τον προορισμό των φορτίων ή 'Ελληνική ναυτιλία εφόσον τό επιδιώξει μπορεί να εξασφαλίσει κάποιο ρόλο στα πλαίσια της Κοινοτικής ναυτιλίας ή και ευρύτερα αυτής του ΟΟΣΑ.

Τό δεύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει ή 'Ελληνική ναυτιλία όπως ανέφερα είναι ό θεμιτός ή άθεμιτος ανταγωνισμός μέσα στα πλαίσια ενός περιορισμένου πεδίου δράσεως που ήδη προσπάθησα να περιγράψω. Δηλαδή έστω και στην αγορά των TRAMPS όπως αυτή πρόκειται να διαμορφωθεί (και δεν πιστεύω ότι πρόκειται να εκλείψει παντελώς) ή 'Ελληνική Ναυτιλία θά εξακολουθεί να δραστηριοποιείται;

Έδώ τό κρίσιμο ζήτημα είναι ή ανταγωνιστικότητα του 'Ελληνικού πλοίου υπό 'Ελληνική σημαία ή του 'Ελληνόκτητου. Τα τελευταία χρόνια ή 'Ελληνική ναυτιλία μέχεται τόν ανταγωνισμό στις αγορές που δραστηριοποιείται τόσο των στόλων της

'Απώ 'Ανατολής πολλές από τις οποίες χρησιμοποιούν σημαίες χωρών ανοικτού νηολογίου και απασχολούν εργατικό δυναμικό χαμηλού κόστους, καθώς επίσης δλο και περισσότερο και πλοίων άνεπτυγμένων χωρών που εφαρμόζουν την ίδια πρακτική. 'Επί πλέον ή 'Ελληνική ναυτιλία υφίσταται τόν άθέμιτο συναγωνισμό κυρίως στις αγορές γενικών φορτίων αλλά και άλλου των κρατικών στόλων όρισμένων αναπτυσσόμενων και σοσιαλιστικών χωρών. Ποιά μπορεί να είναι ή απάντηση της ελληνικής ναυτιλίας; Έδώ επίσης οι επιλογές δεν είναι άπεριόριστες.

Καθοριστικοί παράγοντες είναι: Τό διαχειριστικό κόστος του 'Ελληνικού πλοίου που έχει όχι μόνον ποσοτικές αλλά κυρίως θά έλεγα ποιοτικές παραμέτρους. Τό νομικό και εταιρικό καθεστώς που διέπει την διαχείριση και την λειτουργία του 'Ελληνικού πλοίου. Η ποιότητα των εκτιμήσεων και αποφάσεων του έφοπλιστού και τέλος ή στενή και φωτισμένη συνεργασία των τεσσάρων φορέων που συμμετέχουν στην ναυτιλιακή δραστηριότητα δηλαδή της πολιτείας, των εργαζομένων, των έφοπλιστών και των πιστωτικών οργανισμών.

Σήμερα επιβάλλεται ό έφοπλιστής να είναι πιο έξωστρεφής από ότι παλαιότερα, πιο καλά πληροφορημένος, πράγμα που έπιτρέπει ή σημερινή σύγχρονη τεχνολογία και πιο αποτελεσματικά οργανωμένος για να έχει μεγαλύτερη ευελιξία, έτοιμότητα και να έλέγχει καλύτερα τά έξοδά του. 'Επίσης επιβάλλεται να πραγματοποιεί με τό μικρότερο δυνατό κόστος τις επενδύσεις του στα κατάλληλα πλοία, διότι ή συμπίεση του κόστους κεφαλαίου μπορεί να μειώσει σημαντικά τό συνολικό κόστος εκμεταλλεύσεως του πλοίου αυξάνοντας έτσι την ανταγωνιστικότητά του.

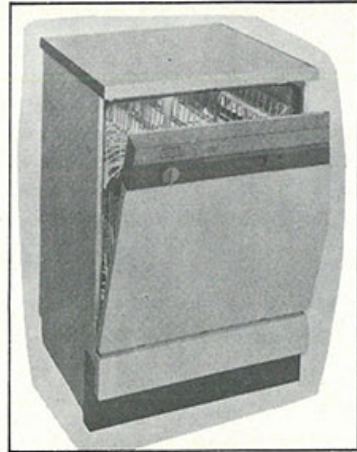
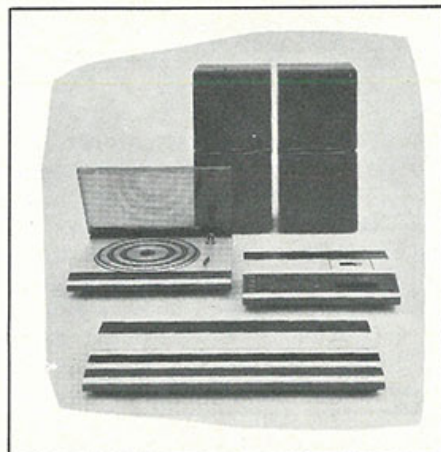
Ο εργαζόμενος στην ναυτική επιχείρηση και έντός και εκτός του πλοίου όφειλει να είναι άρτια εκπαιδευμένος, να παρακολουθεί συνεχώς τις ραγδαίες εξελισσόμενες απαιτήσεις του επαγγέλματός του και να τις κάνει κτήμα του, και τέλος να έχει λογικές απαιτήσεις.

Η πολιτεία όφειλει να συνδράμει την ναυτιλιακή επιχείρηση να της παρέχει ευνοϊκό κλίμα και συνθήκες λειτουργίας μακριά όσο τό δυνατόν από μικροπολιτικές σκοπιμότητες και προκαταλήψεις.

Τέλος οι πιστωτικοί οργανισμοί πρέπει να έπιδεικνύουν σύνεση και να χρησιμοποιούν συντηρητικά και στοιχειοθετημένα κριτήρια χρηματοδοτήσεως των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ώστε να χρηματοδοτούνται μόνον εκείνες οι επιχειρήσεις που έχουν αποδείξει ότι διαθέτουν τις περισσότερες προϋποθέσεις επιτυχίας και τις περισσότερες δυνατότητες αντιμετώπισης των συνεχώς μεταβαλλομένων συνθηκών λειτουργίας.

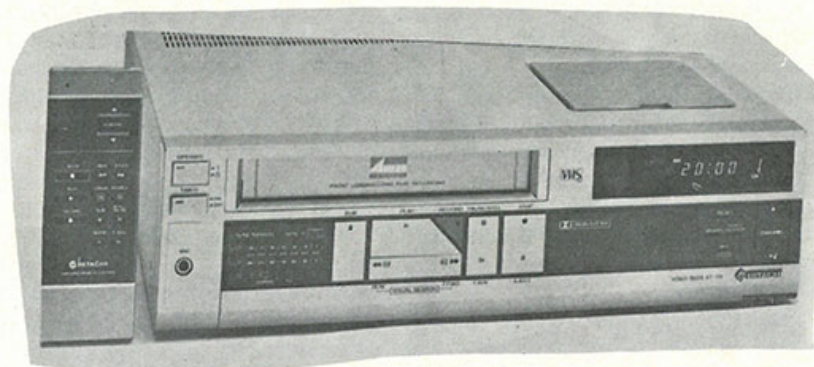
Τίποτε από όλα αυτά δεν είναι εύκολο να πραγματοποιηθεί. Πιστεύω όμως ότι είναι ό μόνος τρόπος να συνεχίσει ή 'Ελληνική ναυτιλία να διαδραματίζει στο μέλλον ένα ρόλο άντάξιο της παράδοσής της, έστω και εάν δεν είναι τό ίδιο θεαματικός όπως μέχρι σήμερα.



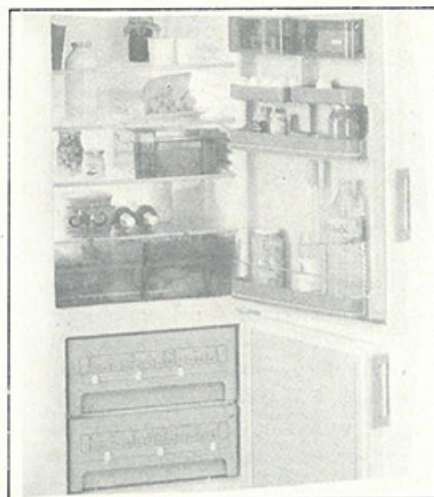
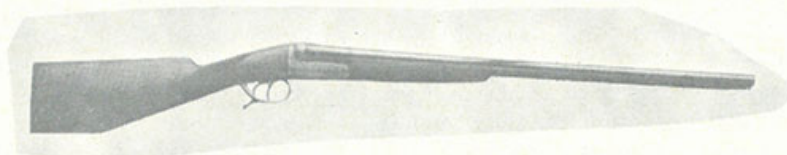


Διαθέτουμε μεγάλο ΣΤΟΚ από τις πιο καλές Ευρωπαϊκές και Ήαπωνέζικες μάρκες:

**BANG & OLUFSEN • SALORA • TELEFUNKEN • BLAUPUNKT
GRUNDING • PHILIPS • BARCO • NORDMENDE • SABA
BOSE • UHER • ITT • MIELE • BOSCH • SIEMENS
HOOVER • KENWOOD • PIONEER • JVC • SANSUI
MARANTZ SONY • HITACHI • PANASONIC • SANYO
SHARP • AKAI • AIWA**



**ΟΠΛΑ ΚΥΝΗΓΙΟΥ: BROWING • SAINT ETIENNE PIPER
BERETTA • LUIGI FRANCHI • FRAGAUT • REMINGTON
WINCHESTER**



**ΕΝΤΟΣ 24 ΩΡΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ Η ΣΕ 10 ΗΜΕΡΕΣ
ΜΕ ΚΑΜΙΟΝΙ — ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΣΑΣ
ΣΤΕΙΛΟΥΜΕ ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΧΡΕΙΑΖΕΣΤΕ ΓΙΑ ΤΟ ΣΠΙΤΙ
ΣΑΣ
ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΣ (TAX FREE)**

RADIO FLANDRIA CO. LTD.

WORLD WIDE TAX FREE DELIVERY
26 LANGE KOEPOORT STR.
2000 ANTWERP — BELGIUM
PHONE: 03-2323104 • 2323112
TELEX: 72973 RADIO F
Bank: GENERAL BANK Acc. NR. 220-0226594-38

ΕΝΑ ΑΙΩΝΙΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Η ΜΟΝΙΜΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Τό συγκρότημα Euroroute και τό τελικό σχέδιό του. Συνδυασμός γέφυρας και τούνελ. Τεχνητές νησίδες στη Μάγχη. Μιάμιση ώρα από Γαλλία σέ 'Αγγλία. Παράλληλη σιδηροδρομική σήραγγα. Τά πλεονεκτήματα του σχεδίου. 'Η χρηματοδότησή του από τόν ιδιωτικό τομέα. Οί προοπτικές γιά τήν εγκριση και τήν εκτέλεσή του.

'Από τίς αρχές του 1982 γιά γαλλοβρετανική ομάδα εργασίας, συγκροτηθείσα από τίς Κυβερνήσεις Γαλλίας και Μ. Βρετανίας, υπέδειξε ότι ή πιό συμφέρουσα και οικονομική λύση γιά μιά μόνιμη σύνδεση τής Μάγχης είναι ή οδική σύνδεση, τής οποίας όμως ή τεχνική εφαρμογή απαιτούσε μελέτες τριών ετών. Στη συνέχεια ιδρύθηκε τό 1983 ένα γαλλοβρετανικό συγκρότημα τό οποίο έγινε γνωστό ως Euroroute και τό οποίο συγκέντρωσε κι απ' τίς δύο πλευρές τής Μάγχης ειδικά γραφεία μελετών, κατασκευαστικές εταιρίες, τραπεζικούς οργανισμούς και επιχειρήσεις εξειδικευμένες σέ τέτοια έργα. Οί μετέχοντες είναι έννέα, πέντε βρετανικές (British Shipbuilders, British Steel Corp., Fairlough, Howard, Trafalgar House) και τέσσερες γαλλικές (Alsthom Atlantique, Paribas, GTM Entrepose, Bank Societé Generale).

Τελικά τό γαλλοβρετανικό αυτό βιομηχανικό, τεχνικό και τραπεζικό συγκρότημα υπέγραψε στίς 6 Δεκεμβρίου 1984 ένα διεθνές πρωτόκολλο γιά τή μορφοποίηση τής επιτευχθείσης συμφωνίας τών μετεχουσών επιχειρήσεων. Σύμφωνα μέ τό σχέδιο πού παρουσίασε, τό κόστος τής σύνδεσης θά ανέλθει σέ 50 δισεκ. φράγκα. Συνδυάζοντας σύστημα γέφυρας και σήραγγας τό σχέδιο προτείνει μιά μικτή λύση μέ οδική

και σιδηροδρομική σύνδεση, διαφορετικής χάραξης. 'Υπολογίζεται ότι τό οδικό τμήμα πού αποτελεί τό πρώτο και κύριο τμήμα του έργου, θά κοστίσει 40 δισεκ. φράγκα, ενώ ή σιδηροδρομική σύνδεση 10 δισεκ. φράγκα. 'Αν τό σχέδιο εγκριθεί εγκαίρως είναι δυνατό ή σύνδεση τής Μάγχης νά εγκαινιασθεί τό 1991.

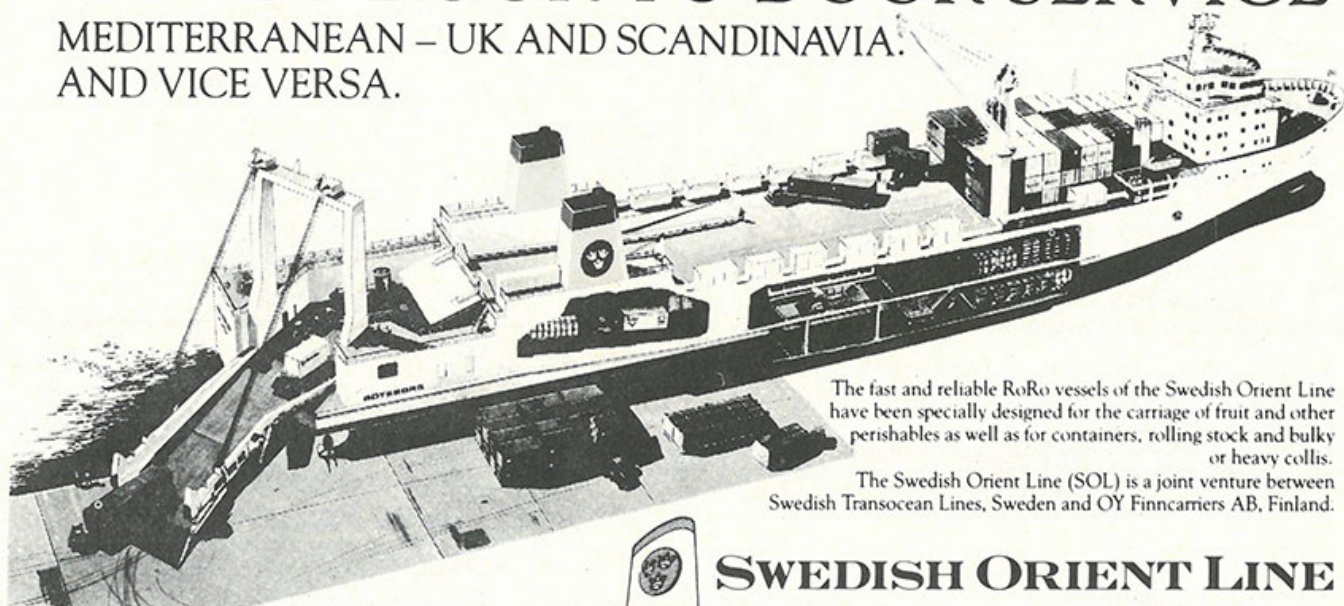
Τό οδικό τμήμα θά περιλαμβάνει μιά οδική σήραγγα γιά αυτοκίνητα μήκους 19 χιλιομ. ή οποία θά περνά κάτω από τούς θαλάσσιους διαδρόμους ναυσιπλοΐας τής Μάγχης και θά συνδέει δύο τεχνητές νησίδες οί οποίες μέ τή σειρά τους θά συνδέονται μέ τίς αντίστοιχες ακτές μέ δύο γέφυρες 9 χιλιομ. έκαστη πού θά περνούν πάνω από τήν εκτός τών διαδρόμων ναυσιπλοΐας θαλάσσια ζώνη. 'Η δλη διαδρομή δηλαδή θά παρουσιάζει τήν ακόλουθη εικόνα: Γαλλική ακτή — γέφυρα 9 χιλιομέτρων — τεχνητή νησίδα — υποθαλάσσια σήραγγα 19 χιλιομέτρων — τεχνητή νησίδα — γέφυρα 9 χιλιομέτρων — Βρετανική ακτή. 'Ετσι ένα αυτοκίνητο θά μπορεί νά διανύσει τή συνολική απόσταση τών 37 χιλιομέτρων του στενού σέ μιάμιση ώρα, συνυπολογιζομένων τών έλικοειδών διαδρομών στο έσωτερικό τών τεχνητών νησίδων. Οί τεχνητές αυτές νησίδες θά στηριχθούν στό βυθό τής θάλασσας και γιά νά είναι προστατευμένες από τυχόν προ-

σκρούσεις θά περιβάλλονται μέ τσιμεντένιους δακτύλιους στηριγμένους έπίσης στό βυθό.

Οί εγκαταστάσεις αυτές διευκολύνουν παράλληλα τήν έκσκαφή μέ τό μικρότερο δυνατό κόστος τής σιδηροδρομικής σύνδεσης μέ τραίνα μεγάλης ταχύτητας, χάρη στα σημεία στήριξης πού παρέχουν οί τεχνητές νησίδες. Θέμα άερισμού τής σήραγγας δέν δημιουργείται. 'Εξάλλου μιά συμπληρωματική μικρή νησίδα, κείμενη στην ουδέτερη ζώνη μεταξύ τών διαδρόμων ναυσιπλοΐας, θά διευκολύνει ακόμα περισσότερο τόν άερισμό, ενώ συγχρόνως θά συμβάλει στη συμπληρωματική φωτισήμανση τής ναυσιπλοΐας τής Μάγχης. Σημειωτέον ότι τό μήκος τών δύο τμημάτων τής σήραγγας είναι μικρότερο από τό τούνελ του Mont Blanc τό οποίο δέν παρουσιάζει προβλήματα άερισμού. Οί γέφυρες θά αποτελούνται από μεταλλικά βάθρα μέ έξαρτισμό άνοίγματος τουλάχιστον 400 μέτρων πού θά περνούν 50 μέτρα πάνω από τά ψηλότερα κύματα, αφήνοντας άρκετό ύψος γιά τή διέλευση και τών μεγαλύτερων πλοίων. Οί δύο κύριες τεχνητές νησίδες θά έχουν διάμετρο 250 μέτρων και θά διαθέτουν ξενοδοχειακό και τουριστικό έξοπλισμό. 'Η σιδηροδρομική σύνδεση θά περιλαμβάνει μιά στήν αρχή και δύο άργότερα σήραγγες διαμέτρου 6 μέτρων πού θά κα-

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA. AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finnccarriers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A., Akti Miaouli 35 - 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

τασκευασθούν σε δύο φάσεις και θα μπορούν να δέχονται τόσο τα συνήθη τραίνα όσο και τα πολύ μεγάλης ταχύτητας. Οι εργασίες έκσκαφής, επενδύσεως και υποστυλώσεως θα γίνουν σε σημεία έκκινήσεως που δεν θα απέχουν περισσότερο των 5 χιλιομ. έναντι των 20 χιλιομ. των συνήθων τούνελ, πράγμα που θα περιορίσει και τον χρόνο κατασκευής και το κόστος και τούς κινδύνους.

Κατά τούς ειδικούς το σχέδιο αυτό που παρουσιάζεται σαν οδογέφυρα μεταξύ της σήραγγας και της γέφυρας, είναι κυρίως οδικό σχέδιο. Σκοπός του είναι η αποφυγή των διακοπών συνεχείας και των καθυστερήσεων που προξενούν οι αναμονές στα λιμάνια πριν από τη φόρτωση στα πλοία. Βασίζεται στο διπλασιασμό της κίνησης της Μάγχης από τώρα μέχρι το έτος 2000 και επιτρέπει την απόσβεση των οικονομικών κεφαλαίων σε μία λογική περίοδο, πράγμα που καθιστά δυνατή τη χρηματοδότηση του σχεδίου από τα μεγάλα ιδιωτικά κεφάλαια της διεθνούς χρηματαγοράς χωρίς να απαιτείται εκ των προτέρων την έγχυση των δύο Κρατών. Η αποδοτικότητα του σχεδίου βασίζεται σε πολλούς λόγους. Κατ' αρχήν πρόκειται για αυτοκινητόδρομο με διόδια συμπληρούμενο με σιδηροδρομική εξυπηρέτηση. Οι σιδηροδρομικές εταιρίες θα μπορούν να σταθεροποιήσουν την πελατεία τους. Τα καταστήματα ατελώνιστων ειδών που θα δημιουργηθούν στις τεχνητές νησίδες θα είναι σημαντικής αποδόσεως. Και τέλος δεν θα υπάρχει ανταρχική πλαισίωση της τιμολογιακής πολιτικής. Για το 1984 τα διόδια ενός τουριστικού αυτοκινήτου θα μπορούσαν να εκτιμηθούν γύρω στα 600 δολάρια.

Λογαριάζεται ότι η εκτέλεση του σχεδίου θα δημιουργήσει περί 5.000 θέσεις απασχόλησης στη Γαλλία και άλλες τόσες στην Αγγλία και μάλιστα σε τομείς που έχουν ιδιαίτερα πληγεί από την οικονομική κρίση, όπως είναι η ναυπηγοβιομηχανία, η σιδηροδρομική και οι κατασκευές. Οι σήραγγες θα γίνουν με προκατασκευασμένα τμήματα που θα κατασκευάζονται στην ξηρά και θα ρυμουλκούνται στην κατάλληλη θέση για τοποθέτηση. Η μέθοδος αυτή της προκατασκευής θα επιτρέψει μία ευρεία γεωγραφική κατανομή. Παράλληλα είναι ενδεχόμενη και η δημιουργία άλλων 100.000 θέσεων έμμεσης απασχόλησης στους τομείς του εξαερισμού, φωτισμού, ασφαλείας και τουριστικής αξιοποίησης. Εξάλλου οι εισαγωγές από τρίτες χώρες προβλέπονται πολύ περιορισμένες.

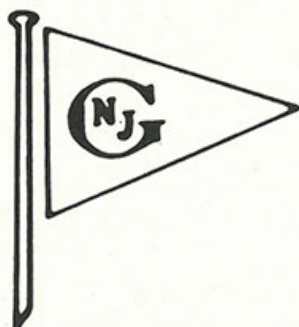
Τό ανωτέρω σχέδιο του Euroroute δεν κατατέθηκε ακόμα στις αρμόδιες Δημόσιες Αρχές, δεδομένου ότι η ομάδα εργασίας του συγκροτήματος θα εκφέρει την τελική άποψη και επιλογή στο τέλος του έτους. Πάντως, καμιά δέσμευση δεν θα αναληφθεί πριν ρυθμισθούν, εντός του έτους, οι «κανόνες του παιχνιδιού». Τότε μία διεθνής συμφωνία θα εμποδίσει τους συμβαλλόμενους να τροποποιήσουν μονομερώς τις ληφθείσες αποφάσεις, ενώ παράλληλα θα ληφθούν υπόψη και οι ύφιστάμενες διεθνείς συμβάσεις για τη θαλάσσια κυκλοφορία. Είναι αξιοσημείωτο ότι στη Μ. Βρετανία (από όπου προέρχονται τα τρία πέμπτα των επιβατών της Μάγχης, περίπου 20 εκατομμύρια άτομα το χρόνο) η ιδέα της μόνιμης σύνδεσης σημείωσε μέσα σε μερικούς μήνες πολύ περισσότερη πρόοδο απ' ό,τι μέσα σε δύο αιώνες. Η

βουλή των Κοινοτήτων αντιμετώπιζε τώρα πολύ ευνοϊκά το σχέδιο, δεδομένου ότι οι μέν συντηρητικοί βλέπουν σ' αυτό μεγαλύτερη διεύθυνση στην ΕΟΚ, οι εργατικοί ένα μέσο μερικής απορρόφησης της ανεργίας, οι δε σοσιαλδημοκράτες μία έκφραση της επιθυμίας της Μ. Βρετανίας για πρόοδο.

Τέλος, όσον αφορά τις επιπτώσεις στη ναυτιλία, οι υπεύθυνοι του Euroroute υπολογίζουν ότι η επικοινωνία Μ. Βρετανίας — Κόντινεντ θα απαιτήσει μέχρι το 2000 ένα φέρρυ - μπότ κάθε πέντε λεπτά. Πράγμα που θα δημιουργήσει κορεσμό της θαλάσσιας συγκοινωνίας που και οι δύο χώρες τον θεωρούν αναπόφευκτο. Έτσι η μόνη σύνδεση θ' αποτελέσει το μέσο για την απορρόφηση της πλεονάζουσας κίνησης, το οποίο συγχρόνως θα έχει ευνοϊκό οικονομικό αντίκτυπο στις παραλιακές επιχειρήσεις και των δύο πλευρών. Πιστεύεται ακόμη ότι δεν θα δημιουργήσει προβλήματα στους εφοπλιστές της Μάγχης.

Στη Γαλλία επίσης τα εμπορικά επιμελητήρια των περιοχών Boulogne - sur - Mer και Montreuil έδειξαν ήδη την προτίμησή τους για το σχέδιο γεφύρας — σήραγγας, εκτιμώντας ότι παρουσιάζει λιγότερα μειονεκτήματα από την απλή σιδηροδρομική σύνδεση. Τέλος επί ευρωπαϊκού επιπέδου, η συνδυασμένη σιδηροδρομική - οδική μεταφορά, αποφεύγοντας τις σημερινές διακοπές μεταφορτώσεων στους λιμένες, θα βρεί όπωςδήποτε ανταπόκριση, ενώ η ΕΟΚ θα δει ενισχυόμενο το συγκοινωνιακό της δίκτυο και κατά συνέπεια ενισχυόμενη και την οικονομική της ανάπτυξη.

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



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

Μιά νέα ανεξάρτητη σημαία του Χόγκ - Κόγκ

Η συμφωνία Μ. Βρεταννίας και Κίνας για το μέλλον του Χόγκ-Κόγκ. Το ελεύθερο οικονομικό καθεστώς χρειάζεται και μία δική του σημαία. Τα οικονομικά πλεονεκτήματα και τα νομικά προβλήματα. Είναι δυνατό ένα τμήμα μιάς χώρας να έχει δική του σημαία; Τι φρονούν οι αρμόδιοι κυβερνητικοί παράγοντες και τα ναυτιλιακά συγκροτήματα του Χόγκ - Κόγκ.

Υστερα από μακρές διαπραγματεύσεις η Μ. Βρεταννία και η Λαϊκή Κίνα έφθασαν, όπως είναι γνωστό, σε συμφωνία για την επαναφορά του Χόγκ - Κόγκ κάτω από την Κινέζικη κυριαρχία από την 1 Ιουλίου του 1997, διατηρώντας για μία περίοδο 50 ετών το καθεστώς της ελεύθερης οικονομίας.

Όπως είναι φυσικό κι όπως αναμενόταν, οι εκπρόσωποι του Πεκίνου δήλωσαν ότι ύστερα από τη συμφωνία αυτή, δεν είναι δυνατή η διατήρηση της σημερινής μορφής του νηολογίου του ΧΚ και της σημαίας του, ή οποια φέρει τα χρώματα της Μ. Βρεταννίας. Η σημαία αυτή, είναι στενώντα δεμένη με το 'Ην. Βασίλειο, δεδομένου ότι στην ουσία το ΧΚ αποτελούσε ένα βρεταννικό λιμάνι νηολογίας υπαγόμενο στο ίδιο καθεστώς με τα λιμάνια του Λονδίνου ή του Λίβερπουλ. Εφόσον λοιπόν με τη νέα συμφωνία το ΧΚ θ' αποκτήσει ένα ιδιαίτερο οικονομικό καθεστώς, είναι κατανοητό να χρειασθεί και μία «ανεξάρτητη» σημαία, για τη δημιουργία της οποίας εργάζονται ήδη η Κυβέρνηση και ο έφοπλισμός της άποικίας. Πολύ περισσότερο πού η ιδέα αυτή δεν τους κατέλαβε έξ' απροόπτου, αφού είναι γνωστό ότι είχε καλλιεργηθεί πρό δωδεκαετίας περίπου, χωρίς όμως να μπορέσει να υλοποιηθεί λόγω των τότε πολιτικών περιστάσεων και συγκεκριμένα λόγω της ανόδου των Έργατικών στην Κυβέρνηση.

Είναι νοητή όμως μία ανεξάρτητη χωριστή σημαία για ένα κομμάτι της Κινεζικής γης; Η απάντηση, όπως προκύπτει από τις απόψεις των δημοσίων και ιδιωτικών παραγόντων της άποικίας, είναι ότι η ανεξάρτητη σημαία πρέπει να θεωρείται πραγματοποιησιμη στο μέτρο πού θα γίνει αποδεκτή από τους διεθνείς οργανισμούς και τη διεθνή

κοινωνία. Με την προϋπόθεση φυσικά ότι η συμφωνία του 1997 δεν θα έχει στην πράξη καμιά επίδραση στη δραστηριότητα των Κινέζων έφοπλιστών του ΧΚ. Την προϋπόθεση αυτή εξασφαλίζει το γεγονός ότι τα μεγάλα ναυτιλιακά συγκροτήματα της άποικίας (Tung, Rao και Wah Kwong) έχουν με τον καιρό αποκτήσει μία καθολική σχεδόν ευελιξία χάρη στην παγκόσμια διακλάδωσή τους και στη διατήρηση υπό τη σημαία του ΧΚ ενός άσημαντου μέρους των στόλων των, πού δεν υπερβαίνει το 10%, ενώ ο κύριος όγκος τους καλύπτεται υπό τις σημαίες της Λιβερτίας και του Παναμά. Σημειωτέον ότι στο τέλος του 1984 το νηολόγιο του ΧΚ περιελάμβανε μόλις 7 εκατ. τόν. γκρός, στά όποια κατά ένα μικρό μέρος μετείχαν και ξένοι πλοιοκτήτες.

Κατά τις δηλώσεις των αρμοδίων ναυτιλιακών παραγόντων της Κυβερνήσεως του ΧΚ, το Λονδίνο στά πλαίσια της νέας ναυτικής νομοθεσίας (Merchant Shipping Act 1984) έχει προετοιμάσει ένα πρόγραμμα παροχής νηολογιακής αυτονομίας για τις εκτός του 'Ην. Βασιλείου γεωγραφικές ζώνες πού υπάγονται στην άκτινα της βρεταννικής επιρροής. Ένα τέτοιο πρόγραμμα ανεξάρτητου νηολογίου αντιμετωπίζεται και για το ΧΚ. Σήμερα οι περιστάσεις επιβάλλουν να παρθούν πρωτοβουλίες, οι όποιες όμως δεν θα είναι εύκολες, δεδομένου ότι θα πρέπει να θεσμοθετηθεί ένα καινούργιο νομικό καθεστώς. Το μόνο βέβαιο είναι ότι δεν υπάρχει καμιά πρόθεση να δημιουργηθεί μία νέα σημαία εύκαιρας. Πάντως θα διεξαχθούν συντόμως συνενοήσεις μεταξύ κυβερνητικών αντιπροσώπων και έφοπλιστών για να καταρτισθεί ένα λεπτομερές σχέδιο, τό όποιο στη συνέχεια θα συζητηθεί

μέ τους αρμόδιους εκπροσώπους της Κίνας, ώστε να μπορέσει ένδεχομένως να εφαρμοσθεί πρό του 1997.

Από έφοπλιστικής πλευράς, οι υπεύθυνοι του συγκροτήματος Wah Kwong πιστεύουν ότι οι προκαταρκτικές έπαφές έχουν αρχίσει και ότι τό νέο χωριστό νηολόγιο του ΧΚ έλπίζεται να είναι έτοιμο τό 1990 ώστε να δοκιμασθεί μέχρι τό 1997, όποτε θα φανεί αν θα τό αποδεχθεί και η Κίνα ή αν θα χρειασθεί να οδηγηθούμε πρός λύσεις μικτού νηολογίου Κίνας - Χόγκ Κόγκ. Σημειωτέον ότι τό έν λόγω συγκρότημα δεν διατηρεί υπό τη σημαία του ΧΚ παρά μόνο τό 15% του στόλου του, ό όποιος τελεί υπό ξένες σημαίες και κυρίως της Λιβερτίας, την όποια και θεωρεί ως τη καλύτερη του κόσμου. Από της πλευράς του, τό άλλο μεγάλο συγκρότημα Tung χωρίς να είναι αντίθετο με τη δημιουργία της νέας σημαίας δεν καταβάλει προσπάθειες για την προώθηση του θέματος, δεδομένου ότι δεν πρόκειται να μεταβάλει τη σημερινή νηολογιακή πολιτική του, εκτός βέβαια αν η νέα ανεξάρτητη σημαία εμφανίσει σοβαρά πλεονεκτήματα. Τό συγκρότημα αυτό διατηρεί σήμερα μόνο ένα 10% του στόλου του υπό τη σημαία του ΧΚ. Τέλος από την πλευρά του τρίτου μεγάλου συγκροτήματος Rao δηλώθηκε ότι η δημιουργία μιάς ιδιαίτερης σημαίας ΧΚ παρουσιάζει προβλήματα, διότι ενώ τό ΧΚ θά υπάγεται στην Κίνα θά πρέπει να έχει ανεξάρτητο νηολόγιο.

Πράγμα πού θά απαιτήσει ένα ιδιαίτερο έμβλημα αποδεκτό από όλες τις χώρες, οι όποιες θά πρέπει να ένστερνισθούν την ιδέα ότι μία μη κυρίαρχη γεωγραφική ένότητα μπορεί να διαθέτει δική της σημαία. Είναι σάν να φαντασθούμε ότι η Καλιφόρνια μπο-

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



ρεί να ύψώσει δική της χωριστή σημαία.

Μέχρι τώρα τα κινεζικά συμφέροντα που ελέγχουν πλοία εκμεταλλευόμενα με τη σημαία του ΧΚ δεν έχουν αντιδράσει στην ιδέα μιας ιδιαίτερης σημαίας αλλά υποτίθεται ότι θα την αποδεχθούν. Όλα εξαρτώνται από το νομικό πλαίσιο που θα την διέπει. Θα πρέπει πάντως τόσο το νέο νηολόγιο όσο και η νέα σημαία να αποτελούν εκφράσεις μιας ιδιαίτερης ναυτικής νομοθεσίας του ΧΚ κατά μεταφορά και προσαρμογή της αντίστοιχης βρετανικής νομοθεσίας προς τις συνθήκες και τους επιδιωκόμενους σκοπούς. Θα πρέπει επίσης να αρχίσουν σχετικές συνεννοήσεις με την Κίνα σε κάποια σύντομη φάση, η οποία θα είναι μάλλον η 1 'Ιουλίου, όποτε θα δημιουργηθεί μια επιτροπή συνδέσμου. Ο σκοπός είναι να γίνει κάτι σοβαρό και όχι να προστεθεί απλώς μια ακόμη σημαία ευκαιρίας. Γι' αυτό είναι ανάγκη να εξασφαλισθούν τα ανώτερα δυνατά επίπεδα, ώστε το νέο νηολόγιο να τύχει γενικής αναγνώρισης, διεθνώς και επαγγελματικά. Θα είναι ανοιχτό για όσους θέλουν να κάνουν επενδύσεις στο ΧΚ, χωρίς όμως να είναι υποχρεωτικό για τα κινεζικά ναυτιλιακά συμφέροντα του ΧΚ, τα οποία θέλουν να διατηρήσουν με κάθε τρόπο την ελευθερία της δράσης τους.

Γενικά πιστεύεται ότι η ελκυστικότητα της νέας σημαίας θα εξαρτηθεί από πολλά κριτήρια, μεταξύ των οποίων το κυριώτερο ίσως είναι η αξία του τοπικού νομίματος. Η Βρετανική συμφωνία προβλέπει μια αυτόνομη οικονομική πολιτική, που επιτρέπει την υπόθεση ότι το δολλάριο του ΧΚ θα παραμείνει σε ισχύ. Είναι ενδεχόμενο επίσης ότι η πορεία του θα εξακολουθήσει να είναι δεμένη με το αμερικανικό δολλάριο, όπως συμβαίνει ήδη από διετίας. Πάντως αυτό αποτελεί ένα από τα πολυσυζητούμενα θέματα στους οικονομικούς κύκλους της άποψης.

Πιστεύεται εξάλλου ότι ένας από τους λόγους που κατά τα τελευταία χρόνια αύξηθηκε η δύναμη της ναυτιλίας του ΧΚ είναι η σχέση του με τη Μ. Βρετανία με όλα τα έντεθθεν πλεονεκτήματα, από την άποψη ότι οι έφοπλιστές, είχαν πρόσβαση, έστω έμμεσα, σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς που ρυθμίζουν σήμερα την πολιτική στάση ναυτιλιακά θέματα. Δημιουργώντας μια έννοτητα, ισχυρή και επίσημα αναγνωρισμένη, η ένωση των έφοπλιστών του ΧΚ θα μπορούσε να μετασχηματιστεί σε όλους αυτούς τους οργανισμούς (IMO, ILO, UNCTAD κ.λπ.). Από την άποψη αυτή είναι λυπηρό το

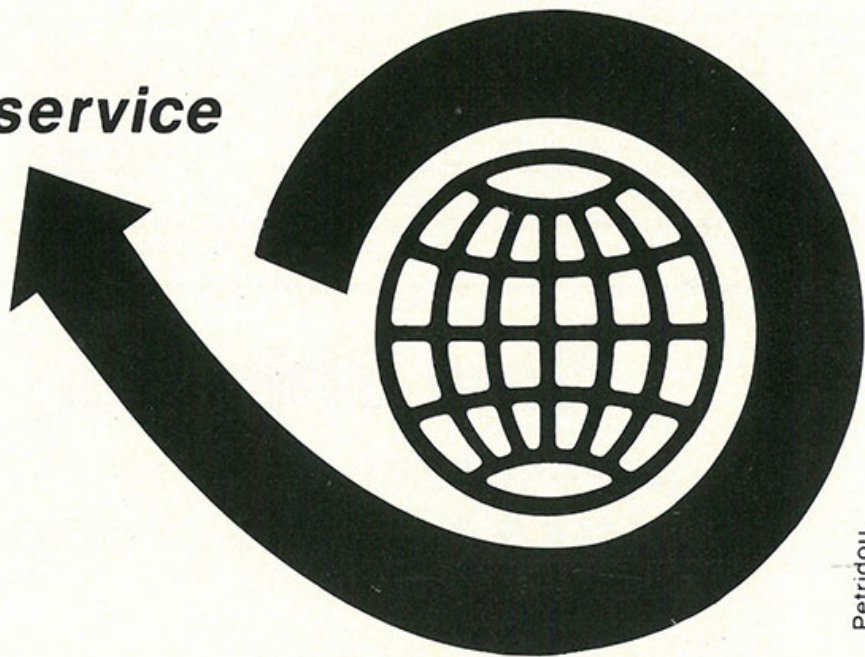
γεγονός ότι από τα 57 εκατ. τον. d.w. που ελέγχουν τα ναυτιλιακά συμφέροντα του ΧΚ, μόνο 6.5 εκατ. τόννοι βρίσκονται υπό τη σημαία του, ενώ αν είχαν δική τους σημαία θα έφθαναν γρηγορώτερα σε σύμπτωση άποψεων και θα διευκολυνόταν παράλληλα ο επαναπατρισμός σημαντικού τοννάζ, που τελεί τώρα υπό ξένες σημαίες. Πράγματι 540 πλοία ανήκοντα σε συμφέροντα του ΧΚ ήτοι 32.445.000 τον. d.w. τελούν σήμερα υπό τη Λιβεριακή και 524 πλοία 13.636.000 τον. d.w. υπό την Παναμαϊκή.

Στην ουσία πρόκειται για ένα δίλημμα ή μάλλον για μια αντινομία. Γιατί ενώ από τη μία μεριά εύχονται μια νέα σημαία αντιπροσωπευτική και ισχυρή σε όλα τα επίπεδα, από την άλλη υπάρχει κίνδυνος το νέο νηολόγιο να καλύψει ένα ασημαντό ποσοστό του τοπικού τοννάζ, δημιουργώντας έτσι εμπόδιο για την επίσημη αναγνώρισή του από τους διεθνείς οργανισμούς. Είναι προφανές ότι η μάχη δεν δόθηκε ακόμα, αλλά εκείνο που είναι βέβαιο και σημαντικό είναι πως και οι δύο πλευρές συμφώνησαν για την ελευθερία δράσης της ναυτιλιακής κοινότητας της άποψης, πράγμα που θα της επιτρέψει να αναζητήσει τις λύσεις που θα της είναι οι πιο πρόσφορες και κατάλληλες.

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

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



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

(Ίδρυτής ο κ. Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος)

Ἀθόρυβα, ἀλλὰ μέ τή συστηματικότητά πού τόν διακρίνει σέ ὅλες του τίς ἐκδηλώσεις του καί μέ τό πάθος του γιά τό Αἶγαίο-τήν κοιτίδα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας- ὁ κ. Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος δημιούργησε στή Μύκονο τό Ναυτικό Μουσείο τοῦ Αἶγαίου, τό ὁποῖο προσελκύει ἤδη τή διεθνή προσοχή. Ἔτσι, στό τεύχος Φεβρουαρίου τοῦ διεθνούς κύρους ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ «THE MARINERS MIRROR» (THE INTERNATIONAL JOURNAL OF THE SOCIETY FOR NAUTICAL RESEARCH) δημοσιεύθηκε εἰδικό ἄρθρο γιά τό Ναυτικό Μουσείο Αἶγαίου τοῦ διαπρεποῦς μελετητοῦ τῆς ἀρχαίας ναυτικῆς ἱστορίας LUCIEN BASCH, ὁ ὁποῖος ταυτόχρονα προτείνει τή δημιουργία στήν Ἑλλάδα ἐνός ναυτικοῦ μουσείου μέ πραγματικά πλοῖα. Στό ἄρθρο τοῦ αὐτοῦ ὁ κ. LUCIEN BASCH, ὁ ὁποῖος ἔχει ἀσχοληθεῖ εἰδικά μέ τό ἀρχαῖο ἑλληνικό πλοῖο, γράφει μεταξύ ἄλλων:

Εἶναι πολύ καλό τό νά ἀφιερώνεται ἐνα μουσεῖο στήν προβολή ἐνός ἰδιαιτέρου θέματος, ἰδίως ὅταν τοῦτο ἀφορᾷ τήν Ἑλληνική Ναυτιλία. Παραδοσιακά πλοῖα, ὅπως τό τρεχαντήρι, τό πέραμα, ἡ σακολέβα κλπ., εἶναι ἀπό τά ἀντικεί-

μενα πού ἐκτίθενται στό Μουσείο αὐτό, πού μόλις ἔχει ἱδρυθεῖ καί στεγασθεῖ σ' ἓνα ὠραῖο κτίριο Κυκλαδικῆς Ἀρχιτεκτονικῆς στήν Μύκονο, μέ πρωτοβουλία τοῦ ἐφοπλιστῆ κ. Γεωργίου Μ. Δρακόπουλου. Εἶχα τό προνόμιο νά ἐπισκεφθῶ τό Ναυτικό Μουσείο Αἶγαίου τόν Ἰούλιο τοῦ 1984, πρὶν ἀνοίξει γιά τό κοινό.

Ἐχω ἤδη ἀναφερθεῖ στό θέμα τῶν σχεδόν ὑποχρεωτικῶν γιά ἓνα Ἑλληνικό Ναυτικό Μουσείο ὁμοιωμάτων, ὅπως π.χ. ἡ ἀναπαράσταση τοῦ πλοίου τῆς Θήρας καί τῶν κλασσικῶν τριήρων. Κατά τήν γνώμη μου, πολύ πῶς ἐνδιαφέροντα, σ' αὐτό τό μουσεῖο, εἶναι ἐκθέματα τέτοια, ὅπως ἡ ἀνακατασκευή τοῦ πλοίου τοῦ ὁποῖου κατάλοιπα ἔχουν ἀνακαλυφθεῖ στήν Κυρήνεια — καί τοῦ ὁποῖου ὁμοίωμα σέ πραγματικές διαστάσεις κατασκευάζεται τώρα στόν Πειραιᾶ — καθώς καί, πάνω ἀπ' ὅλα, μιά συλλογή ὁμοιωμάτων παραδοσιακῶν Αἰγαιοπελαγίτικων πλοίων, μαζί μέ τά ἐνδιαφέροντα χαρακτηριστικά καί ἀντίγραφα ἐπιτυμβίων μέ ναυτικά θέματα. Μολοντί αὕτη ἡ σημαντική συλλογή εἶναι ἀκόμη μικρή, ἐκεῖνο πού εἶναι περισσότερο σημαντικό, κατά τήν γνώμη μου, εἶ-

ναι ἡ πρωτοβουλία τοῦ κ. Γ.Μ. Δρακόπουλου, διότι τώρα δημιουργήθηκε στό κέντρο τοῦ Αἶγαίου ἓνας πυρήνας γύρω ἀπ' τόν ὁποῖο μποροῦν νά συγκεντρῶνται οἱ προσπάθειες ὁλων ἐκείνων οἱ ὁποῖοι, εἴτε μέσα στήν Ἑλλάδα εἴτε ἔξω ἀπό αὐτήν, θέλουν νά προστατεύσουν καί διατηρήσουν τήν ναυτική παράδοση τοῦ Αἶγαίου.

Ἡ περίεργη σύμπτωση, πού μοῦ φαίνεται πῶς προοιωνίζει τό καλό μέλλον αὐτοῦ τοῦ Μουσείου, εἶναι τό ὅτι βρίσκεται σχεδόν ἀπέναντι ἀπό τό σπῆτι δ-που γεννήθηκε ὁ Ι.Ν. Σβορώνος, τοῦ ὁποῖου τό ἄρθρο «Στυλίδες, ἀγκυρες, ἱερά, ἀφλαστα, στόλοι, ἀκρόστολοι, προέμβολα καί ναυτικά τοτέμ», πού δημοσιεύθηκε στήν Διεθνή Ἑφημερίδα Ἀρχαιολογικῆς Νομισματολογίας τό 1914, εἶναι ἀκόμη ἀπαραίτητο σέ ὅλους τοὺς ἀρχαιολόγους πού ἀσχολοῦνται μέ τήν ἀρχαία ναυτική ἱστορία.

Ἐχοντας ἐπισημάνει τό τί μπορεῖ νά ἐπιτύχει ἡ ἰδιωτική πρωτοβουλία, θά ἤθελα ἐπίσης νά ἐκφράσω καί μιά εὐχή: Μακάρι νά δημιουργηθεῖ στήν Ἑλλάδα ἓνα Μουσείο μέ πραγματικά πλοῖα, ὅπως τό Ναυτικό Μουσείο στό EXETER καί πῶς πρόσφατα στό CESENATICO.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Ὁργανισμός ἱδρυθεῖς ὑπό σημαινόντων
Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ἦταν
18.065.440.738 δολλάρια.

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

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

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

ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΑΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Έχει γραφτεί από πολλούς ότι οι ναυτικές μνήμες αποτελούν τον θεμέλιο λίθο της ναυτικής μας παράδοσης και κληρονομιάς.

Ξεκινώντας από αυτή την αντίληψη θα πρέπει να δεχθούμε ότι ναυτική μνήμη αποτελεί κάθε στοιχείο που μας δίνει με τό μακρυνό το παρελθόν αλλά μέχρι και τό πρόσφατο τό χθές στο χώρο της ναυτιλίας.

Θά μπορούσε να υποστηριχθεί ότι ή «έπι-στροφή στις ρίζες» αποτελεί γιά κάθε χώρα ένα πανεθνικό κοινωνικό κίνημα γιατί ό «σε-βασμός στο παρελθόν» αποτελεί τήν «νέα γενιά» τών αξιών αυτών που προσδιορίζουν σήμερα τήν πολιτιστική ταυτότητα ενός έθνους ή καί μιάς περιοχής μέσα σε μιά χώρα.

Είναι πραγματικά τόσο πολύ συνειδητοποιημένη ή αντίληψη αυτή ώστε βλέπουμε κοινωνίες ολόκληρες αλλά καί μονωμένα άτομα να ψάχνουν τό παρελθόν τους είτε μέσα από τά αρχαιολογικά ευρήματα στο βάθος του χρόνου είτε μέσα από τίς άπτες αποδείξεις του «μόλις» χθές. Άλλωστε είναι γνωστό σε όλους ότι με τά ευρήματα της Βεργίνας πόσο έδραιώνεται στο βάθος του χρόνου ή βεβαιότητα ότι ό Μακεδονικός χώρος αποτελεί Ιστορικά μέρος του ελληνικού χώρου. Σήμερα με τίς άμφισβητήσιμες πού έν-τεχνα κατασκευάζονται γύρω από τόν Έθνικό μας χώρο ή Ιστορική τεκμηρίωση της Έλληνικότητάς του αποτελεί χωρίς άμφισβόλια ένα από τά ισχυρότερα πολιτικής φύσεως επιχειρήματα γιά τήν ύποστήριξη τών έθνικών μας ύποθέσεων.

Ζωντανή θά λέγαμε ή άγωνία στο πρόσωπο του έρευνητή αλλά ζωντανή καί ή ίκανοποίησή του στην εύρεση του νήματος πού οδηγεί από τό σήμερα στο χθές, ένθ θλιβερή από τήν άλλη πλευρά ή απογοήτευσή του όταν κόβεται ή συνέχεια του νήματος χωρίς να οδηγεί πουθενά.

Είναι βέβαιο ότι καί στο χώρο της Έλληνικής ναυτιλίας ό αύριανός Ιστορικός θά βρεί πλούσιο υλικό γιά να τεκμηριώσει τήν άποψη ότι ή ανάπτυξη της Έλληνικής Ναυτιλίας δέν υπήρξε ούτε τυχαία ούτε καί περιστασιακή, αλλά ήταν ή συνισταμένη με άδιάκοπο άγώνα, μιάς συνεπούς έπιμονής, μιάς βαθιάς πίστης, ενός τρόπου ζωής. Με άλλα λόγια ήταν τό καταπληκτικό αποτέλεσμα της μακρόχρονης προσπάθειας ενός έθνους

πού πίστεψε ότι μπορούσε να κερδίσει όχι μόνο τήν επιβίωσή του αλλά καί τήν επιτυχία του μέσα στο ύγρό στοιχείο.

Κάτω από τήν άπλοϊκή έκφραση του παλμού καρβοκύρη ότι ή «θάλασσα μπορεί να άρρωσταίνει αλλά ποτέ δέν πεθαίνει» περιέχεται αληθινά μιά ολόκληρη φιλοσοφία ενός ναυτικού λαού πού έζησε καί πλούτισε μέσα από τή θάλασσα.

Είναι ή βαθειά του πίστη στο μέλλον της θάλασσας πού τόν κάνει να έλπιζει «ότι μετά τίς κακές μέρες θάρθουν καί καλύτερες μέρες».

Μέσα από τά άπλά αυτά λόγια πηγάζει ή πείρα πολλών ναυτικών γενεών πού τίς πότισε ή άλμυρά καί πού έζησαν έναλλακτικά καί τίς κακές καί τίς καλές μέρες της θάλασσας κι έτσι μπορούν να διδάσκουν έμάς τούς σημερινούς «Έλληνες ότι μπορούμε πάντοτε να έλπίζουμε στο μέλλον της».

Όμως τά δείγματα του ναυτικού μεγαλείου του «κάθε σήμερα» πού βασικά τό εκφράζουν οι άνθρωποι καί τά πλοία της εποχής τους χάνονται καί τά δυό άφού καί τά δυό ύπόκεινται «εις τήν φθοράν του χρόνου».

Καί πράγματι όταν περάσουν τά χρόνια καί εκλείψουν οι ζωντανές μνήμες άφού θά έχουν εκλείψει καί τά πλοία καί οι άνθρωποι πού τά δούλεψαν τότε θά άναζητήσουμε δείγματα ενός άλοτεινού μεγαλείου γιά να τεκμηριώσουμε τή συνέχεια της ναυτικότητάς μας καί της ναυτικής μας κληρονομιάς.

Άσφαλώς μέσα από τά βιβλία της εποχής μας οι έπιγενόμενοι θά τεκμηριώσουν σε «κάποια Ιστορική διατριβή» ότι υπήρξε πραγματικότητα τό ελληνικό ναυτικό άθωμο στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα.

Όμως τό Ιστορικό γίνεσθαι χρειάζεται καί ένα έμφανή — στο πλατύ κοινό — σκελετό γιά να κτίσει τό σώμα της ναυτικής μας Ιστορίας.

Μέρος του σκελετού αυτού χωρίς άμφισβόλια αποτελεί κάθε υλικό μνημείο πού αντιπροσωπεύει «ένα δείγμα γραφής» γιά τή ναυτιλία της εποχής του.

Πολλοί από μäs κατά καιρούς έχουν έπισκεφθεί Ναυτικά Μουσεία ή περιοχές πού ύπάρχουν τέτοια ναυτικά δείγματα μιάς άλλης εποχής. Νομίζω είναι αυτά τά δείγματα

πού έμάς — τό πλατύ κοινό — μäs πείθουν περισσότερο καί μäs δημιουργούν τήν πεποίθηση ότι σαν χώρα έχουμε ένα κάποιο ναυτικό παρελθόν.

Όσο καί να άκούγεται ή να φαίνεται παράξενο είναι όμως αληθινό ότι αυτό πού σήμερα θεωρείται πεζό καί άδιάφορο, αύριο κάποια ήλικία θά άποκτήσει ένδιαφέρον καί Ιστορική του αξία άφού ή παρουσία του αντιπροσωπεύει τήν εποχή του πού πέρασε άνεπιστρεπτεί.

Μέσα από μιά τέτοια αντίληψη θεωρούμενα τά ναυτικά μας μνημεία χωρίς άμφισβόλια άποκτούν Ιστορική αξία καί αποτελούν μέρος της έθνικής καί ιδιαίτερα της ναυτικής μας κληρονομιάς.

Παρόλο πού θά φαίνονται — καί ίσως είναι — άνιάρη μιά ένδεικτική παράθεση τών ναυτικών μας μνημείων ή καί σημερινών θά λεγόταν υλικών δειγμάτων ναυτικότητας πού είναι κατεσπαρμένα σε ολόκληρο τόν Έλλαδικό χώρο, όμως τελικά πιστεύουμε ότι ή άπεικόνισή τους στον κατάλογο πού ακολουθεί μäs δίνει μιά συνολική εικόνα της ποιότητάς τους πού έχουμε να παρουσιάσουμε σαν χώρα.

Η καταγραφή αυτή γίνεται με έπίγνωση ότι θά ύπάρχουν καί άλλα στοιχεία τά όποια διεφугαν από τόν ύποφαινόμενο καί άκόμη ίσως γιά όρισμένους μερικά από αυτά να θεωρηθούν όχι σημαντικά καί θά έπρεπε να παραλειφθούν.

Όμως πιστεύω ή προσπάθεια αυτή παρά τίς άτέλειές της άνοίγει ένα δρόμο γιά συνειδητοποίηση του προβλήματος καί δίνει τήν εύκαιρία να έπισημανθούν οι άτέλειες καί να συμπληρωθούν με τή βοήθειά του όποιουδήποτε καλόπιστου άναγνώστη ή ειδικού μελετητή τών ναυτικών μας πραγμάτων.

Ο κατάλογος πού ακολουθεί περιλαμβάνει τά ναυτικά μας μνημεία ή αυτά τά στοιχεία πού μπορούν να άποκτήσουν μνημειακή αξία. Καί τά στοιχεία αυτά μπορεί να είναι ένα κτίριο μιάς ναυτικής Σχολής πού τά στελέχη της επάνδρωσαν γιά χρόνια ολόκληρα τά Έλληνικά πλοία, ή μπορεί να είναι μιά στήλη πέτρινη ή μαρμαρίνη άφιερωμένη στους ναυτικούς πού έχσαν τή ζωή τους από έχθρική τορπίλη αλλά καί μιά στήλη άφιε-

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1088 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

ρωμένη στους ναυαγούς κάποιου πλοίου ή μιά όδο με τό όνομα κάποιου Πλοιάρχου που διακρίθηκε στό ναυτικό στίβο ή ενός ναυτικού που έσωσε μέ τήν θυσία καί αὐταπάρνησή του τή ζωή συναθρώπων του που κινδύνευσαν στή θάλασσα καί ακόμη θά μπορούσε νά ήταν ή προτομή ενός πολιτικού άνδρα ή ύπηρεσιακού παράγοντα που αποδεδειγμένα ανάλωσε τή ζωή του γιά τήν ύπόθεση τής ναυτιλίας ή καί ακόμη ή προτομή ή τό όνομα μιάς όδοῦ, ενός ναυτικού συγγραφέα καταξιωμένου στή ναυτική συνείδηση. Είναι ἀληθινά τόσα πολλά τά φωτεινά αὐτά παραδείγματα που δείχνουν τό μεγαλεῖο μιάς ἐποχῆς ὥστε νά μπορούμε νά πούμε ὅτι ή ιστορική δικαίωση τους δέν ολοκληρώνεται μόνο μέ τό νά ἀναφέρονται τά ὀνόματά τους σέ κάποιο βιβλίο ἀλλά ὀλοκληρώνεται περισσότερο ὅταν μετουσιώνεται σέ προσλαμβάνουσα παράσταση μέσα ἀπό κάποιο ἐμφανές στοιχείο μνημειακού χαρακτήρα ὅπως στήλη, προτομή, κτίριο ὄνομα ὁδῶν κ.λπ.

1. Πειραιῆς - Ἀττική

Κτίριο Ναυτικού Ἀπομαχικοῦ Ταμείου
Σχολές τοῦ Πειραιϊκοῦ Συνδέσμου (ἀπό τό 1894)

Κτίριο Οἴκου Ναύτου
Κτίριο Ἑστίας Ναυτικῶν
Κτίριο Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιᾶ
Κτίρια Ναυτικῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου
Μνημεῖο ἀφανοῦς Ναύτη στήν ἀκτὴ τῆς Φρεατύδας

2. Ὑδρα

Κτίριο Σχολῆς Πλοιάρχου Ὑδρας
Μνημεῖο ἀπωλεσθέντων κατά τόν Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ἀποφοίτων Σχολῆς Ε.Ν.
Κτίριο Λιμεναρχείου Ὑδρας.

3. Σπέτσες

Ναυτικές παραστάσεις στό λιθόστρωτο τῶν δρομίσκων τῆς πόλης.

Χίος

Κτίριο Οἴκου Ναύτου Χίου
Ναυτική Σχολή Οἴνουσῶν
Ἀγαλμα ἀφανοῦς ναυτικοῦ στό Καρδάμυλα
Ἀγαλμα τοῦ Ναυτικοῦ στό Βροντάδο
Ναυτικό Μουσεῖο Οἴνουσῶν
Σχολή Μηχανικῶν Χίου

5. Ἰθάκη

Κτίριο Ναυτικοῦ Λυκείου
Ἀγκυρα πάνω σέ πέτρινο βάθρο στό λιμάνι
Μνημεῖο ἀπολεσθέντων ναυτικῶν στό Β' Παγκόσμιο Πόλεμο
Ὁδός Πλοιάρχου Γεωργίου Γράτσου

6. Κέρκυρα

Προτομή Γερ. Ζωχίου, τοῦ πρώτου Προέδρου τοῦ ΝΑΤ στό χωριό Ἀγιοί Δέκα.

7. Κίμωλος

Μαρμάρινη πλάκα στό λιμάνι Ψάθα μέ τά ὀνόματα τῶν Κιμωλίων ναυτικῶν που ἀπολέστηκαν κατά τό Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

8. Ἐλαφόνησος (Δυτ. Κρήτη)

Μνημεῖο πάνω στό νησί πρὸς τιμὴν τῶν ναυαγῶν τοῦ προσαράξαντος ἐκεῖ Αὐστριακοῦ ἀτμοπλοίου (IMPERATRICE (1907)

9. Κεφαλληνία

Κτίριο Οἴκου Ναύτου Ἀργοστολίου
Κτίρια ναυτικῆς Σχολῆς Ἀργοστολίου

10. Γαλαξειδί

Ναυτικό Μουσεῖο Γαλαξειδίου
Μαρμάρινη Προτομή Γερ. Ζωχίου τοῦ πρώτου Προέδρου τοῦ ΝΑΤ

11. Κύμη

Κτίριο Ναυτικῆς Σχολῆς Κύμης

12. Θεσσαλονίκη

Κτίρια Ναυτικῶν Σχολῶν Νέας Μηχανιώνας

13. Χανιά

Κτίρια Ναυτικῶν Σχολῶν Χανίων

14. Σύρος

Κτίριο Ναυτικῆς Σχολῆς Σύρου
Ὁδός Θυμάτων Σπερχεῖου

15. Ἐκπαιδευτικό πλοῖο Εὐγένιος Εὐγενί- δης

16. Καλωδιακό πλοῖο τοῦ ΟΤΕ «Θαλῆς ὁ Μιλήσιος»

17. Τά φορτηγά τύπου LIBERTY τῆς εται- ρείας Ἀνδρέαδῃ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ καί ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ.

Ὅπως φαίνεται ἀν ἀφαιρέσουμε τό χώρο τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης δέν μπορεῖ παρά νά προκαλεῖ κάποια θλίψη τό πόσο λίγα μνημειακά στοιχεῖα ἔχουμε περισώσει ἀπό τό ναυτικό μας παρελθόν ἀλλά καί πόσα λίγα ἐμεῖς θά κληροδοτήσουμε στοὺς ἐπιγενόμενους καί ἀν ακόμη διασθωοῦν ὅλα τά παραπάνω μνημονευόμενα.

Διερωτᾶται κανεῖς γιατί αὐτὴ ή ἀποστροφή μας νά διασώσουμε τήν ναυτική μας ταυτότητα. Μήπως εἶναι καιρός νά ἀφυπνισθοῦμε σάν κοινωνία καί νά τιμήσουμε τοὺς δημιουργοὺς καί συνεχιστὲς τῆς ναυτιλίας μας σέ κάθε ἐποχή μέ κάθε τρόπο δημιουργώντας συγχρόνως καί κτίζοντας τή ναυτική μας παράδοση καί κληρονομιά;

Ἄς μή τά περιμένουμε ὅλα ἀπό τό Κράτος. Ἐδῶ ἂς μιμηθοῦμε τοὺς ξένους που χωρὶς τή βοήθεια τοῦ Κράτους βάζουν τέτοιους στόχους καί βρίσκουν τρόπους νά τοὺς ὑλοποιοῦν ἐνεργοποιώντας τήν κοινωνική εὐαισθησία.

Τέτοιοι τρόποι ἀληθινά ὑπάρχουν πολλοί. Ἕνας ἀπό αὐτοὺς πιστεύω ὅτι εἶναι καί ή «καμπάνια» που ἄρχισαν τά «Ναυτικά Χρονικά» γιά τήν ἀνέγερση μνημείου πρὸς τιμὴ τῶν ἀπολεσθέντων μέ τά πλοῖα τους κατά τόν Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, Ἑλλήνων ναυτικῶν.

ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗΣ

TRANSIT CAR BELGIUM pnba

**TAX FREE CARS FROM BELGIUM!
CHEAPEST OF EUROPE!**

WE PICK YOU UP AT THE AIRPORT!

(LET US KNOW YOUR FLIGHT NR. 2 DAYS BEFORE!)

**All makes & Models.
Worldwide delivery.**

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

ADDRESS

TRANSIT CAR BELGIUM
Zamenhofflaan 28
2120 Schoten
BELGIUM (ANTWERP)
Telex: 33699 SRVIAT B

PHONE. 32.3.658.72.28

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 1729/1984

Πρόεδρος: Αθ. Κρητικός

Δικηγόροι: Ν. Γερασίου, Μ. Ραψωμανί-
κης

Αίτηση συντηρητικής κατάσχεσης πλοίου
— Συναγωγή του στοιχείου του κινδύνου από δημοσιεύματα ναυτιλιακών περιοδικών.

Τό δικαστήριο δεν εμποδίζεται από τό προσωρινό δεδικασμένο προηγούμενης απόφασης νά καταλήξει σέ διαφορετική κρίση αναφορικά μέ τή συνδρομή του στοιχείου του κινδύνου. Υπάρχει κίνδυνος γιά τήν απαίτηση και όταν δεν έχουν συντελεσθεί οι απαραίτητες γιά τη μεταβίβαση της κυριότητας πράξεις.

1. 'Επειδή διά της υπό κρίσιν αίτησεως δίδεται λόγω έπείγουσας περιπτώσεως και κινδύνου εκ της αναβολής ή παροχής άδειας εις τήν αιτούσαν διά τήν συντηρητικήν κατάσχεσιν κινητής ή ακινήτου περιουσίας της καθ' ής και δή τό εις τήν πλοιοκτησίαν της ανήκον υπό ελληνικήν σημαίαν πλοίου «Τ» νηολογίου Πειραιώς, πρόσ εξασφάλισιν χρηματικής απαιτήσεως ύψους 36.000.000 δρχ. προερχομένης εκ της εν τή αίτησει συμβάσεως χρονοναυλώσεως και αντιπροσωπευούσης ειδικώτερον τήν αξίαν της απομεινάσης ποσότητος πετρελαίου κατά τήν απόδοσιν εις τήν καθ' ής του άνω πλοίου ληξάσης της χρονοναυλώσεως. Τοιοῦτον περιεχόμενον και αίτημα έχουσα ή ένδικος αίτησις αρμοδίως και παραδεκτώς φέρεται ένώπιον του δικαστηρίου τούτου έχοντος διεθνή δικαιοδοσίαν και αρμοδιότητα κατά τήν διαδικασίαν των άρθρ. 682 έπ. Κ.Πολ.Δ. και είναι νόμιμος κατά τό έν προκειμένω εφαρμοστέον ελληνικόν δίκαιον έρεισμα εύρίσκουσα εις τάς διατάξεις των άρθρων. 107 έπ. ΚΙΝΔ, 25, 361 Α.Κ., 707 έπ. Κ.Πολ.Δ. Όθεν αὕτη δέον νά έρευνηθῇ περαιτέρω κατ' ούσίαν.

II. 'Επειδή εκ των καταθέσεων των ένόρκως έπ' άκροατηρίω έκατέρωθεν εξέτασθέντων μαρτύρων «R.F.» (προτάσει της αίτούσης) του όποίου ή κατάθεσις εκ της άγγλικής εις τήν ελληνικήν και αντίστροφως έρμηνεύθη διά της πρόσ τουτο προσηκόντως διορισθείσης διερμηνέως «H.N.» και «I.K.» (προτάσει της καθ' ής), των έκατέρωθεν προσκομιζόμενων έγγραφων, των υπό των πληρεξουσίων των δικάων προφορικώς και έγγραφως αναπτυχθέντων και της έν γένει διαδικασίας επιθανολογήθησαν τά ακόλουθα κατά τήν κρίσιν του δικαστηρίου τούτου: Διά της άπό 20.3.1984 προγενεστέρας αίτήσεως της νυν αιτούσης κατά της καθ' ής έχούσης πε-

ριεχόμενον σχεδόν όμοιον πρόσ τό της ένδικου αίτήσεως έδωκετο ή λήψις εις βάρος της καθ' ής του άσφαλιστικού μέτρου της συντηρητικής κατασχεσεως κινητής ή ακινήτου περιουσίας της καθ' ής και δή του εις τήν πλοιοκτησίαν της ανήκοντος υπό ελληνικήν σημαίαν πλοίου «Τ» πρόσ εξασφάλισιν χρηματικής απαιτήσεως ύψους 36.000.000 δρχ. άπορροεύσεως εκ της μεταξύ των διαδίκων συναφθείσης συμβάσεως χρονοναυλώσεως και ειδικώτερον εκ της αξίας της επί του άνω πλοίου παραμεινάσης ποσότητος πετρελαίου κατά τήν απόδοσιν εις τήν καθ' ής του άνω πλοίου ληξάσης της χρονοναυλώσεως. 'Επί της τοιαύτης αίτήσεως συζητήσεως γεγομένης ένώπιον του Δικαστηρίου τούτου κατά τήν 13.4.1984 εξέδόθη ή ύπ' αριθ. 1229/27.4.1984 απόφασις του δικαστηρίου τούτου δι' ής άπερριβθη τελικώς ή αίτησις εκείνη. Ός εκ της τελευταίας ταύτης αποφάσεως προσκομιζομένης δεικνυται ναι μέν δι' αὕτης επιθανολογήθη ή βασιμότης απαιτήσεως της αίτούσης εκ της προεκτεθείσης αίτίας ύψους 178.303,11 δολ. ΗΠΑ, τήν όποιαν άλλως τε κατά τό παρελθόν είχαν αναγνωρίσει ή καθ' ής διά του άπό 29.4.82 τηλετυπικου μηνύματος, πλην όμως δεν επιθανολογήθη ή συνδρομή έπείγουσας περιπτώσεως τοσούτω μάλλον δσω ή αίτησις εκείνη υπεβλήθη μετά πάροδον δύο έτών άπό της γενέσεως της υπό εξασφάλισιν απαιτήσεως χωρίς άπό της πλευράς της αίτούσης νά προβάλλεται θετικώς τότε λόγους δικαιολογών τήν ανάγκην λήψεως του τότε αιτουμένου άσφαλιστικού μέτρου οίον π.χ. κίνδυνος εκποιήσεως του διαληφθέντος πλοίου.

Ήδη διά της νέας ένδικου αίτήσεως δίδεται ή λήψις του αὐτου άσφαλιστικού μέτρου της συντηρητικής κατασχεσεως βάσει των υπό της αίτούσης επικαλουμένων νέων στοιχείων κινδύνου της απαιτήσεως συνισταμένων εις τό ότι τό ρηθέν πλοίο έπωλήθη πρόσ διάλυσιν. 'Εκ του συγκομισθέντος άποδεικτικού ύλικου πιθανολογείται: τό βάσιμον του τοιούτου κινδύνου. Τήν κρίσιν του ταύτην τό δικαστήριο τουτο στηρίζει εις τάς δημοσιευόμενας πληροφορίας έγκύρων και αξιοπίστων ναυτικών περιοδικών συγκεντρώντων τάς σχετικές πληροφορίες των παρά των ύπευθύνων πηγών και δή: α. των «Ναυτικών Χρονικών» της 15.3.1984 εις τά όποία τό ρηθέν πλοίο αναφέρεται υπό τήν ένδειξιν «Διάλυση Ταϊβάν» και β) του LLOYD'S SHIPPING INDEX της 1.5.1984 έν σελίδι 163 του όποίου αναγράφεται κατά μετάφρασιν εκ της άγγλικής εις τήν ελληνικήν γλώσσαν ότι τό ρηθέν πλοίο είναι «ήγκυροβλημένον έξω του OMMAN άπό 19 'Ιανουαρίου και ότι έπωλήθη εις Ταϊβανούς διαλυτάς».

Τά άνωτέρω ένισχύονται εκ της σαφούς και μετά λόγου γνώσεως καταθέσεως του

τή προτάσει της αίτούσης εξέτασθέντος μάρτυρος, ή κατάθεσις του όποίου δεν κλονίζεται πειστικώς έξ άντιθέτου τινός στοιχείου. Τά άνω συγκροτούντα τήν έννοιαν του κινδύνου περιστατικά τό μέν έγεννήθησαν μετά τήν συζήτησιν της προηγούμενης άνω αίτήσεως τό δέ τό πρώτον μετά ταῦτα περιήλθον εις γνώσιν της αίτούσης, ήτις και έξ αὐτου του λόγου δεν τά προέβαλε κατά τήν τότε (13.4.1984) χωρήσασαν συζήτησιν, δι' ό και τό παρόν δικαστήριο νη προκύπτοντος κατά τουτο προσωρινού τινός δεδικασμένου δεν κωλύεται εκ του νόμου νά καταλήξει εις νέαν διάφορον κρίσιν ως πρόσ τήν συνδρομήν του κινδύνου έστω και άν διά τήν σκοπούμένην μεταβίβασιν του ως άνω πλοίου δεν έτελειώθησαν κατά νόμον αι απαραίτητοι διά τήν μεταβίβασιν της κυριότητος πράξεις, άρκούσης και της ύπάρξεως σαφούς κινδύνου. Κατ' ακολουθίαν των ήγουμένων και λαμβανομένου ύπ' όψει ότι διά της προγενεστέρας ύπ' αριθ. 129/84 αποφάσεως του δικαστηρίου τούτου επιθανολογήθη ή ύπαρξις απαιτήσεως του άνωτέρω ύψους, ως τουτο ένισχύεται και εκ της προσκομιζομένης έν άποσπασματική μεταφράσει εις τήν ελληνικήν γλώσσαν σχετικής άποφάσεως άπό 7.5.1984 του έπαρχιακου δικαστηρίου των ΗΠΑ ('Ανατολική περιοχή της Βορείου Καρολίνας), ή ένδικος αίτησις, μή πιθανολογηθείσης έπαρκώς της έπικουρικώς παρά της καθ' ής προσβληθείσης ένστάσεως συμψηφισμού πρόσ ανταπαίτησιν της ύψους 209.800 δολ. ΗΠΑ μέ βεβαιωθείσαν ταύτην έξ ούδενός άποδεικτικού στοιχείου, δέον νά γίνη δεκτή και ως κατ' ούσίαν βάσιμος και διαταχθῇ τό αιτούμενον άσφαλιστικόν μέτρον πρόσ εξασφάλισιν απαιτήσεως ύψους 26.000.000 δρχ. κατά τά έν τώ διατακτικώ όριζόμενα.

ΧΡ. ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ

Chartered Engineer, CEI, London
Διπ/χος Ήλ/γος Μηχ/ος, Μονάχου
Πτυχιούχος Ναυτιλιακών, Λονδίνου

CLAIMS

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

ΜΕΛΕΤΕΣ — ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Fellow of
The Institute of Marine Engineers, London
Member of
The Royal Institution of Naval Architects,
London

Τεχνικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος

Τηλ. 4178181 — ΤΧ! 241015 CRIS GR.

B.O. Box 80347, Πλάτωνος 12, Πειραιεύς

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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



ΑΡΑΒΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Ανάπτυξη του στόλου

Τά 21 αραβικά κράτη που διαθέτουν έμπορικό στόλο υπό τη σημαία τους, παρουσίασαν σημαντική αύξηση των στόλων τους μεταξύ του 1981 και 1984, ενώ το παγκόσμιο τοννάζ παρέμεινε στάσιμο. Τά στοιχεία αυτά προκύπτουν από τίς τελευταίες στατιστικές του 'Ινστιτούτου Ναυτιλιακής Οικονομίας της Βρέμης.

Κατά τό διάστημα της άνωτέρω τετραετίας τό συνολικό τοννάζ των 'Αραβικών χωρών άνήλθε από τά 3,54 έκατομ. τον. γκρός σέ 12,85 έκατομ. τον. γκρός, πού σημαίνει ό-τι σχεδόν τετραπλασιάσθηκε.

Η αύξηση αυτή όφείλεται κυρίως στην άνάπτυξη του έμπορικού στόλου των τεσσάρων κυριωτέρων ναυτικών 'Αραβικών χωρών, ήτοι του Κουβέϊτ, της Σαουδικής 'Αραβίας, του 'Ιράκ και της 'Αλγερίας, όι όποιες αύξησαν τό τοννάζ τους άπο 2,33 έκατομ. τον. γκρός σέ 9,33 έκατομ. τον. γκρός. Μεταξύ αυτών τή μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασε ή Σαουδική 'Αραβία, τό συνολικό τοννάζ της όποιος άπό τά 2,17 έκατομ. τον. γκρός του 1981 έφθασε τά 4,15 έκατομ. τό 1984.

ΓΑΛΛΙΑ

Η ναυπηγική παραγωγή του 1984

Κατά τό διάστημα του 1984 τά Γαλλικά ναυπηγεία άρχισαν τή ναυπήγηση 28 πλοίων 232.261 τον. γκρός, κατέλκυσαν 24 πλοία 239.751 τον. γκρός και παρέδωσαν 37

πλοία 313.245 τον. γκρός.

Μεταξύ εκείνων των όποιων έτέθη ή τρό-πιδα είναι τό τρίτο νορβηγικό τάνκερ των 49.130 τον., ένα ύγραεριοφόρο των 14.775 τον. γκρός Βραζιλιανών συμφερόντων και δύο μπάλκερς των 37.600 τον. γκρός ύπό γαλλική σημαία.

Μεταξύ των καθελκυθέντων περιλαμβά-νονται ένα τάνκερ των 49.130 τον. γκρός πού άνήκει σέ Νορβηγούς, δύο Γαλλικά φορτη-γά της σειράς των 30.455 τον. γκρός και δύο γαλλικών συμφερόντων ρό-ρό των 25.362 και 6.570 τον. γκρός.

Τέλος, μεταξύ των παραδοθέντων βρί-σκονται τρία γαλλικά μπάλκερς των 30.445 τον. γκρός, ένα νορβηγικό τάνκερ 49.130 τον. γκρός, δύο βραζιλιανά ύγραεριοφόρα, δύο πολυδύναμα φορτηγά των 12.061 τον. γκρός γιά λογαριασμό του Καμερούν και δύο επιβατηγά - κρουαζιερόπλοια πού θά τεθούν τό ένα ύπό 'Ολλανδική και τό άλλο ύ-πό Λιβεριανή σημαία.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Οι παραλαβές της Σάνκο

Ενώ όι Ιαπωνικές Τράπεζες συνεχίζουν να παρέχουν άφειδώς πιστώσεις γιά τήν κά-λυψη των ζημιών έκμεταλλεύσεως των πλοίων της, ή περιβόητη «Σάνκο Στήμσιπ» παρέλαβε πρόσφατα τό 67ο μπάλκερ της ά-πό τά ναυπηγεία της Χιτάτσι στή Χιροσίμα.

Πρόκειται γιά τό πλοίο «Sanko Helle-nium» 37.722 τον. d.w. τό όποιο παραδόθηκε ταυτόχρονα σχεδόν μέ τήν κατέλκυση ενός άλλου μπάλκ κάρριερ, του «Sanko Honey-

suckle», 36.050 τον. d.w. άπό τά ναυπηγεία της 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα.

Ακόμη αξίζει νά σημειώσουμε τήν πρό-σφατη χρονοναύλωση 12 δεξαμενοπλοίων της πού επέτυχε ή «Σάνκο Στήμσιπ» γιά πε-ρίοδο ένός έτους άπό τήν άμερικανική έται-ρία μεταφορών πετρελαίου «Palm Ship-ring».

Όπως άνακοίνωσε στίς άρχές του δεκα-πενθημέρου ό πρόεδρος της Ιαπωνικής έ-ταιρίας, όι 'Αμερικανοί ναυλωτές συμφώνη-σαν νά άπασχολήσουν τουλάχιστον γιά ένα 12μηνο, μέ όψιόν ένός άκόμη έτους, 12 με-σαίου μεγέθους δεξαμενόπλοια χωρητικό-τητας μεταξύ 80-110.00 τον. d.w. έναντι ναύ-λου μεταξύ δολ. 2-2.50 άνά τόνο d.w., πού σημαίνει ότι στά έσοδα της «Σάνκο» θά προ-στεθούν ιδιαίτερα κατά τή φετεινή πολύ δύ-σκολη περίοδο περί τά 30 έκατ. δολάρια.

Οι άριθμοί των ναυτικών

Κατά τά στοιχεία του 'Υπουργείου Μετα-φορών, 459 μαθητές των ναυτικών σχολών της χώρας θά άποφοιτούσαν τόν Μάρτιο του 1985, ενώ τήν 1 'Οκτωβρίου 1984 είχαν βρεί έργασία 296 άπόφοιτοι, άπό τους ό-ποιους 157 στη θάλασσα και 139 στη ξηρά.

Στήν 'Ιαπωνία ύπάρχουν δύο σχολές ναυ-τικής εκπαίδευσής μακράς διάρκειας (Κόμπε, Τόκιο) και πέντε σχολές βραχείας διάρκειας (Τογιάμπα, Τ'ομπα, Χιροσίμα, 'Ο-σίμα, Γιούγκε). 'Ο άριθμός των ναυτικών, ά-ξιωματικοί και πληρώματα, συμπεριλαμβα-νομένων και των ύπηρετούντων επί κρατι-κών πλοίων, μειώθηκε άπό 277.600 του 1974 σέ 214.600 του 1984.

Συνεπεία διαφόρων μέτρων όρθολογικής όργανώσεως και έκσυγχρονισμού καθώς και συνεπεία της τάσεως πρός μεγέθυνση των πλοίων, τό προσωπικό θαλασσίας ύπη-ρεσίας μειώθηκε κατά 31% πέφτοντας άπό 102.000 τό 1974 στίς 70.700 τό 1984. Στήν Ι-δια περίοδο ό άριθμός των έφεδρικών πλη-ρωμάτων μειώθηκε μόνο κατά 4% ήτοι άπό 26.000 τό 1974 σέ 24.900 τό 1984.

Τό 'Υπουργείο Μεταφορών ύπολογίζει ό-τι μέχρι τό 1990 θά ύπάρχει πλεόνασμα πλη-ρωμάτων και κατά τά προσεχή έτη θά πα-ρουσιασθεί δυσαρμονία στήν κανονική δια-δοχή και άντικατάσταση, ιδίως στίς ώριμες ηλικίες.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» !LONDON EC4A 1JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811736 RANDK G.

12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G,

ADRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

ΙΝΔΙΑ

Η δύναμη του στόλου

Η Ένωση των Ινδών Έφοπλιστών υπολογίζει ότι η χωρητικότητα του Ινδικού στόλου την 1^η Απριλίου 1985 θα φθάσει τα 7,3 εκατομ. τον. γκρόν, συμπεριλαμβανομένου και του ότι επιτυγχάνεται σχεδόν ο στόχος του Έκτου 5ετούς προγράμματος τό οποίο προέβλεπε 7,5 εκατομ. τον. γκρόν.

Την 1^η Ιανουαρίου 1985 ο Ινδικός στόλος περιελάμβανε 430 πλοία συνολικής χωρητικότητας 6.350.487 τόννων, με αύξηση κατά 256.462 τόννους σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Στους αριθμούς αυτούς πρέπει να προστεθούν και 40 πλοία 951.425 τον. που τελούν υπό παραγγελία σε Ινδικά ή ξένα ναυπηγεία.

Ός προς την ιδιοκτησία του στόλου σημειώθηκε ότι η Ινδική Κυβέρνηση κατέχει 3,5 εκατομ. τόννων που αντιπροσωπεύουν τό 55,17% του συνολικού τοννάζ, ενώ η εταιρία Shipping Corporation of India κατέχει 2,31 εκατομ. τόννους.

Από άποψη κατηγορίας πλοίων, τό 24,1% του Ινδικού στόλου αποτελείται από πλοία ξηρού φορτίου συμπεριλαμβανομένων και των κοντέινερς, τό 26,9% από μπάλκ κάρριερς, τό 24,9% από πετρελαιοφόρα, τό 13,4% από πλοία OBO, τό 9,2% από μικρά πλοία τράμπς, τό 1,1% από μικτά φορτηγά και τό 0,4% από άνεφοδιαστικά πλωτών κατασκευών.

Τέλος, με τη συμπλήρωση του έβδομου πενταετούς προγράμματος 1985-1990 προβλέπεται ότι τό συνολικό τοννάζ του Ινδικού στόλου θα φθάσει τούς 10 εκατομ. τόννους.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Οι αγορές της BP

Παρά τις ζημιές ύψους 19 εκατομ. δολλαρίων τις οποίες παρουσίασε η ναυτιλιακή εταιρία BP Shipping κατά τό 1984, θεωρείται ότι η έκμετάλλευση των πλοίων της υπήρξε περισσότερο επιτυχής κατά τόν χρόνο πού πέρασε ό οποίος ήταν και ό πρώτος πού η εταιρία λειτούργησε άνεξάρτητα.

Όπως ανακοινώθηκε πρόσφατα, η εταιρία προχωρεί στην ύλοποίηση των σχεδίων της γιά τήν μείωση των δαπανών έκμεταλ-

λεύσεως με τήν πρόσκτηση μεταχειρισμένων δεξαμενοπλοίων μεσαίου μεγέθους.

Ηδη οι πρόσφατες αγορές της περιλαμβάνουν τό πρόντακτ κάρριερ «Libra» και τά δεξαμενόπλοια «Έλλεσποντ Γκλόρυ» 89.738 τον. d.w. και «Prosperity Queen» 87.251 τον. d.w. τά όποια ναυπηγήθηκαν στην Ιαπωνία τό 1975.

Δέν ζητούν έλεημοσύνη

Οι Βρεταννοί έφοπλιστές δέν ζητούν έλεημοσύνη, αλλά άπλως τό δικαίωμα νά άναβάλουν τήν καταβολή των φόρων κατά τήν απόκτηση πλοίων νέων ή μεταχειρισμένων. Αύτά δήλωσε ό πρόεδρος του Γενικού Συμβουλίου Βρεταννικής Ναυτιλίας, άναφερόμενος στην παρακμή του έθνικού στόλου, ό όποιος από τά 1.614 πλοία 50 εκατομ. τον. d.w. του 1975, έφθασε τό 1983 τά 769 πλοία 20,7 εκατομ. τον. d.w. και τό 1984 τά 689 πλοία 18,4 εκατομ. τον. d.w. Ακόμα και γιά νά διατηρηθεί στά σημερινά επίπεδα ό έμπορικός στόλος της χώρας θα έπρεπε νά παραγγέλλονται πλοία 1 εκατομ. τόννων έτησίως, ενώ στην πραγματικότητα οι παραγγελίες δέν φθάνουν ούτε τό ένα δέκατο.

Και ό πρόεδρος των Βρεταννών έφοπλιστών προσέθεσε ότι έφόσον η Κυβέρνηση ζητά από τούς βρεταννούς έφοπλιστές νά είναι χωρίς καμμία βοήθεια συναγωνιστικοί έναντι των ξένων έφοπλιστών πού βοηθούνται ποικιλότροπα από τις Κυβερνήσεις τους, δέν είναι άπορίας άξιο γιατί οι περισσότεροι από τούς έφοπλιστές της χώρας η έγκαταλείπουν τή ναυτιλία ή μεταφέρουν τά πλοία τους με ξένη σημαία.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Τά λιμενικά τέλη

Μειώνονται αισθητά από τόν προσεχή Ιούνιο τά λιμενικά τέλη προσεγγίσεως πλοίων στό λιμάνι της Σιγκαπούρης, μετά από μία επιτυχή έκμετάλλευση και συνεχή άνοδική εξέλιξη κατά τή τελευταία 10ετία.

Όπως ανακοινώθηκε, οι μειώσεις αυτές θα φθάσουν μέχρι και ποσοστό 24% γιά πλοία πού προσεγγίζουν στη Σιγκαπούρη γιά έπισκευές και θα ισχύσουν παρά τό γεγονός ότι τόν τελευταίο χρόνο παρουσιάστηκε μείωση του αριθμού των άφιχθέντων πλοίων.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Η κατάσταση της ναυτιλίας

Στό τέλος του 1984 η Σουηδική έμπορική ναυτιλία περιελάμβανε 476 πλοία συνολικού τοννάζ 3.043.000 τον. γκρόν ή μεταφορικής ικανότητας 4.300.000 τον. d.w. Από άποψη αριθμού πλοίων παρουσίασε αύξηση κατά πέντε μονάδες αλλά από άποψη χωρητικότητας παρουσίασε μείωση κατά 215.000 τόννους, ήτοι ποσοστό 7% σε σύγκριση με τό τέλος του 1983. Τό τοννάζ αυτό είναι τό χαμηλότερο από τό 1957.

Στό διάστημα του 1984 πουλήθηκαν στό έξωτερικό 29 πλοία συνολικού τοννάζ 754.000 τόννων πού αντιπροσωπεύουν τό 23% του τοννάζ των άρχων του έτους. Στό ίδιο διάστημα έγγράφηκαν στό έθνικό νηολόγιο 41 πλοία συνολικού τοννάζ 543.000 τόννων. Από τά πλοία αυτά 23 αγοράστηκαν από τό έξωτερικό και 14 είναι νεοναυπηγητά, από τά όποια έξι κατασκευάσθηκαν στό έθνικά ναυπηγεία.

Η σύνθεση του στόλου κατά κατηγορίες πλοίων έχει ως ακολούθως: 119 τάνκερς και μπάλκερς 1.570.000 τόννων, έννέα πλοία ψυγεία 105.000 τόννων, 122 έπιβατικά 220.000 τόννων και 226 διάφορα άλλα πλοία 1.150.000 τόννων.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Έξαγορά της Wheelock Maritime

Ο μεγαλύτερος άνεξάρτητος έφοπλιστής του κόσμου, ό γνωστός στους Έλληνες Σέρ Πάο απέκτησε τό 51% των μετοχών του συγκροτήματος Wheelock Marden του Χόγκ Κόγκ και μέσω αυτού τό κοντρόλ της θυγατρικής εταιρίας Wheelock Maritime, η όποια παρουσίαζε τούς τελευταίους μήνες σαφή δείγματα χρεωκοπίας.

Ο Σέρ Πάο, ό όποιος ήδη άνέλαβε καθήκοντα προέδρου και γεν. διευθυντού προσέφερε 2,5 δισεκ. δολάρια Χόγκ Κόγκ γιά τήν πλειοψηφία του συγκροτήματος Wheelock, τό όποιο έκτός από 20 πλοία έλέγχει εταιρίες κατασκευών και έμπορίου, ενώ άνεμένεται ότι θα συνεισφέρει και άλλα κεφάλαια υπό μορφήν προσωρινών δανείων γιά νά επαναφέρει τήν εύρυθμη λειτουργία στο συγκρότημα και νά βελτιώσει τήν απόδοση της ναυτιλιακής του εταιρίας.

IN ARGENTINA

PIRAEUS OFFICE: "OCEANIDA LTD"
TEL.: 4528048
TLX: 212933 FULM GR

"PETROZAM" AGENCIA MARITIMA BUENOS AIRES

SHIPAGENTS AND BROKERS — MARINE SURVEYORS
STEAVEDORING — BUNKERING CONTRACTORS

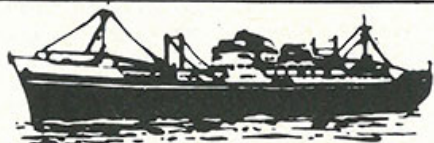
PRESIDENT: CAPTAIN PETROS PETRAKOS

CHARTERERS AGENTS FOR:

- MESSRS. CIA CONTINENTAL S.A.
- LA PLATA CEREAL CO. SA
- CARGILL S.A.

749, VIAMONTE ST. 20TH FLOOR
C. 1053 BUENOS AIRES - ARGENTINE
PHONES: 392.5546/5152/5455 — D D I. (054) -111-2291
TLX: 24381 PETZA AR/23224 PETROS AR
CABLES: "PETROZAM" BAIRE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Παραγγελίες

— Ο "Ομίλος «Σέρρες» του κ. Γ.Π. Λιβανού ολοκλήρωσε τις διαπραγματεύσεις με τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία «Νταέγου» για την ναυπήγηση δύο υπερμεγέθων μπάλκ κάρριερς, χωρητικότητας εκάστου 220.000 τόν. d.w., τα οποία πληροφορίες αναφέρουν ότι θα ναυλωθούν από τους Σοβιετικούς με την παράδοσή τους που προβλέπεται εντός του 1986.

— Ο "Ομίλος των 'Εταιριών του κ. Στ. Νιάρχου παρήγγειλε επίσης στα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία «Χιουντάι» δύο μπάλκ κάρριερς των 45.000 τόν. d.w. τα οποία πρόκειται να παραδοθούν το πρώτο τρίμηνο του 1987.

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες φέρονται ως αγοραστές του στροβιλοκίνητου υπερδεξαμενοπλοίου «Litiara» 310.991 τόν. d.w., 159.633 τόν. γκρός της Shell Tankers. Το σκάφος ναυπηγήθηκε στην Ιαπωνία το 1977 και άλλαξε πλοιοκτητές έναντι ποσού περί των 5,75 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν το μπάλκ κάρριερ «Timur Swallow» 26.741 τόν. d.w., 16.329 τόν. γκρός, βρετανικής κατασκευής του 1978. Τιμή δεν εγγνώσθη.

— Μεταξύ Ελλήνων φέρεται πωληθέν το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Ωκεανός» 51.590 τόν. d.w. 28.020 τόν. γκρός, βρετανικής κατασκευής του 1967, έναντι ποσού περί των 1,1 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Σκιάθος» 75.850 τόν. d.w., 48.058 τόν. γκρός του 1967, έναντι ποσού περί των 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα 'Ηνωμ. Πολιτειών επωλήθη το δηζελοκίνητο μπάλκ κάρριερ «Καπετάν Κωστής 1» 26.457 τόν. d.w., 15.335 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγείας 1968, έναντι ποσού περί του 1 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ πλειστηριασμό αγοράστηκε το κοντεϊνερπλοίο «Cast Sea» 44.279 τόν. d.w., 26.537 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στο Κίελο το 1968, έναντι ποσού περί των 1,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές των δύο αδελοφών φορτηγών «Leidenschaft» και «Liechtenstein» 15.000 τόν. d.w., 9.963 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγείας 1972 και 1971 αντίστοιχα, έναντι τιμής περί των 1,5 εκατομ. δολλαρίων en bloc.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Φορμόζας αγόρασαν το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Αφθόρος» 32.316

τόν. γκρός του 1965, αντί δολ. 137,50 ανά τόνο βάρους.

— Στην Κίνα επωλήθη για διάλυση το φορτηγό «Μπλου Μπαϊ» 9.657 τόν. γκρός του 1963, αντί δολ. 142 ανά τόνο έλ. έκτοπισματος.

— Διαλυτές της Φορμόζας επλήρωσαν δολ. 135 ανά τόνο βάρους για το παναμαϊκό δεξαμενόπλοιο «Κλεό 1» 20.880 τόν. d.w. ναυπηγείας 1959.

— Επίσης στην Ταϊβάν επωλήθη το υπό λιβεριανή σημαία δεξαμενόπλοιο «Φανάρι» 44.720 τόν. γκρός του 1967, αντί δολ. 139 ανά τόν. έλ. έκτοπισματος.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το ελληνικό φορτηγό-ψυγείο «Γκόλντεν Ντόλφιν» 16.158 τόν. γκρός του 1968, αντί δολ. 132,50 ανά τόνο έλ. έκτοπισματος.

— Επίσης στην Κίνα επωλήθη για διάλυση το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Νότος» 49.055 τόν. γκρός του 1964, αντί δολ. 140 ανά τόν. έλ. έκτοπισματος.

— Διαλυτές του Πακιστάν επλήρωσαν δολ. 109 ανά τόν. βάρους για την αγορά του υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγού - ψυγείου «Μαράκι» 4.747 τόν. γκρός, ναυπηγείας 1963.

— Στην Ταϊβάν με τη διαμεσολάβηση Ιαπώνων επωλήθη για διάλυση το ελληνικό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Αντώνιος Γ.» 129.665 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπηγείας του 1973, αντί δολ. 132,25 ανά τόν. έλ. έκτοπισματος. Το σκάφος έχει βάρος 36.950 τόνων και θα παραδοθεί με μερικό gas free.

Τό επίδομα για τό Πάσχα

Συνεχίζεται από τον Οίκο Ναύτη Πειραιά και τις λιμενικές αρχές ή έκτακτη οικονομική ενίσχυση για τό Πάσχα στους άνεργους ναυτικούς. Η ενίσχυση που είναι 8.000 δρχ. για τους έγγαμους και 5.000 δρχ. για τους άγαμους από 6.000 δρχ. και 4.500 δρχ. που ήταν αντίστοιχως τό 1984, θα καταβάλλεται μέχρι τις 19 Απριλίου.

Η ασφάλεια στα παροπλισμένα

Οι λιμενικές αρχές πρέπει νά εντείνουν, έπειτα από έντολή του ΥΕΝ, τις προσπάθειές τους για τήν πιστή έφαρμογή από τους υπεύθυνους των παροπλισμένων πλοίων, των διατάξεων που έχουν σχέση με τήν προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τήν ρύπανση, τήν τήρηση της σωστής διαδικασίας παροπλισμού και επανάπλου και των υποχρεώσεων των εκπροσώπων για τή θεώρηση ήμερολογίου συμβάντων, τοποθέτηση φυλάκων για όλο τό 24ωρο, συχνή παρακολούθηση των βυθισμάτων των πλοίων και ύπαρξη και λειτουργία συσκευής VHF.

Τά ναυτικά φυλλάδια

Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Ναυτιλίας, τόν Φεβρουάριο εκδόθηκαν 442 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Νέο συμβούλιο στον Ο.Ν.

Ο κ. Κων. Αντωνάκος τοποθετήθηκε έκ νέου πρόεδρος του Οίκου Ναύτου, στο Δ.Σ. του οποίου μετέχουν επίσης ο Αντιπλοίαρχος (Ι) του Π.Ν. Ανδρ. Παρασκευόπουλος, ο κ. Έμμ. Τσέλικας ως εκπρόσωπος του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας, οι κ.κ. Άγγ. Μαρούλης και Πέτρ. Γουλανδρής ως εκπρόσωποι των έφοπλιστών, ο κ. Μεν. Παπαδημητράτος ως εκπρόσωπος της ΠΝΟ και ο κ. Ιωάν. Μαλτέζος ως εκπρόσωπος των συνταξιούχων ναυτικών. Υπουργικός έπίτροπος όρίσθηκε ο πλοίαρχος Λ.Σ. Κων. Σταμάτης.

Τά Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 8.359.000 δρχ. έπιβλήθηκαν από τις Λιμενικές Αρχές, τόν Φεβρουάριο, για παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας. Από τά πρόστιμα αυτά 4.013.000 δρχ. έπιβλήθηκαν για παραβάσεις

TAX FREE CARS

All types & Models

ΑΜΕΣΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΤΕ ΜΑΣ ΝΑ ΣΑΣ ΠΑΡΑΛΑΒΟΥΜΕ
ΑΠΟ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ Η ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΙΤΕ ΣΕ ΜΑΣ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΣΑΣ

GENIMPEX

Schildmos 63

2914 XD - Nieuwerkerk a/d IJssel - HOLLAND

Tel.: 01803 - 6630

Telex: 27176 GENTR.

του Κανονισμού Λιμένος, 689.000 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού 'Ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, 2.440.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 1.180.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα και 37.000 δρχ. για οδηγηση ταχυπλόων σκαφών χωρίς άδεια. 'Ακόμα πρόστιμο 670.000 δρχ. επιβλήθηκε στον πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Τζίνα» για ρύπανση της θάλασσας στο Μούλκι Σαλαμίνας.

Θάνατοι ναυτικών

Σε νοσοκομείο της Νέας 'Ορλεάνης υπέκυψε στις 26 Μαρτίου ο Α' μηχανικός Κων. Σταματέλος, ο οποίος είχε πάθει εγκαύματα στις 6 Μαρτίου στη διάρκεια πυρκαϊάς που είχε εκδηλωθεί στο φορτηγό «Μαρία Ν.Κ.» με σημαία Παναμά στο οποίο υπηρετούσε. Στο ίδιο νοσοκομείο νοσηλεύονται και οι ναυτικοί 'Ηλίας Πλωμαρίτης και Σταμ. Καλογεράς οι οποίοι επίσης είχαν υποστεί εγκαύματα στο «Μαρία Ν.Κ.» αλλά η κατάστασή τους έχει βελτιωθεί.

'Εξ άλλου στις 23 Μαρτίου πέθανε στο νοσοκομείο του Καντέρμπουρι ο 'Ιωάν. Καναβός, ηλεκτρολόγος του φορτηγού «Φαίξ», ο οποίος είχε βρεθεί αναίσθητος στο κυλικείο αξιωματικών του σκάφους ενώ το πλοίο βρισκόταν άγκυροβολημένο ανοικτά από το Φόλκστοουν και μεταφέρθηκε με ελικόπτερο στο νοσοκομείο.

Χωρίς άδεια οι γάμοι των λιμενικών

Το προσωπικό του Λιμενικού δεν θα χρειάζεται στο έξης έγκριση από την υπηρεσία του για την τέλεση γάμου, εκτός από την περίπτωση που ο υποψήφιος ή η υποψήφια σύζυγος έχει ξένη υπηκοότητα. Στην περίπτωση

αυτή η έγκριση θα δίδεται μετά από έκτιμηση των ιδιαίτερων συνθηκών της κάθε συγκεκριμένης περιπτώσεως.

Δίωξη έναντιον ναυτικού πράκτορος

Διαβιβάσθηκε στον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Πειραιώς η δικογραφία που σχηματίστηκε από το λιμεναρχείο σε βάρος του ναυτικού πράκτορα Δημ. 'Αλογάκου ο οποίος κατηγορείται ότι είχε πάρει από έπτα ξένους ναυτικούς 1.400 δολάρια για να τους ναυτολογήσει σε πλοίο με παναμαϊκή σημαία.

'Η δίκη του «Salem»

Στο 'Εφετείο Πειραιώς άρχισε στις 20 Μαρτίου η δίκη κατά των 13 'Ελλήνων που βαρύνονται σε βαθμό κακουργήματος για την υπόθεση του λιβεριανού υπερδεξαμενοπλοίου «Salem» το οποίο βυθίστηκε το 1980 ανοικτά της Σενεγάλης.

Σύμφωνα με πληροφορίες η διαδικασία θα ολοκληρωθεί και το δικαστήριο θα εκφωνήσει την απόφασή του εντός των πρώτων ημερών του 'Απριλίου.

Προσφορά του GEAR CLUB στο χωριό SOS και στα παιδιά της Αιθιοπίας

Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Λέσχης 'Αποφοίτων Μηχανικών 'Ασπροπύργου (GEAR CLUB) με ανακοίνωση εκφράζουν τις ευχαριστίες τους προς τα μέλη και τους φίλους της Λέσχης που ανταποκρίθηκαν στην έκκλησή τους, για την ενίσχυση του χωριού SOS και των παι-

διών της ΑΙΘΙΟΠΙΑΣ καταθέτοντες στη Λέσχη για τους σκοπούς αυτούς το συνολικό ποσό των δραχμών πεντακοσίων ογδόντα χιλιάδων.

Είμαστε βέβαιοι, υπογραμμίζεται στην ανακοίνωση, πως η πράξη τους αυτή που απηχεί τα βαθιά παναθρώπινα αισθήματα των ανθρώπων της θάλασσας θα έχει περαιτέρω ανταπόκριση, και ότι θ' ακολουθήσουν και άλλοι τό ωραίο αυτό παράδειγμά τους. Τό ποσό που συγκεντρώθηκε διετεθή ως έξης:

550.000 δρχ. για τα παιδιά του SOS και 30.000 δρχ. για τα παιδιά της ΑΙΘΙΟΠΙΑΣ.

Νέος Πρόεδρος στην 'Ιντερκάρκο

Κατά την έκτη ετήσια σύνοδο της 'Ιντερκάρκο, η οποία έλαβε χώρα στο Λονδίνο στις 19 Μαρτίου, ο κ. Μόρτερν Γουέρινγκ, μέχρι σήμερα αντιπρόεδρος της 'Ιντερκάρκο, αντικατέστησε τον κ. Κρίστερ Σαλέν στην προεδρία της 'Ενώσεως των 'Ανεξάρτητων 'Εφοπλιστών πλοίων ξηρού φορτίου. Την θέση του αντιπροέδρου κατέλαβε ο κ. Φράνκ Τσάο, ο οποίος ήταν μέλος της διοικούσας επιτροπής της 'Ενώσεως.

Τό Νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Ναυτικού Μουσείου

Κατά τις διεξαχθείσες στις 10 Μαρτίου αρχαιρεσίες του Ναυτικού Μουσείου της 'Ελλάδος εξελέγη νέο διοικητικό Συμβούλιο και συγκροτήθηκε σε σώμα ως έξης:

'Εμμ. Μακρή, υποναύαρχος Π.Ν. έ.α. πρόεδρος, Κ. Παϊζης, αντιναύαρχος Π.Ν. έ.α. α' αντιπρόεδρος, 'Ι. Καραλάκης β' αντιπρόεδρος, 'Αναστ. Τζαμτζής, αρχιπλοίαρχος Ε.Ν.



GHIOLMAN SINCE 1885
AGENTS FOR
VESSEL REGISTRATIONS

7, Philhellinon Street - Syntagma Square Athens 105 57 Telex: 216034 Gail - 222065 MALT. GR
Tel. 3230.330, 3233696, 3230068, 3228530, 3232877, 3234065 - 3223221 - 3255000 - 3229381



MALTA



GUERNSEY



GIBRALTAR

IMMEDIATE REGISTRATIONS
BY TELEFAX No 3223251

COMPANIES AVAILABLE IN 14 COUNTRIES.

ALL OUR OFFICES CONNECTED WITH COMPUTERS

OTHER SERVICES PROVIDED

special travel arrangements for shipping agencies • insurance
cruises • tours • custom clearances • yacht rentals and sales

γεν. γραμματέας, Νικ. Λάχανος, αρχιπλοίαρχος Π.Ν. έ.ά. ταμίας καί Βασ. Λυκούρης, Π. Μολφέτας, Άγ. Παπαγεωργίου καί Παν. Λεούσης μέλη.

Η έκθεση «Έλατε νά σώσουμε τίς θάλασσες» στην Πάτρα

Μεγάλη επιτυχία σημείωσε ή φωτογραφική έκθεση πού όργάνωσε από 3-12 Μαρτίου στό Έμπορικό καί Βιομηχανικό Έπιμελητήριο τής Πάτρας ή Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA μέ τίτλο: «Έλατε νά σώσουμε τίς θάλασσες».

Στήν τελετή τών έγκαινίων παρέστη ό συντονιστής τών προγραμμάτων τών Ήνωμένων Έθνών στην Έλλάδα, κ. Odd Nordstrand, ό όποιος άπηύθυνε θερμό χαιρετισμό τονίζοντας τήν σημασία πού άποδίδει ό ΟΗΕ στό έργο τής HELMEPA πού άντανακλά πάνω στην Έλληνική Ναυτιλιακή Οικογένεια.

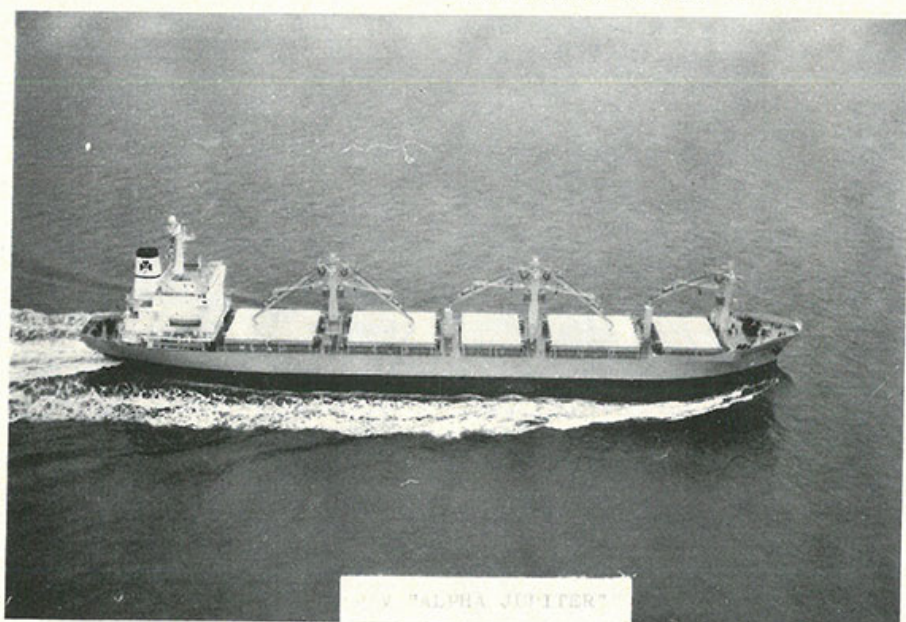
Η Έκθεση πρωτοπαρουσιάστηκε στό Π. Φάληρο τής Αθήνας κατά τή Ναυτική Έβδομάδα 1984 πάνω στό Α/Γ «ΙΚΑΡΙΑ», πού διατέθηκε γι' αυτόν τόν σκοπό από τό Π.Ν. συμμετέχοντας στόν κοινό άγώνα γιά τήν καταπολέμηση τής ρύπανσης. Στή συνέχεια φιλοξενήθηκε καί πάλι πάνω στό Α/Γ «ΙΚΑΡΙΑ» στό λιμάνι τής Θεσσαλονίκης μέ τήν εύκαιρά τής ΔΕΘ 1984. Τόν Οκτώβριο μεταφέρθηκε στή ΧΑΝ/Θεσσαλονίκης, όπου τήν επισκέφθηκαν 6.300 μαθητές τής περιοχής Θεσσαλονίκης μέ όργανωμένες επισκεψείς τών σχολείων τους. Από 22 Νοεμβρίου έως καί 6 Δεκεμβρίου 1984 λειτούργησε στό νομαρχιακό μέγαρο Καβάλας, όπου 4.200 μαθητές σχολείων τής περιοχής είχαν τήν εύκαιρία νά τήν επισκεφθούν μαζί μέ τούς δασκάλους καί τούς καθηγητές τους. Στή συνέχεια φιλοξενήθηκε στό Βόλο από 2 έως 16 Φεβρουαρίου, όπου τήν επισκέφθηκαν περίπου 8.500 μαθητές.

Η συγκέντρωση τής Τερψιθέας

Οί Ένώσεις Μηχανικών, Ναυτών καί Θερμαστών έμπορικού ναυτικού πραγματοποίησαν συγκέντρωση στόν κινηματογράφο «Τερψιθέα», στην όποία κατηγόρησαν τήν ήγερσία τής Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας γιά έγκατάλειψη τών βασικών αίτημάτων τών ναυτικών γιά τήν ύπογραφή τών νέων συλλογικών συμβάσεων.

Έλληνικό πλοίο έδωσε βοήθεια σέ μικρό σκάφος

Τό ελληνικό φορτηγό «Γκρέτσιαν Λέτζεντ» έφοδίασε μέ νερό, τρόφιμα, τσιγάρα καί καύσιμα ένα άλιευτικό σκάφος μέ 24 έπιβάτες άγνωστης έθνικότητας πού συνάντησε 200 μίλια νότια από τή Σαϊγκόν ενώ κατευθυνόταν από τή Σιγκαπούρη στή Σαγκάη. Οί



Τό νεότευκτο σκάφος, τύπου friendship H/T, «Άλφα Τζούπετερ» 22.400 τόν. d.w., τό όποίο παραδόθηκε πρόσφατα στόν Όμιλο Άγγελικούση από τά ναυπηγεία τής Ίσικαβατζίμα Χαρίμα τού Αϊόι καί τό όποίο είναι τό 41ο πλοίο πού κατασκεύασε ή Ι.Η.Ι. γιά τόν Όμιλο Άγγελικούση.

Στήν τελετή παραδόσεως τού πλοίου παρέστη καί ό εύρισκόμενος τίς ήμέρες εκείνες στην Ίαπωνία ύπουργός Ναυτιλίας κ. Κατσιφάρας.

Στό English Supplement τού παρόντος τεύχους δημοσιεύουμε τήν όμιλία τού κ. Άντώνη Άγγελικούση κατά τή τελετή παραδόσεως τού πλοίου τό όποίο ύψωσε τήν κυανόλευκο.

έπιβάτες τού άλιευτικού ζήτησαν από τό πλήρωμα τού ελληνικού φορτηγού μόνο έφόδια γιά νά μπορέσουν νά συνεχίσουν τό ταξίδι τους.

Βοήθεια τού NAT γιά τά παιδιά τής Αίθιοπίας

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τού Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου αποφάσισε τή διάθεση ποσού 200.000 δρχ. γιά τά παιδιά τής Αίθιοπίας.

Πρόστιμο γιά ρύπανση

Πρόστιμο 670.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Πειραιώς στόν πλοίαρχο τού ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Τζίνα» γιά ρύπανση μέ πετρελαιοειδή πού προκάλεσε τό σκάφος στή θαλάσσια περιοχή Μούλκι τής Σαλαμίνας.

Οί έπιπτώσεις στή ναυτιλία από τόν πόλεμο στόν Κόλπο

Τί αντιμετώπιζει ή ναυτιλία, στην πραγματικότητα, στόν Περσικό Κόλπο; Γιατί ό Κόλπος έχει τόσο σημασία γιά τή ναυτιλία; Υπάρχουν περιοχές περισσότερο καί λιγότερο έπικίνδυνες; Ό Κόλπος έχει όριοθετηθεί σέ τέτοιες περιοχές; Μέ ποιό τρόπο τά ρυ-

μουλκά καί οί ομάδες διασώσεως παρέχουν τίς ύπηρεσίες τους στά πλοία πού έχουν χτυπηθεί καί στά πληρώματά τους. Πώς διεκδικούνται οί ασφαλιστικές άπαιτήσεις; Υπάρχουν τρόποι περιορισμού ή άποφυγής τών κινδύνων καί τών ζημιών στά πλοία πού ταξιδεύουν στόν Κόλπο;

Σέ αυτά τά έρωτήματα καί σέ μία σειρά άλλων θά άπαντήσουν διεθνώς άναγνωρισμένοι ειδικοί σέ σεμινάριο πού όργανώνει ή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, στίς 16 Μαΐου, μέ θέμα: «Οί επιδράσεις στή ναυτιλία από τό πόλεμο στόν Περσικό Κόλπο — Προβλήματα καί λύσεις».

Δεξίωση τής Wjlsnuller Salvage

Μέ τήν εύκαιρία τής άναθέσεως στην έταιρεία Shipcare Technical Services τής αντιπροσωπείας του στην Έλλάδα, ό Όλλανδικός οίκος Wjlsnuller Salvage παρέθεσε δεξίωση τό μεσημέρι τής 21 Μαρτίου στή Ναυτιλιακή Λέσχη.

Τόν Όλλανδικό οίκο εκπροσώπησε ό κ.Ν. Χάλφεγκ γεν. διευθυντής καί στην εκδήλωση παρέστησαν πολλοί εκπρόσωποι τής πειραιϊκής ναυτιλιακής κοινότητας.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε τό 1ο τεύχος τού 1985 τής μηνιαίας νομολογιακής ναυτιλιακής επιθεω-

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

ρήσεως του δικηγόρου κ. 'Ιακ. Σέρρη, με μία εξαιρετικώς ενδιαφέρουσα και διαφωτιστική έκθεση του περιοδικού για τό περίφημο θέμα των ναυτικών δικαστηρίων.

'Ακολουθεί η καταχώριση της πρόσφατης ναυτικής νομολογίας επί θεμάτων θαλάσσιας μεταφοράς, μεταβίβασης, πλοίου, ασφάλισης φορτίου, συντηρητικής κατασχέσεως πλοίου, ναυτικών ποινικών αδικημάτων, ναυτολογίου, ναυλομεσιτείας και άλλων διαπάνων εταιριών.

Νέο κατάστημα του ATPAC VIDEO GROUP

Τό ATPAC VIDEO GROUP εγκαίνιασε στις 28 Μαρτίου τό τρίτο κατάστημα τους στην όδό 'Υψηλάντου 175, τηλ. 4121 250 και 4174 551. Στο κατάστημα αυτό πού εκτείνεται σέ δύο όρόφους υπάρχουν κασσέτες VHS, VIDEO GAMES, HOME COMPUTERS.

Σημειώνουμε ότι ή εταιρία THORN EMI/CANNON GROUP ανακήρυξε τό ATPAC VIDEO τό καλύτερο VIDEO CLUB της Ν. 'Ελλάδος γιά τό έτος 1984-85.

'Η «Λουφτχάνσα» στό 'Ηράκλειο

'Από την περασμένη Κυριακή 24 Μαρτίου επαναλήφθηκαν οι τακτικές πτήσεις της γερμανικής αεροπορικής εταιρίας «Λουφτχάνσα» από τη Φραγκφούρτη πρὸς τό 'Ηράκλειο της Κρήτης. 'Η «Λουφτχάνσα» εκτελεί δύο πτήσεις την εβδομάδα πρὸς τό 'Ηράκλειο χωρίς σταθμό καί λόγω της μεγάλης ζητήσεως που παρατηρείται στό δρομολόγιο αυτό από τουρίστες πού προέρχονται από τή Γερμανία καί τή Βόρεια Εύρωπη αύξησε εφέτος την προσφορά θέσεων κατά 50% σχεδόν με τή δρομολόγηση ενός Μπόϊνγκ 727 αντί του Β-737 πού είχε χρησιμοποιηθεί στή γραμμή αυτή τά προηγούμενα χρόνια.

Δωρεές

Με τή συμπλήρωση 2 χρόνων από τόν θάνατο των γονέων της ΕΡΙΕΤΤΑΣ καί ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΩΤΤΑΚΗ, ή κυρία 'Αριάδνη Β. Καβουνίδη διέθεσε εἰς μνήμη τους 'Εκατό Χιλιάδες δραχμές υπέρ των σκοπών του Οίκου Ναύτου.

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 27 Μαρτίου.

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	172/173	182/183	270/275
Βοστώνης	178/179	183/184	255/260
Ν. 'Υόρκης	170/171	175/176	245/256
Φιλαδέλφεια	170/172	175.50/177	245/256
Βαλτιμόρης	171/174	176/178	245/156
Νόρφολκ	171/175	176/180	247/256
Σαβάννας	174/177	183/186	250/251
Τζάκσονβιλ	179.50/180	188/189	258/259
Π. 'Εβεργκλέιτς	178	184/184.50	248.25
Τάμπα	172/175.75	173.50/177	237/239
Μόμπιλ	161/164	164/166	242/245
Ν. 'Ορλεάνης	159/163	162/166	237.75/245
Μπωμόντ/Π. 'Αρθρου	164/166	166/168.50	245/246
Χιούστον	159/162.50	162/165	240/245
Κ. Κρίστι	160/162	164/166	244/247
Σάν Ντιέγκο	162/163	167/168	231/232
Λός 'Αντζελες	158/159	163/164	225/230
Σάν Φραντζίσκο	158/159	163/164	225/230
Κολούμπια Ρίβερ/Πόρτλαντ	170/171	173/174	227/228
Σηάτλ	158/160	163/168.50	226/230
Βανκούβερ	178/179	187/188	275/280
'Αγ. Εύσταθίου	181/184	189/192	263/268
Φρήπορτ/Μπαχάμας	183/184	189/190	263/265
'Αρούμπας/Κιουρασάο	182.50/185	195.20/197.70	258/260.50
Τρίνινταντ	181/186	193/198	290/300
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	182/188	189/194	260/261
Σαίντ Κρουά	28.10	28.85	35.10BBL
Βενεζουέλας	27.46	28.05	35.78BBL
Βραζιλίας	183	187	315
'Αμβέρσας	167/168	170/171	230/231
Ρότερνταμ	166/167	168/170	226/229
'Αμβούργου	165/166	169/170	231/232
Γαλλίας	172/175	182/185	252/255MTW
'Ισπανίας	—	187/190	248/249MTW
Θέουτας	—	188/190	244/248MTW
Γένουας	177/179	181/185	257/262
Αύγουστας	177/178	181/184	257/261
Σάρροχ	178/181	183/187	259/264
Πειραιώς	—	190/193	258/266
Σουέζ Κανάλ	191/207	192/207	273/289
Τζέντας	—	175	282.65
Νταμμάμ	—	175	275
Ρας Τανούρα	—	175	275
Κουβέιτ	182	186	260
Ντάρμπαν	—	175/176	316/318MTW
Σιγκαπούρης	172/173	175.50/176	232/233
'Ιαπωνίας	180.50/181	184/186	245/250

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEAEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-930 7561



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	Έλληνική	5.537	1968	Υπέστη ζημία στην ηλεκτρογεννήτρια, στις 26/3, στην Κλαϊπέδα.
ΕΒΕΛΥΝ	Παναμαϊκή	9.112	1974	Υπέστη βλάβη της βοηθητικής μηχανής στις 11/3 και κατέπλευσε στο Κέϊπ Τάουν για επιθεώρηση.
ΛΑΡΑ Σ.	Έλληνική	8.848	1972	Υπέστη ζημία στην προπέλλα, λόγω προσκρούσεως σε πάγους, στο Άαρχους, στις 18/3.
ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ:	Κυπριακή	1.243	1968	Πειραιά για Ρότερνταμ, υπέστη βλάβη της μηχανής στις 18/3 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	Έλληνική	12.919	1972	Ανέφερε βλάβη του πηδαλίου στη Γένοβα, στις 15/3. Αναλήφθηκε ύδροδεξαμενισμός.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	Παναμαϊκή	19.140	1964	Υπέστη έλασματοургικές ζημιές στο Σουέζ, στις 24/3, χωρίς να γνωσθούν λεπτομέρειες.
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	Έλληνική	17.187	1971	Υπέστη ζημιές από πτώση γερανού στη Σαγκάη στις 14/3.
TANKERS:				
ΚΟΥΡΙΩΝ	Κυπριακή	20.514	1969	Ρός Τανούρα για Κολόμπο, υπέστη βλάβη της μηχανής στις 3/3 και κατέπλευσε για επιθεώρηση στο Ντουμπάι.
ΛΑΙΔΗ Τ.	Παναμαϊκή	31.686	1963	Εβλήθη υπό Ιρακινών αεροσκαφών στο Κάργκ Άϊλαντ, στις 14/3, υπέστη πυρκαϊά και εγκατελείφθη από το πλήρωμα.
ΜΑΡΙΝΑ	Έλληνική	40.000	1980	Προσέκρουσε σε προκυμαία κατά τον απόπλου από το Σάν Σεμπαστιάν στις 18/3 και υπέστη ζημιές στο κύτος.
ΠΑΤΜΟΣ	Έλληνική	51.697	1969	Τουρκία για Σαβόνα, εμπορτο άργου, συγκρούσθηκε στις 21/3, στο Στενό της Μεσσήνης, με το τάνκερ «Castillo de Montearagon». Υπέστη πυρκαϊά και σοβαρές ζημιές στην υπερκατασκευή. Σκοτώθηκε ο Έλληνας υποπλοίαρχος και άγνοούνται δύο ναυτικοί, ένας Έλληνας και ένας Ινδός.

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
90B, Filonios Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel. 4519794 - 4519719
Telex: 21-1185 SEA 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.

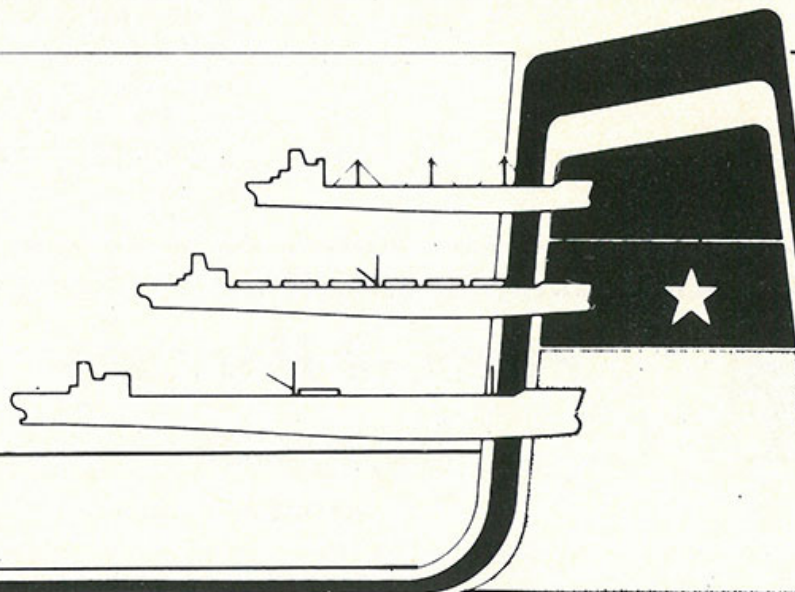
MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

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

**ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Ναυλαγορά

Δέν απαιτείται ιδιαίτερη ικανότητα ή προσπάθεια για να κατανοήσει κανείς ότι είναι πλέον μάλλον άργα για να περιμένουμε τη συνήθη παροδική ανοιξιάτικη βελτίωση των ναύλων. Ήδη τα σιτοφορτία της Νότιας Αμερικής και τα πρώτα κλεισίματα από τις Μεγάλες Λίμενες έκαναν την εμφάνισή τους, χωρίς αξιόλογη επίδραση επί των ναύλων που παρουσίασαν πολλές αλλά μικρές διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια του τελευταίου δεκαπενθήμερου.

Είναι αξιοίδια της παρατήρησης ότι όλα τα βασικά φορτία (σιτηρά, άνθρακες, μεταλλεύματα, ζάχαρη, λιπάσματα) είχαν μία λίγο - πολύ ομοιόμορφη ανέλιξη μέσα στα πλαίσια των συνήθως αναλογιών, χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις ή απουσίες.

Στά σιτηρά, πέρα από τις συνήθεις φορτώσεις από Κόλπο που παρουσίασαν μικρές αλλαγές (δολ. 9.25/9.50 για Κόντινεντ και δολ. 15.50/15.75 για Ιαπωνία με πάναμαξ) αξιόλογη υπήρξε η συνεισφορά της Ν. Αμερικής, κυρίως από Πλέϊτ, που δημιούργησε άριστο ναυλώσεων όχι εύκαταφρόνητο. Σχετικά ζωηρή και η εξαγωγική δραστηριότητα της Β. Ευρώπης, ιδίως της Γαλλίας, σε μικρότερα πλοία και με προορισμό Βαλτική ή Μεσόγειο.

Τα άνθρακοφορτία, με μία σημαντική κίνηση, ή αξιολόγηση της οποίας σαφώς εμποδίζεται από το μεγάλο αριθμό των «έμπιστευτικών» ναυλώσεων, παρουσίασε ποικιλία τόπων φορτώσεως και προορισμού με προεξάρχουσα τη ναύλωση περισσότερων των δύο μεγάλων πλοίων για τη γνωστή πλέον κλασική διαδρομή Χ. Ρόντς/ Ν. Αφρική/Ιαπωνία με ναύλους κυμαινόμενους μεταξύ δολ. 10.50/11.25 ανά τόννο.

Οι αυτές περίπου παρατηρήσεις ισχύουν προκειμένου και περί των σιδηρομεταλλευμάτων, όπου η Βραζιλία κατέχει πλέον πρωτεύουσα θέση σαν εξαγωγική χώρα.

Άρκετα ζωηρότερη και πιο «άποτελεσματική» σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, ή ζάχαρη μάς έδωσε ενδιαφέρουσες ναυλώσεις, μεταξύ των οποίων χαρακτηριστικότερη εκείνη των 16.000 τόννων από Αγ. Μαυρίκιο για Αγγλία στά δολ. 16.50 ανά τόννο.

Τα λιπάσματα τέλος, με την κυρίαρχη παρουσία της Ινδίας, κράτησαν μέρος της αγοράς χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις ούτε και απουσίες.

Αν μπορεί κανείς να κάνει ένα γενικό σχόλιο επί της παγκόσμιας ναυλαγοράς στις ημέρες αυτές, δέν μπορεί παρά να διαπιστώσει μία χρόνια πιά δυσπραγία ψιθυρίζον-

τας μαζί και «μή χειρότερα» — γιατί υπάρχουν κι αυτά!

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Οι χρονοναυλώσεις της υπό θεώρηση περφόδου αποδίδουν τό κλίμα που επικρατεί στην ναυλαγορά ταξιδιού όπως αυτή περιγράφεται παραπάνω. Τά μισθώματα στηρίζονται σε εύκαιριακή βάση, με σημαντικές πολλές φορές διακυμάνσεις που εμποδίζουν την εξαγωγή βασικών συμπερασμάτων, φαινόμενο από τό οποίο ίσως διαφεύγει τό μέγεθος πάναμαξ που σε μεσοπρόθεσμη θεώρηση μισθώνεται στά δολ. 6.000/6.500 ήμερησίως στην Απώ Ανατολή και δολ. 5.500 περίπου στο χώρο του Ατλαντικού ενώ μεγάλο μπάκ κάρριερ (140.000 τον. d.w. περίπου) εξασφάλισε δολ. 1.65 ανά τόννο και μήνα για 7 μήνες άπασχόλησης.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η τεταμένη κατάσταση στον Περσικό, που επιτείνεται από μία σειρά επιθέσεων τό-

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Λέκι 55.000 τον. περίπου κώκ πετρελαίου Γένοα ή Φός, δολ. 10.86 φίο 12.000/7.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 10-20.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΛΑΡ: Αμερ. Κόλπο 19.800 τον. γεννήματα δύο λιμάνια Βενεζουέλας, δολ. 12,05, 4 ήμερες/1.000 τον., Μαρτίου 23-30.

ΑΚΡΟΝ: Ποταμό Μισισσιππή 74.000 τον. σιτηρά Γιούροπορτ, δολ. 9,50 φίο, 12 ήμερες, Απριλίου 4-12.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: Αμερ. Κόλπο 58.000 τον. σιτηρά Όλλανδία, δολ. 9,62 1/2 φίο, 11 ήμερες, Μαρτίου 25 — Απριλίου 3.

ΠΕΛΛΑ: Ποταμό Μισισσιππή 62.500 τον. γεννήματα Αμβέρσα/Ρότερνταμ/Αμστερνταμ δολ. 9,45 φίο, 10 ήμερες, Μαρτίου 28-31.

ΚΑΡΕΝ: Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 31 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20-31.

ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΕΣΤ: Βορείως Χαττέρας 25.000 τον. γεννήματα Τίλμπουρι, δολ. 10,75 φίο, 5 ήμερες/8.000 τον., Απριλίου 1-10.

ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ: Αμερ. Κόλπο 15.000 τον. ζωοτροφές Μανίλα, δολ. 35 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμση.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ: Λόγκ Μπής 53.000 τον. κώκ πετρελαίου Αμβέρσα/Αμβούργο συμπερ. Γκέντ, δολ. 11 φίο, 15.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 1-10.

σο των Ιρακινών όσο και των Ιρανικών αεροπλάνων ενάντια σε κάθε «ναυτικό στόχο» μέσα στην εμπόλεμη περιοχή, αλλά συχνά και έξω από αυτή, έχει φέρει μία αναμφισβήτητη σύγχυση στις φορτώσεις πετρελαίου και στη διαμόρφωση των ναύλων.

Πράγματι, ή πρόσφατη δέυνση των εχθροπραξιών και ή αύξηση του αριθμού των αεροπορικών επιδρομών προς στιγμή δημιούργησαν την εντύπωση επικείμενης άνδου των ναύλων. Γρήγορα έγινε αντιληπτό ότι, αντίθετα, ή περιοχή τείνει να «εγκαταλειφθεί» προσωρινά από μεγάλο αριθμό ναυλωτών που προτιμούν να στρέψουν την προσοχή τους σε άλλες περιοχές φορτώσεως. Έτσι, ενώ 50 περίπου μεγάλα πλοία παραμένουν άναύλωτα στην περιοχή, οι ναυλώσεις VLCC για Απώ Ανατολή γίνονταν στά WS 23 ενώ τό WS 42,5 που πληρώθηκε για 240.000 τόννους από Κάργκ για Ν. Κορέα δέν άντανανκλά παρά τό υπέρογκα έπασφάλιστρα πολέμου.

Η παραπάνω στροφή των Ναυλωτών σαφώς ευνόησε τη Μεσόγειο όπου ό ναύλος του handy size (80.000TDW) ανέβηκε κατά 10-20 μονάδες της κλίμακας WS.

Αντίθετα, οι λοιπές περιοχές διακρίνονταν από σχετική άπραξία που άποστερεί κάθε ένδιαφέρον για μνεία σε ένα δεκαπενθήμερο δελτίο.

ΦΟΙΝΙΞ: Κολούμπια ρίβερ 17.500 τον. δημητριακά Χόγκ Κόγκ/Μπαγκόγκ δολ. 20,60, για δύο λιμένες έκφόρτωσης, 3.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 1-12.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ: Τουμπαρά 14.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 8,50 φίο, 40.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμση.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.: Ποταμό Όρινόκο 50.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Αμβέρσα/Αμβούργο, δολ. 9 φίο, 5 ήμερες SHinc τό άργότερο Μαρτίου 31.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ: Βανκούβερ 20.000 τον. λιπάσματα Κίνα, δολ. 20,50 φίο, 6.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 1-10.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΛΜΑ: Κενάι 23-24.400 τον. λιπάσματα χύδην άνατολ. ακτή Ινδίας, δολ. 26 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 1-10.

ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Μάρσα Έλ Μπρέγκα 14.500 τον. λιπάσματα χύδην Ινδία, δολ. 22,50 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 27-31.

ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ: Ακαμπα 17.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 12,60 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 24-27.

ΙΚΑΡΙΑ: Σουαίμπα 14.000 τον. λιπάσματα Ινδία, δολ. 12 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 25-31.

ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ: Ούμ Σάιντ 16.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 11 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 28-31.

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/8383

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS

Telexes: 23887 OR 21017 FAROS - AR
21391 ARGO AR.

Paraguay 888, 5th Floor,
1057 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 - 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4132988 - 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: 40.400 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαίη Μαρτίου 25 — 'Απριλίου 5, επαναπαράδοση Νότιο 'Ιαπωνία ή Νοτ. Κορέα, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: 22.314 τόν. d.w. του 1976 παράδοση Ούντεβλάα/Χάλμσταντ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου Μέσης 'Ανατολής με επαναπαράδοση Μουσκάτ/Κολόμπο, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΤΖΩΡΤΖ: 23.135 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Μπρισμπαίην τέλη Μαρτίου, ταξίδι μεταφοράς γαιανθράκων με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.800 την ημέρα πλέον δολ. 85.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ': 15.680 τόν. d.w. του 1969, παράδοση Ροστόκ Μαρτίου 25-30, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη ή Μαλαισία, δολ. 3.675 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ: 70.906 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαίη 'Απριλίου 20-30, ταξίδι μεταφοράς γαιανθράκων με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ, δολ. 4.400 την ημέρα πλέον δολ. 247.500 για πλού υπό έρμα.

ΑΙΟΛΟΣ: 28.742 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Ρίβερ Πλέιτ Μαρτίου 28 — 'Απριλίου 2, επαναπαράδοση Περού, δολ. 4.950 την ημέρα πλέον δολ. 110.000 για πλού υπό έρμα.

ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ: 16.481 τόν. d.w. του 1982, παράδοση 'Ελμπε Νο. 1 'Απριλίου 8-9, ταξίδι 60-70 ημερών με επαναπαράδοση Μομβάσα/Μαπούτο, δολ. 4.400 την ημέρα.

ΝΕΠΤΙΟΥΝ Κ.: 68.000 τόν. d.w. του 1967, παράδοση στον πιλότο 'Αμβέρσα Μαρτίου 28 — 'Απριλίου 3, ένα κυκλικό ταξίδι άνατολ. άκτής Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/'Αμβούργο, δολ. 4.350 την ημέρα.

ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ: 76.767 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Καοσιούγκ άμεση, ταξίδι μέσω Χεί Πόιντ με επαναπαράδοση Εύρώπη, δολ. 4.450 την ημέρα.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.: 22.300 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Σιγκαπούρη μέχρι 'Απριλίου 5, επαναπαράδοση Περσικό Κόλπο, δολ. 3.300 την ημέρα.

ΑΓΗΝΩΡ: 14.935 τόν. d.w. του 1971, παράδοση στον πιλότο Πουέρτο Μαδρίν 'Απριλίου 6-13, έπα-

ναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/'Ιαπωνία, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ: 42.294 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Γκλάντστον 'Απριλίου 4-15, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.150 την ημέρα, πλέον δολ. 115.000 για πλού υπό έρμα.

ΠΡΕΣΙΝΤΕΝΤ Ι: 127.497 τόν. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμβέρσα/'Αμβούργο 'Απριλίου 20-30, ταξίδι μέσω 'Ιταλίας μεταφοράς γαιανθράκων, με επαναπαράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ με δυτική κατεύθυνση, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ': 1: Σκίκντα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 125, όψιόν Μεσόγειο WS 135, Μαρτίου 16.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ: Μεσόγειο 18.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 142,5, όψιόν ένδομεσογειική μεταφορά WS 152,5, Μαρτίου 15.

ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ: Σκίκντα 29.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 135, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 110, Μάρτιο.

ΜΕΛΤΕΜΙ: Πούντα Καρντόν 38.000 τόν. Πουέρτο Κορτές WS 105, Μαρτίου 15.

ΑΛΕΞ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Μίνα 'Αλ 'Αχμαντί καί Ράς 'Αλ Καφτζί 240.000 τόν. μέρος φορτίου, Φορμόζα WS 23,75 μέσα Μαρτίου.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ': Λά Σχίρα 85.000 τόν. μέρος φορτίου, Γένοα, WS 62,5, Μαρτίου 19.

ΜΑΡΙΖΙΝΑ: Τυνησία 85.000 τόν. μέρος φορτίου, WS 80, Μαρτίου 17.

ΒΕΝΟΥΣ V: Παζαρίτος 78.700 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 75 όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 80, Μαρτίου 24.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καριβική 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/'Αμερ. Κόλπο, WS 72,5, Μαρτίου 25.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Τουρκία 22.00 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 142,5 όψιόν Μεσόγειο WS 152,5, Μάρτιο.

ΡΟΑΝ: Μαύρη Θάλασσα 20.000 τόν. καθαρά 'Ινδία, WS 114, Μαρτίου 25.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Ράς Λανούφ 50.000 τόν. μέρος

φορτίου, Γένοα WS 106,5, Μαρτίου 15.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: Βέντοπιλς 28.000 τόν. καθαρά Κόντινεντ, WS 105, Μαρτίου 17.

ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Τσιταγκόγκ 25.000 τόν. καθαρά Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία/Νοτ. Κορέα, WS 110, Μαρτίου 23.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμβούργο WS 57, Μαρτίου 22.

ΕΛΜΙΝΑ: Ράς Σουκχέιρ 78.000 τόν. μέρος φορτίου, Νάπολι WS 57,5, Μαρτίου 29.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ: Λά Σαλίνα 85.000 τόν. μέρος φορτίου, Γκάρυβιλλ, WS 65, Μαρτίου 23.

ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ: Γουαντί Φεϋράν 75.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 72,5, Μαρτίου 22.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ: Σαλλόμ Βόε 240.000 τόν. μέρος φορτίου, Χάβρη, WS 43, Μαρτίου 27.

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Τής WS 75, Μαρτίου 27.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Πουέρτο Λά Κρούζε 20.000 τόν. μέρος φορτίου, Δομινικανή Δημοκρατία, δολ. 88.000 κατ' άποκοπή, Μαρτίου 22.

ΒΕΣΤΑ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 70.000 τόν. μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς WS 81,25, Μαρτίου 26.

ΜΑΡΙΑ Κ.: 'Ερυθρά Θάλασσα 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Γιούρομπετ, WS 105, Μαρτίου 29.

ΑΛΟΝΗΣΟΣ: Γουίλχελμσχαβέν 29.000 τόν. Κόρυτον WS 110, Μαρτίου 22.

ΣΚΟΠΕΛΟΣ: Ράς Σουκχέιρ 102.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 52,5, όψιόν Μεσόγειο WS 55, Μάρτιο.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ: Ράς Λανούφ 71.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 76,25, Μαρτίου 22.

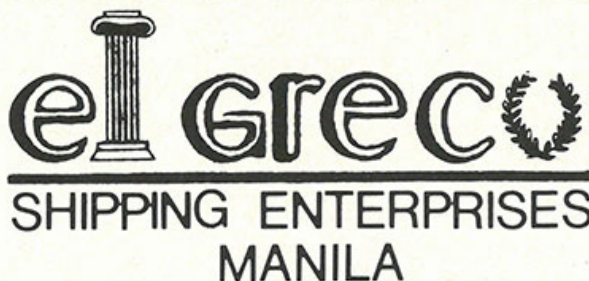
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 110, όψιόν Μεσόγειο WS 120, Μαρτίου 22.

ΜΑΝΤΩ V.: Μεσόγειο 26.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 130, όψιόν ένδομεσογειική μεταφορά WS 140, Μαρτίου 21.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Καρίπιτο 42.000 τόν. μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς WS 87, Μαρτίου 30.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Ράς Τανούρα 100.000 τόν. Μοχαμέντια, WS 45, Μάρτιο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Βραζιλία 49.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/'Αμερ.



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS
GREWING AGENTS • SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING
BROKERAGE

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR
PHILIPPINE PORTS TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)

99-09-91

A.O.H.— 99-05-64

CABLES: EL GRECO, MANILA
TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN

Κόλπο/Καραϊβική WS 73,5, 'Απριλίου 4.

ΕΦΕΣΣΟΣ: Πόιντ Νουόρ 90.000 τον. μέρος φορτίου, Σαίντ Κρουά WS 43, 'Απριλίου 6.

ΣΥΝΕΤΟΣ: Γουαντί Φεϊράν καί Ράς Σουκχέιρ 122.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 50.

ΕΙΡΗΝΗ: Μόγκοταντ 104.600 τον. μέρος φορτίου, Τριέστη WS 29,5, Μαρτίου 28.

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ: 'Ες Σιντέρ 130.000 τον. Τριέστη WS 37,5, 'Απριλίου 1.

ΜΕΛΤΕΜΙ: Πούντα 'Ορντάζ 35.000 τον. μέρος φορτίου, Γιόρκταουν WS 102,5, όψιν θερμάνσεως 150 βαθμούς WS 107,5, 'Απριλίου 1.

ΕΥΡΟΣ: Ταμπέκο 23.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Σάντα Μάρτα, δολ. 190.000 κατ' άποκοπή Μαρτίου 28.

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Η χαμηλή ναυλαγορά καί ή έλλειψη έπαρκών χρηματοδοτικών πηγών κρατούν την άγοραστική δραστηριότητα σέ ύποτονικότητα ενώ ένας μεγάλος αριθμός καιροσκοπών ή μεσαίων πλοιοκτητών πού βλέπουν στίς σημερινές τιμές μιά θαυμάσια εύκαιρία γιά απόκτηση ή ανανέωση του στόλου τους παραμένει άπρακτος.

Ό,τι αξιόλογο έχει κανείς νά παρατηρήσει αναφέρεται σέ «προβληματικά» πλοία πού διατίθενται από τούς πιστωτές (τράπεζες), συνήθως μέ γενναία πίστωση, σέ διαλύσεις καί — έν μέρει — σέ άγορές από μεγάλα ή κυβερνητικά συγκροτήματα καί έλάχι- στους «ύγιείς» πλοιοκτήτες.

Πάντοτε μέ την έπιφύλαξη μιάς τελικής άποτυχίας στίς διαπραγματεύσεις καί άλλες μορφές «διαφυγής» από μιά άγορά, αναφέρουμε μερικές από τίς πιό χαρακτηριστικές πωλήσεις τής πρόσφατης περιόδου:

Στά δεξαμενόπλοια, τό Μ/Τ CYS GUARDIAN (37.410/1975) φέρεται πωληθέν υπό αίρεση στά δολ. 3.850.000 ένώ τό Μ/Τ SKIA-THOS περνά σέ άλλα έλληνικά χέρια αντί δολ. 1.750.000. Είναι 75.800 τον. d.w. του 1967.

Μέ την προϋπόθεση μιάς ίκανοποιητικής έπιθεώρησης, τό Μ/Τ LYDIA P. περνάει σέ Έλληνες του Λονδίνου αντί δολ. 1.550.000, τιμή λίγο άνώτερη του scrap γιά αυτό τό πλοίο των 40.640 τον. d.w. του 1965.

Μία «έξέχουσα» πώληση είναι άσφαλώς εκείνης του πλοίου παραγωγών Μ/Τ OKTELA (39.750 TDW/1982) στά δολ. 10.200.000 σέ Νορβηγούς άγοραστές. Λέγεται ότι τό πλοίο θά ύποστεί ούσιαστικές μετατροπές.

Στά μπάλκ κάρριερς, θά αναφέρουμε τίς παρακάτω πωλήσεις:

— MV PROTEUS (76.560 TDW/1968) δολ. 2.050.000.

— MV CAST DEAL (44.300/1968) δολ. 1.250.000 (πλειστηριασμός).

— MV ANDAMAN SEA (38.500/1969) δολ. 1.400.000.

— MV VASILIKI (29.500/1981) δολ. 5.200.000.

— MV STAR CASTOR (27.470/1973) δολ. 2.100.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου, έξέχουσα θέση κατέχει ή άγορά από Όλλανδούς των τεσσάρων μοντέρνων δανικών πολλαπλής χρήσεως πλοίων MATHILDE/MARCHEN/MARGRETHE / MCKINNEY MAERSK (περίπου 21.500 TDW/1974-75) έναντι μή γνωστής τιμής πού πιθανολογείται κάτω των δολ. 19.000.000.

*Άλλες

— MV HIGHSEA PRIDE (Freedom του 1974) δολ. 1.100.000 σέ πλειστηριασμό (Σιγκαπούρη).

— MV IO (SD 14 του 1969) δολ. 400.000 ως έστ(ί Ντώραμπαν σέ πλειστηριασμό.

ΟΙ διαλύσεις

Η άγορά των διαλύσεων του δεκαπενθ-μέρου πέρασε από περιόδους δισταγμών χωρίς τό τελικό αποτέλεσμα νά είναι άκόμα φανερό. Μετά από μιά θεαματική γιά τά σημερινά μέτρα αύξηση των τιμών, ίδίως στην περιοχή του 'Ινδικού ('Ινδία - Πακιστάν), ή άγορά φάνηκε νά «καθίζει» μέ μόνη την 'Ινδία στό προσκήνιο γιά περιορισμένο αριθμό πλοίων. Ήδη, όμως, από τίς 27 Μαρτίου παρατηρήθηκε μιά αναζωπύρωση του ενδιαφέροντος στό Πακιστάν όπου ό ανταγωνισμός έφτασε τούς 5.000 τόννους έλαφρού έκτοπί- σματος στό όριο των δολ. 120/τόννο.

Μικρές πτωτικές τάσεις παρατηρήθηκαν στην Άπω Άνατολή άν καί σημαντικός αριθμός πλοίων τελεί υπό διαπραγμάτευση. Ή στιγμή είναι ίσως κρίσιμη όσον άφορά στη διακύμανση των τιμών δεδομένου ότι πολλοί διαλυτές έχουν ήδη αριθμό πλοίων πού καλύπτουν διάστημα μερικών μηνών γιά νά διαλυθούν.

Περίπου 40 πλοία διαφόρων τύπων καί μεγεθών φαίνεται νά οδηγήθηκαν στά διαλυτήρια κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο.

Η άπαρίθμηση τους ίσως είναι περιττή καί άντ' αυτής παρουσιάζουμε ένα πίνακα τιμών

πού ανταποκρίνεται στά επίπεδα τής τελευταίας εβδομάδας:

Ταϊβάν:

VLCC/Μεγάλα δεξαμενόπλοια 131/136
Μεγάλα μπάλκ κάρριερς 122/125
Γενικού φορτίου 117/120

Κίνα:

Μεγάλα δεξαμενόπλοια 135/138
Μπαλκ κάρριερς 125/132
Γενικού φορτίου 121/126

Ν. Κορέα:

VLCC καί μεγάλα δεξαμενόπλοια: 127/137

Πακιστάν:

Φορτηγά αναλόγως μεγέθους 115/120

Μπαγκλαντές:

Όλοι οί τύποι 114/128

'Ινδία:

Ξηρού φορτίου γενικά 108/117

'Ισπανία:

Δεξαμενόπλοια 85/90
Ξηρού φορτίου 75/85



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

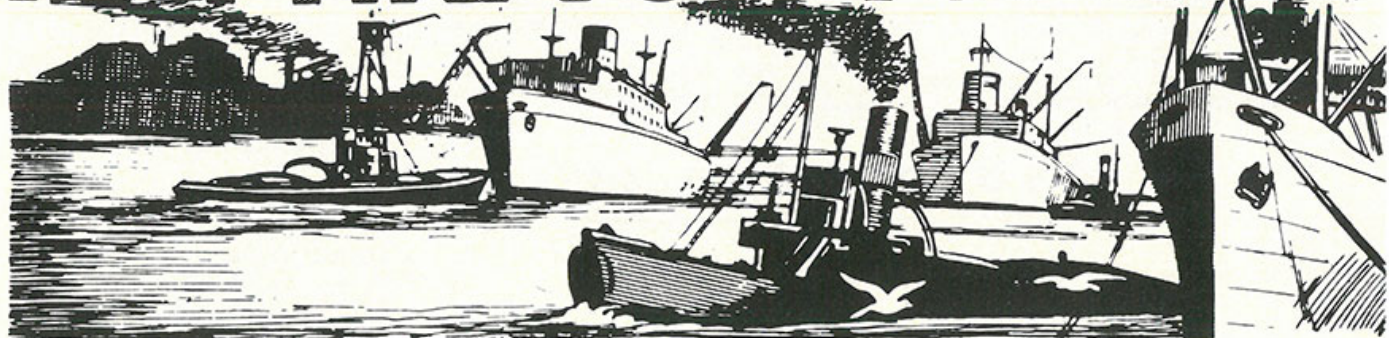
DUTY FREE WAREHOUSE

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. 1196/955, April 1st 1985

THE GREEK MARITIME UNIVERSITY

Our readers have been expressing a certain amount of curiosity with regard to the Maritime University announced by the government. What exactly is it going to be, they ask, a superior school for deck officers and engineers or a superior theoretical school for economists and jurists?

If it is to be the first, we are very much afraid that deck officers and engineers are not formed at desks but at sea and that nobody would employ the graduates of such a university. If it is to be a school of theory again we are afraid that all it will do will be to turn out an army of unemployed. Somebody has said that it will be something like the International Maritime University of Malmo which is postgraduate establishment with a two-year course for people from developing countries who want to learn all about shipping matters. Do we need such a school?

As far as we are concerned, we cannot make any comment without knowing something more about the study that has been made in this regard. It should therefore be made public to set our readers' mind's at rest.

STATISTICS

According to Lloyds Register of Shipping, which is always a valuable fund of useful statistics, world tonnage now stands at 418,682,442 grt. consisting of 147,465,000 grt. in tankers, 13,285,000 grt. in liquid and chemical product carriers, 128,330,000 grt. in combined carriers, 77,174,000 grt. in cargo ships, 16,913,000 grt. in containerships and 4,600,000 grt. in vessels of various types.

Of the 76,078 ships above 100 grt. which make up the world fleet, the great majority (73,112) are diesel-propelled and only 2,956 are steam-driven with

Japan leading the field with 139 ships, followed by the USSR with 101 ships and China with 98 ships.

In terms of size, only 564 ships are of more than 100,000 grt. and of these, 132 are of more than 140,000 grt. among which are three combined carriers.

In terms of age, 48% of world tonnage is less than ten years old while only 5% is more than 25 years old.

Finally, the tonnage lost during the course of the year amounted to 1.5 million grt. representing 340 ships while ships scrapped amounted to 16,800,000 grt.

NEWBUILDINGS

The Serres Group, owned by Mr. G. P. Libanos has completed negotiations with the Daewoo Yard in South Korea for two bulk carriers of 22,000 dwt. each which will reportedly be chartered by the Soviets on delivery within 1986.

The Niarchos Group has also ordered at the Hyundai Yard two bulk carriers of 45,000 dwt. each, to be delivered in the first quarter of 1987.

THE GULF WAR AND SHIPPING

A one day seminar will be held on May 16 at the Piraeus Marine Club in cooperation with Lloyd's of London Press Ltd and Candia Co. which will examine the impact of the Gulf War on Shipping.

Main topics for discussion include:

— The Maritime Dimension of the Gulf War.

— Salvage operations in the war zone.

— Limiting damage and avoiding casualties.

— Insuring ships in the area and handling the claims.

The panel of recognised experts announced so far include Capt. John Moo-

re, Mr. N. Halfweg, managing director of Wijsmuller Salvage, Mr. E. Delaney, director of Clarkson Puckle Marine and Mr. D. Furninger, member of the Electronic Warfare Division of MEL.

It is worth noting, that during the last two months approximately 120 ships, mostly tankers, have been damaged, many of them severely, as a result of the Gulf War between Iraq and Iran. In addition, about 80 vessels have been stranded in Shatt Al - Arab since hostilities began in September 1980. Another 19 ships have been crippled by mines in the Red Sea and Gulf of Suez. All told, 216 ships with an aggregate capacity of more than 5 million gross registered tons have been affected. The insurance claims for the hulls and the more valuable cargo have been calculated in tens of millions of dollars.

THE "SALEM" TRIAL

On March 20, the trial began in Piraeus of the 13 Greeks involved in the case of the Liberian supertanker "Salem" which sank in 1980 off the coast of Senegal.

The verdict is expected in early April.

A COMPETITOR FOR ASIAN SHIPBREAKERS

Very shortly, the Asian shipbreakers will have to take into account a new competitor if the plans now being devised in the Philippines bear fruit.

It is to be noted that besides the large shipbreakers in Taiwan and South Korea, there are smaller ones in Pakistan, India, Bangladesh and, to a lesser extent, Thailand.

As for the Philippines, the study upon which the new plans are based admits that the yards to be established there are not intended to compete with the larger and more specialised yards in

the Far East but could be capable of handling some of the large volume of tonnage that is becoming due for scrapping throughout the world and in the Philippines themselves where the greater part of the country's merchant fleet consists of ships that are older than twenty years of age. The new law being drawn up to govern shipbreaking operations provides for tax incentives which are expected to assist Filipino shipowners in acquiring ships less than five year old to be used in inter-island transport.

NEW COMPUTER PROGRAMS

The American Bureau of Shipping has announced a new system of computer programs, called EAGLE, for use with the Hewlett Packard 9.000, Series 200 computer, recently installed in the ABS New York Headquarters. A feature of

the EAGLE system will be the program based on for the "ABS Rules for Building and Classing Steel Vessels", the standards established for the design, construction, and periodic survey of merchant vessels.

According to Dr. Donald Liu, head of the ABS Research and Development Division, the Hull Structure sections of the ABS are currently being programmed for the computer. These sections are being tested and validated for release in July 1985. In addition to the ABS Rules, the EAGLE system includes program modules to perform calculations for hull girder strength analysis, ship hydrostatics and stability, structural element properties, and frame analysis. Additional programs related to naval architecture and offshore engineering are being developed and will be made available as they are completed.

COMPETITIVENESS THE KEY FOR THE SURVIVAL OF THE GREEK FLEET

The occasion of the christening of the "Alpha Jupiter", a friendship H/T type 22,400 dwt cargo vessel, owned by the "Anangel Shipping Group", at the Aioi Shipyard of Ishikawajima Harima, at the presence of Minister of Mercantile Marine Mr. George Katsifaras, offered an excellent chance to Mr. Antony Angelicoussis, President of "Anangel Shipping", to mention some important issues governing the state of affairs of Greek shipping.

We quote below the speech of Mr. Angelicoussis, a distinguished Greek shipowner, who has in recent years created one of the most prominent fleets under the national flag, underlying that his remarks expertly present the acute problems facing Greek shipping today.

Speaking on February 28, upon delivery of the 41st vessel built by I.H.I. for "A-

nangel Shipping" Mr. A.I. Angelicoussis said the following:

"It is a great honour to have here so many distinguished guests who took the trouble to attend this occasion. Our Minister of Mercantile Marine, Mr. George Katsifaras, the Admiral of the Greek Ministry of Merchant Marine, Mr. Prototarios, Mr. Inaba, President of I.H.I., Mr. Yano, Managing Director, and Mr. George Campbell, designer of the vessel and so any other friends and associates. Last but not least I wish to thank Mrs. Papachristou for having accepted to be the sponsor.

On this memorable occasion of our Minister's presence here, I am tempted to mention some important issues which many Greek shipowners have been discussing lately.

How can we persuade all the Greek

FIFTY YEARS AGO

— The government's efforts at reorganising the country's productive forces should not ignore one of its main resources which is its merchant shipping.

— There has been much discussion lately among our shipowners as to whether it would be possible to set up a Greek marine insurance organisation which could partially cover Greek risks.

— One of the more important Greek shipping companies has sought to put an end to the constant quarrels between masters and crews on the subject of victualling by putting on board a catered who contracts to provide the food to the crew in accordance with a specified daily menu and at a specified cost.

— As from the morning of March 28, Judge Economopoulos has been installed at the Directorate of Merchant Shipping to investigate the attitude of various coastguard officers during the outbreak of the coup. Coastguard offices throughout the country have been ordered to carry out their own investigations and submit their findings as soon as possible. Subsequently, any person found to have been actively involved in the attempted coup will be charged accordingly and a broad purge of coastguard officers will follow.

(Naftika Chronika No. 103 - 1/4/1935)

shipowners to bring their vessels under the Greek Registry? It sounds difficult but it is not. It just needs all the parties concerned, the Greek Government, the seamen and the shipowners to try amongst themselves to make the Greek vessels competitive again.

We have been promised by our Prime Minister, Mr. A. Papandreou, that he will do everything possible to help Greek Shipping. Also, the present Minister, Mr.

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

Katsifaras, who is a great supporter of Greek flag vessels, has assured the Greek shipowners many times that he is ready to discuss all the shipping problems. As regards the Greek Government, it recognises the importance of Greek shipping and their people, both shipowners and seamen. The biggest problem in shipping today is the over tonnage situation which is beyond remedy and this we cannot alter, but we could reduce the vessel's expenses and make them competitive. This vessel which is technologically one of the most advanced in the world, must make us thing very carefully about future maritime education. Well - educated seamen devoted to their duty could help to reduce the vessel's expenses, damages, delays and mistakes on the one hand and on the other encourage confidence by

Charterers, Mortgagees of the vessel, and Shipyards alike. As you probably know, the vessels do not belong to the shipowners. We are operators. They belong to the Mortgagees who must have confidence in the Greek Shipping. The rotation of the crew, which creates a lot of expense and problems, does not give the seamen time to familiarise themselves with the good operation of the vessels because they know they will soon be replaced. In this way the result is that there are may costly damages to the vessels.

Maritime education should be concentrated more on good basic seamanship thus producing well-educated and trained seamen who will form the "back-bone" of the Greek shipping industry. The primary target of such education should be the strengthening of

the sense of discipline without which the day-to-day running of the ship and life onboard will be impossible to organise smoothly. The Greek shipowners can no longer remain indifferent to the constant threat of lack of discipline, particularly onboard the ship which would seriously affect the seaworthiness and the safety of life at sea.

Safety concerns everyone connected with the vessel; also our underwriters who are particularly interested and at this moment we have present hear our leading underwriter and old friend, Mr. Pepper, who took the trouble to come from London, and I am thankful to him for that.

In general, Greek officers and seamen are very good and obedient, and with some help from the Government they will improve tremendously. For this reason I want to emphasise here that all our vessels are under the Greek flag and we have never had in our organisation any vessels under a foreign flag. I hope that the Government and our Minister will help us to continue the same policy.

I must point out here that amongst other things it is the good quality and flexibility of the vessels which I.H.I. construct, in conjunction with the G.T.R. Campbell organisation who have joined in the designing and building of a highly efficient vessel, which has helped our Company to be competitive and to keep its vessels trading.

For the the last twenty years we have been building with I.H.I. not only ships but developing solid co-operation and friendship. We believe and hope that this nice relationship will go on for many years to come. We value I.H.I.'s shipbuilding techniques and co-operation, so in like manner I.H.I. value our Company. It is an opportunity to mention that in this terrible market for both shipbuilders and shipowners it is not enough to have nice competitive vessels. We need cargoes and employment and we hope that I.H.I. will always bear this in mind, and in general we must remind our Japanese friends the important role Greek orders and repairs have played in this country's shipbuilding and ship-repairing industry.

I would also like to mention hear our Japanese Charterers, who are helping us in these difficult years and we are grateful to them.

To conclude, I would like to express a world of thanks to all the many people who have once again supported us in this endeavour. I should also like to thank all those present for their patience and kindness and for being my honoured guests on this occasion.

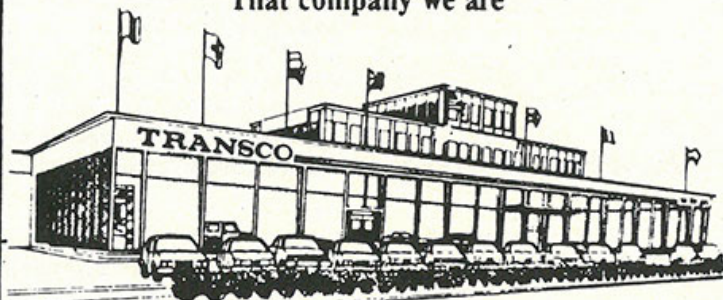
It now leaves me to wish the Blessing of the Almighty upon all those who will sail with this good ship and to wish her good sailing and happy voyages for the future years.



we deliver cars to the world **TRANSCO**

Keeping a constant stock of more than 300 brand new cars making 5000 happy clients a year.

That company we are



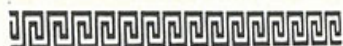
TRANSCO TAX FREE CARS

NOORDELAAN 95 B-2030 ANTWERP - BELGIUM
Phone: 03/542.62.40 (10 lines) Telex: 35.207 Trans B

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ TRANSCO HELLAS

Λεωφ. Συγγρού 336. Τηλ.: 9561948 - 9565820 -
9594877 TELEX: 22 2343

ΣΑΣ ΣΥΜΦΕΡΕΙ ΑΠΟ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΛΕΥΡΕΣ



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

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

ΕΡΜΗΣ

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» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιά τό 1985, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στά πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 2.000 (ἐναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σε ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 2.500 (ἐναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτούς τούς εἰδικούς δρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρά 77, 185 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:

Ὑπογραφή

« Ν Α Υ Τ Ι Κ Α Χ Ρ Ο Ν Ι Κ Α » ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
Διευθυντής Δ. ΡΗΓΑΣ - ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοταρά 77, Πειραιῶς	Διευθυντής Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερίφου 50 & Ἀχαρνῶν	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανόρη 15, Πειραιῶς
Τυπογραφικές ἐγκαταστάσεις: Νοταρά 77 Πειραιῶς - Τηλ. 417.6658		



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



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

ΑΒΑΞ	62	10405
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	6017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	65	18315
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067

ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	69	10008
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΙΑΣ	67	9457
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'ΙΖ	72	11185
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9178
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΦΩΣ	73	9369
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787
Α'ΙΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'ΙΡΗΝΣ ΖΕΛΛ	68	13633
Α'ΙΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'ΙΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'ΙΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605
Α'ΙΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'ΙΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'ΙΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4838
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960

ἀργεί Γαλαξειδί		
α. Ταργακόνια 10/2		
α. Βρέμη 9/2		
ε. Βανκούβερ 17/2		
α. Σπέτζια 14/2		
α. Βαρκελώνια 9/2		
α. Λός Πάλας 15/2		
α. Ούμ Σαϊδ 18/2		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
διάλυση Καρταγένα		
α. 'Αμβέρσα 10/2		
ἀργεί Πειραιά		
υπό ναυπήγηση		
α. Χόγκ Κόνκ 4/2		
α. Γκλάντσον 13/1		
ε. Κέιπ Τάουν 24/2		
ὕψωσε κυπριακή		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. Νταμάμ 18/10		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ρότερνταμ		
ἀργεί Πειραιά		
στή Ρουέν 7/11		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Γάνδη 14/1		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
α. Τακόμα 21/2		
ε. 'Αμβέρσα 26/2		
α. Χουέλβα 16/2		
α. Γκλάντσον 8/2		
ἀργεί Πειραιά		
μετ. 'Σάν Γουαίτς (κ.)		
α. 'Ανκόνα 21/2		
α. Πειραιά 19/2		

α. 'Αμβέρσα 23/2		
ε. Βηρυτό 25/2		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
ἀργεί 'Ιθάκη		
α. Χάμπτον 16/2		
δ. Ντόμπερ 26/1		
ε. Πειραιά 31/1		
ἀργεί Πειραιά		
α. 'Ελευσίνα 18/9		
ἀργεί Πειραιά		
α. Λός 'Αντζελες 15/2		
ε. Χαρμάμ 24/2		
α. Ταμπόκο 15/2		
ε. 'Ίψουίτς 25/2		
ἀργεί Τρινκομάλη		
ε. Φιλαδέλφεια 25/2		
δ. Κων/πολη 27/2		
α. Φλάσσινγκ 2/2		
ε. Τζιμπουτί 952		
α. Λισσαβώνα 24/2		
ε. Πειραιά 22/2		
στό 'Αμβούργο		
ε. Κουβέιτ 19/2		
α. Πειραιά 11/12		
ε. Πειραιά 16/2		
α. Κουβέιτ 26/1		
ε. Πειραιά 9/2		
δ. Σουέζ 18/1		
ἐπωλήθη αλλοδαπούς		
α. Φουτζέιρα 30/11		
μετ. 'Αλφα Νταούνάμικ (‘Ελ.)		
μετ. 'Αλφα Ντόρικ (‘Ελ.)		
ε. Κάλουντμπούργκ 24/1		
ε. Σιμπενίκ 17/2		
α. Ριγέκα 4/2		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Γιβραλτάρ 1952		
α. Ρεσίφε 23/2		
ἀργεί 'Αργιστόλι		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Χαλκίδα		
ε. Βοστώνη 12/2		
δ. Παναμά 12/2		
α. Κακογκάουα 20/2		
α. Γκουέμας 15/2		
α. Π. 'Ελίζαμπεθ 22/2		
α. Πειραιά 6/2		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Κων/πολη 26/1		
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/2		
ε. Βομβάη 1852		
ε. Βηρυτό 20/2		
α. Χιούστον 10/2		
α. Βαλτιμόρη 22/2		
α. Σιλικάπ 28/2		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Βομβάη 2851		
α. 'Ικόνιο 3051		
δ. Γιβραλτάρ 27/1		
δ. Γιβραλτάρ 1/2		
δ. Κων/πολη 27/12		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/2		

ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.	73	57781
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΜΩΝ	71	15119
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ)	72	19869
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΥΟΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560
ΑΛΕΞΙΑ	66	18048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΘΙΑΚΩΝ	68	16229
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10069
ΑΛΙΚΗ ΙΙ.	76	12376
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΩΝ	77	11213
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΜΗΝΗ Α.	63	14691
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑ	63	1594
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ)	72	17355
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2605
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΣ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	8880
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16887
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36081
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889

α. Ναγκόγια 4/2	
ἀργεί Πειραιά	
α. Νισούαστλ 24/2	
ε. Λισσαβώνα 24/2	
α. Παλάου Μπακόμ 9/2	
α. Καοσιούνγκ 24/1	
δ. Σκώ 27/2	
α. 'Αμβέρσα 29/12	
δ. Ντόμπερ 24/2	
ἀργεί Πειραιά	
ὕψωσε Παναμαϊκή	
ὕψωσε Παναμαϊκή	
στό Ντάρμπαν 2052	
ὕψωσε Παναμαϊκή	
ε. Φρήφορτ 25/2	
ὕψωσε Παναμαϊκή	
α. Λυγούστα 1052	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί 'Αστακό	
α. Ρεσίφε 15/2	
δ. Ντόμπερ 1952	
δ. Παναμά 23/1	
δ. Σουέζ 11/2	
δ. Κων/πολη 5/2	
ε. Κολόμπο 18/2	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 1852	
α. 'Αλεξάνδρεια 18/2	
α. Λέγκχορν 20/2	
α. Σάντος 10/2	
α. Ρίο Γκράντε 7/2	
α. 'Ωλμπαν 15/2	
δ. Σουέζ 9/2	
ἀργεί Πειραιά	
α. Γιούροπορτ 1651	
ἀργεί Χαλκίδα	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 17/1	
ἀργεί Σαρζά	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/11	
α. Καζαμπλάνκα 25/1	
ε. Ν. 'Υόρκη 18/2	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 1/2	
α. Πειραιά 7/1	
δ. Παναμά 13/2	
α. Κατάνια 852	
ε. Βενετία 19/2	
ἀργεί Πειραιά	
στό Π. Σέλντ 31/1	
ε. Τάραντα 23/2	
ναυπηγ. Τονιάμα	
υπό ναυπήγηση	
ε. Χάσινοχ 26/1	
α. Πειραιά 19/2	
πρ. 'Ρήγκαλ Σκάου	
ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 5/2	
ε. Γιοκοίχι 21/2	
α. Κέιπ Τάουν 12/2	
ε. Πειραιά 1952	
ε. 'Αμβέρσα 11/1	
α. Μαδέιρα 23/2	
δ. Γιβραλτάρ 22/2	
ε. Μπρισμπαίν 25/2	
α. Σιγκαπούρη 2552	
ε. Μπιλμπάο 17/2	
στό Ρότερνταμ 1952	
δ. 'Ελσινόρε 13/2	
ε. 'Αμβέρσα 24/2	
α. Σ. Μάιλς 22/2	
υπό ναυπήγηση	
ναυπηγ. 'Αίοι	
ε. Φός 24/2	
α. Μπρισμπαίν 6/2	
ε. Λεϊόδες 20/2 *	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ.....	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ.....	78	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ.....	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ.....	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ.....	74	13831
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	76	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ.....	81	35522
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ.....	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ.....	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ.....	76	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.....	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	74	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	73	13831
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ.....	76	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ.....	74	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ.....	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	66	23392
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.....	67	53448
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.....	62	11503
ΑΝΑΤΟΛΗ.....	70	8998
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ.....	65	13838
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ.....	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ.....	69	40318
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.).....	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ.....	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛ.....	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.).....	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.).....	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.).....	76	115481
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ.....	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ.....	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.).....	72	79746
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.).....	70	104797
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ.....	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ.....	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ.....	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ.....	70	9981
ΑΝΘΙΑ.....	64	11034
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.....	76	18646
ΑΝΘΟΣ.....	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ.....	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ.....	72	10527
ΑΝΝΑ.....	76	16438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.).....	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	74	8915
ΑΝΝΙΤΑ.....	64	10741
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.....	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ.....	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ.....	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	54	5383
ΑΝΤΑΡ.....	70	16973
ΑΝΤΕΛΑΙΝΑ.....	77	16356
ΑΝΤΕΑΡΚΤΙΚ.....	69	11430
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ.....	74	7557
ΑΝΤΕΛΑ.....	62	4207
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	67	24829
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ.....	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ.....	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ.....	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ.....	84	36353
ΑΝΤΕΜΠΑΛΤΙΚ.....	70	15898
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ.....	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ.....	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ.....	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ.....	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ.....	67	8865
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ.....	76	15934
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ.....	77	38515
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ.....	76	6051
ΑΠΕΞ.....	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ.....	63	9733
ΑΠΝΟΙΑ.....	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ.....	70	18662
ΑΠΟΛΛΩΝ.....	72	13136
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ.....	72	17899
ΑΠΟΥΣ.....	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ.....	85	10400
ΑΡΑΜΙΣ.....	75	1586
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ.....	82	13800
ΑΡΑΝ.....	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ.....	77	11281
ΑΡΓΚΟΝΟΤ.....	68	24877
ΑΡΓΟΣ.....	69	9842
ΑΡΓΥΡΩ.....	59	8775
ΑΡΓΩ.....	72	16207
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ.....	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ.....	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ.....	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣ.....	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ.....	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΥΠ.....	77	1579

ΑΡΕΤΗ.....	73	13831
ΑΡΕΤΗ Λ.....	69	9343
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ.....	72	20239
ΑΡΕΘΟΥΣΑ.....	63	9778
ΑΡΙΑΔΗΝΗ.....	68	45678
ΑΡΙΑΔΗΝΗ.....	79	16169
ΑΡΙΑΝΑ.....	73	23134
ΑΡΙΕΣ.....	60	7839
ΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	17113
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ.....	78	9998
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ.....	72	3822
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ.....	80	9998
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ.....	68	10009
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ.....	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ.....	69	9979

α. Κάρντιφ 1752.....		
α. Ν. 'Υόρκη 29/1.....		
α. 'Αμβέρσα 26/2.....		
ε. Ντάρμπαν 19/2.....		
ε. Τζέντα 15/2.....		
ε. Μπιζέρτα 22/2.....		
δ. Θερσάντε διλαντ 12/2.....		
α. Μ. Μαγκάνουι 12/2.....		
α. Κόμπε 16/2.....		
α. Καέν 23/2.....		
α. Π. Σαίδ 15/2.....		
α. Σιβιταβέκια 23/2.....		
δ. Παναμά 23/2.....		
α. Σιγκαπούρη 15/2.....		
α. Ντάρ ες Σαλάου 1852.....		
δ. 'Επτόνησα 2/1.....		
α. Χάτσικόχ 15/2.....		
α. Γάνδη 20/2.....		
α. Αύγουστα 1551.....		
δ. Ντόβερ 24/2.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ἀργεί 'Αμβούργο.....		
ε. Ντάρμπαν 14/2.....		
α. 'Αμποτ Πόιντ 12/2.....		
α. Μιζουσίμα 20/2.....		
α. Τακομάι 12/2.....		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 26/2.....		
α. Σεπετίμπα 12/2.....		
α. Τουμπάρδο 10/2.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ε. Τσίμπα 24/2.....		
ὕψως Λιβερνάνη.....		
α. Π. Γουάλλκοτ 4/2.....		
α. 'Ιμμινχαμ 19/2.....		
α. Φρημάντλ 23/2.....		

α. 'Ανκόνα 1952.....		
α. Σιγκαπούρη 1952.....		
α. Σιγκαπούρη 1/2.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
δ. Κων/πολη 5/2.....		
δ. Παναμά 9/2.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
δ. Γιβραλτάρ 1/2.....		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/2.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
δ. Γιβραλτάρ 24/2.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
δ. Κων/πολη 16/2.....		
ε. Γένοβα 23/2.....		
α. Τζέντα 1/2.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ε. Σιγκαπούρη 19/2.....		
δ. Σουέζ 20/2.....		
ὕψως Παναμαϊκή.....		
ε. Π. Σαίδ 21/2.....		
ἀργεί Χαλκίδα.....		
ἀργεί Πόρτσμουρου.....		
ε. Μπάγια Μπλάνκα 22/2.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/2.....		
ε. Βίλα Κονσταντινούχον 13/2.....		
α. Διαμάντε 14/2.....		
ὕψως Παναμαϊκή.....		
ε. Πόρτλαντ 15/2.....		
ε. Βανκούβερ 23/2.....		
δ. Κων/πολη 16/2.....		
ε. Τσιταγκόγκ 2052.....		
ε. Βοστώνη 22/2.....		
δ. Παναμά 25/2.....		
ε. Ντάρμπαν 23/2.....		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/2.....		
α. Σαουθάμπτον 23/2.....		
α. Λίβερπουλ 26/2.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Γιούροπορτ 21/2.....		
ε. Ρότερνταμ 24/2.....		
α. Π. Σουδάν 12/2.....		
δ. Σουέζ 20/2.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ὕπο ναυπήγηση.....		
α. Σάρπνες 25/.....		
α. Λός 'Αντζελες 7/2.....		
α. Κάδιξ 9/2.....		
στη Βαλέτα 21/2.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ε. Σιγκάνγκ 18/1.....		
μετον. «Ναυτικός» (Μ.).....		
α. Πειραιά 29/10.....		
α. Νάντη 29/1.....		
ε. Γκρέιτ Γιάρμουθ 22/2.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
δ. Γιβραλτάρ 23/2.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
στον Πειραιά.....		

α. Γιοκοχάμα 23/2.....		
δ. Μπρανσμπούτελ 5/2.....		
ε. Γόυνια 25/2.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
δ. Κων/πολη 18/2.....		
ὕψως Παναμαϊκή.....		
α. Φρημάντλ 24/2.....		
ἀργεί 'Ιθάκη.....		
ε. 'Ικόνι 9/1.....		
α. 'Αλεξάνδρεια 7/2.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Μαυρίκιος 15/2.....		
α. Σαόνα 26/2.....		
α. Λός 'Αντζελες 21/12.....		
δ. Π. Σαίδ 1/2.....		

ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ.....	80	9989
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	65	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	85	13600
ΑΡΙΩΝ.....	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ.....	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ.....	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ.....	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	58	9720
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ.....	65	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ.....	75	8826
ΑΡΚΤΟΣ.....	70	9778
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ.....	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ.....	73	23144
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.).....	67	38845
ΑΡΜΠΕΛΛΑ.....	75	22575
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.....	52	6906
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.).....	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.....	76	10142
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ.....	63	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	66	16094
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	84	25063
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.).....	69	58143
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.).....	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ.....	66	35001
ΑΣΙΑ.....	67	9525
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	63	6478
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ.....	68	17458
ΑΣΚΟΝΑ.....	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ.....	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ.....	60	8786
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.).....	85	45065
ΑΣΤΕΡΙ.....	65	6151
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.).....	68	14993
ΑΣΤΕΡΙΩΝ.....	72	13136
ΑΣΤΗΡ.....	74	13633
ΑΣΤΟΡ.....	78	29860
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ.....	60	3890
ΑΣΤΥΝΑΣ.....	75	38611
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.).....	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.).....	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ.....	71	9466
ΑΤΑΛΑΝΤΑ.....	69	13341
ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	72	11000
ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	66	6235

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.).....	68	40548
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ.....	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ.....	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ.....	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ.....	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΑΜΣΜΑΝ.....	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ.....	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ.....	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ.....	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ.....	67	6103
ΑΤΛΑΝΤΙΣ.....	77	35706
ΑΤΛΑΝΤΙΣ.....	80	5788
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ.....	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ.....	68	10182
ΑΤΛΑΣ.....	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.....	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ.....	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ.....	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΠ.....	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ.....	61	1385
ΑΥΛΙΣ.....	72	16402
ΑΥΛΙΣ.....	79	10993
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ.....	60	3476
ΑΥΡΑ.....	68	9624
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ.....	64	4586
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6880
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.).....	65	38606
ΑΦΘΟΣ.....	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ.....	65	5021
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	64	8474
ΑΦΡΟΔΙΤΗ.....	78	19253
ΑΦΡΟΣΕΣΣΑ (δ.).....	56	16944
ΑΦΡΟΣ.....	68	3340
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.).....	82	13017
ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	85	21479
ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	61	16486

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.....	63	8406
ΒΑΝΤΑ.....	66	13762
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ.....	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ.....	76	11802
ΒΑΡΗ.....	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.....	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ.....	64	30582
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ.....	68	14771
ΒΑΣΙΛΗΣ.....	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.....	77	3827
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV.....	51	1704
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ.....	84	16794
ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	81	16300
ΒΕΓΚΑ (δ.).....	78	18643
ΒΕΛΟΣ.....	75	15981
ΒΕΝΕΤΙΚΟ.....	78	12238
ΒΕΝΙ ΙΙ.....	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.).....	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.).....	74	38178
ΒΕΡΑ.....	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.).....	72	57527

α. Σούβα 31/1
μεσογειακές μεταφορές
ναυπηγ. Αίολι
ε. Γάνδη 12/2
α. Σιγκαπούρη 8/2
ε. Χάμπτον Ρόντς 25/2
α. Ρεσίφ 4/2
ἀργεί Στυλίδα
ἀργεί Στυλίδα
α. Ιλιανισουγκάνγκ 2859
ἀργεί Στυλίδα
α. Θέοντα 26/1
ἀργεί 'Ελευσίνα
α. Π. Μαντρώκ 22/1
α. 'Αδελαΐδα 14/2 *
ε. Γιβραλτάρ 14/2 *
α. Μορμουγκάο 5/2
στό Κουβέι
α. Μορμουγκάο 19/2
δ. Σουέζ 19/2
ε. Παλάου Μπακόμ 12/2
ε. 'Ιγκνάν 7/1
α. Γιοκοχάμα 24/2
ἀργεί Γάνδη
α. Ν. 'Υόρκη 22/2
ἀργεί Πειραιά
δ. Παναμά 18/2
δ. Σουέζ 18/2
α. Χάμπτον 20/2
ε. Ρόττερνταμ 24/2
ἀργεί Πειραιά
ε. Βρέστη 24/2
ε. 'Αλμπερτί 21/2
ε. Φρημάντι 2052
α. Ν. 'Ορλεάντ 8/2
α. Πειραιά 23/1
α. Τζέινα 15/2
ἀργεί Πειραιά
ὑψωσε Κυπριακή
ε. 'Αμβέρσα 1652
ε. 'Αμβούργο 25/2
ε. Σουέμα 4/2
α. Πειραιά 26/1
δ. Κωνίπολη 6/2
δ. Κωνίπολη 14/2
ε. Γκάλβεστον 952
ε. 'Ικόνιο 17/1
ε. Τάμπα 25/2
α. Σιγκαπούρη 22/1
ἀργεί Πειραιά

ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	ε. Γκαέτα 24/2
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Καέν 25/2
ΒΗΤΑΖΑΝ	66	19633	α. Πειραιά 22/2
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	α. Πειραιά 28/12
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	δ. Σουέζ 18/2
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005	α. Τζέντα 1552
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Σιγκαπούρη 18/2
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	α. Γκάλβεστον 25/1
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	αργεί Πειραιά
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811	ε. Λουάντα 13/1
ΒΟΛΟΣ	75	6952	ε. Μασσαλία 17/2
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ε. Καστάροαλκος 14/1
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31484	αργεί Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	αργεί Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434	αργεί Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Πιομπίνιο 17/2
ΒΥΡΩΝ ΓΕΝΝΕΟΣ	72	28021	α. Σιβαταβέκια 2951
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	δ. Μπρουναμπουτέλ 16/2

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269	α. Σιγκαπούρη 23/2
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	δ. Σουέζ 18/2
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Ρίο 'Ιανέριο 2651
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	α. Αμβούργο 3/2
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	α. Αμβούργο 5/2
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Σάντος 22/2
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	δ. Ντόβερ 1952
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037	α. Ντόρμπαν 21/2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΝΣ	67	15421	δ. Σουέζ 11/2
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592	αργεί 'Ηγουμένισα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. 'Ικόνιο 12/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 22/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στό Ντάρ ες Σαλαάμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Αύγουστα 19/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Π. Σαϊδ 1952
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19182	α. Ντόρμπαν 18/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Άλεξάνδρεια 23/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	α. Άβονδουβ 2652
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	αργεί Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	10327	ΰψωση λιβεριανή
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. 'Ίμμινχαμ 18/2
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1596	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Λός Πάμιας 27/12
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Κολούμπια 22/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	α. Γιβραλτάρ 25/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	ε. Λέικ Τσάρλς 12/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	μετ. «Σπάρτα Ράννερ» (Κ.)
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	αργεί Πρόρταμπουργκ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	δ. Κων/πολη 8/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Π. Σαϊδ 16/2
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	α. Αμβέρσα 23/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Μπ. Άϊρες 3051
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ.	60	3847	στόν Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038	πρ. «Καπταμιάλης»
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΟΥΣ	60	5977	αργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Καράτσι 11/2
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	ε. Καέν 20/2
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Ροζάριο 2152
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Νικόσια 21/2
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Ντόρμπαν 23/2
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	δ. Γιβραλτάρ 2951
ΓΙΩΤΑ	62	10163	αργεί Πειραιά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	α. Έλευσίνα 5/10
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Φουτζέιρα 24/2
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Λός Μίνας 952

ΓΚΑΛ	70	15302	α. Π. Άντζελες 23/2
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	α. Κπέμε 26/2
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	αργεί Άστακό
ΓΚΑΛΦ ΣΤΡΗΜ	64	17370	πρ. «Τρέιντιγουιντ»
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Αϊσί 6/2
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	διάλυση 'Ιντσόν
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	α. Πειραιά 21/1
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	αργεί Έλευσίνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΑΡΡΟΥ	67	51644	α. Ρότερνταμ 22/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	δ. Γιβραλτάρ 1/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΚΛΟΥ	68	16275	α. Μπυμπόνα 1/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014	πρώην «Ντόνα Όρτανσία II»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			α. Ν. Όρλεάνη 21/12
ΣΤΡΙΑ	73	18439	

ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Νιχάμα 11/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Λός Άντζελες 1/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΝΔΡ	83	24843	α. Ρίτσαρτς Μπαϊν 2/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε. Χιούστν 20/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Μομπόσα 16/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΛΑΚ	77	13027	δ. Παναμά 1052
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Ν. Όρλεάνη 20/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	ε. Γκουαγιακουίλ 18/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	α. Φουτζέιρα 31/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ε. Ν. Όρλεάνη 24/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Λ. Άντζελες 14/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Λός Άντζελες 12/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΗ	65	7952	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ντόρμπαν 17/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΑΝ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 13/1

ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΠΗΡ	72	12919	δ. Παναμά 24/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Ρότερνταμ 26/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ε. Ν. Όρλεάνη 5/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	δ. Σουέζ 21/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Ν. Όρλεάνη 25/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800	ε. Κουίγκάτο 12/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Καλκούτα 13/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	ε. Γένοβα 12/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	ε. Άνταμπίνα 20/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΛΑΓΚ	72	43479	α. Ν. Όρλεάνη 24/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμά 9/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Λός Άντζελες 18511
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	ε. Μπιζέριτα 12/2
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12483	α. Ρεσίφε 21/2
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	δ. Σουέζ 3151
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381	δ. Σουέζ 7/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΣΕΝΤ	69	22915	α. Μπάγια Μπλάνκα 11/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ε. Βατούμ 22/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	αργεί Τρινκομάλη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389	α. Τζέντα 12/2
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306	ε. Ρουέν 22/2
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	αργεί Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	αργεί Άργουσόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942	δ. Κων/πολη 5/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	69	26356	ε. Ρότερνταμ 24/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14584	ε. Καράτσι 23/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723	ε. Άλικάντε 13/2
ΓΟΡΓΩ	58	7061	αργεί Άστακό
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΞΤΕΡΝ Α'Ι'Λ	68	2206	α. Πειραιά 31/1
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427	στόν Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Ν. Όρλεάνη 6/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Βοστώνη 24/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451	ε. Πειραιά 21/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. 'Ιντσόν 6/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Ρίτσαρτς Μπαϊν 21/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	δ. Π. Σαϊδ 20/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Γκιζάν 26/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Ντόρμπαν 2/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Βενετία 23/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	ε. Κέιπ Τάουν 19/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	ΰψωση Λιβεριανή
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Λά Παλς 17/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	δ. Κων/πολη 7/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	α. Σιβαταβέκια 11/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Γουελιγκτον 25/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Ρίο 'Ιανέριο 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204	α. Σάο Σεμπασιάνο 13/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199	δ. Σουέζ 15/2
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	αργεί Γαλαξειδί *

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Τακοράντι 20/2 *
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	αργεί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Τζέντα 21/2
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	αργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	δ. Γιβραλτάρ 11/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Πειραιά 17/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ε. Ν. Τουτικριν 11/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	στό Μπαντάρ Άμπας
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Λονδίνο 26/2
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Αμβέρσα 13/2
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Όσκαμ Νές 8/2
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Σιγκαπούρη 9/1
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Λός Πάμιας 31/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	25076	ναυπηγ. Μαϊζούρου
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ναυπηγ. Τόκου
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	αργεί Γαλαξειδί
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	αργεί Λισσαβώνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	α. Πειραιά 24/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	α. Πειραιά 19/11
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	μεσογειακές μεταφορές
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	αργεί Πειραιά
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	α. Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Έλευσίνα 18/12
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Σαγκάι 15/2
ΔΙΔΩ	70	10378	α. Π. Λίνκολν 7/2
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	α. Παραμαρίμπο 14/2
ΔΙΟΝΥΣΙΟ (δ.)	62	23160	αργεί 'Ιθάκη
ΔΙΟΝΗ (δ.)	67	44646	πρ. «Επτάνησος»
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Έλευσίνα 14/12
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	46887	ε. Σιγκαπούρη 3/2
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	46801	ε. Τενερίδη 13/2
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	α. Βενετία 24/2
ΔΩΔΟΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Λόρνακα 25/2
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Ντόρμπαν 5/2
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	84	21300	α. Γιοκοχάμα 18/2
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398	δ. Σουέζ 22/2 *

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	αργεί Πειραιά *
ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Αμβέρσα 16/2
ΕΒΡΟΣ	62	20372	αργεί Γαλαξειδί
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	αργεί Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	18726	α. Τζέντα 11/2
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	ε. Ρότερνταμ 25/1
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	υπό ναυπήγηση
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	ε. Βαλτιμόρη 19/2
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στή Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	46887	δ. Γιβραλτάρ 13/2
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	αργεί Πειραιά

ΕΚΤΟΝ	62	11420
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΛΑΦΙ	68	19495
ΕΛΛΑΦΙΝΑ	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142
ΕΛΕΓ'ΙΣΤΡΙΑ	64	10852
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	63	10938
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	68	48748
ΕΛΕΥΘΕΡΑ	71	11005
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	69	6006
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	78	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΑΝ	67	5487
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ	65	27830
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20580
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548
ΕΝΤΕΒΟΡ	65	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	74	13887
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	8053
ΕΡΗΝΙΩ	65	18405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	4508
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	18122
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ.)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	8942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	18844
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	18935
ΕΥΗ Λ.	67	14589
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2872
ΕΥΡΟΣ (δ.)	85	24000
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	80	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6880
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7185
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30188
ZANTE (δ.)	69	54282
ZETTA	71	20518
ZEYΣ	80	11887
ZHNO	81	23100
ZINI	76	11348
ZYΓΟΣ	76	19186
ZYΓΟΣ	69	3490
ZOH XPICTINA	65	34501
ZBH	70	2885
HZY PA'NTER	81	4617
HAIPOΛIΣ	77	34035
HPO	65	23390
HCTPOY'INT	81	18700
HCTPORT	67	27018
HΦAICTOΣ	66	21374
ΘAΛACCIH H AIZIA	84	18794
ΘAΛACCIH AYH	76	14052
ΘAΛACCIH ΔOΞA (δ.)	77	78088
ΘAΛACCIH KYPA	78	15880
ΘAΛACCIH MANA	77	15880
ΘAΛACCIH OΠOPOC	68	12880

ΘANIK I.	61	9518
ΘANTEP ΦPOCT	64	4628
ΘAPPAEIOΣ (δ.)	69	51732
ΘAOC A' I' AΛANT	76	9444
ΘEACΓENHΣ	72	9888
ΘEANTO A.C.	72	22886
ΘEKOΣ	78	18885

ἀργεί Γαλαξίδι	ε. Κουινγκτόν 12/2
δ. Κων/πολη 9/1	
δ. Κων/πολη 17/2	
δ. Ντόβερ 24/2	
α. Ρουέν 26/1	
α. Χιούστον 18/2	
α. Χαμίντα 20/2	
ἀργεί Στυλίδι	
α. Π. "Αντζελες 31/1	
α. Χάβρη 1/3	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 14/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ἀργεί Γάνδη	
ε. Πειραιά 11/2	
α. Τσάλνα 20/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Φιλαδέλφεια 25/2	
α. Φιλαδέλφεια 23/2	
α. Μουτσούρε 12/2	
α. Μ. Αλμυράς	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τής 26/2	
ε. Λεμεσό 24/2	
α. Χάμπτον 26/2	
α. Ροζάριο 6/2	
ε. Μπάχια Μπλάνκα 23/2	
α. Ροζάριο 15/2	
δ. Σουέζ 5/2	
α. Τουμπάρδο 12/12	
α. Βαλτιμόρη 14/1	
α. Φιλαδέλφεια 5/2	
επιλήθη άλλοδαπούς	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τσάλνα 31/12	
δ. Παναμά 6/2	
α. Μίνα Καμπούς 25/2	
α. Χάλλ 30/1	
ἀργεί Σετουμπάλ	
ε. Πειραιά 31/1	
δ. Ντόβερ 12/1	
ἀργεί Πειραιά	
μετ. "Εντέβερ Ι" (ΕΛ.)	
ἀγορά εκ Παναμά	
α. Μπάχια Μπλάνκα 29/1	
ε. Μουπάσα 11/2	
ε. Τσάλνα 23/2	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 10/2	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μιζουσίμα 9/1	
α. Βρέμη 26/2	
ε. Τσάκμα 21/2	
ἀργεί Χαλκίδα	
ύψωσε Παναμαϊκή	
α. Κολόμπο 14/2	
α. Ρότερνταμ 9/2	
ε. Φιλαδέλφεια 25/2	
στο Γκόττεμπεργκ 9/2	
δ. Ντόβερ 20/2	
α. Κολούμπια 22/2	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τζάκσονβιλ 15/2	
α. Βαλτιμόρη 16/2	
α. Μπαντίρμα 15/1	
α. Νακόντα 22/2	
ε. Χιούστον 20/2	
στο Γκόττεμπεργκ 28/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ύψωσε λιβεριακή	
δ. Π. Σαϊν 15/2	
ἀργεί Στυλίδι	
ἀργεί Πειραιά	
α. "Ελευσίνα 14/2	
ἀργεί Χαλκίδα	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Π. Κελαγκ 1952	
δ. Κων/πολη 19/1	
α. Βερντόν 28/1	

α. Πειραιά 18/2	
ε. Τζουμπάιλ 21/2	
ε. Ρίτσαρντς Μπαϊν 22/2	
α. Σάροχ 14/2	
α. Μπρέικ 25/2	
σημαία "Ονδούρας	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 14/1	
α. Λας Πάλμας 3/2	
ε. Κουνσάν 29/1	
ἀργεί "Αστακό	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
στο Μπουένος Άϊρες 28/2	
ε. Μπιλμπάο 15/2	
α. Κόρπους Κρίστι 6/2	
ἀργεί "Αργιστόλι	
ἀργεί Λονδίνο	
α. Βανκούβερ 26/2	
ε. Ντάρμπαν 21/2	
δ. Σουέζ 23/1	
α. Σιγκαπούρη 12/2	
α. Ντάρμπαν 25/2	
δ. Σουέζ 12/2	

ἀργεί Πειραιά*	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τενερίφη 25/2	
δ. Κων/πολη 10/2	
δ. Γιβραλτάρ 18/2	
α. Ρίο "Ιανέιρο 12/2	
α. Σαντάντερ 20/2	

ΘEOΓENNHCTOP	68	35477
ΘEOKYHTOP	73	69904
ΘEOAHPTOC	85	41872
ΘEOMANA	85	40473
ΘEOHYMOΦOC (δ.)	68	44863
ΘEOCTOKOC (δ.)	82	24749
ΘEOΦANOC ΛIBANOC	82	24.000
ΘEOΦAIOC I. BATHC	77	16380
ΘEPMOΠYAI (δ.)	55	8992
ΘETIC	74	35540
ΘHPACIA	84	28100
IAΩN	70	11489
IKAPIAN PHΦEP	67	4390
IKTINOC	68	11489
IOAI	72	4999
IONIAN ΓOY'INT	83	20980
IONIAN KAPPIEP	73	15498
IONIAN PHΦEP	65	8002
IONION	70	15387
IXΘEIC	77	19166
IO	69	8909
IOANNA B. (δ.)	61	22075
IOANNHC	59	3139
IOANNHC ZAFEPAKHC	68	16227
IOANNHC KOYΛOYΘPOC (δ)	82	30041
IOH	71	11508

K. Z. MIXAΛOY	76	16023
KABO ΓIOCIONAC	67	10322
KABO ΓKPOCCOC	68	10322
KABO ΛOΓΓOC (δ.)	69	50998
KABO MATAPAC	77	12772
KABO ΠEIPATHC	76	12772
KAPPIH A.	70	16285
KALABPIA	66	24309
KALAIOPH A.	74	15938
KAMAP	51	8199
KALOMOIPA B.	73	11349
KALYTP	73	6172
KAMATEPH	78	14588
KAMPOC	71	13116
KANAPHC	79	19037
KANAPIA (δ.)	78	151225
KAP ITEA	71	4960
KAP MΠICTI	74	3800
KAPETAN ΓIANNHC	81	31850
KAPETAN ΓIANNHC	68	24801
KAPETAN KOCTAC	59	8313
KAPETAN KOCTHC	68	24688
KAPETAN KOCTHC I	68	15355
KAPETAN ΛEONIDAAC	67	8113
KAPETAN ΛOYKHHC	69	10839
KAPETAN MIXAΛHC	69	14807
KAPETAN PAXICTHC	67	16098
KAPETAN TACOC	68	23372
KAPETANICCA	80	32800
KAPTAIN BENIAMHC	67	13858
KAPTAIN ΓIANNHC	63	15819
KAPTAI ΓPEΓOC (δ.)	72	58185
KAPTAIN ΔIAMANTHC	71	30193
KAPTAIN MHCTOC	58	1763
KAPTAIN NIKOΛAC	68	13531
KAPTAIN CTAMATHC	82	32241
KAPTAIN CTEPANOC	78	10372
KAPTAIN TZON	60	9163
KAPTAIN TZON Γ. Π.		
LIBANOC (δ.)	76	123648

KAPTAIN TZON Δ.		
ΠATEPAC	77	21194
KAPTAIN TZON A.	61	13338
KAPTAIN TZOPTZ A.	66	19595
KAPIMPIAN KAPPIEP	62	15961
KAPIN BATHC	73	23688
KAPLOBA	75	29314
KAPMEN	65	23391
KAPOLINA	68	10562
KAPOLINE Π.	73	13324
KAPOC	67	12702
KAPPAΘOC	68	12701
KAPYANTA	73	34067
KAPYATIC	70	16040
KACAKANTA	63	12407
KACOC	76	14983
KACCIANAPPA	69	14318
KACCIA	72	16704
KACCIAN ΓKΛOPY	59	4832
KACTA CΗΛ.	68	26537
KATERINA	57	9081
KATERINA	76	3824
KATERINA B. (δ.)	58	2580
KATERINA ΔPAKOΠOYΛOY	77	8750
KATERINA E.	70	14370
KATIE	60	10187
KATINA (δ.)	66	38878

KE'I'Π AΓKPIOC	66	29955
KE'I'Π ANTIMΠEC	72	14851
KE'I'Π AKPIAC	73	9219
KE'I'Π KAMAP	62	11416
KE'I'Π KENENTY	71	9868
KE'I'Π KOPΦOY	78	9882
KE'I'Π MATEAC	77	9736
KE'I'Π MATAPAC	77	10480
KE'I'Π MONTEPE'Y	71	9964
KE'I'Π COYNION	72	10013
KE'I'Π COYHPIOP	74	8896
KE'I'Π CYPOC	78	8890
KE'I'Π TAINAPON	69	12251
KENTAKY XOOPY	75	18307

α. Λός "Αντζελες 9/2	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 28/1	
α. "Ελευσίνα 3/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Χούντ Πόιντ 24/2	
διάλυση Κίνα	
ε. Κοκούρα 12/2	
δ. Σουέζ 9/2	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Κόμπε 21/2	
α. Γιοκοχάμα 26/2	
ἀργεί Λονδίνο	
α. Αμβούργο 20/2	
ἀργεί Στυλίδι	
δ. Γιβραλτάρ 12/2	
α. Κόρπους Κρίστι 18/2	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 12/2	
ε. Τσάρλεστον 31/1	
α. Πειραιά 16/2	
ε. Μπαντάρ "Αμπάς 30/1	
στο Ντάρμπαν 19/1	
ε. "Αλεξάνδρεια 21/2	
α. "Αστακό 18/10	
ε. Βερνακρούς 19/1	
α. Πειραιά 9/2	
ἀργεί Λονδίνο	

ε. "Οσκαρόσμαν 20/2	
ε. Πειραιά 26/1	
ε. Φλάσινγκ 20/2	
α. "Ελευσίνα 23/1	
α. Θέουτα 15/2	
α. Γιβραλτάρ 30/1	
α. Ν. "Ορλεάν 9/2	
α. "Ασνόντ 12/2	
ε. Σιενφουένγκος 26/1	
ἀργεί Λονδίνο	
δ. Π. Σαϊν 14/2	
ε. Αμβούργο 20/2	
α. Ρίο Χάινο 4/2	
ρυμουσκίται Κουρμάκας 27/2	
α. Σιγκαπούρη 19/2	
δ. Σουέζ 22/2	
α. Μουπάσα 12/2	
ε. "Αυρ 24/2	
α. Τενερίφη 24/2	
ἀργεί Χαλκίδα	
στο Ούμ Κουδάρ	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. "Ανσολίς 19/2	
α. Αμβέρσα 23/2	
ε. Γκουγιακουά 5/2	
στη Χα. κίδα 16/2	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Τάμπα 23/1	
α. Χάμπτον 15/1	
α. "Αλεξάνδρεια 24/2	
ἀργεί Στυλίδι	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 18/2	
ἀργεί Βομβάη	
α. "Ασγκουράμας 21/2	
α. Σίμπα 24/2	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 10/2	
ἀργεί Νουεβίτας	

πρός Ντουμπάι 28/2

- α. Τζέντα 13/2
- ε. Άνναπολις 22/2
- α. Ν. Όρλεάν 31/1
- ε. Αλεξάνδρεια 21/2
- α. Σιγκαπούρη 29/1
- α. Σάν Νικόλας 8/2
- α. Ρότερνταμ 23/2
- α. Σαουθάμπτον 16/11
- δ. Γίβραλτάρ 20/2
- ε. Σουόντσου 5/2
- άρχει Έλευσίνα
- α. Σάντος 23/2
- δ. Γίβραλτάρ 19/2
- α. Ύμουιντεν 16/2
- άρχει Άργιστόλι
- ε. Άνγκρα ντós Ρέις 18/2
- δ. Μπουρνουμπουτελ 13/2
- ε. Μπετζιά 22/1
- άρχει Χαλκιάδα
- άρχει Πειραιά
- α. Βενετία 12/2
- α. Λός Πάλλμας 25/2

μεσογειακές μεταφορές

- ε. Κων/πολη 18/2
- δ. Π. Σαϊό 20/2
- άρχει Γαλαξειδί
- α. Γένοβα 25/1

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪΥ'	68	4350
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952
ΛΑ'Τ'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Τ'ΡΙΟΥΣ	80	7952
ΛΑΚΥ ΓΟΥΛΗΣ	78	9485
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599
ΛΑΡΑ Σ	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30844
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΑ ΙΙ	68	15781
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10818
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10818
ΕΙΣΒΟΣ	74	3259
ΕΥΕΡΤΗΣ ΙΙ	58	9079
ΕΩΝ	75	15684
ΕΩΝ	72	2311
ΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783

ε. Κάγκλιαρι 6/1
 α. Κολόμπο 13/1
 άρχει Λευκόδα
 ε. Πειραιά 5/2
 άρχει Ρίβερ Φώλ
 άρχει Πειραιά
 ε. Άγκόλα 31/1
 πρ. Κεφαλλονία Στάρ
 δ. Γκιρραλτό 14/2
 α. Χόγκ Κόγκ 26/2
 ε. Μορμουγκόδο 7/2
 α. Σεβίλλη 15/2
 δ. Παναμά 15/2
 α. Βαλτιμόρη 22/2
 α. Ρίο 'Ιανέιρο 20/2
 άρχει Γαλαξειδί
 άρχει Πειραιά
 δ. Ντόβερ 2/2
 άρχει Ζετουμπλά
 άρχει 'Ελευσίνα
 στη Λισαβόνα
 άρχει Χαλκίδα
 α. Κουβέιτ 5/1
 άρχει 'Ηγομινέιτα
 δ. Σουέζ 21/12

Μ. Γ. ΤΣΑΚΑΡΗΣ	69	25168
ΜΑΔΕΡ	68	11361
ΜΑΘΡΑΚΗ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	84	14500
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΚΡΑ	73	8957
ΜΑΝΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874

ΜΕΘΩΝΗ (δ).....	81	32723
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15686
ΜΕΛΙΤΩΝ.....	68	10017

- α. Π. Έλζαμπεθ 2/2
- α. Ρουέν 23/2
- α. Πειραιά 18/2
- ε. Σ. Σημαστιάδ 5/2
- α. Νόρντεχαϊμ 23/2
- δ. Γιβραλτάρ 13/2
- α. Π. Άντζελες 15/2
- άρχει Έλευσινά
- άρχει Σατομπαλά
- α. Πειραιά 1/2
- τόν Πειραιά
- α. Τσαγκουράμας 22/2

Ντάς Άϊλαντ 27/1
Βαρκελώνη 21/2
Σουέζ 21/1

ΜΕΛΟΊ*	68	8887
ΜΕΛΠΟ Χ...	68	10355
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	89	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	88	2296
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255
ΜΕΝΤ ΞΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	82	14483
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	82	11940
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΡΟΠΑΜΠΟΥ	78	12598
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17488
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α΄ΙΛΑΝΤ	79	10991

ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	57	5289
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1583
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1562
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1595
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1586
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΞΑ Δ.	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677
ΜΠΑΡΥ	66	14359
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΛΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΗΛΙΦ	71	9584
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑ'Υ	63	9657
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΚΑ'Υ	89	2979
ΜΠΡΑΣΣΕΛΑΣ (δ.)	68	14948
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΥΚΟΝ ΡΟΥΑΙΝΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΙΝΙΔΙ	77	5511
ΜΥΡΙΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345
ΜΥΡΙΤΟΣ	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	66	20199
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	8825
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478

ε. Μομπάσα 12/2
α. Σαλάλα 10/2
ύψωση λιβερίας
α. Βεροβιά 25/1
μεσογειακές μεταφορές
επιληψία διάλυση
α. Π. Τζένιλι 15/1
άρχει Πειραιά
επιληψία άλλοδαποις
α. Κοπέρ 5/2
άρχει Πειραιά
δ. Σουέζ 18/2
ύψωση λιβερανή
δ. Γιβραλτάρ 17/2
στή Σουραμπανία 19/2
δ. Π. Ζαΐδ 19/2
α. Αυγουστά 17/2
άρχει Μπαλμπόρα
άρχει Πειραιά
α. Γκαέτα 20/2
ε. Ν. Όρλεάν 23/2
ε. Κόμπε 29/1
ε. Γιοκοχάμα 5/12
ε. Κόμπε 22/2,

στο Κουβέιτ •
 άρχει Ν. 'Ορλεάνη
 α. Ν. 'Ορλεάνη 21/2
 ε. Ταϊτόζια 8/2
 άρχει Πειραιά
 α. Μολφέτα 14/2
 δ. Παναμά 21/2
 α. Ντεμερρά 14/2
 άρχει Ν. 'Ορλεάνη
 άρχει Πειραιά
 άρχει Ν. 'Ορλεάνη
 άρχει Πειραιά
 δ. Παναμά 18/2
 α. Πειραιά 5/2
 α. Γκιζάν 23/2
 α. Σεβίλλη 15/2
 άρχει Ν. 'Ορλεάνη
 άρχει Πειραιά
 άρχει Ν. 'Ορλεάνη
 ε. Γκιζάν 23/2
 άρχει Ν. 'Ορλεάνη
 άρχει Πειραιά
 άρχει Ν. 'Ορλεάνη
 α. Χαθόνα 25/2
 α. 'Οράνγιενταντ 30/1
 α. Χάμπτον Ρόντε 19/2
 μεταφορές 'Ερυθράς θάλα.
 α. Αμυρούργ 15/2
 δ. Σουέζ 19/2
 ε. Κακινάνα 14/2
 α. Βαλτιμώρη 13/12
 στη Ντεμερρά 24/1
 α. Λός Πάλμας 14/2
 άρχει Σαρζα
 α. Ν. 'Ορλεάνη 23/2
 ε. Σηάτλ 13/2
 δ. Σουέζ 24/2
 άρχει Πειραιά •
 ε. Κέιπ Τάουν 26/2 •
 α. Μπότγουντ 23/2
 ε. Μουμπά 21/2
 ε. Νιούκαστλ 21/2
 α. Βουβάη 8/2
 ε. Κεμπέκ 9/2
 πρόσ Κούβα 12/11
 άρχει 'Αργυστόλι
 α. Τουμπάρσ 27/12
 α. Λισαβώνα 22/1
 α. Γιούρπορτ 8/2
 ύψωση παναμαϊκή
 μετασογιακές μεταφορές
 άρχει Πειραιά
 α. Λουσινά 24/1
 μετ. •'Άλρος Μαρίνερ• (κ).
 ε. Νόρε 'Ανκορτέζ 24/2
 α. Γιοκοχάμα 19/2
 α. Κόκοχους Κρίστι 24/1
 άρχει Λευκάδα
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 ε. Λός Πάλμας 22/2
 άρχει Τζέντα
 άρχει Ρίβερ Φώλ
 άρχει 'Ελευσίνα
 δ. Παναμά 12/2
 ε. Τζέντα 6/2
 α. Γκάρστον 2/2
 άρχει Γαλαξιδι
 άρχει 'Αργυστόλι
 α. Γιούρπορτ 2/2 •

ἀργεῖ Γάνδη*
 ε. Νιούκαστλ 26/2
 α. Μπιζέρτα 1/2
 α. Γιοκοχάμα 1/2
 δ. Π. Σάϊδ 12/2
 ἀργεῖ Κενίτρα
 στή Σιγκαπούρη
 ἀργεῖ Χαλκίδα
 α. Πειραιά 24/1
 α. Κόρπους Κρίστι 31/1
 ε. Κουβέιτ 17/2
 α. Σιγκαπούρη 12/1
 α. Ύμουντεν 26/2

ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
NEVER ON XANTE'Y	78	33191
NE'Y BY ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
NEMEA	79	10993
NEMΟΣ	71	4
	981	
NENA	74	39866
NEOTHS	71	9082
NEΠTOYNIΔ	65	27960
NEΣTOP	82	37000
NEΣTOP	68	25755
NEΣTOP ZKA'	72	9606
NEΦEΛH	68	24894
NEΦEΛH	70	14096
NHPPEY	56	9942
NHXOΣ IOΣ (δ.)	73	18494
NIKAIA	73	19831

ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΗΦΩΡΟΣ	72	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824
ΝΙΜΦΑΣ	71	2994
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40040
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	7701
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	36000
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055
ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΪΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	65	7700
ΝΤΕΚΑ ΦΑΡΕΤΕΡΙΝΙΤΥ	68	14342
ΝΤΕΛΑΦΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΝΥΛΑΑ (δ.)	62	12392
ΟΔΕΛΑ	69	3288
ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10	14	15976

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999
ΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492
ΘΕΩΝ (δ.)	71	17355
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΗΝ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΝΜΠΟΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΛΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΡ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ.	71	17187
ΟΝΗΣΙΔΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΛΕΑΝΝ (δ.)	75	76142
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868

ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20689
ΟΞΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ)	82	49100
ΟΞΕΑΝ ΚΙΦ	83	20487
ΟΞΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14875
ΟΞΕΑΝ ΞΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΑΤΙΜΑ	71	9372
ΟΥΜΠΑΡΑΝ (δ)	65	28133
ΟΥΥΠΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	69	105317
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8987
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015
ΠΑΝΔΩΡΑ (δ)	67	57794
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790

δ. Παναμά 19/2
α. Γουέιπα 4/2
μεσογειανάκις μεταφορές
άρχει Έλευσια 12/2
πρ. «Ανέμω Κ.»

α. Τής 26/2
α. Κέη Τάουν 11/1
άρχει Πειραιά

α. Σιγκαπούρη 20/2
στό Σάντος 15/2
ε. Νάντη 25/2
α. Έλευσια 5/11
α. Άμβέρσα 24/1
στό Έλ Χάλλ (αποθήκη)
α. Λονδίνο 25/2
ε. Σιαμέν 3/2 *

άργει Πειραιά •
 α. Π. Κορτές 15/1
 ε. Αλεξάνδρεια 22/2
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Ν. Όρλεάντ 21/2
 α. Σαουδάμπτον 11/1
 άργει Πειραιά
 άργει 'Αλιβέρι
 α. Αλεξάνδρεια 18/2
 άργει Πειραιά
 α. Βανκούβερ 16/2
 α. Κόρυθος Κρίστι 18/2
 δ. Γιβραλτάρ 23/2
 α. Σ. Τζών 19/2
 α. Χόγκ Κόγκ 23/2
 άργει 'Αλεξάνδρεια
 άργει Στυλίδα
 α. Γουέινα 29/1
 παρεδόθη ύψους Λιβερτιανή
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Γαλαξειδί
 ε. Πειραιά 23/2
 α. Άδς Πάλμας 10/2
 α. Βουλώνη 25/2
 ε. Τανγέρη 31/1
 ε. Π. Νουάρ 10/2
 α. Ν. Όρλεάντ 12/2
 ε. Τζωρτζτάουν 21/2
 στον Πειραιά 25/2
 άργει Γαλαξειδί
 άργει Πειραιά
 άργει Έλευσινα
 άργει Λευκάδα
 α. Ναγκόνια 29/1
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Βρέμη 26/2
 άργει Πειραιά
 δ. Σουέζ 17/2
 α. Τεργεστή 21/2
 άργει Πειραιά
 αγορά ε. Παναμά
 δ. Μπουκουμπουέλ 6/2

ἀργεῖ Πειραιά
ἀργεῖ Πειραιά
α. Λονδῖνο 26/2
ἀργεῖ Πειραιά
ε. Σιγναγουέγκος 5/2
μετον. «Μήλος» ('Ονδ.)
ὕψωση παναμαϊκή
δ. Κων/πολι 6/2
ἀργεῖ Ἐλευσίνα
σέ θεση 50 30 Β., 02 45 Δ 26/2
ε. Σιγκαπούρη 13/2
α. Π. Ἐλίζαμπεθ 19/2
δ. Γιβραλτάρ 4/2
α. Ν. Ὀρλεάν 16/2
μερονηκέες μεταφορές
ε. Σιγκαπούρη 23/2
μεταφορές Νιγηρίας
α. Βαλέντια 12/2
ε. Χιούστον 20/2
πρ. «Τραϊσή»
α. Ἐλευσίνα 18/10 *

δ. Ντόβερ 12/2 *
ε. Βουλώνη 25/2
ναυπηγ. Φερρόλ
ε. Ναγκόνια 24/2
α. Χάλαμσταν 18/2
α. Σιγκαπούρη 26/2
ἀργεί Πειραιά
μεσογειοακές μεταφορές
μεσογειοακές μεταφορές
α. Χουκάρο 1/2
στό Νατάλ (αποθήκη)
στή Σούρ 25/2
ἀργεί Άλιβέρι
α. Ρεσίφε 23/2
στό Λάγος
ἀργεί Γκρέτι Μπίτερ
ἀργεί Έλεουσίνια
α. Βρέμη 25/2
α. Σαγκάη 15/2
ε. Κουϊνγκτόν 9/2
ἀργεί Γαλαξειδί
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Άμβέρσα 22/2
διάδουλ Πακίσταν *
α. Φόρτ ντε Φράνς 17/2 *
ε. Ραγκούν 18/2
α. Ν. Όρλεάν 17/2

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	16840
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214
ΠΑΡΟΣ	65	8883
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	69	51897
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣ	82	10420
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΓΟΣ	82	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	80	6134
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΛ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	80	28487
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	68	12429
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	68	23706
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΛΕΟΠΗ	62	6299
ΠΗΛΕΟΠΗ II	56	6198
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΝΤΟ	63	14203
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	62	17953
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425
ΠΟΛΥΤΩ	68	36385
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	18014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	84	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
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
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

ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 1 (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΝΙΑ	67	9919
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ	58	4275
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14851
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΟ	75	9112
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812

μεσογειακές μεταφορές
α. Σαλέρνο 16/2
α. Κόμπε 20/2
α. Πειραιά 20/12
ε. Ρουέν 20/2
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Ρουέν 18/2
ε. Ρότερνταμ 22/2
α. Χιούστον 7/2
α. Χόγκ Κόγκ 28/1
αργεί Πειραιά
α. Παρανάγκουα 19/2
α. Δουνκέρκη 23/2
α. Πειραιά 28/1
ε. Πόρτ Χέντλαντ 22/2
α. Φιουμτσίνιο 6/2
α. Σιγκαπούρη 17/2
ναυπ. Ναγκασάκι *
α. Σιγκαπούρη 17/2
α. Σιγκαπούρη *
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Ν. Όρλεάνη 27/1
α. Χάλιφαζ 23/1
ε. Ίκονιο 1/2
δ. Κων/πολη 10/2 *

ε. Άγκονα 21/2 *
μεσογειακές μεταφορές
α. Λεμεσό 21/1
α. Σάουθεντ 25/2
α. Ανταλία 19/2
μεσογειακές μεταφορές
ε. Σαγκάη 13/2
αργεί Πειραιά
ε. Ν. Όρλεάνη 8/2
α. Άντεν 7/1
α. Φουκουγιμά 6/2
αργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 6/2
α. Πειραιά 13/2
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 18/2
στον Πειραιά
ε. Άμβερσα 25/2
στον Πειραιά 12/2
α. Καράτσι 25/1
α. Ν. Όρλεάνη 9/2
ε. Ντονικάτα 19/2
α. Πύλο 21/1
δ. Σουέζ 8/2
α. Ντάρμπαν 5/2
αργεί Άστακό
αργεί Ήγουμενίτσα
ε. Ν. Όρλεάνη 4/2
αργεί Γαλαξειδί
επωλήθη άλλοδαπούς
ε. Σαλβαντόρ 19/2
αργεί Λομπίτο
ε. Ναγκόγια 24/2
αργεί Γαλαξειδί
επισκευές Φλάσσινγκ 7/2
α. Άμβούργο 23/2
ε. Τζέντα 20/2
α. Μίνα άλ Φαχάλ 21/2
α. Νααντάλι 4/2
αργεί Πειραιά
α. Λός Άντζελες 25/1
α. Φρημάντλ 1/2
αργεί Χαλκίδα
α. Καράτσι 14/2
ε. Πόρτ Χέντλαντ 23/2
α. Σιδνεύ 19/2
ε. Παρανάγκουα 20/2
δ. Παναμά 23/2
ε. Άμπερντν 23/2
επισκευές Πειραιά
δ. Παναμά 24/2
α. Πόρτσμουθ 12/2
ε. Μασσάουα 3/2
στο Σουέζ (άποθήκη)
α. Τσιταγκόγκ 24/2
α. Ν. Ύορκη 17/2
ε. Πειραιά 16/2
δ. Π. Σαίδ 20/2
αργεί Πειραιά
στο Γκαίημπε 13/2
δ. Παναμά 11/2
επωλήθη
ε. Λονδίνο 26/2
δ. Παναμά 22/2
στο Φλάσσινγκ 27/2
ε. Π. Σαίδ 10/2
α. Ν. Όρλεάνη 16/2
ε. Άμβερσα 22/2
α. Ίκονιο 2/2

στη Ν. Όρλεάνη
α. Ρότερνταμ 9/2
α. Πειραιά 15/2
α. Φός 16/2
α. Τζάνκσονβιλ 19/2
α. Ρεσίφε 4/1
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 18/2
α. Σιγκαπούρη 23/2
α. Λιανιουγκάνακ 13/2
μετ. «Καλιανία»
δ. Γιβραλτάρ 25/1
αργεί Πειραιά
αργεί Γαλαξειδί
δ. Γιβραλτάρ 20/2
α. Γαλαξειδί 28/11

ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38811
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
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 ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
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 ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
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
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948
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 ΚΕΝ	75	15223
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	35465
ΣΗΓΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΗΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ	85	31300
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	80	10631
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409
ΣΙΦΝΟΣ	72	15018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15384
ΣΠΕΛΤΟ	81	30834
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260
ΣΤΑΛΟ 2	68	22118
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878
ΣΤΑΜΥ	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

αργεί Λευκάδα
αργεί Πειραιά
α. Τάμπα 5/2
ε. Μάντρε ντε Ντέους 14/12
αργεί Άργουσάκι
α. Λός Άντζελες 4/2
α. Ρίτσαρντς Μπαίη 15/2
δ. Γιβραλτάρ 17/2
α. Λομέ 15/11.

στη Μομπάσα *
δ. Σουέζ 9/2
δ. Μπρουνομπουέλ 5/2
α. Καλό 13/2
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
ε. Καέν 25/2
α. Τακοράντι 8/2
α. Πειραιά 23/2
μετ. «Κράντωρ» (Ελ.)
ε. Ραβέννα 22/2
μετον. «Ελπίδα» (π.
δ. Π. Σαίδ 4/2
αργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 15/2
αργεί Πειραιά
ε. Νιούκαστλ 13/2
στο Μπαντάρ Άμπας 21/2
αργεί Πειραιά
στο Νταμάμ 18/2
ε. Γκιζόν 16/2
α. Λός Άντζελες 20/2
μετ. «Πόρος Άιλαντ»
α. Άμβερσα 15/2
πρ. «Ροζάριο»
α. Σάν Νικόλαος 19/2
στη Βομβάη 9/2
α. Π. Έμπεδόκλε 20/2
ε. Τζέμπελ Άλι 19/2
α. Τζέντα 14/1
ε. Μασσάουα 17/2
α. Ρίτσαρντς Μπαίη 15/2
α. Ραβέννα 1/2
στο Ντάρμπαν 23/2
αργεί Ρίο Άντερό
αργεί Σετοουμάλ
αργεί Λομπίτο
αργεί Πειραιά
πρ. «Μυρτιά»
αργεί Γαλαξειδί
α. Χοντίντο 19/10/84
α. Χιρσίμα 18/2
αργεί Πειραιά
ε. Ρότερνταμ 25/2
α. Σάν Φραντσκο 12/2
αργεί Πειραιά
α. Μπ. Άιρες 8/2
στο Ντουμπάι 14/2
α. Τρινκομάλη 18/1
α. Λονδίνο 16/2
ε. Κοκούρα 26/2
α. Μπ. Άιρες 23/2
δ. Παναμά 21/2
α. Ρεσίφε 25/1
στη Λεμεσό 7/1
α. Άκαμπα 31/1
α. Γιοκοχάμα 22/2
α. Τσάχ Μπαχάρ 26/1
αργεί Χαλκίδα
ε. Βομβάη 8/2 *

δ. Π. Σαίδ 21/2 *
α. Π. όφ Σαίην 1/2
ε. Ναγκόγια 23/2
α. Άλεξάνδρεια 17/2
δ. Επτάνησα 13/1
ε. Σαλβαντόρ 6/2
ε. Άμβερσα 22/2
α. Σιγκαπούρη 18/2
ε. Γκντνσκ 26/1
ε. Γιοκοχάμα 26/2
αργεί Πειραιά
α. Ντουαρνέζ Μπαίη 9/2
μεσογειακές μεταφορές
δ. Κων/πολη 6/2
α. Πειραιά 12/2
ε. Άμβερσα 21/2
αργεί Χαλκίδα
ε. Λεμεσό 12/2
στη Μομπάσα
α. Τζέντα 12/1
ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 19/2
α. Τζέντα 21/2
αργεί Γαλαξειδί
α. Τσαγκουαράμας 5/2
αργεί Έμδεν
α. Άμστερνταμ 25/2
αργεί Έλευσινά
ύψως Κυπριακή
α. Χιούστον 15/2
α. Μπάχια Μπλάνκα 20/2
αργεί Πειραιά
ε. Μέθελ 23/2
α. Σανταβάλ 1952
α. Ν. Όρλεάνη 14/2
αργεί Έλευσινά
α. Κορίν 20/2
αργεί Πειραιά
α. Αύγουστα 12/2
α. Τενερίφη 26/1
α. Βίλα Κονστιτιούσον 19/2

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14867
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14867
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16844
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	78	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	8678
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ.)	85	30490
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	80	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΟΡΚ	70	15302
ΣΤΡΟΓΓ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ	69	2997
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΥΡΟΣ	64	5237
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	68	38260
ΤΑΚΗΣ Η.	57	8508
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΝΝΕΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΣΙΑ	62	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	76	47344
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17648
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΓ'Υ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΙΝΙ	61	11125
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	68	12011
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
ΤΖΩΝΗ	65	19750
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599

άρχει Πειραιά	
άρχει Λευκάδα	
ε. Άμβρα 24/2	
α. Μπάγια Μπλάνκα 22/2	
επιπλήθη άλλοδαπου	
α. Πρίνς Ρούπερτ 952	
α. Γουκαμάτου 25/2	
α. "Αβονμάουθ 21/2	
ε. Τοκοπίλα 9/2	
ε. Σουέμα 17/2	
ε. Ρόττερνταμ 27/2	
άρχει Έλευσίνα	
δ. Κων/πολη 14/2	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
πρ. «Θανάσης Α.»	
ε. Τής 25/2	
στο Σουέζ	
α. Κόμπε 21/2	
α. Λός "Αντζελες 951	
δ. Κων/πολη 21/10	
άρχει Γκουανιακούλ	
α. Ν. "Ορλεάνη 3/2	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 23/2	
δ. Παναμά 15/2	
άρχει Πειραιά	
άρχει Γαλαξίδι	
άρχει "Ιθάκη	
α. Σέτε 18/2	

α. Τέμα 23/2	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Μαδέιρα 6/2	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 21/2	
μεσογειακές μεταφορές	
α. "Ελ. Γαμπλάρο 18/1	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 24/2	
ε. Ρόττερνταμ 23/2	
α. Βαλέτσια 21/2	
α. Κουρακάο 25/2	
α. Τενερίδη 11/1	
δ. Κων/πολη 17/1	
α. Πειραιά 30/51	
α. Φιλαδέλφεια 19/2	
α. "Αμουέ Μπαλ 17/2	
ε. Τσιταγκόνκ 10/2	
α. Μπρέικ 8/2	
δ. Γιβραλτάρ 25/2	
άρχει "Αστακό	
α. Σιγκαπούρη 12/2	
ε. Πειραιά 11/2	
α. Λός Πάλας 8/2	
α. Γάνδη 11/2	
α. Κάντλα 30/510	
α. Στυλίδα 3/10	
ε. "Επτάνησα 19/11	
α. Βενετία 19/1	
ε. Φρημάντλ 23/2	
δ. Κων/πολη 31/51	
δ. "Επτάνησα 22/11	
ε. Τάμπα 6/2	
α. Κόρπους Κρίστι 18/1	
α. Φουτζέιρα 16/2	
δ. Π. Σαΐδ 22/1	
α. Μπ. "Αϊρες 26/511	
άρχει Μανφρεντόνια	
δ. Δαρδανέλλια 10/2	
α. Σ. Τζών 952	
ε. Π. Κέλαγκ 25/2	
άρχει Έλευσίνα	
α. Βαλτιμόρη 5/2	
α. Ντουάλα 8/2	
άρχει Χαλκίδα	
άρχει Πειραιά	
α. Ναυπλία 3/2	

ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	8246
ΤΟΘΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΘΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639
ΤΟΥΡΚΙΑ	58	4301
ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ	75	60670
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.)	68	48827
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.)	75	68831
ΤΡΑΝΣΠΑΣΦΙΚ	78	10299
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11844
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717
ΤΡΙΤΟΝ	63	11056
ΤΡΙΤΟΝ	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11844
ΤΖΕΡΡΥ	76	13663
ΤΖΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858

ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266
ΦΑΕΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΕ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΙΡΣΙΠ Α. (δ.)	74	131654
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΡΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408

ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141

άρχει Πειραιά	
α. Κοτονού 22/2	
δ. Π. Σαΐδ 21/2	
ε. Βενετία 25/2	
α. Λός "Αντζελες 24/2	
α. Λισσαβόνα 18/2	
υπό ναυπήγηση	
ε. Μπ. "Αϊρες 1952	
δ. Παναμά 23/2	
α. Στυλίδα 3/2	
άρχει Πειραιά	
επιπλήθη	
α. Ν. "Υόρκη 27/1	
α. Σιγκαπούρη 27/51	
ε. Πειραιά	
ε. Γένοβα 25/2	
α. Ν. "Ορλεάνη 9/2	
α. Ντόρ ες Σαλάμ 4/2	
α. Σάουθεντ "Ανκοράτ 21/2	
α. Χάμπτον 20/2	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 21/2	
ε. Ταργκόννα 19/2	
άρχει Πειραιά	
ε. Νουακατότ 14/1	
άρχει Ν. "Ορλεάνη	
ε. Σουέζ 19/2	
ε. Κων/πολη 4/2	
α. Νταμάμ 22/1	
ε. Ν. "Ορλεάνη 18/2	

δ. Π. Σαΐδ 10/2	
πρ. «Μελτέμι III»	

α. Πόρτλαντ 952	
α. Θεσσαλονίκη 30/1	
άρχει Πειραιά	
στη Βομβάη 13/2	
δ. Π. Σαΐδ 22/2	
α. Τεργέστη 2052	
μεσογειακές μεταφορές	
διάλυση Ν. Κορέα	
α. Φρημάντλ 22/2	
ε. Μαρίνα ντί Καράρα 21/2	
α. Φορταλέζα 18/1	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Φουτζέιρα 16/2	
α. Ρίο "Ιανέιρο 12/2	
α. Ν. "Υόρκη 13/2	
άρχει Χαλκίδα	
στο Μπαντάρ "Αμπάς 24/2	
α. Σάν Νικόλας 1/2	
δ. Παναμά 26/1	
δ. Παναμά 5/2	
α. Νιούκαστλ 25/2	
α. Σακάι 14/2	
α. Ν. "Ορλεάνη 9/2	
δ. Σουέζ 19/2	
δ. "Ινβερκίπ 8/2	
δ. Π. Σαΐδ 19/1	
ε. Μπλιμπό 23/2	
α. Σιγκαπούρη 16/2	
α. Γουίλμινγκτον 22/2	
α. Φιλαδέλφεια 23/2	
α. Χάμπτον 30/1	
α. "Αλεξάνδρεια 11/2	
α. Λός "Αντζελες 11/2	
α. Π. Σαΐδ 26/2	

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

HELLENIC SHIP SUPPLY COMPANY

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

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



(1962)

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

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

Tel: 5338673, 5338595
AOH: 4579439, 2938208

FACILITIES TO SUPPLY VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS

ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.....	70	10191
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.....	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ.....	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	73	10192
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ.....	66	2999
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.....	71	10192
ΦΟΡΟΥΜ Ι.....	66	1444
ΦΟΡΟΥΜ ΝΕ.....	84	19562
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709
ΦΡΙΟ Ν'ΤΟΛΦΙΝ.....	69	1581
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ).....	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΡΟΣΩ.....	70	18328
ΦΡΟΣΩ Κ.....	70	9089
ΦΩΤΕΙΝΗ.....	77	19253
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.....	70	11169
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928

Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629
ΧΑΔΙΩΤΗΣ.....	60	7925
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.....	70	16149
ΧΑΡΑΠΑΝ.....	70	12463
ΧΑΤΑΝ (δ).....	58	12377
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ.....	77	39366
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	68	10016

ε. Δουνκέρκη 20/2
ε. Χάβρη 20/2
α. Σαγκάη 3/1
ε. Άνναπόλις 22/2
ε. Π. Κέλαγκ 24/2
έπωληση άλλοδαπούς
στή Βομβάη
άρχει Χαλκίδα
α. Γκίλογκ 13/2
ε. Χόγκ Κόγκ 25/2
στό Χώρ άλ Ζουμπαίρ
α. Άλεξάνδρεια 12/2
δ. Γιβραλτάρ 14/2
ε. Ίμμινχαμ 26/2
α. Πειραιά 18/2
δ. Παναμά 18/2
ε. Γιοκοχάμα 22/2
ε. Π. Χάρκουρι 18/2
μεταφορές Περσικού
α. Άδελαιδα 19/2
ε. Π. Σουδάν 13/2
α. Μπ. Αίρες 21/11
α. Ν. Ύορκη 18/2
α. Βοστώνη 11/2
ε. Ν. Όρλεάνη 14/2
πρώην «Ναππο»

δ. Παναμά 18/2
θψσε Παναμαϊκή
α. Ρουέν 17/2
α. Θέουτα 6/2
άρχει Πειραιά
α. Λός Άντζελες 6/2
δ. Π. Σάιθ 24/2
α. Βοστώνη 31/1

ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ.....	68	10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΑΝ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ.....	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ.....	69	10016
ΧΙΟΣ (δ).....	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	67	5517
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527
ΧΙΠΠΟ (δ).....	60	12832
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594
ΧΛΩΗ.....	75	16421
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.....	67	383
ΧΡΙΣΤΑΝ 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

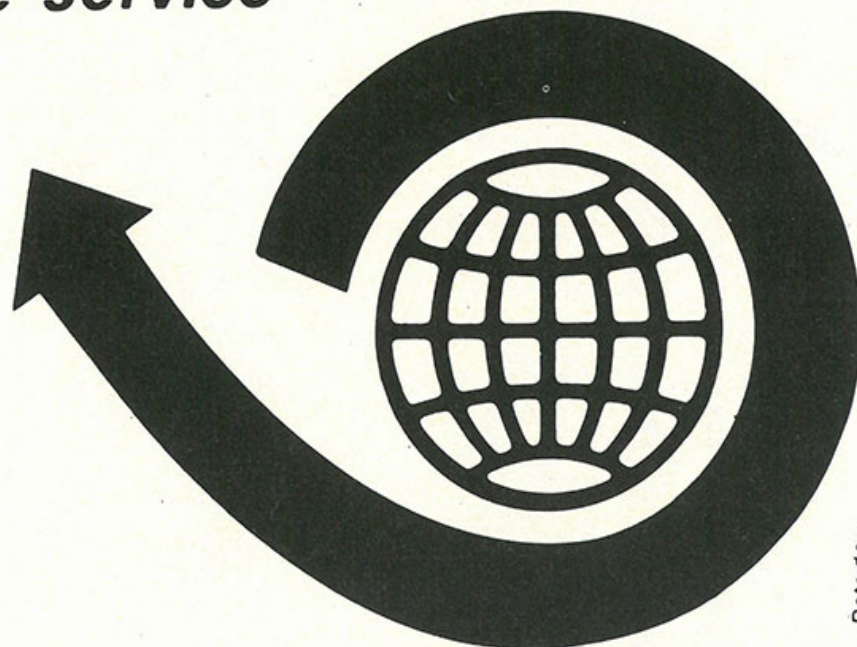
ΨΗΛΗ.....	65	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.....	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6680
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	73	3717
ΩΚΕΑΝΟΣ.....	67	28021

στή Χαλκίδα
α. Μόχι 21/2
στή Χαλκίδα
στή Χαλκίδα
α. Τζέντα 21/2
δ. Γιβραλτάρ 20/2
δ. Παναμά 18/2
α. Ρεσίφε 16/2
άρχει Άμβέρσα
α. Έλευσίνα 26/1
α. Άμβέρσα 13/2
α. Έλευσίνα 17/12
ε. Πειραιά 10/2
ε. Άλεξάνδρεια 23/2
ε. Μπλάφ 21/2
άρχει Πειραιά
α. Φιλαδέλφεια 24/2
άρχει Πειραιά
α. Π. Κέλαγκ 27/7
ε. Πειραιά 18/2
α. Σίμπα 24/2
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρας Τανούρα 14/2
μεσογειακές μεταφορές

στό Νουκατότ 14/2
α. Σόρζα 11/2
α. Φιλαδέλφεια 23/2
ε. Ρεσίφε 14/2
άρχει Χαλκίδα
άρχει Πειραιά

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



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132	πρ. «Ειρήνη II»	66	16451	α. Βαλτιμόρη 27/2
ΑΓΑΠΗ (δ.π.).....	63	21813	α. Λονδίνο 23/2	64	1141	πρ. «Ελπίδα»
ΑΓΑΠΗ II (κ.).....	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	65	14088	α. Ράς Τανούρα 30/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	67	43450	α. Ν. Υόρκη 7/2	67	20501	α. Γάνδη 18/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).....	66	12374	άρχει Πειραιά	58	2874	άρχει Χαλκίδα
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.).....	69	10182	α. Τάμπα 18/2	68	9.079	α. Μπέντε 18/2
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ.....	73	8910	α. Ν. Όρλεάνη 2/3	70	11474	α. Κέιμ 3/3
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.).....	73	17355	ε. Ίτακούϊ 28/2	70	10886	α. Λός Πάλαμας 24/2
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.).....	50	1321	ε. Βενετία 5/1	72	22103	ε. Βοστώνη 4/3
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.).....	68	4824	ε. Χιούστον 27/2	72	15110	αγορά εκ Παναμά
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.).....	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	68	9122	ε. Κων/πολη 22/12
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.).....	77	1573	ε. Π.ω. Πρίνς 20/2	73	129885	στό Δακάρ
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.).....	74	8944	ε. Άμβέρσα 3/3	67	9843	πρώην «Αντώνιος»
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ.....	71	10206	ύψωσε ελληνική	57	2299	επωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΔΑΜΑΣ.....	83	45300	α. Λός Άντζελες 28/2	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΕΛΛΩ (δ.).....	57	20745	Διάλυση Ταϊβάν	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.).....	51	2430	επωλήθη Άλλοδαπούς	82	21164	ε. Λισαβόνα 4/3
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ.....	71	4940	δ. Παναμά 12/2			
ΑΘΗΝΑ (μ.).....	64	30682	επωλήθη Άλλοδαπούς	81	21164	α. Ν. Όρλεάνη 1/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.).....	75	18251	α. Άμστερνταμ 5/3	77	10003	δ. Παναμά 28/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.).....	81	18495	α. Άμβέρσα 1/3	67	1523	άρχει Χαλκίδα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.).....	82	11988	ε. Κόμπε 4/3	75	67003	α. Όμισάλ 5/3
ΑΘΗΝΙΑΝ						
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500	α. Μομούγκοα 23/2	76	125485	ε. Σιγκαπούρη 13/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.).....	83	18509	δ. Γιβραλτάρ 3/3	71	4998	ε. Γκέλα 7/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	81	18500	στό Ντουμπάι 4/3	66	30522	α. Μονακό 14/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).....	80	18495	ε. Σιγκαπούρη 4/3	66	1163	άρχει Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.).....	83	11917	α. Λός Άντζελες 1/3	62	17298	ε. κοσιν 28/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.).....	83	18509	α. Άλεξάνδρεια 3/3	68	2571	άρχει Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.).....	85	18510	ύψωσε ελληνική	72	3908	δ. Γιβραλτάρ 24/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.).....	70	17485	α. Σάντος 27/2	62	9836	ε. Βαρκελώνη 4/3
ΑΘΛΟΣ IV (κ.).....	66	1716	άρχει Πειραιά	68	3783	α. Σέτε 27/2
ΑΘΩΣ (π.).....	63	10141	α. Μαδέιρα 5/2	52	1559	επωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΪΒΟΡ (κ.).....	71	7232	επωλήθη Άλλοδαπούς	68	1804	άρχει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (π.).....	74	12498	επωλήθη Άλλοδαπούς	71	1453	α. Κέιπ Τάουν 28/2
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.).....	76	12498	ε. Άμβέρσα 25/2	69	7574	δ. Μπρανομπούτελ 4/2
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.).....	75	12498	επωλήθη Άλλοδαπούς	74	128398	άρχει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (π.).....	74	12498	επωλήθη Άλλοδαπούς	60	19962	επωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.).....	74	12498	επωλήθη Άλλοδαπούς	74	122348	δ. Ντουμπάι 15/2
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.).....	77	12498	στό Χώρ αλ Ζουμπάιρ	71	9078	α. Γιοκχάμα 13/2
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.).....	71	15205	ε. Ράς Τανούρα 28/2	76	18368	α. Άμβούργο 23/2
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.).....	76	12498	α. Κολόμπο 28/2	72	25785	α. Φουτζέιρα 8/2
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.).....	71	15204	α. Ν. Όρλεάνη 11/2			
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.).....	72	11185	επωλήθη			
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.).....	73	12498	επωλήθη			
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.).....	74	12498	α. Κακούρα 2/3			
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΝΘ (π.).....	69	9199	μετ. «Γιούρκο Έξπλόρερ» (Μ.)			
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.).....	69	9241	άρχει Πειραιά			
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ.....	67	28646	α. Ανάπολη 1/3			
ΑΪΚΟΝ.....	71	27958	α. Βαλτιμόρη 27/2			
ΑΪΛΑΝΤ (Μαλ.).....	82	5225	επωλήθη Άλλοδαπούς			
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.).....	71	15497	α. Βαλτιμόρη 10/2			
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μαλ.).....	66	9135	α. Τενερίφη 24/2			
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μαλ.).....	65	9223	α. Άσάμ 24/2			
ΑΙΟΛΟΣ (κ.).....	68	3858	στό Ταμπίκο 7/2			
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.).....	69	15850	ε. Πανζάνγκ 12/2			
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.).....	69	15800	α. Σιγκαπούρη 4/2			
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930	α. Τζέντα 13/2			
ΑΚΟΥΑΤΣΟΥ.....	68	25433	α. Τάμπα 28/2			
ΑΚΡΟΝ.....	72	62701	ε. Άμβούργο 4/3			
ΑΚΤΗ.....	77	17395	δ. Ντόβερ 2/3			
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.).....	73	61300	δ. Γουέστμινστερ 5/3			
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.).....	72	18724	πρ. «Τρέντι Γόντρε»			
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.).....	69	1434	α. Βαρκελώνη			
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (π.).....	71	10055	α. Ν. Όρλεάνη 1/3			
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.).....	69	10722	δ. Σουέζ 12/10/84			
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.....	77	126821	ε. Φουτζέιρα 20/2			
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.).....	74	6042	ε. Βηρυτό 14/2			
ΑΛΕΞΗΣ.....	69	12252	α. Ρουέν 25/2			
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.).....	69	12994	στό Ντάρμπαρν 10/2			
ΑΛΙΒΕΡΙΑ ΧΟΟΥΠ.....	65	18389	ε. Μπαρμπάντος 15/1			
ΑΛΚΑ (π.).....	66	4478	α. Πειραιά 23/2			
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.).....	65	9677	δ. Σουέζ 8/3/84			
ΑΛΚΜΑΝ.....	66	27985	άρχει Χώγκεσαντ			
ΑΛΚΟΡ (π.).....	62	10296	α. Σιγκαπούρη 5/2			
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.).....	65	37888	επωλήθη Διάλυση			
ΑΛΟΧΑ (Μ.).....	66	2582	άρχει Πειραιά			
ΑΛΤΑΙΡ (κ.).....	69	4718	α. Άμβούργο 5/3			
ΑΛΦΑ III (π.).....	72	9350	επισκευές Πειραιά			
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.).....	56	1873	ε. Τζέντα 15/2			
ΑΛΦΙΤΟ (π.).....	63	15929	ε. Ίκων 12/2			
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.).....	69	6054	δ. Γιβραλτάρ 28/2			
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.).....	73	18798	α. Παρανάγουα 20/2			
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.).....	72	18792	ε. Ρίο Ιανέιρο 27/2			
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.).....	74	36911	ε. Μπαχρέιν 25/2			
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.).....	77	19887	ε. Ναπιέρ 5/3			
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.).....	67	48344	άρχει Πειραιά			
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ.....	71	54810	α. Ν. Όρλεάνη 22/2			
ΑΜΠΕΡ (κ.).....	62	10344	άρχει Καράτσι			
ΑΜΠΥ (π.).....	65	12495	άρχει Πειραιά			
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.).....	77	4713	α. Χάμπτον 18/2			
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Λιβ.).....	67	43231	α. Μπρίντνι 9/2			
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ.....	67	21457	α. Π. Μαχάμεντ Κουαίμ 11/2			
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135	α. Π. Γουάλλκοτ 14/2			
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ.....	68	21420	α. Τάμπα 22/2			
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	69	21420	α. Βενετία 627/2			
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ.....	68	21426	δ. Παναμά 2/3			
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ.....	72	13732	α. Μπανιγάρμασιν 8/2			
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796	άρχει Πειραιά			
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.).....	73	9690	α. Κέιμ 22/2			
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.).....	65	1204	μεσογειακές μεταφορές			
ΑΝΙΤΑ I (κ.).....	76	4617	ε. Άμβούργο 1/3			
ΑΝΚΑ Δ. (κ.).....	66					
ΑΝΚΟ (κ.).....	64					
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.).....	65					
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.).....	67					
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.).....	58					
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.).....	68					
ΑΝΤΖΕΑΛΑΝΤΙΚ (π.).....	70					
ΑΝΤΖΕΛ I. (π.).....	70					
ΑΝΤΖΕΜΠΕΡΙΝΓΚ (π.).....	72					
ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ (π.).....	68					
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.).....	73					
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.).....	67					
ΑΞΙΟΣ (π.).....	57					
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.).....	66					
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.).....	54					
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.).....	82					
ΑΡΑΜΠΙΑΝ						
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.).....	81					
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.).....	77					
ΑΡΓΥΡΟ (κ.).....	67					
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.).....	75					
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.....	76					
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).....	71					
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.).....	66					
ΑΡΚΑΪ' (π.δ.).....	66					
ΑΡΚΟ (κ.).....	66					
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.).....	62					
ΑΡΟ (κ.).....	68					
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.).....	72					
ΑΣΠΥΡ (π.).....	62					
ΑΣΣΟΣ (κ.).....	68					
ΑΣΤΡΟ (κ.).....	52					
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68					
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛ'ΑΝΤ (π.).....	71					
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.).....	69					
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.).....	74					
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.).....	60					
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.).....	74					
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.).....	71					
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.).....	76					
ΑΦΡΙΚΑ (π.).....	72					
ΒΑΛΑΝΙ (κ.).....	68					
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.).....	68					
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.).....	71					
ΒΑΝΝΑ (κ.).....	68					
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	76					
ΒΕΓΚΑ (π.).....	74					
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.).....	59					
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.).....	81					
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ (κ.).....	64					
ΒΕΡΑ.....	65					
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ.....	72					
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.).....	74					
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Μπαχ.).....	65					
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.).....	71					
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.).....	69					
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (Λιβ.).....	84					
ΓΑΛΑΤΕΙΑ.....	58					
ΓΑΛΛΗΝΗ (π.).....	68					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.).....	70					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.....	70					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.).....	59					
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (π.).....	81					
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.).....	72					
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ (π.).....	67					
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.).....	65					
ΓΙΟΥΡΚΟ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (μ.).....	60					
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΙΟΣ (Λ.).....	72					
ΓΙΟΥΡΚΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.).....	64					
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μαλ.).....	59					
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.).....	66					
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.).....	62					
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.).....	66					
ΓΚΑΙΗ (π.).....	71					
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.).....	68					
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪ'ΝΤ.....	65					
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.).....	62					
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.....	71					
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	70					
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ.....	78					
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕΪ' (π.).....	65					
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪ'ΝΤ (π.).....	70					
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.).....	63					
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.).....	68					
ΓΟΥΝΤ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (π.).....	60					
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.).....	67					
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡ						

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Φιλαδέλφεια 23/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	87	23347	ε. Μομπάσα 10/2
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	α. Άμβούργο 2/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347	α. Ρόττερταμ 1/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Ρίο 'Ιανέιρο 20/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Κοπέρ 1/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56798	ε. Ρότερνταμ 5/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Ίμουίντεν 19/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	α. Τρινκομάλη 23/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Π. γουάλλοτ 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (μ.)	57	9158	ε. Πειραιά 27/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	128281	επισκευές Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126280	επισκευές Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	αργεί Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	αργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235	ε. Σουέζ 31/1
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στον Τζέμπελ 'Αλι
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	ε. Φιλαδέλφεια 4/3
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9584	αργεί Μπλαγκούβτερ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ (κ.)	77	6597	δ. Γιβραλτάρ 1/3
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	ε. Γιβραλτάρ 5/2
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 24/2
ΔΟΤΩ	68	35191	α. 'Αννάπολις 12/2
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	α. Ντάρμπαν 18/2
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Ντάρμπαν 28/2
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Μ. II (δ.)	68	43339	α. Κεϋχάν Τέρμιναλ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	α. Γκνάνσκ 19/2
ΕΛΕΝ	67	27989	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Πειραιά 22/2
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Σιγκαπούρη 17/1
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	α. Λός Πάμας 23/2
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	α. Όμοιά 15/2
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	ε. Ν. 'Υόρκη 19/2
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24786	α. Πειραιά 3/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84	22200	α. 'Ανκόπολις 27/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	ε. Πράια Μόλε 12/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Σιγκαπούρη 21/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	76	150518	α. Σίρρι 'Αλάντ 20/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ	77	22893	α. Μπάνμπουρι 23/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (δ.)	75	44989	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Σακάϊ 14/2
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάλτ.)	69	12102	α. Λεξόες 27/2
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6168	α. Βαλτιμόρη 19/2
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	αργεί 'Αστακό
ΕΞΠΛΟΡΕΡ V (κ.)	67	2981	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Ν. 'Υόρκη 4/3
ΕΡΗΝΗ (π.)	81	15178	ε. Μορμουγκάο 4/3
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	71	4995	α. Λός Πάμας 11/2
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	ε. Μομπάσα 21/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (π.)	59	7059	επισκευές Πειραιά 23/2
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	αργεί 'Ιτέα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Κολούμπια 1/3
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Κων/πολη 9/2
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	ε. Γκνάνσκ 17/2
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900	α. Ρουέν 7/2
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	αγορά εκ Λιβερίας
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	αργεί 'Ιτέα
ΖΑΚ (π.)	62	10028	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	πρώην «Ζεφύρος»
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στή Σαράγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Μένα δλ 'Αχμάντι 3/2
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	α. Γιούροπορτ 15/2
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (π.)	66	10051	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΗΒΗ	79	16379	δ. Κων/πολη 21/2
ΗΡΑ	79	16390	δ. Γιβραλτάρ 20/2
ΗΡΑΙΑ (κ.)	67	8799	πρ. «Μπάλντερ Ζή Ντόουν»
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	δ. Σουέζ 9/2
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.β.)	53	5691	αργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	δ. Ντόβερ 19/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στή Μπάσα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	α. Τενερίφ 18/2
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	αργεί 'Αγ. Δομίνκο
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Ντουάλα 26/2
ΘΕΑΝΟ (κ.)	69	10650	δ. Παναμά 27/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π.)	61	9266	επώληθη διάλυση Κίνα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	δ. Σουέζ 10/2
ΙΜΑ	68	27989	δ. Π. Σάϊδ 3/3
ΙΝΔΙΑΝΑ (λ.β.)	77	11280	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 26/2
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ.)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μάλτ.)	61	5201	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	αργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999	α. Ρεσίφε 28/2
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	αργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ I (π.)	70	3971	αργεί Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	ε. Φλόσινγκ 25/2
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Γιοκχάμα 1/5
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199	πρώην «Ιωάννα»
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631	α. Γούντα 27/2
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	ε. Χάμπτον 5/3
ΚΑΔΜΟΣ (λ.β.)	59	5051	αργεί Πειραιά
ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533	πρ. «Π. Στόρ II»
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ (π.)	60	4240	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18828	ε. Π. 'Ελίζαμπεθ 4/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (λ.)	83	17068	ε. Μαδρίδα 21/2
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	δ. Μπρουκμπελ 20/2
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	α. Χάιφα 16/2
ΚΑΛΛΙΦΘΜΟΣ	69	4287	ε. Σουέζ 28/2
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Βικτώρια 28/2
ΚΑΛΥΨΩ (π.)	69	5997	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΚΑΜΑΡΑ	77	38112	α. Λός 'Αντζελες 23/2
ΚΑΝΟΠΟΣ (Μ.)	58	8784	α. Πενάγκ 11/12

ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	στό Μαρούσι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	αργεί Π. όφ Σπαιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	18266	ε. Ρίτορντς Μπαϊ 3/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927	ε. Ντουάλα 4/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Ρίο 'Ιανέιρο 15/12
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	α. Τζιμπουτί 29/1
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301	α. Χάλλ 24/1
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	σημαία Φιλιππίνων
ΚΑΣΤΛ. (κ.)	72	17674	ε. 'Αννάπολις 25/2
ΚΑΣΤΛ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μπέιρα 4/1
ΚΑΤΙΑ Κ.(π.)	57	1324	αργεί Σαουδική 'Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870	αργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π.)	65	9799	α. Σπέζια 5/3
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	ε. Μ. Μαγκαλόρ 27/12
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741	ε. Π. Κορτές 12/2
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969	πρ. Τσιταγκογκ
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	δ. Ντουμπάϊ 7/2
ΚΛΕΟ I (π.δ.)	59	20880	διάλυση Ταϊβάν
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Χάμπτον 15/2
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200	α. Ν. 'Ορλεάν 8/2
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ I (κ.)	60	5991	δ. Κων/πολη 18/2
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	αργεί Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Σούνεϊ 5/3
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Ν. πλόμεθ 4/3
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ.)	59	20514	ε. Κολόμπο 3/3
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354	α. Ντεμεράρα 18/1
ΚΡΑΝΤΟΡ (π.)	64	2304	α. Π. Λίζας 31/11
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793	ε. 'Επτόνσρα 24/1
ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟ (π.)	70	73526	ε. Φλόσινγκ 18/2
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	α. Σιγκαπούρη 21/2
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087	α. Βαλτιμόρη 2/3
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	α. Κόρπους Κρίστι 28/1
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (Μ.)	66	3168	δ. Κων/πολη 13/2
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	στό Ντάρμπαν 24/2
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	ανάμενι βομβή
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	μεταφορές Περισκοί
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493	αργεί 'Ελευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	α. Τακαράντι 15/2
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	α. Σάο Σεμαστίδο 18/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056	ε. Ντουάλα 7/2
ΚΩΣΤΗΣ (Μάλτ.)	60	3325	διάλυση Πακιστάν
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	6140	αργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13168	δ. Γιβραλτάρ 13/1
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ (π.)	60	7130	διάλυση Πακιστάν
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	α. Μομπά 13/2
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	12000	δ. Κων/πολη 25/2
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. Τζέντα 19/2
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	πρώην «Τρέιντ 'Εντέβορ»
ΛΑΜΥΑΑ ('Ονδ.)	59	3782	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Κολόμπο 19/2
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	δ. Παναμά 25/2
ΛΑΤΙΝΙ (μ.)	68	28481	πρ. «Unity»
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	δ. Π. Σάϊδ 29/1
ΛΕΝΑ	68	22449	δ. Κων/πολη 11/2
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (π.)	61	8627	επώληθη διάλυση
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΤΣΕΝΤ (π.)	73	6415	α. Χιόστον 18/1
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	δ. Κων/πολη 9/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28848	α. Λός 'Αντζελες 21/2
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	ε. Καέν 3/3
ΛΙΑ (π.)	65	15887	α. Γιβραλτάρ 5/5
ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	18323	α. Τζέντα 3/2
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	ε. Πειραιά 19/2
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	διάλυση Κίνα
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	δ. Παναμά 9/1
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	στο Χώρ Φακάν
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)	12	11229	ε. Π. 'Ελζαβεθ 4/3
ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992	α. Αμστερντ 28/2
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΟΧ (μ.)	75	138991	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	σε θάλα 22.318, 77.334 4/3
ΜΑΛΟΟΥ	70	15579	πρ. «Ούινστον»
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (δ.)	70	65231	διάλυση Ταϊβάν
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	μετ. «Σάντα Μάρμαρα» (Κ.)
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Σάντος 24/2
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4847	διάλυση Πακιστάν
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	ε. Μασσάνα 18/2
ΜΑΡΘΑ Α. (π.)	59	8596	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	α. Κόρπους Κρίστι 18/2
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. Πειραιά 1/3
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Φός 25/2
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Ν. 'Ορλεάν 28/2
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ ('Ονδ.)	60	5760	διάλυση Πακιστάν
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Ντάρμπαν 1/3
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099	α. Ντάρμπαν 18/2
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.κ.)	68	57027	α. Σίντι Κερύ 20/2
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Μέρσα ελ Χάμα 19/2
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΩ	65	17238	αργεί Στυλίδα
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	α. Τζονέμα Τέρμιναλ 25/2
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	στή Φουτζέιρα 15/1
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	8200	ε. Ρίο Χάινα 14/2
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	58	3903	αργεί Κουβέιτ
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (π.)	67	24128	σημαία Φιλιππίνων
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638	πρ. «Φλόρα Ν1»
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Σιγκαπούρη 8/2
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μόνου (άποθήκη)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522	δ. Ντόβερ 3/2
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Σάντος 12/2
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Πειραιά 11/12
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	ε. Πειραιά 7/2
ΜΙΑ	80	15552	α. Λός Πάμας 5/3
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	35000	α. Λός 'Αντζελες 25/2
ΜΙΑΛΥ (κ.)	78	21372	ε. Φιλαδέλφεια 28/2
ΜΙΜΗ Μ.(Μάλτ.)	69	13525	ε. Σάντος 9/2
ΜΙΝΑ (κ.)	67	11870	α. Λίβερπουλ 22/2
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ταμπόκο 21/2
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	ε. Ν. 'Ορλεάν 22/2

MINI ΛΑ'ΙΤ (π.)	70	1587	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΞΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΛΑ (δ.)	72	49808	α. Τεργέστη 4/3
MINI ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Χιούστον 27/2	ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494	ε. Μανίλα 3/3
MINI ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/2	ΟΞΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	87	53480	άρχει Πειραιά
MINI ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584	ε. Σάν Φρανσίσκο 23/2	ΟΞΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248	α. Ταργκόνια 16/2
MINI ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	άρχει Πειραιά	ΟΞΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	α. Γένοβα 24/2
MINI ΛΕΝΣ (π.)	71	1582	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/2	ΟΥΑΤΡΙΑ	77	38247	αγορά εκ. Σγκαπούρης
MINI ΛΗ (π.)	71	1582	άρχει ΝΙ 'Ορλεάνη	ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	84	13852	υπέστειλες 'Ελληνική
MINI ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	ε. Σεβίλλη 2/3	ΟΥΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ)	84	38259	δ. Σουζέ 18/2
MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/2	ΟΥΧΝΕΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308	υπέστειλε 'Ελληνική
MINI ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	α. Μπάρι 5/12
MINI ΛΙΝΤ (π.)	71	1582	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΝΑΓΙΑ (Μαλτ.)	64	22062	επώληθη διάλυση
MINI ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	ε. Κίγκστον 1/3	ΠΑΝΘΡΗ (π.)	82	35380	α. Μπάχια Μπλάνκα 28/2
MINI ΛΟΤ (π.)	71	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΝΘΡΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7463	δ. Κων/πολη 26/12
MINI ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/2	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	α. Ντόρμπαν 16/2
MINI ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Σαβόνα 1/3	ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	α. Ειγγκόνγκ 5/2
MINI ΛΥΦΜ	75	1578	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/1	ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Χιούστον 26/2
MINI ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	μετ. «Γιούρκο Σπίριτ» (Μ.)
				ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	άρχει Καμπόνας
				ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1909	άρχει Πειραιά
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Σγκαπούρη 1/2
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	α. Γιούροπορτ 26/2	ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	α. Τζέντα 25/2
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Μπωμόν 18/2	ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38836	ε. Δουνέρκη 3/3
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	ε. Μπορντό 1/3	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. Ρίο 'Ιανέιρο 24/2	ΠΕΝΤΕΛΗ (λ.β.)	72	57602	α. Τζέντα 21/2
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΡΑΜΟΣ Ι. (κ.)	69	5872	δ. Βαλλέτα 4/3
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	ε. Ρουέν 5/3	ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.β.)	66	15688	α. Μίνα Καμπούς 27/12
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1480	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Λός 'Αντζέλες 9/1
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές	ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876	α. Καστέλλον 31/1
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520	ε. Νάπολη 18/2	ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	65	15577	α. Λονδίνο 12/2
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία	ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	63	9707	α. Κουβέιτ 28/2
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Ρότερνταμ 2/2	ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	ανάμενι Π. Σαίδ
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	επώληθη 'Αλλοδαπούς	ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Τζέμπελ Ντάνα 1/3
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	μετ. «Ξανράϊζ Δέλτα» (π.)	ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Βίγκο 23/2
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (λ.β.)	73	31861	ε. Μπανάτ Σαχίντ Ρεζάϊ 2/3	ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Φερρόλ 24/2
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38803	ε. Ζήμπραγκ 28/2	ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 1/3
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	άρχει Πειραιά	ΠΟΛΑ ΔΥΟ (κ.)	66	10233	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/3
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ	ΠΟΛΑΡΙΣ (δ.)	72	17686	υπέστειλε 'Ελληνική
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Μάντρε ντέ Ντέους 10/2	ΠΟΛΙΛΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	αγορά εκ Λιβερίας
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/3	ΠΟΛΥΞΗΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/2
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Ράς Τανούρα 22/2	ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	στο 'Αντεν
				ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝ (π.)	70	3825	α. Μαρίνα ντέ Καρόβα 27/2
				ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	στο Κατάκωλο
				ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (π.)	66	15585	α. Τζέντα 15/1
				ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193	α. Τενερίφη 14/1
				ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
				ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Βίλλα Κονσταντινούσιον 12/2
				ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070	α. Πενσκόλα 4/2
				ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	δ. Γιβραλτάρ 28/1
				ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. 'Ιμνιγκχαμ 4/3
				ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	66	22582	'Ολική 'Απώλεια
				ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3996	ε. Σαβόνα 17/2
				ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (π.)	69	10524	μετον. «'Ιωνία» (κ.)
				ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Τοϊτακόγγκ 2/3
				ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. 'Ιμνιγκχαμ 14/2
				ΡΑΣΣΑΓΙΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
				ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	άρχει 'Αστακό
				ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ Ι (π.)	63	15982	ε. Βοστώνη 1/3
				ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ Ι (π.)	60	4820	α. Βαρί 19/2
				ΡΗΝΗ (π.)	63	15929	δ. Π. Σαίδ 1/3
				ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	επώληθη 'Αλλοδαπούς
				ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43598	α. 'Αμβέρσα 19/2
				ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	άρχει Πειραιά
				ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	62	12040	διάλυση Καρατσι
				ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	71	1552	επισκευές Πειραιά
				ΡΟΤΑ (π.)	70	6235	α. Βενετία 23/2
				ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	ε. Κων/πολη 16/2
				ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	αγορά εκ Βρετανίας
				ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΕ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	α. Φρήπορτ 28/2
				ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619	στην Καραϊβική
				ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	α. Χάμπτον 20/2
				ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	επισκευές Μοντεβιδεο 2/3
				ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3871	μεσογειακές μεταφορές
				ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	α. Γιοκάιχι 10/2
				ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	δ. Σουζέ 28/2
				ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
				ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	81	12001	ε. Τοϊτακόγγκ 21/1
				ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	επώληθη 'Αλλοδαπούς
				ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	επώληθη 'Αλλοδαπούς
				ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (π.)	57	1674	ε. Λόγος 28/12
				ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 15/2
				ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Χάβρη 28/2
				ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)	76	43143	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊ 15/2
				ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	επώληθη άγνωστα συμφέροντα
				ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	α. Π. βέντρες 25/2
				ΣΕΙΡΗΝΑ (λ.β.)	72	68874	α. Π. Νέα 'Ορλεάνη
				ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. 'Αμβέρσα 1/3
				ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807	πρώην «Λεϊας»
				ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	84	4975	α. Βαρκελώνη 4/3
				ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΩΝ (δ.π.)	75	51898	α. Σγκαπούρης 21/2
				ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	ε. Τοϊτακόγγκ 3/3
				ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299	α. Σαουδά 22/2
				ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λ.β.)	69	43456	α. Ρότερνταμ 22/2
				ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λ.β.)	71	8894	α. Βομβάη 20/10
				ΣΗ ΚΡΑΟΥΝ (κ.)	66	19408	δ. Σουζέ 15/1
				ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
				ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	α. Στοκχόλμη 27/2
				ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	δ. Γιβραλτάρ 13/2
				ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (κ.)	65	16239	α. Γκνάνσκ 25/2
				ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746	ε. Βάλβις Μπαϊ 7/1
				ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	70	13907	υπέστειλε 'Ελληνική
				ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ (κ.)	69	15869	πρώην 'Τζοάννα
				ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979	στην Κωνσταντινά
				ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	στο Μαντράς 15/2
				ΣΗΓΚΑΛΛ (λ.)	67	5531	στο Τζιμπουτί 29/1
				ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043	α. Λός Πάμκας 2/2
				ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640	ε. Ντόγκς 28/2
				ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φ.λ.)	75	8884	ε. Σαγκάη 21/2
				ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	δ. Κων/πολη 18/2
				ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	α. Γκάνδη 28/2
				ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	δ. Γιβραλτάρ 3/3
				ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	α. Ρίο 'Ιανέιρο 9/1
				ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
				ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773	α. 'Αλεξάνδρεια 21/2
				ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411	ε. 'Αλεξάνδρεια 21/2
				ΣΗΦΕΑΡΕ	73	29763	α. Κοπεγχάγη 22/2
				ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	άρχει Πειραιά

ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598	έπισκευές Π. Κάρτιερ 20/2
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	δ. Π. Σαΐδ 2/3
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006	α. Ντάρμπαν 20/2
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	18408	α. Άντεν 5/2
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Ν. Ύορκη 16/2
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ	63	24810	έπωληθή Διάλυση
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομεινί
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	έπωληθή Άλλοδαπούς
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19983	α. Σιγκαπούρη 22/2
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	δ. Σουέζ 27/2
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Κεμπέκ 28/2
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15785	έπωληθή Άλλοδαπούς
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	άρχει Πειραιά
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	ε. Μπορντώ 2/3
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Ρεσίφ 25/2
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	α. Μιλάδο 11/2
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Λεμεσό 5/3
ΣΤΑΡΝΑΖ (Όνδ.)	62	4412	πρώην «Στάρ Σίπ»
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	δ. Μπραμπάτελ 11/2
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. Σαλβαντόρ 22/2
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	α. Ρας Τανούρα 26/2
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Γδύνια 15/2
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	48736	πρ. «Τρέιντ Βίζιον»
ΤΑΎΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Καϊμάν Μπράκ 5/2
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	υπέστειλε ελληνική
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	άρχει Άστακό
ΤΖΑΚΥ (π.)	84	35209	υπέστειλε ελληνική
ΤΖΕΐΝΤ (κ.)	56	8500	άρχει Άστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)	73	9842	δ. Ντόβερ 18/2
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Λας Πάμας 1/3
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Γιοκοχάμα 27/2
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	ε. Ν. Όρλεάνη 26/2
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	α. Ν. Όρλεάνη 1/3
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	στό Γιβραλτάρ 22/2
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	δ. Γιβραλτάρ 23/2
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μόλτ.)	58	6492	άρχει Άστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910	άρχει Πειραιά
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	ε. Σ. Νίκολας 27/2
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	άρχει Πειραιά
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	α. Λας Πάμας 13/2
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	α. Ν. Όρλεάνη 7/2
ΤΡΑΐΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	ε. Κορούνα 25/2
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Σάντος 17/2
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	64	10629	α. Σιγκαπούρη 23/1
ΤΡΕΐΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	α. Σήατλ 3/2

ΤΡΕΐΝΤ ΓΟΥΐΛ	72	18723	μετ. «Νάντελχρον» (Λ.)
ΤΡΕΐΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	ε. Χάμπτον 4/3
ΤΡΕΐΝΤ ΜΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	α. Ν. Ύορκη 19/2
ΤΡΕΐΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Φώλεϋ 1/3
ΤΡΕΐΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	α. Άμβούργο 5/3
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	άρχει Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	ε. Όριστάνο 5/2
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	65	17823	ε. Μουρράν 21/2
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (π.)	60	8940	Διάλυση Πακιστάν
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	α. Κόρπους Κράτι 25/2
ΦΑΐΒ ΑΐΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Σάρεζα 24/1
ΦΑΙΔΑΡΑ (κ.)	71	1571	άρχει Πειραιά
ΦΑΐΓΡΟΥΐΝΤ (κ.)	4	16299	α. Βεραβόλ 16/2
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	Διάλυση Ταϊβάν
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	α. Ν. Όρλεάνη 23/1
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Φουτζέιρα 18/2
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Τσάρλεστον 15/2
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (φ.)	74	8869	α. Λεμεσό 27/2
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	στόν Πειραιά 21/2
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	ε. Μορμουγκάο 20/2
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	στό Νταλιάν 19/2
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Άλεξάνδρεια 21/2
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	ε. Πειραιά 18/2
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	ε. Μομπάσα 4/3
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Ήστ Λόντος 2/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΐΤ (π.)	83	10736	ε. Σαβάννα 26/2
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Σιγκαπούρη 10/1
ΦΡΑΤΣΕΚΑ (π.)	71	10586	ε. Ρεγιονιόν 27/2
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Ντάρμπαν 5/3
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122.945	α. Τζέντα 15/12
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229	α. Λεμεσό 19/2
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λας Πάμας 1/3
ΧΑΒΑΐΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σιγκαπούρη 2/3
ΧΑΒΑΐΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Φαλκονάρα 27/2
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279	α. Φιλαδέλφεια 1/3
ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918	α. Ρουέν 23/2
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	στό Άλγέρι 1/3
ΧΕΛΜΕΡ (π.)	64	10595	α. Λισσαβόνα 21/2
ΧΕΡΟ (π.)	57	1368	Διάλυση Πέραμα
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Μπαντάρ Άμπας 15/2
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	άρχει Πειραιά
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	πρ. «Τόκνο Όλύμπιας»
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983	στη Σιγκαπούρη
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΐΣ (π.)	79	12598	έπισκευές Σιμονοσέκι 5/3
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	α. Λας Πάμας 18/2
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρώην «Κασκιδότος»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς
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

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 στα ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

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



Apart from cutting fuel costs the RTA gives you built-in Golden Benefits



The First Golden Benefit:
Sulzer η -Booster



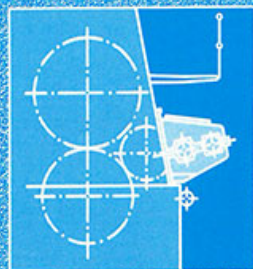
The Second Golden Benefit:
**Locked-in fuel
efficiency**



The Third Golden Benefit:
**Full reliability at
lowest rpm**



The Fourth Golden Benefit:
**Aux power flexibility
by integral PTO**



The gear-driven integral power take-off, unique to RTA engines, combines

- economic benefits of a main-engine driven generator

- compact installation without adding to engine room length or requiring any special seatings
- convenient input for the Sulzer η -Booster

I should like to know more about the RTA and its Golden Benefits

Name _____

Company name and address _____

My position _____

send to NAUTEC O.E.
Th. G. Pappas - A.A. Halkiopoulos
18, Valaoritou Str. 106 71 Athens - Greece
ph. 3639 359 - tx 21 5716

SULZER®