

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Οκτωβρίου 1985

Αρ. Φύλλου 1208/967

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1208/967 ΔΡΧ. 120 1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1985

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

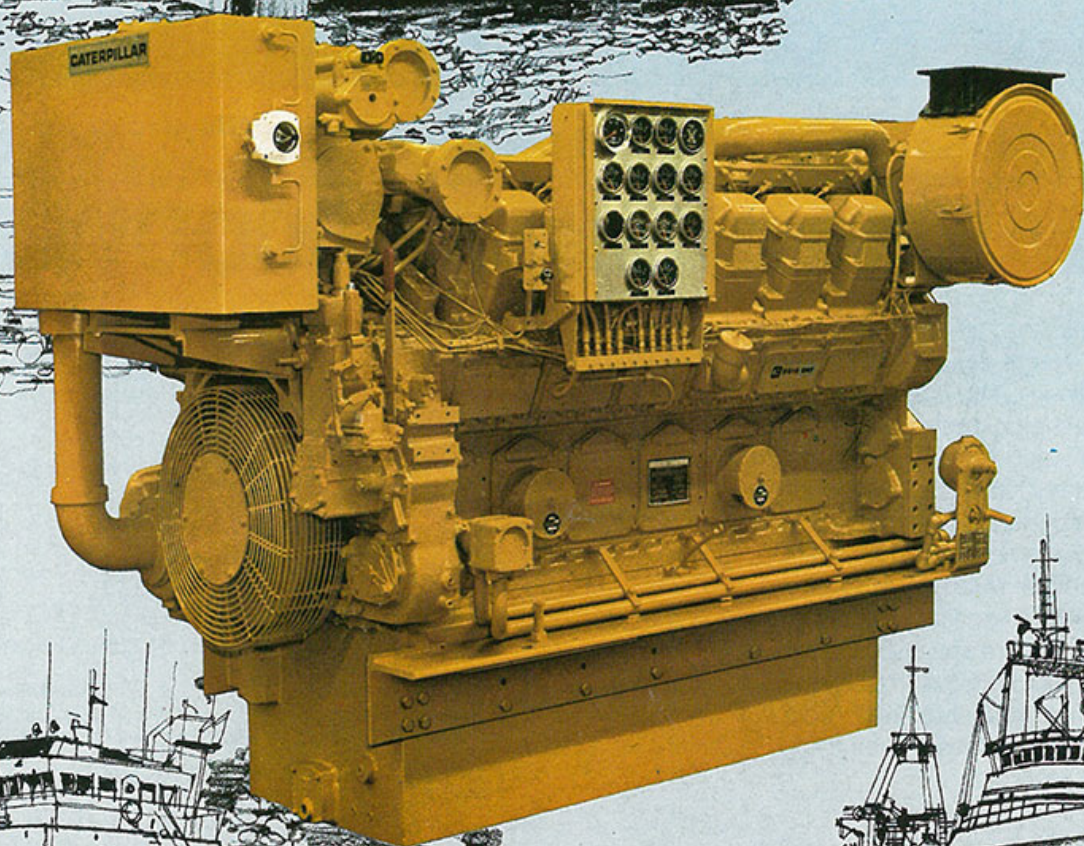
ΕΛΤΡΑΚ



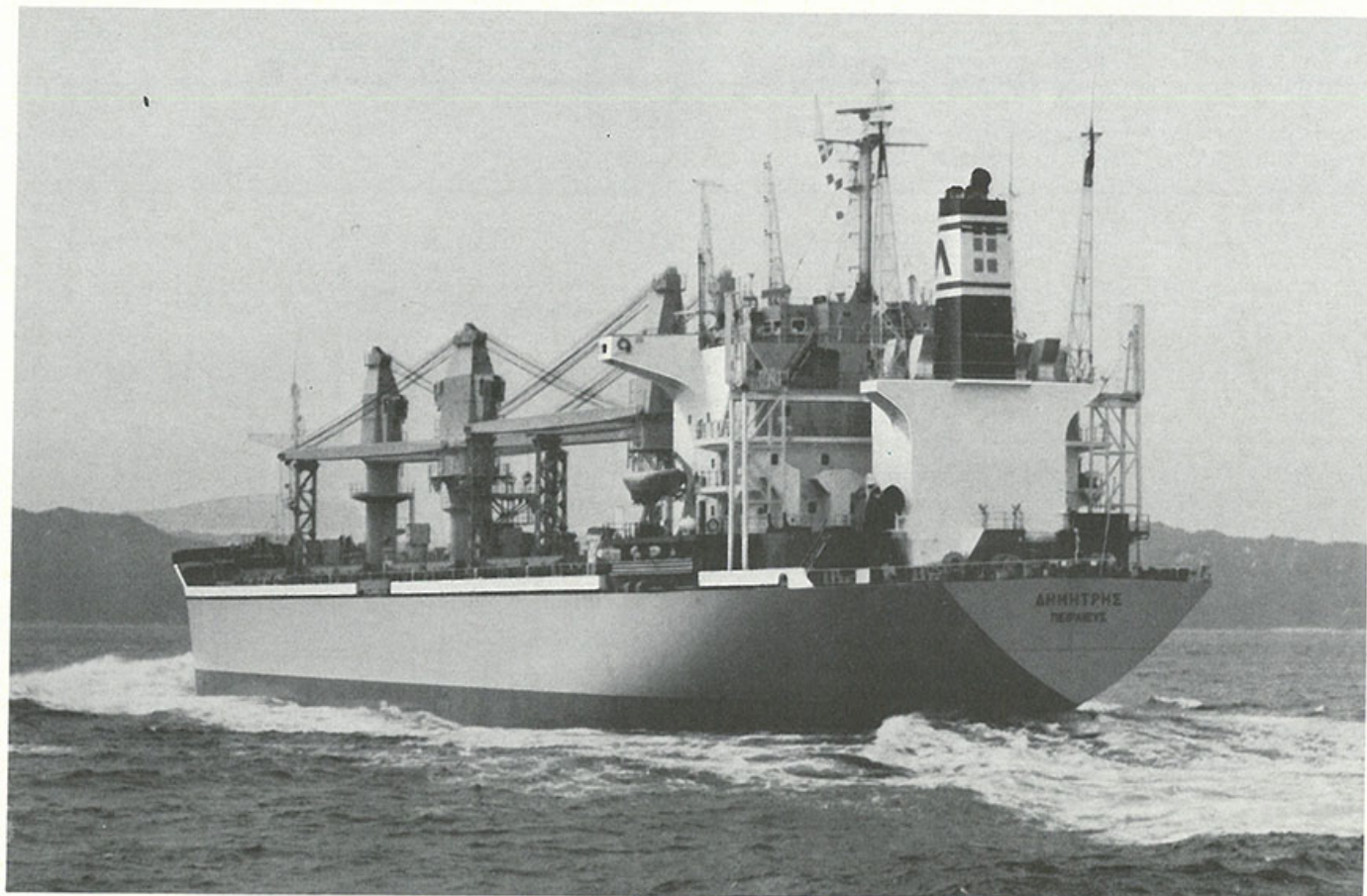
ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

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



The Bulk/Container Carrier "M.V. Dimitris" 39,400DWT

The "M.V. Dimitris" offers a number of remarkable features, among them a large deadweight capacity, easy operation, and great versatility in cargo carrying ability. It can carry grain, coal, ores, steel pipe, packaged timber and containers, and is equipped with high-capacity cargo gears for the efficient handling of many kinds of cargo. What's more, the "M.V. Dimitris" is designed for unrestricted trade and is able to navigate the Panama and Suez Canals. Adding to its versatility is its large container-carrying capacity of 1,000 TEU, including 50 TEU refrigerated containers. Combination loading for 268 TEU of 20' containers and 366 FEU of 40' containers, including 50 FEU refrigerated containers, is also available. In addition, a large number of empty containers are loadable on deck and on hatch covers, when the "M.V. Dimitris" is used as a bulk carrier.

Length overall	188.93 m
Length between perpendiculars	179.00 m
Moulded breadth	30.60 m
Depth to main deck	16.00 m
Designed draught	11.00 m
Deadweight carrying capacity	39,402 t
Gross register, international	25,076
Service speed	15.50 kt
Action radius	21,200 nm
Hold capacity, grain	52,370 m ³
Number of holds	5
Container capacity	1,000 TEU
below deck	538 TEU
Ref. container capacity	50 TEU or 50 FEU
Hatches, No. 1 - No. 5	18,720 mm x 15,000 mm
Cargo handling gear	
twin jib crane	2 x (25 t x 2) twin crane
single jib crane	1 x (25 t) single crane
Main propulsion plant	Hitachi Zosen-MAN-B&W 6L67GBE
(MAN-B&W Licence)	9,559 kW/13,000 PS
Accommodation for:	33 persons

We build industries

Hitachi Zosen

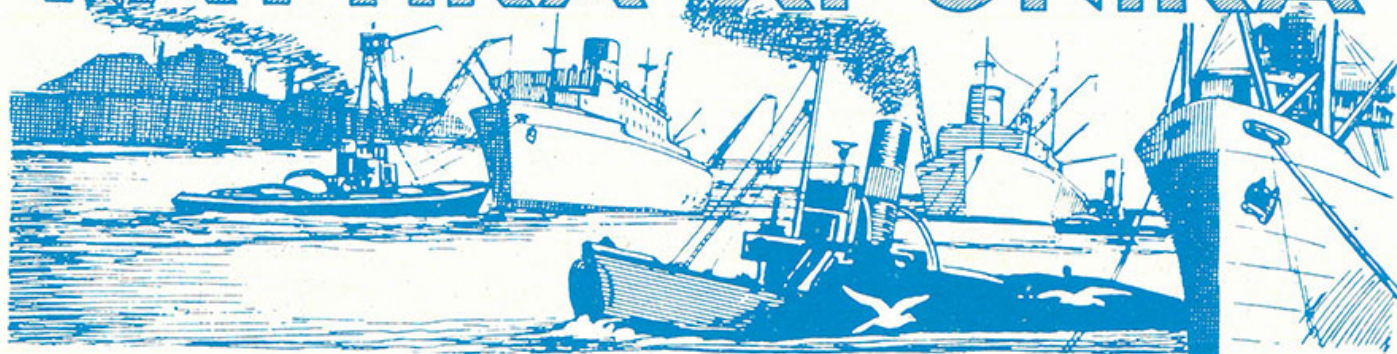
HITACHI ZOSEN CORPORATION

HITACHI ZOSEN INTERNATIONAL, S.A.: London: Winchester House, 77 London Wall, London EC2N 1BQ, England Phone: 01-628-3891/8 Telex: 887873/884009 Greece: 98-B Filonos Street, Piraeus, Greece Phone: 452-7548/9 Telex: 212943

HITACHI ZOSEN U.S.A. LTD.: New York: 345 Park Avenue, New York, N.Y. 10154, U.S.A. Phone: 212-355-5650 Telex: 232036A, 232036B, 12 6582 Houston: Suite 3080, Two Allen Center, 1200 Smith Street, Houston, Texas 77002, U.S.A. Phone: 713-658-0136/8 Telex: 6868224, 203134, 775038

HITACHI ZOSEN CORPORATION: 1-1-1 Hitotsubashi, Chiyoda-ku, Tokyo 100, Japan Phone: 03-213-6611 Telex: J22363, J24490 **OVERSEAS OFFICES & SUBSIDIARIES:** Oslo: Raadhusgaten 4, Oslo 1, Norway Phone: 2-41 12 75 Telex: 76934 **Düsseldorf:** Graf Adolf Strasse 24, Düsseldorf, West Germany Phone: 0211 (DUES)-133011-4 Telex: 8587231 **Beijing:** Rm. No. 6087, Beijing Hotel, Dong Chang An Jie, Beijing, The People's Republic of China Phone: 50-7766 Ext 6087 Telex: 22519 **Hitachi Zosen Engineering Singapore (Pte.) Ltd.:** UOB Building, 325 Boon Lay Place, Jurong, Singapore 2262 Phone: 264 1344 Telex: RS21999 **Hitachi Zosen Company (HK) Limited:** Rm. 1007-1009, Tak Shing House, 20 Des Voeux Road, Central, Hong Kong Phone: 5-223350, 5-220597 or 5-246237 Telex: 73648 **Hitachi Zosen Industria Pesada Limitada:** Rua Mexico 90, Grupo 610, Rio de Janeiro-RJ, Brazil Phone: 240-9098, 240-9047 Telex: 2122904 **Permit Hitachi Zosen Sdn. Bhd.:** Kawasan Perindustrian Kerteh, Kerteh, Kemaman, Terengganu, Malaysia Phone: 09-871777/871786 Telex: 51489

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1208/967

1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τῶν οἰκίων ἡμῶν...

Ἡ νέα κρίση πού διέρχεται τό Λιμενικό Σῶμα καί κατ' ἐπέκταση ὁ διοικητικός φορέας εἶναι (ὅπως εἶχαμε τήν εὐκαιρία νά ὑπογραμμίσουμε σέ ἀνάλογη προηγούμενη περίπτωση) τό φυσικό ἐπακόλουθο τῆς τακτικῆς πού ἀκολουθεῖται ἀπό ὅλες τίς κυβερνήσεις στό θέμα τῆς ἐπιλογῆς τῆς ἡγεσίας — σέ ὅλες σχεδόν τίς περιπτώσεις ἐπιλέγονται ἐκεῖνοι πού ὑποτίθεται ὅτι θά ὑπηρετήσουν τίς ἐκάστοτε πολιτικές σκοπιμότητες μέ ἀποτέλεσμα νά ἐκδιώκονται ἱκανότητα στελέχη πού ἔχουν νά ἐπιδείξουν δημιουργικότητα ἔργο καί παρέχουν ὅλα τά ἐχέγγυα γιά μία σωστή καί συνετή διοίκηση πού θά προαγάγει τά συμφέροντα τοῦ τομέως καί σύν τοῖς ἄλλοις θά ἰσχυροποιήσει καί τοὺς θεσμούς τῶν ὁποίων τόση ἀνάγκη ἔχει ὁ τόπος.

Δέν θά πούμε πόσες φορές ἀποδείχθηκε λανθασμένη αὐτή ἡ τακτική, ἡ ὁποία ἐπιπλέον ἔχει προσβάλει βάνουσα τό περί δικαίου δημόσιο αἶσθημα καί ἔχει προκαλέσει πολλή πικρία. Οὐτε θά πούμε ὅτι ὠθεῖ στή δημιουργία στηριγμάτων γιά νά χρησιμοποιηθοῦν τή δεδομένη στιγμή. Καί οὐτε θά ὑπεισέλθουμε σέ λεπτομέρειες πού εἶναι ἤδη γνωστές ἀπό τίς ἡμερήσιες ἐφημερίδες γιά τίς παραιτήσεις τοῦ ἀρχηγοῦ καί τοῦ ὑπαρχηγοῦ, οὐτε καί θά πούμε πόσο ἐπλήγησαν οἱ θεσμοὶ ἀπό τήν ὑπόθεσιν αὐτή.

Ἐκεῖνο πού θά πούμε εἶναι ὅτι ὅταν καίγεσαι τό σπίτι σου, τό μόνο μέ τό ὁποῖο ἀσχολεῖσαι καί τό μόνο γιά τό ὁποῖο ἐνδιαφέρεσαι εἶναι πῶς θά σβήσεις τή φωτιά. Καί θά προσθέσουμε ὅτι τό ἕνα καί μοναδικό πού ἔπρεπε νά ἀπασχολεῖ τό Ὑπουργεῖο αὐτή τή στιγμή εἶναι ἡ διάσωση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου, γιὰ αὐτό εἶναι καί τό μόνο πού

ἐνδιαφέρει ἄλλωστε τόν ἐλληνικό λαό, γιά νά μπορεῖ νά ἀποκομίζει ὅλα αὐτά πού προσφέρει στόν τόπο ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία. Τόν ἐλληνικό λαό δέν τόν ἐνδιαφέρει ἂν οἱ τμηματάρχες στίς τάδε Διευθύνσεις θά εἶναι λιμενικοὶ ἢ πολιτικοὶ ὑπάλληλοι — χωρίς Ναυτιλία δέν χρειάζεται οὐτε τό Ὑπουργεῖο κι αὐτή ἡ λεπτομέρεια ξεχάσθηκε ἀπό ἐκείνους πού ἔπρεπε νά τήν ἔχουν Εὐαγγελίο τους.

Θά πούμε ἀκόμη ὅτι γιά νά ὑπάρξει ὁμαλή ἐξοδος ἀπό τήν κρίση καί γιά νά μὴν ἔχουμε καί ἄλλα πλήγματα κατὰ τῶν θεσμῶν ἀπό τήν ὑπόθεση αὐτή χρειάζεται νά ἀνακληθεῖ στήν ἐνέργεια κάποιος σοβαρός ἄνθρωπος γιά νά βάλει τά πράγματα στή θέση τους καί νά στρωθοῦμε στή δουλειά γιά νά διασώσουμε ὅ,τι μπορεῖ νά διασωθεῖ — τὰ «Ναυτικά Χρονικά» πιστεύουν ὅτι πρὸς αὐτή τήν κατεύθυνση μποροῦν νά γίνουν πολλά, χρειάζεται ὅμως σύνεση, ἡρεμία καί διάθεση γιά δημιουργικό ἔργο.

ΤΑ ΜΥΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ

Πολλοί, ξένοι καί δικοί μας, ἐπιζητοῦν σέ κάθε εὐκαιρία νά μάθουν τὰ μυστικά τῆς ἐπιτυχίας τῶν Ἑλλήνων στό θαλάσσιο ἐμπόριο ἀλλά καί γιὰ τοὺς διεθνεῖς Τράπεζες τοὺς δείχνουν τόση ἐμπιστοσύνη ὥστε νά τοὺς παρέχουν ἀφειδῶς τὰ μέσα γιά νά ἀποκοῦν πλοῖα.

Ἀσφαλῶς τό κυριότερο μυστικό τῶν Ἑλλήνων πού τοὺς ὁδηγεῖ στήν ἐπιτυχία στόν ναυτιλιακό τομέα εἶναι τό ὁρμέφυτο — οἱ καταβολές τῆς ναυτικῆς φυλῆς τῶν Ἑλλήνων πού χάνονται στά βάθη τῶν αἰώνων. Ἐκεῖνο ὅμως πού δημιουργεῖ τήν ἐμπιστοσύνη τῶν Τραπεζῶν εἶναι τό ὑψηλό ἐπίπεδο πού ἐξασφαλίζουν στή διαχείριση τῶν πλοίων.

Γιά νά ἀποδείξουμε τοῦ λόγου τό ἀληθές θά ἀναφέρουμε ἕνα πολύ πρόσφατο περι-

στατικό πού προκάλεσε ἰδιαίτερη ἐντύπωση ἀκόμη καί σέ ὅσους ἔχουν μεγάλη ἐμπειρία ἀπὸ τὸν ναυτιλιακό περίγυρο: Πρὸ ἡμερῶν ἐλληνική ναυτιλιακή ἐπιχείρηση πού στή διάρκεια τῆς κρίσεως βρῆκε εὐκαιρία νά ἀνανεώσει καί νά ἐπαυξήσει τὸν στόλο τῆς καί διαθέτει ἤδη μιά σειρά πλοίων μικρῆς ἢ μετρίου ἀγόρασε ἕνα ἀκόμη πλοῖο. Τό πλοῖο αὐτό βρισκόταν στή ράδα τοῦ Πειραιῶς καί χρειαζόταν ὁρισμένες σημαντικές ἐπισκευές γιά τίς ὁποῖες οἱ ἐλληνικές ναυπηγικές μονάδες εἶχαν γνωματεύσει ὅτι ἀπαιτοῦσαν ἕνα χρονικό διάστημα 16 - 17 ἡμερῶν. Ἡ διαδικασία τῆς ἀγορᾶς ὁλοκληρώθηκε στίς 10.05 μῆς Παρασκευῆς καί τό ἐπιτελεῖο τῆς ἐπιχειρήσεως πού εἶχε ἐπιθεωρήσει τό πλοῖο καί γινώριζε λεπτομερῶς τί χρειαζόταν (μεταξύ ἄλλων ἔπρεπε νά ἐπισκευασθοῦν καί σημαντικές βλάβες στό πηδάλιο καί στήν προπέλλα) ἀποφάσισε ἡ ὅλη ἐργασία νά γίνει στήν πλωτή δεξαμενὴ τοῦ ΟΛΠ μέ αὐτεπιστασία μέ στόχο νά περατωθεῖ ἐντός τοῦ Σαββατοκύριακου πού ἀκολουθοῦσε δεδομένου ὅτι τήν Δευτέρα τό πλοῖο ἔπρεπε νά ἀποπλευσεῖ ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ γιὰ τὸ μετὰ εἶχε κιάλας ναυλωθεῖ.

Ἀπὸ τή στιγμή ἐκείνη ἀρχισε ἕνα τρέξιμο χωρίς προηγούμενο γιά νά φορτωθῶν ὡς τό μεσημέρι τῆς Παρασκευῆς ὅλα τὰ τράνζιτ εἶδη τὰ ὁποῖα ἦταν ἀπαραίτητα γιά τήν εὐρύτερη ἐπισκευή τοῦ πλοίου καθὼς καί γιά τήν τοποθέτηση συστήματος δορυφορικῆς ναυσιπλοΐας. Ταυτόχρονα, καί ἐνῶ τό πλοῖο βρισκόταν ἀκόμη στή ράδα τοῦ Πειραιῶς, ἀρχισε ἡ προετοιμασία γιά τήν ἀφαίρεση τοῦ πηδάλιου καί τῆς προπέλλας ὥστε νά μὴν ὑπάρξει καθυστέρηση τὸ πρῶτ' τοῦ Σαββάτου πού τό πλοῖο θά ἐμπαινε στή δεξαμενὴ, ρυθμίσθηκαν ὅλες οἱ λεπτομέρειες — βρέθηκε ἀκόμη καί ἰδιοκτήτης καταστήματος ναυτιλιακῶν εἰδῶν ὁ ὁποῖος θά παρέμενε τό Σάββατο στό σπίτι του γιά νά μπορέσει νά παραδώσει ὅσα ὑλικά θά χρειαζόνταν ἐπὶ πλεον κατὰ τή διάρκεια τῆς ἐπισκευῆς, «κλείσθηκαν» τὰ εἰδικὰ συνεργεῖα πού θά ἀνάλαμβαναν τό ὅλο ἔργο καί γενικά ρυθμίσθηκε κάθε ἄλλη λεπτομέρεια. Καί ὅλα δούλεψαν «ρολόι» ἀπὸ τή στιγμή πού τό σκάφος μῆκε στή δεξαμενὴ τὸ πρῶτ' τοῦ Σαββάτου μέχρις ὅτου βγῆκε καί ὁλοκληρώσε τή Δευτέρα τό πρῶτ' στή ράδα τοῦ Πειραιῶς μερικῆς

ακόμη επισκευές για να ξεκινήσει το ταξίδι του το μεσημέρι της ίδιας ημέρας.

Στην «επιχείρηση» αυτή εργάστηκαν σαν να αποτελούσαν ένα πολυάνθρωπο μπαλέτο 200 περίπου άτομα και επιτέλεσαν ένα πραγματικό «θαύμα»: Όλοκληρώσαν μέσα σε 48 ώρες εργασίες για τις οποίες οργανωμένες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες προγραμματίζουν 16-17 ημέρες.

Χρειάζεται να προσθέσουμε και μία λεπτομέρεια που έχει ιδιαίτερη σημασία: Η εργασία που έγινε ήταν πρώτης γραμμής με σημαντικά χαμηλό κόστος, γεγονός που δείχνει γιατί οι Έλληνες πλοιοκτήτες θέλουν να φέρουν τα πλοία τους στην Ελλάδα για επισκευές, όταν φυσικά δεν υπάρχουν τα άλλα προβλήματα που τους άπωθούν και τους κάνουν να ορκίζονται ότι δεν θα ξαναφέρουν εδώ πλοίο τους για επισκευή.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Διαβάσαμε πρόσφατα τους προβληματισμούς των Νορβηγών — Κυβερνήσεως και Έφοπλιστών — που έχουν κοινό στόχο τη διατήρηση μιάς ισχυρής ναυτικής βιομηχανίας προς χάρη του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου της χώρας τους.

Αντιμέτωποι και οι Νορβηγοί με το γνωστό πρόβλημα μείωσης της δυνάμεως του εθνικού νηολογίου λόγω της φυγής σε φθινότερης σημαίας νορβηγικών πλοίων, τα οποία προσπαθούν να επιζήσουν υπό τις σημερινές δυσμενείς συνθήκες της παγκόσμιας αγοράς, ζητούν την άμεση λήψη γενναίων μέτρων τα οποία μπορούν να ανακόψουν και να αντιστρέψουν ακόμη τη διαρροή των πλοίων σε άλλες σημαίες.

Ποιά είναι αυτά;

— Η σημαντική αύξηση από 35 σε 200 εκατ. κορώνες ετήσιως των δαπανών της ναυτικής βιομηχανίας, τόσο στον άφορο τόξο ψυχο υλικό, όσο και την έρευνα που θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις μείωσης του κόστους λειτουργίας του πλοίου.

— Η φορολογική απαλλαγή των ξένων έφοπλιστών που θα επενδύσουν σε πλοία υπό νορβηγική σημαία από κάθε μορφής φό-

ρο που ισχύει για τους Νορβηγούς και τέλος το ριζοσπαστικότερο, να επιτραπεί στα νορβηγικά ποντοπόρα πλοία να χρησιμοποιούν ένα ποσοστό ξένων πληρωμάτων υπό ειδικούς όρους και έφοσον τα πλοία αυτά δεν απασχολούνται σε εθνικές μεταφορές.

Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο πρόεδρος της Ένώσεως των Νορβηγών Έφοπλιστών κ. Βόλλερτ Χβίντε, εάν η κυβέρνηση επιθυμεί να διατηρήσει μία ισχυρή ναυτική βιομηχανία δεν έχει παρά να υιοθετήσει τα παραπάνω μέτρα που θα επιτρέψουν στο νορβηγικό πλοίο να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά του και στη Νορβηγία να παραμείνει μία από τις πρώτες ναυτικές χώρες του κόσμου.

ΕΠΙ ΕΝΟΣ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

Πιθανώς να ρυθμίζει ορισμένες ατέλειες, κενά και ελλείψεις που περιέχει η κείμενη νομοθεσία, το καταρτιζόμενο νομοσχέδιο του ΥΕΝ με το οποίο τροποποιούνται οι νόμοι περί καταστάσεως αξιωματικών, αλλά τα κύρια προβλήματα του Σώματος δεν τα αντιμετωπίζει.

Όλα αυτά τα περί προαγωγικών βαθμών, περί κρίσεων και συμβουλίων, μπορεί να είναι χρήσιμα και σκόπιμα, αλλά δεν απομακρύνονται από τη νοοτροπία του παρελθόντος. Και κυρίως αφήνουν αθιχτό το καίριο αίτημα της ανδιοργανώσεως του Λιμενικού Σώματος, την οποία απαιτούν οι περιστάσεις και κατέδειξαν περίτρανα τα τελευταία γεγονότα.

Όταν είναι γνωστό ότι η αναγνώριση της προσφοράς του Σώματος δεν αμφισβητείται από την ύστερηση της άκτοφρουρικής δραστηριότητας ούτε από τη χαλαρότητα του στρατιωτικού χαρακτήρα, αλλά αμφισβητείται — συχνά καλοπροαίρετα — για την έλλειψη ειδικής επιστημονικής κατάρτισεως στον έθνοοικονομικό κλάδο της ναυτιλίας και για την αδυναμία της επαγγελματικής προσαρμογής που προκαλεί ή συνεχής υπηρεσιακή έναλλαγή, το νομοσχέδιο — με ελάχιστες εξαιρέσεις — ούτε για πραγματική ειδικότητα στους μεγάλους κλάδους της

ναυτιλιακής διοικήσεως όμιλει, ούτε στην ουσιαστική επιμόρφωση αναφέρεται, ούτε τη μονιμότητα των θέσεων προβλέπει.

Έτσι, πολύ φοβούμεθα, ότι θα συνεχισθεί η πολιτική της πανδαημοσύνης και των ετήσιων μεταθετικών χορών, για να βρεθεί και πάλι το Σώμα σε πρώτη ευκαιρία αντιμετώπισης με την απειλή της τεχνοκρατικής αντικατάστασής, της αστυνομικής διασπάσεως και της τελικής απορροφής.

ΑΜΕΣΗ ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΗ

Ναυτικοί που ταξιδεύουν και κυρίως αξιωματικοί με τηλεγραφήματά τους ζητούν να πληροφορηθούν εάν είναι αληθινές οι φήμες που κυκλοφορούν στα πλοία ότι με το νομοσχέδιο για το ΝΑΤ θα προβλέπεται και αύξηση του όριου ηλικίας για συνταξιοδότηση. Σύμφωνα με τις φήμες αυτές που όπως λέγεται μεταδίδονται και από τα ΡΕΟ, το όριο ηλικίας που υφίσταται τώρα για συνταξιοδότηση των ναυτικών θα ισχύσει μέχρι το τέλος 'Οκτωβρίου και για το λόγο αυτόν πλοίαρχοι αλλά και ναυτικοί άλλων ειδικοτήτων έχουν ζητήσει από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες να απολυθούν από τα πλοία στα οποία υπηρετούν ώστε να προλάβουν να καταθέσουν τα δικαιολογητικά τους για συνταξιοδότηση πριν από το τέλος 'Οκτωβρίου!

Χρειάζεται συνεπώς να υπάρξει μία άμεση διευκρίνιση του δλου θέματος που να μεταδοθεί και από το ασυρματικό δελτίο σχετικά με το όριο ηλικίας ώστε να αποφευχθεί ένα νέο κύμα αιτήσεων συνταξιοδοτήσεων σαν αυτό που είχε προκαλέσει η σχετική διάταξη του περιβόητου «σχεδίου Δασκαλάκη» ή οποία οδήγησε σε πρόωπη συνταξιοδότηση μεγάλων αριθμών ναυτικών και κυρίως αξιωματικών, οι οποίοι είχαν πολλά να προσφέρουν ακόμη στην Έλληνική Ναυτιλία.

ΧΑΝΟΜΕ ΠΛΕΟΝ ΤΑ ΠΑΝΤΑ

Μας επισημαίνεται ότι υφισταμένη απαγόρευση για τον υπολογισμό της υπηρεσίας σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν είναι συμβε-



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA

PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

“SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS”

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

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

ITT 42018 EL GRECO PN



βλημένα με τό NAT για τη συμμετοχή σε εξετάσεις για προαγωγικά διπλώματα οδηγεί πολλούς — και κυρίως νέους — ναυτικούς στην απόκτηση αγγλικών πλέον διπλωμάτων και αυτό λόγω των προβλημάτων που δημιουργεί σε πολλές περιπτώσεις ή κατοχή παναμαϊκών, λιβεριανών κλπ.

Μας επισημαίνεται επίσης ότι αρκετοί από τους Έλληνες ναυτικούς που υπηρετούν σε ανασφάλιστα πλοία έχουν καταφύγει σε ξένες ασφαλιστικές εταιρίες ή οργανισμούς για την κάλυψη των κινδύνων της ανεργίας και της υγείας καθώς και για την εξασφάλιση ενός εισοδήματος μετά την εγκατάλειψη του ναυτικού επαγγέλματος για οποιοδήποτε λόγο. Και επί πλέον έχουν διαπιστώσει ότι με τις ρυθμίσεις που έχουν κάνει, με πολύ μικρότερο ασφάλιστρο από εκείνο του NAT, εξασφαλίζουν πολύ περισσότερα από όσα παρέχει η ασφάλιση στο NAT.

Επειδή η «πηγή» που μας επισήμανε τις δύο αυτές περιπτώσεις είναι απολύτως αξιόπιστη και επί πλέον σε έντελως άνωποπο χρόνο είχε προβλέψει τη δραματική συρρίκνωση του υπό Έλληνική σημαία στόλου ή οποία οδηγεί με την ακρίβεια φυσικού φαινομένου στην εξαφάνιση του εθνικού νηολογίου θεωρούμε ότι είναι απολύτως δικαιολογημένος ο τίτλος του σημειώματος αυτού: Χάνουμε πλέον τα πάντα. Εάν και αυτή την ύστατη ώρα δεν ξυπνήσουμε.

ΔΥΟ ΜΕΤΡΑ:

Τη στιγμή που απαγορεύουμε την εργασία στους ναυτικούς που έχουν συνταξιοδοτηθεί είναι τό λιγότερο όξυμωρο, για να μην πούμε προκλητικό, να θεομουτεί τό ίδιο τό ύπουργείο Ναυτιλίας τη δυνατότητα απασχολήσεως στα πλοία συνταξιούχων άλλων τομέων και κυρίως του Δημοσίου, όπως γίνεται με τό άρθρο 3 του σχεδίου Π.Δ. που ένεκρινε τό Συμβούλιο Έμπορικού Ναυτικού για τη σύσταση διπλώματος ηλεκτρολόγου έμπορικού ναυτικού.

Τό άρθρο αυτό τό οποίο ένεκρίθη παρά την αντίδραση των εκπροσώπων της ναυτεργατικής πλευράς — με τη θερμή ύποστήριξη του υπό παραίτηση τελούντος άρχηγού του Λιμενικού Σώματος κ. Πρωτονοτάριου προβλέπει ότι χορηγείται δίπλωμα ηλεκτρολόγου έμπορικού ναυτικού με εξετάσεις αλλά χωρίς εξετάσεις σε άτομα που προέρχονται από τό Πολεμικό Ναυτικό. Και επειδή βεβαίως κανένας δέν αφήνει χωρίς πολύ σοβαρό λόγο μιά θέση στο Πολεμικό Ναυτικό συνάγεται ότι τά διπλώματα που προβλέπει τό άρθρο 3 θά χορηγηθούν σε άτομα τά οποία έφ' όσον θά έχουν άποστρατευθεί από τό Πολεμικό Ναυτικό θά έχουν παράλληλα συνταξιοδοτηθεί από τό Δημόσιο. Και φυσικά, για να άσκήσουν τό ναυτικό επάγγελμα τό YEN θά τούς χορηγήσει και ναυτικά φυλλάδια και εάν έχουν δέν πρόκειται να τούς τά αφαιρέσει, όπως έχει μεριμνήσει για τούς ναυτικούς μας, οι οποίοι μαζί με την αίτηση συνταξιοδότησεως καταθέτουν και τό ναυτικό τους φυλλάδιο.

Έτσι τό ύπουργείο Ναυτιλίας έμφανίζεται να χρησιμοποιεί δύο μέτρα και σταθμά σε βάρος μάλιστα των ναυτικών μας.

Τό ότι τό άρθρο 3 πρέπει να αφαιρεθεί δέν χωρεί καμία άμφιβολία — δημιουργεί αντισυνταγματικές διακρίσεις σε βάρος των πολιτών. Άλλά αυτό δέν άρκει: Χρειάζεται να διευκρινισθεί με απόλυτη σαφήνεια για ποιούς λόγους περιελήφθη στο Π.Δ. και γιατί τό ύποστήριξαν τόσο θερμά ό κ. Πρωτο-

τάριος και ό άρμόδιος εισηγητής στο Σ.Ε.Ν.

Άλλά επειδή άσχοληθήκαμε με τό θέμα της απαγορεύσεως της εργασίας στους συνταξιούχους ναυτικούς επαναλαμβάνουμε με την εύκαιρία ότι θεωρούμε αυτή την απαγόρευση έξωπραγματική και φυσικά αντισυνταγματική. Έπίσης θεωρούμε ότι οι ναυτικοί δέν θά είχαν αντίρρηση να άπαγορευθεί ή εργασία στους συνταξιούχους αλλά όταν ή απαγόρευση θά είναι γενική και θά άφορά όλους — και αυτούς δηλαδή που προέρχονται από τον δημόσιο τομέα, οι οποίοι όπως άποδεικνύεται καθημερινά, έχουν τη δυνατότητα μετά τη συνταξιοδότησή τους να καταλαμβάνουν και μιά καλά άμειβόμενη θέση την οποία στερούν από τούς νέους μας που μάταια αναζητούν μιά θέση στον ήλιο. Τέλος θεωρούμε ότι, ή γενική απαγόρευση της εργασίας στους συνταξιούχους θά μπορούσε να λύσει και τό πρόβλημα ανεργίας που αντιμετωπίζει ή χώρα.

ΜΙΑ ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΑΠΕΡΓΙΑ

Για πρώτη φορά στη ναυτική ιστορία της Ίταλίας, οι πρώτοι πλοίαρχοι και μηχανικοί, τόσο του κρατικού όσο και του ιδιωτικού έμπορικού στόλου της χώρας, άπήργησαν ταυτόχρονα, άκίνητοποιώντας τά πλοία τους σε όλα τά λιμάνια του κόσμου.

Με τον έντυπωσιακό αυτό τρόπο θέλησαν να διαμαρτυρηθούν γιατί ή σύμβαση εργασίας τους μειώθηκε στα δύο χρόνια και οι προβλεπόμενες άντιπαροχές βρίσκονται άκόμα στο στάδιο του άπλου σχεδίου. Φαίνεται όπως πώς οι διαφορές είναι πολύ βαθύτερες. Γιατί οι άπεργήσαντες πρώτοι, διεκδικούν την ίδια μεταχείριση με τις βιομηχανικές επιχειρήσεις και πάνω άπ' όλα επιθυμούν μιά ούσιαστική συμμετοχή στη διαχείριση των εταιριών από τις οποίες εξαρτώνται. Έφ' όσον έχουν δλη την ευθύνη θέλουν να έχουν και ανάλογο πρωταγωνιστικό ρόλο.

Ήδη όμως τόσο ή Finmare όσο και οι έλεύθεροι έφοπλιστάι που συγκροτούν την Confitarma άπήντησαν άρνητικά. Και φαίνεται πώς ή άρνηση αυτή περισσότερο από ότι-δήποτε άλλο προκάλεσε τη μοναδική αυτή άπεργία.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Δέν μας ήρκεσαν οι θρυληθείσαι προτάσεις διά την επί συμβάσει δρομολόγησιν δύο ύπερωκεανίων της «Κιούναρ Ουάιτ Στάρ Λάιν» εις την γραμμήν της Βορ. Άμερικής, μετά τό ναυάγιον των διαπραγματεύσεως με την Έθνικήν Άτμοπλοϊαν και ήδη εκ σχετικών άνακοινώσεων της Διευθύνσεως του Έμπορικού Ναυτικού πληροφορούμεθα ότι διμυλος Άμερικανών έφοπλιστών ύπέβαλεν εις την Κυβέρνησιν νέας προτάσεις διά την παρ' αυτού άνάληψιν της έξυπρητησεως της γραμμής Έλλάδος - Βορ. Άμερικής.

— Η άπειλή μιάς νέας πολεμικής του κόσμου περιπετείας έξ άφορμής των πιθανοτήτων Ίταλοαιθιοπικής συρράξεως, έδημιούργησε μεταξύ των άλλων πολλών πλήρη έκδηλώσεως άντικτύπων και περιπτωσιν άναθεωρήσεως της βάσεως των ασφαλίστρων κατά των κινδύνων πολέμου.

— Εις τό τέλος του γ' τριμήνου του τρέχοντος έτους εύρίσκοντο παρωπλισμένα εις διαφόρους λιμένας του έσωτερικού 17 φορτηγά μας (500 τ. γκρός και άνω έκαστον) συνολικής χωρητικότητας 57.696 τον. γκρός και εις λιμένας του έξωτερικού έτερα τέσσερα φορτηγά 18.838 τόννων, ούτως ώστε είχομεν συνολικήν άργούσαν χωρητικότητα 21 φορτηγών σκαφών 76.534 τον. γκρός.

— Την 23 Σεπτεμβρίου ό ραδιοφωνικός σταθμός Μπάρι μετέδωκεν ένδιαφέρουσαν διάλεξιν του μετά τόσης θερμής και άγνου ένθουσιασμού προπαγανδίζοντος και μελετώντος τά ναυτιλιακά ήμών πράγματα έπιλιμενάρχου κ. Γεωργ. Γεωργακοπούλου περί της διά μέσου των αιώνων εξέλιξεως του έλληνικού έμπορικού ναυτικού.

— Τό άγγλικόν α/π «Islington» ήγοράσθη παρὰ του κ. Ν. Λιβανού και θά παραληφθῇ έν Άγγλία. Είναι σκάφος 1517 τον. γκρός, 833 νέτ και 2470 τον. φορτίου και κατεσκευάσθη τον Μάρτιον του 1920.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 115/1-10-1935)

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

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Tlx: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ ΠΑΡΑΛΟΓΙΣΜΟΙ

Στή Λιβύη επιβάλλονται αυστηρά πρόστιμα στα πλοία στα οποία ανακαλύπτονται εφόδια τα οποία προέρχονται από τη Νότιο Αφρική (και τό 'Ισραήλ), ανεξάρτητα από τό λιμάνι στο οποίο έχουν φορτωθεί...

Στήν Ελλάδα την ίδια εποχή το προσωπικό μιάς προβληματικής επιχείρησης — της ΛΑΡΚΟ — άρνήθηκε να ξεφορτώσει — εύτυχώς μόνο για τρεις ημέρες — ελληνικό πλοίο επειδή τό φορτίο γαιανθράκων πού μετέφερε για τίς ανάγκες αυτής της ένεργοβόρου μονάδας προερχόταν από τη Νότιο Αφρική!

Καί στίς δύο περιπτώσεις τό πλοίο είναι τό θύμα του παραλογισμού, στή δεύτερη όμως ο παραλογισμός είναι ακόμη μεγαλύτερος γιατί κανένας δέν σκέφθηκε; Πρώτο, ότι άν τό φορτίο αυτό στοίχιζε φθηνότερα θά ώφελούνταν πρωτίστως αυτή ή συγκεκριμένη επιχείρηση πού τή στηρίζει ο ελληνικός λαός μέ τό ύστερήμά του για να εξακολουθήσει να έχει τήν απασχόλησή του τό προσωποϊότης, καί, Δεύτερο, ότι τίς δαπάνες πού θά προκαλούσε ή καθυστέρηση του πλοίου θά τίς πλήρωνε πάλι ο ελληνικός λαός — αυτές οι λεπτομέρειες όμως φαίνεται ότι δέν απασχολούν όλους αυτούς τους ανεγκέφαλους οι οποίοι όμως κάθε έβδομάδα τρέχουν για να εισπράξουν τό βδομαδιακό πού τους πληρώνει ο ελληνικός λαός.

ΠΡΟΧΕΙΡΟΤΗΤΕΣ

Έκπρόσωπος της εταιρίας DALEX διευκρίνισε ότι τό πλοίο «Δημήτρης» πού διαχειριζόταν διαγράφηκε από τά ελληνικά νηολόγια γιατί πουλήθηκε σε τουρκικά συμφέροντα καί όχι γιατί άλλαξε σημαία, όπως εμφανίσθηκε στα έβδομαδιαία στατιστικά στοιχεία του Υπουργείου της περασμένης εβδομάδας.

Έπειδή ή εμφάνιση ενός ελληνικού πλοίου να αλλάζει σημαία καί να ύψώνει τήν τουρκική προκάλεσε ιδιαίτερη εντύπωση ζητήθηκε από τίς αρμόδιες υπηρεσίες να ετοιμάσουν έναν πίνακα για τά ελληνικά πλοία πού περιήλθαν σε τουρκικά χέρια εντός του 1985. Καί από τόν πίνακα αυτόν προέκυψε ότι ένα ακόμη πλοίο το «Στελίτσα», 7.992 κόρων καί ναυπηγήσεως του 1954 (του 1955 τό εμφάνιζε τό YEN) — είχε ύψώσει τήν τουρκική ενώ τό πλοίο είχε πουληθεί απλώς για διαλυση.

Πρόχειρότητες πού δέν έπρεπε να συμβαίνουν.

ΟΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ

Έπειδή ή διευκρινιστική απόφαση του Υπουργού κ. Στ. Άλεξανδρή για τό θέμα των ηλεκτρολόγων μπορεί να παρερμηνευθεί, πρέπει να ξεκαθαρισθεί ότι δέν απαλλάσσονται όλα τά πλοία του άρθρου 13 από τήν υποχρέωση εντάξεως ηλεκτρολόγου στήν οργανική τους σύνθεση αλλά μόνο τά πλοία μέ ειδική σύνθεση, εκείνα δηλαδή των οποίων ή οργανική σύνθεση αναγράφεται στήν οικεία έγκριτική πράξη.

Είναι ακόμη ανάγκη να επισημανθεί ότι μέ τήν ρύθμιση πού έγινε επιβάλλεται ή προσθήκη ηλεκτρολόγου στή σύνθεση πλοίων τά οποία δέν χρειάζονται ηλεκτρολόγο καί αντίθετως πλοία στα οποία ή ύπαρξη ηλεκτρολόγου είναι απολύτως απαραίτητη δέν υποχρεώνονται να έχουν στήν σύνθεσή τους ηλεκτρολόγο!

Κατά τήν αντίληψή μας επιβάλλεται να υπάρξει μιά άλλη ρύθμιση του όλου θέματος πού δέν θά προκαλεί ζήτημα σε κανέναν. Καί ή ρύθμιση αυτή είναι να προστεθεί στή σύνθεση ηλεκτρολόγος μόνο στα πλοία στα οποία χρησιμοποιείται πράγματι ηλεκτρολόγος.

Μέ τήν ευκαιρία όφειλομε να επισημάνουμε τήν προχειρότητα πού έχει επιδειχθεί γύ-

ρω από τό θέμα αυτό: Έπειδή ή πρώτη ύπουργική σχετική απόφαση είχε εκδοθεί κατ' έξουσιοδότηση του Νόμου 1376 ή ισχύς της οποίας λήγει στίς 20 Οκτωβρίου μέ τήν έκπνοή του νόμου αυτού, για τή ρύθμιση του θέματος εισήχθη στο Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού σχέδιο Π.Δ. τό οποίο είναι πιστή αντιγραφή της πρώτης ύπουργικής αποφάσεως — μόνο πού τή φορά αυτή γίνεται ή επικύρωση του σχετικού άρθρου του Κ.Δ.Ν.Δ. καί όχι ή διάταξη του Νόμου 1376. Γιατί τόση προχειρότης;

ΚΑΙ ΟΙ ΣΧΙΖΟΦΡΕΝΕΙΣ;

Τό Υπουργείο προχωρεί στήν κατάργηση της αναγραφής των λόγω απολύσεως στο ναυτικό φυλλάδιο παραγνωρίζοντας τά προβλήματα αλλά καί τους κινδύνους πού περικλείει αυτή ή ενέργεια. Καί ένα έρώτημα πού ανακύπτει είναι τί θά γίνεται μέ εκείνους πού απολύονται από τά πλοία γιατί είναι λογούχαρη σχιζοφρενείς — αυτοί οι ταλαίπωροι, κατά τά άλλα, άνθρωποι θά έχουν τή δυνατότητα να ναυτολογούνται σε άλλα πλοία ή θά τους αφαιρείται όριστικά τό ναυτικό φυλλάδιο, πράγμα πού δέν συμβαίνει σήμερα;

Η έκκαθάριση των 650.000 ναυτικών φυλλαδίων πού έχουν εκδοθεί ως τώρα είναι χρησιμότητα καί έπρεπε να είχε γίνει από πολύν καιρό για να μην εμφανίζονται σαν ναυτικοί άτομα πού έχουν άσκησει άλλα επαγγέλματα επί σειρά ετών είτε για να πάρουν σύνταξη από τό NAT μέ μειωμένο όριο ηλικίας, είτε για να απασχοληθούν στα πλοία λόγω της ανεργίας πού υπάρχει στήν ξηρά έκτοπιζοντας έτσι από τίς λίγες άλλωστε θέσεις εργασίας τους πραγματικούς ναυτικούς.

ΟΡΘΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Οι στήλες αυτές έχουν υποδείξει επανειλημμένα ότι τό Υπουργείο όφειλει, καί πρέ-

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

Συνολική αξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ήταν
18.065.440.738 δολάρια.

Διά πληροφορίας αποστείνετε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς εν Λονδίνο αντιπροσώπων των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

ΟΙ ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ

πει, να έχει μία άμεση επαφή με την 'Ακτιή Μιαούλη για να πληροφορηθεί από «πρώτο χέρι» τα καθημερινά προβλήματα της ναυτιλιακής επιχείρησής και κυρίως για να γνωρίζει τις σκέψεις και τις διεργασίες που γίνονται στην ναυτιλιακή «πίδα» — αλλά φυσικά το 'Υπουργείο άγνοησε την σύσταση αυτή, ίσως γιατί όρισμένοι νομίζουν ότι μπορούν να χαράξουν μία οποιαδήποτε πολιτική μόνο με την έγκραφική επεξεργασία διαφόρων στοιχείων ή και βάσει κάποιων υπομνημάτων.

Υπάρχει όμως και μία εξαίρεση — ανώτερος λιμενικός αξιωματικός που κατέχει και μία θέση στο 'Υπουργείο, μόλις κοινοποιήθηκε το καλοκαίρι η διαταγή για να ετοιμάσουν οι Διευθύνσεις του ΥΕΝ προτάσεις για την υλοποίηση των κυβερνητικών στόχων στη Ναυτιλία βγήκε στην 'Ακτιή Μιαούλη και ρωτούσε τις ναυτιλιακές εταιρίες για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν, για τις τάσεις που επικρατούν, για τους συγκεκριμένους λόγους που οδηγούν στην αποβολή της ελληνικής σημαίας, για τα μέτρα τα οποία πρέπει να ληφθούν κλπ.

Όμοιοιότυπο ότι όταν πληροφορηθήκαμε την ενέργεια του εν λόγω αξιωματικού αισθανθήκαμε ιδιαίτερη ευχαρίστηση (δεν γράφομε ίκανοποίηση) όχι βέβαια γιατί έμεινε ειλικρινής στην ανάγκη της άμεσης επαφής με την 'Ακτιή Μιαούλη, αλλά γιατί ένας αξιωματικός επιζήτησε με δική του αποκλειστική πρωτοβουλία να έχει από «πρώτο χέρι» τις απόψεις εκείνων που βοιοδέρνουν καθημερινά για να σταθούν στα πόδια τους ώστε να μπορέσει να υποβάλει συγκεκριμένες και εποικοδομητικές προτάσεις.

Σε ένα μόνο σημείο κάνει λάθος ο εν λόγω αξιωματικός: Στην αντίληψη που έχει ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» πολιτεύονται. Η μόνη πολιτική που άσκησαν, άσκουν και θα άσκουν πάντα τα «Ναυτικά Χρονικά» αφορά το πλοίο και τίποτε άλλο — αυτό μόνο μάς ενδιαφέρει, γιατί δεν ξεχνούμε ποτέ τα λόγια του Μεγάλου Δάσκαλου — που δεν μπορούν άλλωστε να αμφισβητηθούν από κανέναν — ότι η μεγάλη ευημερία των ναυτικών μας αλλά και του τόπου ήρθε με τα πολλά πλοία. Και οι άγώνες μας, οι προσπάθειές μας, οι ιδέες μας εκεί αποβλήνουν: Στην υπαρκτή πολλών ελληνικών πλοίων άμεσα συνδεδεμένων με τον τόπο. Αυτή και μόνο είναι η πολιτική μας.

Ο ΕΘΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

Από σήμερα αρχίζει η υλοποίηση του προγράμματος του 'Ελληνικού Νηογνώμονος που αποβλέπει στην πρακτική εκπαίδευση νέων ναυπηγών σε ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.

Στη φάση αυτή 18 νέοι ναυπηγοί θα ασχοληθούν επί ένα εξάμηνο αμειβόμενοι από τον 'Ελληνικό Νηογνώμονα στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά (όκτω), στα Ναυπηγεία 'Ελευσίνας (τέσσερις), στη ΝΑΥΣΙ (τρεις) και άνα ένας στην Ε.Ε.Γ.Ε., την εταιρία GEOMAR 'Ελληνικά Ναυπηγεία και την θυγατρική επιχείρηση της ΕΤΒΑ 'Ελληνική 'Ακτοπλοία».

Η έναρξη του εκπαιδευτικού προγράμματος των νέων ναυπηγών μάς δίνει την ευκαιρία να αναφέρουμε ότι ο έθνικός Νηογνώμονας προσελκύει ήδη, άργά αλλά σταθερά, τό ενδιαφέρον πολλών 'Ελλήνων πλοιοκτητών που διαπιστώνουν ότι ωφελούνται ιδιαίτερα από τη συνεργασία τους αυτή από την όποια ταυτόχρονα ωφελείται ο τόπος και γι' αυτό θά πρέπει να επεκταθεί.

Είναι γνωστά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά πλοία με τους λαθρεπιβάτες. Και είναι επίσης γνωστές οι προσπάθειες που γίνονται για να επιτραπεί ή αποβίβασή τους στα λιμάνια του έξωτερικού όπου προσεγγίζουν τα πλοία για να επαναπαρισθούν. Και τέλος είναι σαφές ότι η διατύπωση του άρθρου 127 του Κ.Δ.Ν.Δ. με τον τίτλο «Παράδοσις λαθρεπιβατών» που δεν επιτρέπει κανένα περιθώριο για οποιαδήποτε παρερμηνεία — «ό πλοίαρχος παραδίδει εις την λιμενικήν αρχήν του λιμένος της πρώτης προσεγγίσεως πάντα λαθρεπιβάτην, εν δέ τη άλλοδαπή είδοποιεί περί της άνευρέσεως λαθρεπιβάτου την προξενικήν αρχήν».

Γι' αυτό προκαλεί ιδιαίτερη έντύπωση η στάση που έχει τηρηθεί σε όρισμένες περιπτώσεις κατάπλου ελληνικών ή ελληνόκτητων πλοίων σε ελληνικά λιμάνια με λαθρεπιβάτες οι όποιοι δεν αποβιβάσθηκαν άμέσως και χρειάστηκε να γίνουν πολλαπλές ενέργειες από τα επιτελεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που άφησαν την κύρια δουλειά τους και άσχολήθηκαν με τη ρύθμιση του θέματος αυτού.

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του πλοίου «'Αγωνιστής» στο όποιο είχαν βρεθεί δύο Δυτικογερμανοί λαθρεπιβάτες που δεν αποβιβάσθηκαν στη Θεσσαλονίκη, πρώτο λιμένα κατάπλου του πλοίου, όπως όρίζει το άρθρο 127 του Κ.Δ.Ν.Δ., αλλά στον Πειραιά και άφου άναγκάσθηκαν ο πλοίαρχος και τό πλήρωμα να δηλώσουν ότι δεν συνεχίζουν τό ταξίδι με τους δύο λαθρεπιβάτες επί του σκάφους.

Είναι αυτονόητο ότι για να μπορούμε να ζητούμε από τις άλλες χώρες να επιτρέπουν την αποβίβαση λαθρεπιβατών από τα ελληνικά πλοία πρέπει να τους αποβιβάζουμε έμεις χωρίς κανένα πρόβλημα και χωρίς καμία καθυστέρηση στα ελληνικά λιμάνια. Γι' αυτό θέλουμε να έλπίζουμε ότι δεν πρόκειται να επαναληφθούν αυτά που έγιναν με τό «'Αγωνιστής» καθώς και με άλλα πλοία.

ΤΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ

Στις 24 Σεπτεμβρίου έλήφθη στα «Ναυτικά Χρονικά» μία έπιστολή προερχόμενη από τον πρόεδρο του Οίκου Ναύτου με ήμερομηνία 17.9 και την ένδειξη «έξ' έπείγον», άναφερόμενη σε σχόλιο της 1ης Σεπτεμβρίου, ή όποια όμως δεν ήταν ύπογεγραμμένη από τον άποστολέα — άντ' αυτού υπήρχε βεβαίωση της προϊσταμένης της ύπηρεσίας διεκπεραιώσεως του ιδρύματος ότι έπρόκειτο για γνήσιο αντίγραφο του πρωτοτύπου!

Έπειδή τό «φαινόμενο» τό άντιμετωπίζαμε για πρώτη φορά στη μακρόχρονη δημοσιογραφική μας καριέρα, επικοινωνήσαμε άμέσως με τον άναφερόμενο στην έπιστολή ως άρμόδιο για πληροφορίες ύπάλληλοι του Οίκου Ναύτου ό όποιος έξήγησε ότι τό πρωτότυπο της έπιστολής φυλάσσεται, κατά την τακτική που εφαρμόζεται στο ίδρυμα, στο άρχείο φέροντας έτσι στην έπιφάνεια μία άκόμα «έφεύρεση» της άθανάτης έλληνικής γραφειοκρατίας την όποια όμολογούμε ότι σε καμία περίπτωση δεν θά μπορούσαμε να διανοηθούμε και όμολογούμε ότι δεν μπορούμε να καταλάβουμε γιατί έχει «έφευρεθεί» — ποιούς δηλαδή σκοπούς μπορούσε να έξηγηρετεί. Άνεξάρτητα από όλα αυτά δηλώσαμε στον εν λόγω ύπάλληλο ότι ή έπι-

Τό Σχόλιο
του 15θμέρου

Τό έταιρικό συγκρότημα της Gray Mackenzie έκδίδει ένα μηνιαίο τευχίδιο με τον τίτλο «Gulf News» από τις είδήσεις του όποίου μπορεί κανείς να παρακολουθήσει την έντυπωσιακή ανάπτυξη των 'Αραβικών χωρών και τον άμφίδρομο επενδυτικό άγώνα με τις μεγάλες φίρμες του κόσμου.

Έπί κεφαλής φυσικά ή Σαουδική 'Αραβία της όποία ή Petromin άνοίγει νέες άγορές σ' όλο τον κόσμο. Λιπαντικά με την Μόμπιλ, διύλιστήρια με τη δική μας Πετρόλα και έξηλεκτρισμό με τη Τζένεραλ 'Ελέκτρικ.

Στό μυχό του Κόλπου, τό Κουβέιτ άγοράζει νέα διύλιστήρια στην 'Ιταλία και έπεκτείνει τα παλιά στο Ρότερνταμ. Νοτιώτερα τό Μπαχρέιν άγοράζει τράπεζες στο Χόγκ Κόγκ και χτίζει καινούργιες πόλεις. Τό Κατάρ έγκαθιστά νέα γεωτρήματα με την BP, ή 'Υεμένη θά γίνει από τό 1987 μία νέα πετρελαιοπαραγωγός χώρα και τό 'Ομάν προωθεί την παραγωγή του χαλκού του.

Πλησιόστια ακολουθούν τό 'Εμιράτα. Τό Ντουμπάι αύξάνει την παραγωγή του άλουμινίου, τό Ράς 'Αλ Κάιμα που άρχισε από πέρσι τη δική του πετρελαιοπαραγωγή συνεργάζεται με την Amoco και τό 'Αμου Ντάμπι άνοίξε δικό του νηολόγιο και καλεί πλοία από όλο τον κόσμο.

Κανείς βέβαια δεν άμφιβάλλει ότι πίσω άπ' όλα είναι ή δύναμη του μαύρου χρυσού που κρύβει στα σπλάχνα της ή 'Αραβική γή, αυτή ή «πετράια και λιπρά» γή, την όποία κατά τον Στράβωνα κατοικούσαν «σκηνίται και καμηλοβοσκοί». Αυτή ή γή που θά μπορούσε επί τέλους να δικαιολογηθεί για όλη την έκτασή της την παλιά περιορισμένη όνομασία της ως Arabia Felix (ευδαίμων 'Αραβία).

στολή που μάς είχε άποσταλεί ήταν άνυπαρκτή για μάς έπειδή δεν έφερε την ύπογραφη του άποστολέως και ως έκ τούτου δεν έπρόκειται να δημοσιευθεί — ή έπιστολή θά δημοσιευθεί έφ' όσον μάς σταλεί έκ νέου και θά είναι ύπογεγραμμένη από τον άποστολέα.

Γιά τον Οίκο Ναύτου και ειδικότερα για τό θέμα της έκμεταλλεύσεως των ναυτικών μας και των οικογενειών τους μέσα στο ίδρυμά τους μάς απέστειλε μία έπιστολή ο γενικός γραμματέας του Π.Σ.Α.Θ.Α.Ε. και άντιπρόσωπος της ΠΝΟ στο Δ.Σ. του Ο.Ν. κ. Μεν. Παπαδημητράτος ή όποία δημοσιεύεται στην οικεία στήλη — σημειώνουμε ότι ο πρόεδρος του Οίκου Ναύτου στην προαναφερόμενη άνυπόγραφη έπιστολή του δεν άσχελεϊται καθόλου με τό θέμα αυτό.

Η ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ

Γράψαμε ήδη για τα μέτρα που παίρνει ή Κινεζική Κυβέρνηση στην προσπάθεια άποσυμφορήσεως των λιμένων της χώρας, με τό σύστημα της δημεύσεως και έκποιήσεως των άζητήτων φορτίων που γεμίζουν τις λιμενικές άποθήκες, έμποδίζοντας την προώθηση άλλων φορτίων. Δεν άποκλείεται μάλιστα στην άπόδοση των μέτρων αυτών να όφείλεται ή άνακινωθεϊσα πρόσφατη μείωση της συμφορήσεως που παρατηρήθηκε στον

λιμένα της Σαγκάης, μέσω του οποίου διεξάγεται τό ένα τρίτο της εμπορευματικής κινήσεως της χώρας, Πράγματι κατά τον τελευταίο μήνα τα αναμενόμενα εκεί πλοία μειώθηκαν από 174 σε 142 με τάση περαιτέρω βελτιώσεως.

Μιά δεύτερη προσπάθεια για τον ίδιο σκοπό αποτελεί η πρόσφατα υπογραφείσα συμφωνία μεταξύ Η.Π.Α. και Κίνας, με την οποία προβλέπεται ότι μιά αποστολή περιλαμβανούσα μηχανικούς του 'Αμερικανικού στρατού θα επισκεφθεί τον Νοέμβριο την Κίνα για να συνεργασθεί με τους αρμόδιους κυβερνητικούς παράγοντες στην επίλυση του προβλήματος της λιμενικής συμφορήσεως.

Σχετικώς αναφέρεται ότι τα 'Αμερικανικά πλοία είναι υποχρεωμένα σήμερα να περιμένουν ένα μήνα περίπου πριν μπορέσουν να προσεγγίσουν για εκφόρτωση. 'Εξάλλου οι έξι ιαπωνικές μεταλλουργικές εταιρίες, μεταξύ των οποίων η Νίππον, Σουμιτόμο, Καμιάκι, οι οποίες έχουν αναλάβει την προμήθεια στην Κίνα 3,7 εκατ. τόν. χάλυβος μεταξύ 'Ιανουαρίου - 'Ιουλίου 1986, αναγκάστηκαν να αναθεωρήσουν τα παραγωγικά τους προγράμματα συνεπεία της συμφορήσεως των Κινεζικών λιμένων, ή οποία προβλέπεται να συνεχισθεί τουλάχιστον μέχρι των μέσων του 1986.

ΑΡΑΒΙΚΗ ΑΠΕΙΛΗ

Οι Εύρωπαίοι έφοπλιστές φοβούνται ότι ο ανταγωνισμός των ναύλων στην οδό της Μέσης 'Ανατολής θα ένταθεί σημαντικά εάν η Σαουδική 'Αραβία πραγματοποιήσει τις απειλές της για την έπιβολή δασμού 20% στα εύρωπαϊκά εμπορεύματα.

Μολονότι οι έφοπλιστές είναι μάλλον συνηθισμένοι σε τέτοιου είδους εκπλήξεις, δεδομένου ότι οι 'Αραβικοί λιμένες διπλασίασαν πρόσφατα τα λιμενικά δικαιώματα και αύξησαν τους δασμούς εισαγωγής κατά 4%, ή νέα Σαουδαβική απειλή θα μπορούσε να προσθέσει σοβαρά προβλήματα στην ήδη δεινή ευχάριστη κατάσταση. Σημειωτέον ότι ή αύξηση αυτή από Σαουδαβικής πλευράς έμφανίζεται ως είδος αντιποίνων κατά της ά-

ποφάσεως της ΕΟΚ περί έπιβολής τέλους 13,4% επί των πετροχημικών αποστολών.

Πρέπει να ληχθεί τέλος ότι ο περιορισμός των εύρωπαϊκών εξαγωγών προς την περιοχή αυτή έχει έπιφέρει μείωση των ναύλων κατά 5% έναντι των άρχων του έτους. 'Εφόσον ή σαουδαβική απειλή αποβεί πραγματική, θεωρείται αναμφίβολο ότι θα προκαλέσει περαιτέρω πτώση των ναύλων, δεδομένου ότι οι θαλάσσιοι μεταφορείς καταβάλουν κάθε προσπάθεια ώστε να διατηρήσουν τή συμμετοχή τους στην Μεσοανατολική αγορά.

ΤΟ ΝΕΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

'Εν όψει της έντός των προσεχών έτών λειτουργίας ενός αυτόνομου νηολογίου στο Χόγκ Κόγκ, ή αρμόδια 'Υπηρεσία του παρουσίασε ένα σχέδιο με τα κύρια χαρακτηριστικά που προτίθεται να δώσει στο δημιουργηθόσμενο νηολόγιο. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι ότι δεν θα πρέπει έπ' ούδενί λόγω να θεωρηθεί σημαία εύκαιρίας, δεδομένου ότι θα διέπεται από τή νομοθεσία του κράτους και θα λειτουργεί κατά τα διεθνή πρότυπα. Θα έχει δική του σημαία και τα έξοδά του θα καλύπτονται από πάγιες εισφορές των πλοιοκτητών. Παράλληλα όμως θα είναι όσο γίνεται έλκυστικό για τους έφοπλιστές και θα έπιτρέπει τήν ταχύτερη δυνατή έγγραφη και διαγραφή.

Ειδικότερα προβλέπεται ότι ή έγγραφη θα έπιτραπεί μόνο σε εταιρίες έγκατεστημένες στο Χόγκ Κόγκ ή σε φυσικά πρόσωπα νομίμως διαμένοντα στή χώρα, ή δε διαχείριση και ο έλεγχος των πλοίων θα άσκειται από νόμιμο και υπεύθυνο εκπρόσωπο έγκατεστημένο στή χώρα. Αυτό ένδέχεται να άποκλείσει τής έγγραφης τό 40% περίπου των πλοίων που βρίσκονται σήμερα υπό τή σημαία του Χόγκ Κόγκ πλοίων και άνέρχονται σε 820 συνολικής χωρητικότητας 6,4 εκατ. τόννων. 'Ως προς τήν έθνικότητα του πληρώματος δεν θα ύπάρχει άλλος περιορισμός εκτός της ύποχρεώσεως ο πλοίαρχος να διαμένει στή χώρα, αλλά και έπ' αυτού θα δοθεί μακρά περίοδος έξαιρέσεως, δεδομένου ότι

οι περισσότεροι πλοίαρχοι του σημερινού στόλου δεν έχουν καμιά σχέση με τό Χόγκ Κόγκ. Προβλέπεται τέλος ότι θα άποκλείονται τής έγγραφης τα ύποσυντήρητα πλοία, ένώ πλήν του Λούδ Ρέτζιστερ θα άναγνωρίζονται και οι άλλοι κύριοι νηογνώμονες (Γαλλικός, Γερμανικός, 'Αμερικανικός, Νορβηγικός).

Είναι άξιοσημείωτο ότι οι έφοπλιστές που είναι έγκατεστημένοι σήμερα στο Χόγκ Κόγκ και έλέγχουν άνω των 1.300 πλοίων χωρητικότητας 55 εκατ. τόννων — τα περισσότερα υπό σημαίες εύκαιρίας — έξέφρασαν σοβαρές άντιρρήσεις για τό προταθέν σχέδιο, δεδομένου ότι δεν κάνει κανένα ύπαινιγμό για τα οικονομικά και χρηματοδοτικά ζητήματα της ναυτιλίας, τα όποια κυρίως τους ένδιαφέρουν.

ΝΕΟ ΣΧΕΔΙΟ

'Αν γίνει ποτέ ή περίφημη μόνιμη σύνδεση της Μάγχης, θα μπορεί να διεκδικήσει τόν τίτλο του πιο συζητημένου δημόσιου έργου. 'Υστερα από τα διάφορα σχέδια, που δόλα θεωρούνται τελικά, ένα καινούριο Γαλλοβρετανικό σχέδιο ήρθε τώρα στο φώς της δημοσιότητας. Πρόκειται για λύση άποκλειστικά σιδηροδρομική, τήν όποία από Γαλλικής πλευράς ύποστηρίζει τό κονσόρτιουμ Franch-Manche (Πέντε γαλλικές έπιχειρήσεις δημοσίων έργων) και από Βρετανικής πλευράς τό κονσόρτιουμ Channel Tunnel Group, στο όποιο μέτχουν πέντε έπίσης έπιχειρήσεις και δύο μεγάλες τράπεζες.

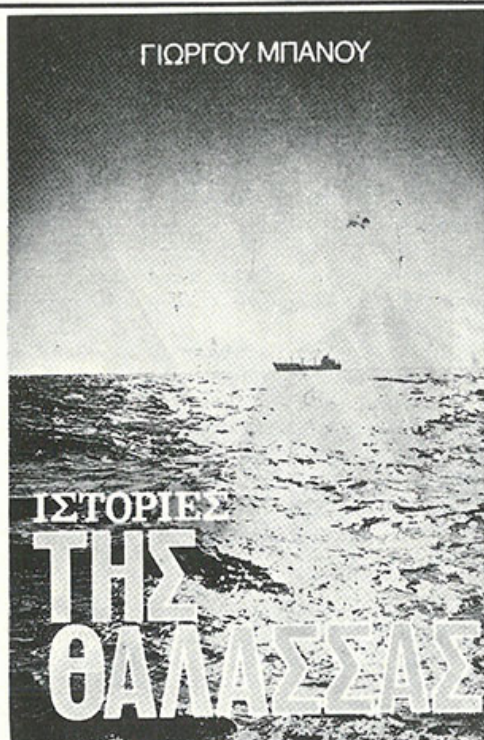
Τό σχέδιο αυτό προβλέπει τήν κατασκευή ύποθαλάσσιας σιδηροδρομικής σήραγγας 50 χμ. στήν όποία τα αυτοκίνητα θα διακινούνται επί παλινδρομούντων όχημάτων διανυόντων τήν άπόσταση σε 30 λεπτά, με άναχωρήσεις κάθε πέντε λεπτά. Θα μπορεί έπίσης να κυκλοφορεί και συρμός ύπερταχείας κυκλοφορίας. Στή Γαλλία ή άφετηρία θα είναι στή Sangatte κοντά στο Καλαί και στήν 'Αγγλία στο Chariton κοντά στο Folkestone. 'Η έκτέλεση του σχεδίου έχει ύπολογισθεί ότι θα άπαιτήσει κεφάλαια 2 δισεκ. λιρών και χρονικό διάστημα 4,5 έτών.

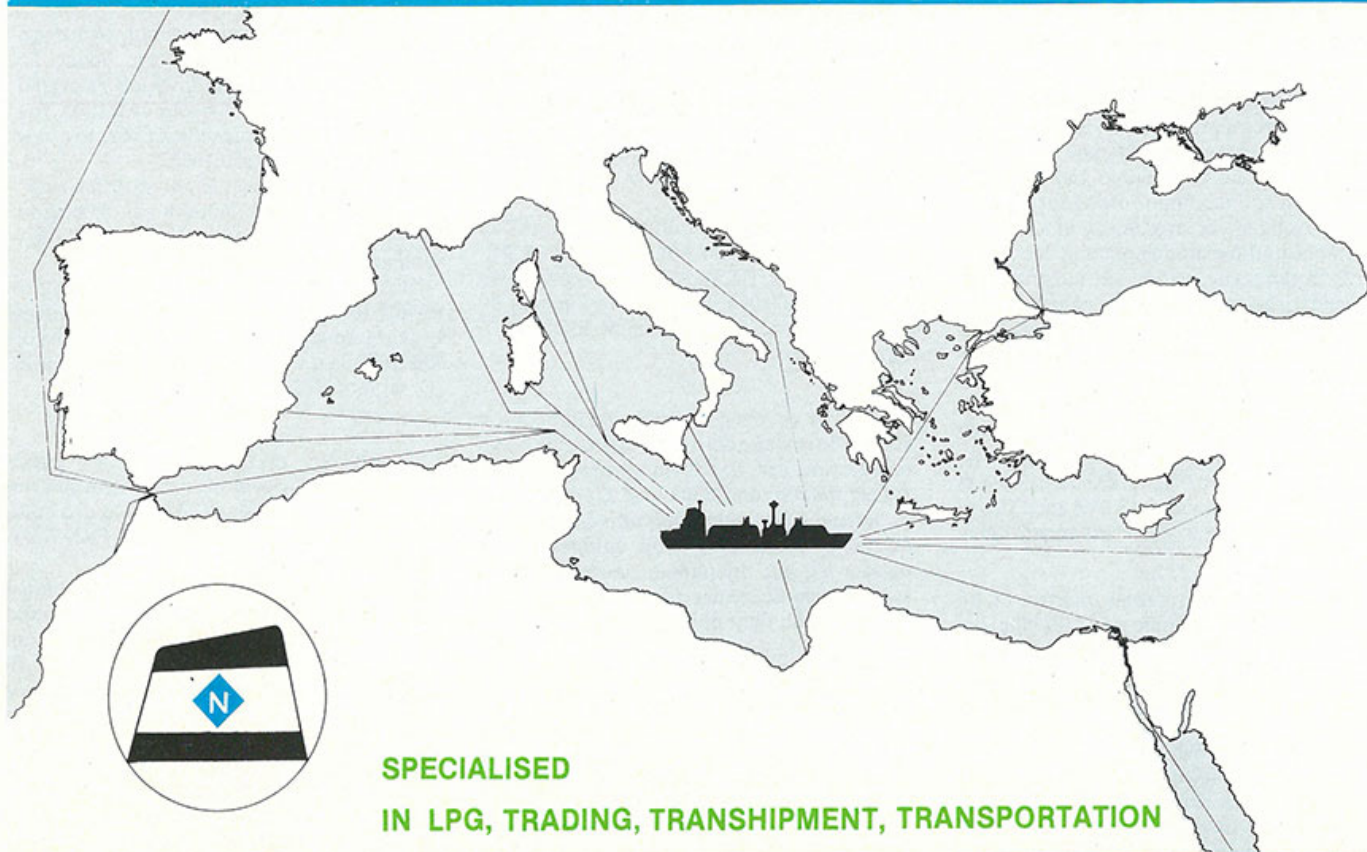
**'Αναμνήσεις από τά χρόνια
της θαλασσινης ζωής,
άπρόοπτα και καθημερινά,
περασμένα στο χαρτί
μέ μιά άμεσότητα
πού, διαβάζοντάς τα,
θάλεγε κανείς πώς ήταν εκεί...**

Πληροφορίες και κεντρική Διάθεση:

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Τηλ.: 4178869





**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

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

Σύμφωνα με στατιστική του Ίνστιτούτου Ναυτιλιακής Οικονομίας της Βρέμης, στο διάστημα των πέντε πρώτων μηνών του έτους, ο αριθμός των διαλυθέντων πλοίων ξεπέρασε ελαφρώς τον αριθμό της αντίστοιχης περσινής περιόδου. Πράγματι στους πέντε αυτούς μήνες στάλθηκαν για διάλυση 791 πλοία που αντιπροσωπεύουν ένα σύνολο 12,15 εκατ. τον. γκρός και αύξηση κατά 4,26 εκατ. τόννων έναντι του περσινού. Σημειωτέον ότι ολόκληρο το 1984 τα διαλυθέντα πλοία ανήλθαν σε 1.500 συνολικού τόνναζ 18,9 εκατ. τον. γκρός.

Οι χώρες των οποίων τα πλοία παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ρυθμό διαλύσεως είναι τα κατά σειρά η Λιβερία με 1,79 εκατ. τον. γκρός (ποσοστό 14,7%), η Ελλάδα με 1,64 εκατ. τον. γκρός (ποσοστό 13,5%) και ο Παναμάς με 1,58 εκατ. τον. γκρός (ποσοστό 13%).

Σημαντικές ζημιές έχουν υποστεί οι πετρελαιοειδή εγκαταστάσεις της Περσίας στο Κάργκ "Αϊλαντ" μετά από τις νέες επιτυχημένες αεροπορικές επιδρομές των Ιρακινών, με αποτέλεσμα από τις υπάρχουσες 14 θέσεις φορτώσεως δεξαμενοπλοίων να λειτουργούν πλέον μόνον δύο.

Μεγάλης έκτασεως ζημιές υπέστη το τέρμιναλ Sea Land, όπου υπάρχουν τέσσερις προβλήτες με μεγάλο βύθισμα. "Εκεί βυθίστηκε το νοτιοκορεατικό VLCC "Son Bong" το οποίο βομβαρδίστηκε κατά τη διάρκεια της φορτώσεως και το οποίο είναι το 150ό πλοίο θύμα της Περσο-ιρακινής συρράξεως.

"Ηδη η Περσία έδωσε εντολή στα μεγάλα

τάνκερς που φθάνουν για φόρτωση να αναμένουν οδηγίες σε ασφαλή ύδατα, ενώ αναμένεται η χρησιμοποίηση σκαφών μεγέθους 80-100.000 τον. d.w. για την διατήρηση της εξαγωγής αργού από το Κάργκ στο Σίρρι "Αϊλαντ".

Πάντως, οι ζημιές θα απαιτήσουν πολλές εβδομάδες επισκευών και υπολογίζεται ότι οι εξαγωγές της Περσίας θα μειωθούν στο επίπεδο των 800.000 βαρελιών την ημέρα, έναντι 1,6 εκατομ. πριν τον βομβαρδισμό του Κάργκ "Αϊλαντ".

Παρά το γεγονός ότι η Περσία υπολογίζεται ότι διατηρεί περί τα 10 εκατομ. βαρέλια πετρελαίου στο VLCC που χρησιμοποιούνται ως πλωτές αποθήκες στο Σίρρι "Αϊλαντ", οι Ιάπωνες έσπευσαν ήδη να καλύψουν τις ανάγκες τους από το Ιράκ, επισπεύδοντας συμφωνίες για προμήθεια ποσότητας περί των 170.000 βαρελιών ημερησίως της ποιότητας Basrah light σε τιμές σπότη.

Ο καταστρεπτικός σεισμός του Μεξικού δεν έπληξε τα λιμάνια της χώρας και τις εγκαταστάσεις φορτώσεως πετρελαίου.

Σύμφωνα με πληροφορίες από την Πέμεξ, οι φορτώσεις δεξαμενοπλοίων συνεχίστηκαν κανονικά τις τελευταίες ημέρες τόσο από το τέρμιναλ Σαλίνα Κρούζ όσο και από την περιοχή του Μεξικανικού Κόλπου, ενώ δεν αναφέρθηκαν καταστροφές πετρελαιοπηγών ή στον αγωγό που μεταφέρει αργό από την χερσόνησο Γιουκάταν στις ακτές του

Ειρηνικού.

Στατική εμφανίζεται η κίνηση στα παροπλισμένα διεθνώς, καθώς στις αρχές Σεπτεμβρίου η παγκόσμια αργούσα χωρητικότητα έφθασε τα 1.271 πλοία 64,2 εκατ. τον. d.w., έναντι 1.273 πλοίων 64,7 εκατ. τον. d.w. στις αρχές Αυγούστου 1985.

Τα αργούντα σκάφη ξηρού φορτίου παρέμειναν σταθερά στο επίπεδο των 10 εκατομ. τον. d.w. και συμπεριλαμβάνουν 132 μπάκερς και μικτά 4,3 εκατομ. τόννων.

Η μικρή μείωση που παρουσιάστηκε στο τοννάζ των δεξαμενοπλοίων οφείλεται στην επαναλειτουργία του VLCC "Esso Tokyo" 406.258 τον. d.w. και στην διάλυση του ULCC "Coraggio" 423.798 τον. d.w.

Πληθαίνουν οι αντιδράσεις των Ευρωπαίων ναυλωτών ενάντια στις τελευταίες αυξήσεις που επιβαρύνουν τα φορτία στα λιμάνια των ανατολ. ακτών των Ηνωμένων Πολιτειών.

Τόσο οι Βρεταννοί, όσο και άλλοι ναυλωτές, πιέζουν την Κόνφερανς Βορ. Ευρώπης — ακτών Ατλαντικού ΗΠΑ με σκοπό να αρχίσουν άμεσες διαπραγματεύσεις για την αναβολή θεσπίσεως των αυξήσεων που έχουν αναγγελλεί από 1 Οκτωβρίου.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση Φορτωτών (ESC) ανακοίνωσε προ ημερών στο Ρότερνταμ ότι θα ζητήσει υπό την Κόνφερανς, μέλη της οποίας είναι οι εταιρίες "Sea Land" και "United States Lines", να δικαιολογήσουν τις νέες επιβαρύνσεις στις μεταφορές φορτίων που αποτελούν άλλωστε τη δεύτερη αύξηση μέσα στους τελευταίους 12 μήνες.

τιμής τα υψηλά επιτόκια του ευρώδολαρίου, (άνω του 10%) και ή ως εκ τούτου άθροισμα εισροή ξένου συναλλάγματος για επενδύσεις σε δολάρια.

Το ακριβό δολάριο είχε όμως και τα καταστρεπτικά επακόλουθα στην βιομηχανία και την γεωργία, κάνοντας τα αμερικανικά προϊόντα απρόσιτα στις διεθνείς αγορές, ενώ παράλληλα τουναντίον διευκόλυνε τις εισαγωγές.

Παρ' όλα αυτά, τα τελευταία στατιστικά στοιχεία σε ώριμους τομείς, όπως το εμπορικό ισοζύγιο παρουσιάζουν μία βελτίωση. "Ετσι το εμπορικό έλλειμμα τον Ιούλιο 1985 έπεσε στα δολ. 10.5 δισεκ. έναντι δολ. 13.4 δισεκ. τον Ιούνιο. Επίσης το έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού διατηρήθηκε

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τα σκαμπανεβάσματα του δολλαρίου ήταν το κυριότερο φαινόμενο του Αυγούστου/ Σεπτεμβρίου. Αφού κατρακύλησε στις 19 Αυγούστου στα δολ. 1 = Μάρκ. Γερμ. 2.744 και Φρ. Έλβ. 2.246, με μικρές ανατιμήσεις ξεπέρασε στις 13 Σεπτεμβρίου τα Μάρκα 2,90 και Φρ. Έλβ. 2.365 για να ξαναπέσει στις δύο μετέπειτα εβδομάδες στα χαμηλά επίπεδα του Αυγούστου.

Τί συμβαίνει λοιπόν με το δολάριο για να παρουσιάζει αποκλίσεις της τάξεως του 5% - 25%;

"Ηδη πρό ξει μηνών, όταν το δολάριο κυριαρχούσε στις διεθνείς αγορές (δολ. 1 = Μαρ. Γερμ. 3.47, Φρ. Έλβ. 2.95, Φρ. Γαλ. 10.08) γράφαμε ότι τίποτα δεν δικαιολογούσε την άνοδο αυτή της ισοτιμίας του. Τουναντίον το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου (επίπεδα των 150 δισεκ. για το 1984), το έξιου υψηλό έλλειμμα του ισοζυγίου πληρωμών και το κολοσσιαίο έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού (κάπου 200 δισεκ. δολάρια) ήταν παράγοντες υποτιμήσεως και όχι ανατιμήσεως. Μόνη αιτία της ύψλης

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-18535 Piraeus, Greece
Tel: (01) 4533700/3, Telex: 21-3110 HSC GR
Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

Westmount Square, Suite 800, Westmount, Montreal, Quebec H3Z 2P9
Tel: (514) 937-9293/8, Telex: 05-268780, Cables: PHRIXOS MONTREAL



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY
Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS C
Cables: FRIXOS LONDON EC1

Swiss Service Company: Seatramp S.A.

9, Place de la Gare, 1260 Nyon
Tel: (22) 6111 68/9, Telex: 419 904

στά περιθώρια που είχαν προβλεφθεί, ενώ το Α.Ε.Π. ξεπερνούσε το 1.4% για τους πρώτους 7 μήνες, ποσοστό χαμηλό σχετικώς με το 1984, αλλά και από τα υψηλότερα των Ευρωπαϊκών χωρών.

Πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι η αμερικανική γεωργική παραγωγή έφθασε σε νέα επίπεδα ρεκόρ, αλλά λόγω της υψηλής ισοτιμίας του δολλαρίου δεν ευννοούνται οι πωλήσεις και έτσι το κόστος στηρίξεως της αγροτικής πολιτικής θα φθάσει τα 35 δισεκ. δολάρια, και πρέπει να δεχθούμε το γεγονός ότι όταν διαμαρτύρονται οι παραγωγοί για χαμηλές πωλήσεις, πέφτει το δολλάριο.

Η τελευταία βολή στο δολλάριο ήρθε με την συγκατάθεση της Όμοσπονδιακής Τραπεζής στη συνάντηση των υπουργών των κυριότερων βιομηχανικών χωρών (Δ. Γερμανίας, Βρετανίας, Γαλλίας, Ιαπωνίας και ΗΠΑ) στις 22 Σεπτεμβρίου στη Νέα Υόρκη όπου αποφασίστηκε η παρέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών των χωρών αυτών για να κρατηθεί το δολλάριο σε χαμηλά επίπεδα δι-
νοντας έτσι μία λύση στο πρόβλημα του ελλείμματος του εξωτερικού εμπορίου, της μειώσεως της παραγωγής και της διεθνούς αφαίμαξης κεφαλαίων για επενδύσεις σε δολλάρια.

Πάντως, με πληθωρισμό γύρω στα 4%, ανεργία γύρω στα 7% (έναντι μέσου όρου Δυτ. Ευρώπης άνω του 10%), ακαθάριστο εγχώριο προϊόν γύρω στα 2% με προοπτικές να φθάσει τα 3% στο τέλος του έτους και εργατικό κόστος συγκρατημένο, η αμερικανική οικονομία θα συνεχίσει την ανοδική της πορεία με πιθανό αποτέλεσμα τη νέα άνοδο της ισοτιμίας του νομίσματός της.

Τό Έλβετικό Φράγκο

Τό συνεχιζόμενο εμπορικό έλλειμμα που προκαλεί η υψηλή τιμή του φράγκου άνησχε τις Έλβετικές αρχές, γιατί αν συνεχισθεί, τότε για το έτος 1985 θα παρουσιασθεί έλλειμμα της τάξεως των 8 δισεκ. δολλαρίων, φαινόμενο ανησυχητικό για τα έλβετικά δεδομένα.

Με το χαμηλότερο πληθωρισμό της Ευρώπης (γύρω στα 2%), τον χαμηλότερο δείκτη ανεργίας και σταθερή κυβέρνηση, το Έλβετικό Φράγκο, παρά την χαμηλή αποδοσή του, συνεχίζει να αποτελεί το κατ'έξοχην νόμισμα αποθησαυρισμού.

Η Λίρα Άγγλιας

Οι τιμές των πετρελαίων έπαιξαν πρωτεύοντα ρόλο στον καθορισμό της τιμής της Λίρας. Έτσι μετά μία σοβαρή πτώση που έφερε την Λίρα γύρω στα 2.10 παρουσίασθηκε μία ανάκαμψη που οφειλόταν στην άνοδο του βιομηχανικού δείκτη γύρω στα 5%,

στη συγκράτηση του πληθωρισμού κάτω του 7% σε ετήσια βάση, μείωση του επιτοκίου δανεισμού στα 11%, αλλά και αύξηση του εμπορικού ελλείμματος από Λίρες 224 εκατ. τον Μάιο του 1985 σε Λίρες 243 εκατ. τον Ιούνιο, ως και την αύξηση της ανεργίας σε 13,4% (από τα υψηλότερα της Ευρώπης).

Τό Γερμανικό Μάρκο

Με χαμηλό πληθωρισμό, 2,3% σε ετήσια βάση, με εμπορικό πλεόνασμα που ξεπερνά τα 5.5 δισ. μάρκα, με χαμηλό προεξοφλητικό επιτόκιο (4,5% από 16.8.85), αλλά και δείκτη βιομηχανικής παραγωγής στάσιμο (γύρω στα 2%) και δείκτη ανεργίας υψηλό (9%), το Γερμανικό Μάρκο έδειξε μεγάλη δύναμη όχι μόνον έναντι του δολλαρίου αλλά και έναντι των άλλων Ευρωπαϊκών νομισμάτων.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Τό Γαλλικό Φράγκο παρουσίασε μεγάλη ζήτηση κατόπιν της αλλαγής της οικονομικής πολιτικής της κυβερνήσεως υπό τον Πρωθυπουργό Λοράν Φαμπιούς. Ήδη παρατηρείται μία άνοδος του δείκτη παραγωγής της βιομηχανίας και μία σταθερότης στον δείκτη ανεργίας, ενώ οι τιμές καταναλωτικού διατηρούνται περί το 6% γεγονός σημαντικό για την Γαλλική οικονομία.

Η Ιταλική Λίρα

Μετά την πρό δύο μηνών υποτίμησή της η Λιρέττα παρουσίασε σταθερή άνοδο και βρίσκεται σήμερα σε καλύτερο επίπεδο έναντι του δολλαρίου.

Δυστυχώς για την Ιταλία, η οικονομία της παρουσιάζει τα ίδια ανησυχητικά φαινόμενα με την Ελληνική. Τό εμπορικό έλλειμμα ξεπερνά τα 1.5 δισεκ. δολάρια περίπου τον μήνα και με τον ρυθμό αυτό προβλέπεται να εμπορικό έλλειμμα της τάξεως των 18-20 δισεκ. δολλαρίων μέχρι το τέλος του έτους.

Τό Γιέν

Η Ιαπωνία με πληθωρισμό που δεν ξεπερνά το 2,5%, δείκτη ανεργίας από τους χαμηλότερους στον κόσμο (2,6% τον Ιούλιο), πλεόνασμα στο εμπορικό ισοζύγιο που για το πρώτο εξάμηνο πλησιάζει τα 30 δισεκ. δολάρια και ισχυρό πλεόνασμα στο ισοζύγιο πληρωμών, παρουσιάζει μία εύμερουσα οικονομία. Τό μόνο μελανό σημείο είναι η βιομηχανική παραγωγή που παρουσιάζει άνοδο μόνο κατά 2% και η διεθνής κατακραυγή για τα παντοειδή εμπόδια και δυσκολίες που εφαρμόζει η Ιαπωνία στις εισαγωγές, γεγονός που μπορεί να προκαλέσει την εφαρμογή αντιμέτρων τόσο από τις ΗΠΑ όσο

και από τις χώρες της ΕΟΚ.

Η άνοδος της ισοτιμίας του Γιέν ίσως φέρει κάποια ισορροπία στο τρομερό εμπορικό πλεόνασμα που παρουσιάζει η Ιαπωνία την τελευταία δεκαετία.

Η Δραχμή

Η πτώση του δολλαρίου και η παράλληλη άνοδος των λεγομένων σκληρών νομισμάτων είχε βεβαίως τον αντίκτυπο της στην τιμή της δραχμής. Έτσι η Τράπεζα της Ελλάδος επέτρεψε την διολίσθηση της δραχμής έναντι του Γιέν σε μεγαλύτερο ποσοστό παρά στα άλλα νομίσματα (κυρίως την Λίρα Άγγλιας, το Μάρκο Γερμανίας και το Φράγκο Γαλλίας).

Η εμφανιζόμενη μικρά πτώση έναντι του δολλαρίου οφείλεται στην αντιπαραβολή των τιμών με την 25.8.85, όταν το δολλάριο είχε πέσει στα χαμηλότερα φετινά επίπεδα (δρχ. 130.885) και όχι προς τις τιμές τις 18 Σεπτεμβρίου, όταν το δολλάριο έπιασε τις δρχ. 140.770.

Τιμή Δολλαρίου (Νέα Υόρκη)

	25.8.85	26.9.85	Διαφορά
Λίρα Άγγλ.	1.391	1.430	- 2.8
Μαρ. Γερμ.	2.783	2.710	- 2.6
Φρ. Έλβ.	2.278	2.325	- 2.1
Φρ. Γαλλ.	8.498	8.260	- 2.8
Λίρ. Ιταλ.			
(100)	1865	1830	- 1.9
Γιέν Ιαπ.			
(100)	237.0	229.0	- 3.4

Επιτόκια (Άγορά Λονδίνου) 26.9.85

Μήνες	1	3	6
Δολ. ΗΠΑ	8	8 1/8	8 5/16
Λίρ. Άγγλ.	11 1/4	11	10 11/16
Φρ. Έλβ.	4 1/2	4 9/16	4 3/4
Μαρ. Γερμ.	4 7/16	4 1/2	4 11/16
Φρ. Γαλλ.	9 11/16	10 5/8	11 1/8

Τιμές Τραπεζής Ελλάδος (FIXING)

	25.8.85	26.9.85	Διαφορά
Δολ. ΗΠΑ	130.885	131.750	- 0.66
Λίρ. Άγγλ.	183.260	188.220	- 2.71
Μαρ. Γερμ.	47.512	48.632	- 2.36
Φρ. Έλβ.	57.992	59.234	- 2.14
Φρ. Γαλλ.	15.558	15.930	- 2.34
Λίρ. Ιταλ.			
(100)	7.0730	7.1955	- 1.73
Γιέν Ιαπ.			
(100)	55.438	57.480	- 3.68
ECU	105.640	108.040	- 2.27

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

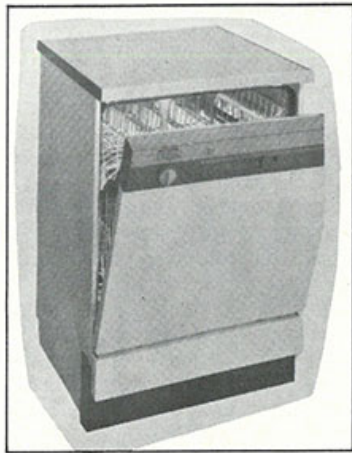
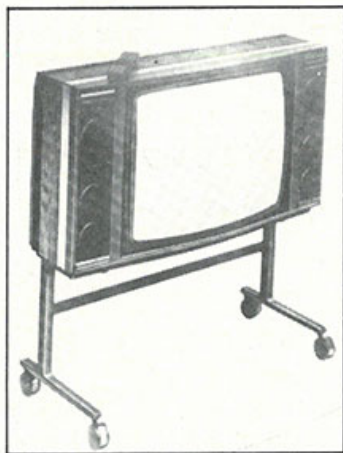
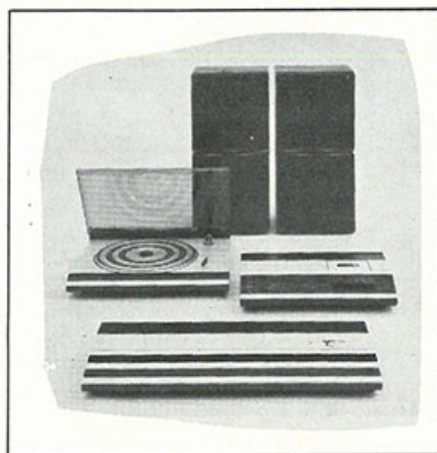
CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX 2249 - TELEPHONE 62145 (8 lines)

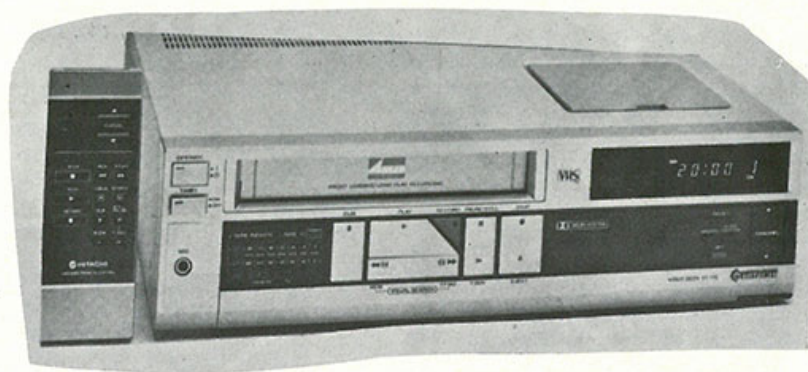
BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

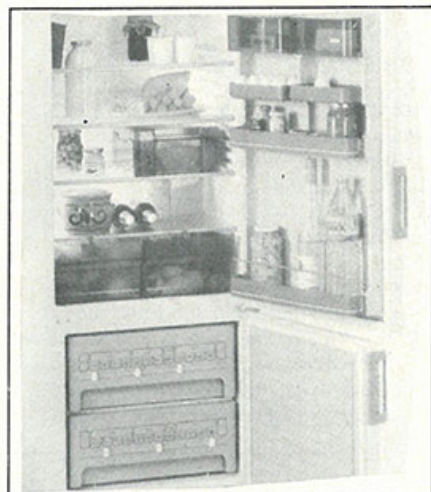
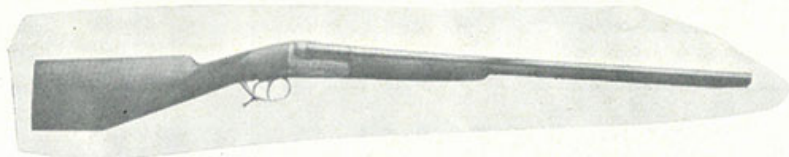


Διαθέτουμε μεγάλο ΣΤΟΚ από τις πιο καλές Εύρωπαϊκές και Ήλιπωνέζικες μάρκες:

**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**

‘Η άλλη λογαφία μας

ΟΙ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΜΕΣΙ- ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

‘Αναφερόμενοι σέ άρθρο συνεργάτου σας, πού δημοσιεύσατε στό τεύχος σας 1206/1 Σεπτεμβρίου, μέ τίτλο «Οί Τούρκοι καί έμείς» θά θέλαμε νά παρατηρήσουμε τά εξής:

Α. Είναί μάλλον άκαθόριστες καί άσαφείς οί φήμες ή οί δήθεν είδήσεις γύρω στό θέμα ένδεχόμενης δυσμενούς διακρίσεως είς βάρος τών ‘Ελληνικών πλοίων, γιά φορτία έλεγχόμενα από τήν Τουρκική Κυβέρνηση ή Τούρκους ναυλωτάς, καί από τήν άλλη πλευρά έν όψει τών είδικών διακρατικών σχέσεων μεταξύ ‘Ελλάδος καί Τουρκίας, επιβάλλεται ιδιαίτερη προσοχή καί περίσκεψη σέ όποιαδήποτε έκδήλωση ή σχολιασμό πού άφορά όποιοδήποτε θέμα σχετιζόμενο μέ τή χώρα μας καί τήν γείτονά μας. Αυτό φυσικά όταν κάποιος ένεργεί σοβαρά, υπεύθυνα καί ρεαλιστικά.

Τό Δ.Σ. του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, αδιάφορο γιά όποιαδήποτε προβολή ή θόρυβο γύρω στό έργο του, άκολουθεί άκριβώς αυτήν τήν «πολιτική», παρακολουθώντας παράλληλα άγρυπνα τήν όποιαδήποτε εξέλιξη όποιοδήποτε θέμα πού άφορά τόν κλάδο μας καί τήν Ναυτιλία μας γενικώτερα.

Μετά τιμής

Γιά τό Διοικητικό Συμβούλιο Σωματείου
Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΝΑΣ
Πρόεδρος

Πειραιεύς, 25 Σεπτεμβρίου 1985

Σημ. Συντ.: ‘Ο έπιστολογράφος άναφέρεται σέ έπώνυμο άρθρο του κ. Τάκη Μακρή, μέλους του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων.

ΜΕΡΙΚΕΣ ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΜΑΣ ΚΑΝΟΥΝ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΠΑΡΑΒΑΤΕΣ

‘Ο κ. Πάτρ. Χατζηαθανασίου, μέλος τής Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακών ‘Επιχειρήσεων, έστειλε στους γεν. γραμματείς τών ύπουργείων ‘Εθνικής Οικονομίας καί Ναυτιλίας τήν άκόλουθη έπιστολή τήν όποία, λόγω του ιδιαίτερου ένδιαφέροντος πού παρουσιάζει, κοινοποίησε καί στό «Ναυτικά Χρονικά»:

‘Απευθύνουμε αυτήν τήν έπιστολή καί στό άρμόδιο ‘Υπουργείο Οικονομικών καί στό συναρμόδιο (άπό πλευράς έκμεταλλεύσεως πλοίου) ‘Υπουργείο ‘Εμπορικής Ναυτιλίας, θέλοντας νά σάς έκφράσουμε ένα μεγάλο παράπονο, γιά δυσκολίες πού αντιμετώπιζουμε κατά τήν εργασία μας στόν ύποκειμενο χώρο του λιμένος του Πειραιά.

‘Ο μηχανισμός τής γραφειοκρατικής διαδικασίας είσαγωγής, εξαγωγής καί μετακινήσεως άντικειμένων, όργάνων, ύλικών ή ειδών έκ του έλευθέρου έμπορίου στό πλοία καί είδικά στό κρουαζιερόπλοια, πού 2 - 3 φορές τήν εβδομάδα βρίσκονται στό λιμάνι του Πειραιά καί αυτό γιά λίγες ώρες, μάς δυσκολεύει άφάνταστα τήν ταχύτητα τής κίνησης καθώς πολλές φορές οί άνάγκες είναι έκτακτες καί χρήζουν άμεσης ίκανοποίησης.

Γιά νά ίκανοποιηθούν λοιπόν άνάγκες ζωτικής φύσεως γιά τά πλοία όπως σέ θέματα άσφαλείας, τροφοδοσίας, άρσεως ζημιών κλπ., προβλήματα δηλαδή πού ανακύπτουν τήν τελευταία στιγμή, άναγκάζομαστε συχνά νά γινόμαστε παραβάτες προκειμένου νά συνεχισθεί ή άπρόσκοπτη, κίνηση καί λειτουργία τών πλοίων στις έκτακτες καί ξαφνικά παρουσιαζόμενες (άλλά καί στις τακτικές) άνάγκες τους.

Τό πρόβλημα παρουσιάζεται σέ όλα τά είδη ύλικών πού διακινούνται, από τήν σκόνη σαπουνιού καί τά χαρτιά τουαλέτας μέχρι έξαρτήματα μηχανής, άνταλλακτικά καί ηλεκτρικά ή ηλεκτρονικά όργανα. ‘Η γραφειοκρατική διαδικασία μάς άναγκάζει νά γίνονται άγορές (πού πολλές φορές είναι άντικειμενικά άδύνατον νά προγραμματισθούν) δύο καί τρεις μέρες πρίν τήν φόρτωσή τους στό πλοία ώστε νά έκδοθι τό τιμολόγιο άγοράς καί νά άκολουθήσουν οί προβλεπόμενες διαδικασίες.

Οί χρονοβόρες αυτές τυπικές διαδικασίες άφορούν:

1. Τήν φόρτωση τών έμπορευμάτων ή ύλικών καί τήν μεταφορά τους στό γραφεία του Γ. Τελωνείου στήν ‘Ακτή Κονδύλη, όπου γίνεται ή καταχώρηση τών τελωνειακών παραστατικών καί ή πληρωμή δικαιωμάτων χαρτοσήμου καί ΔΕΤΕ.

2. Κατόπιν άρχίζει «τρέξιμο» γιά νά συνεχιστεί ή διαδικασία στό ‘Ελεγκτήριο του Γ. Τελωνείου (7ο DOCK) στό Κερατσίνι όπου λαμβάνει χώρα έκτελωνισμός καί έπαλήθευση του έμπορεύματος.

3. ‘Αμέσως μετά όρίζεται συνοδεία τελωνειακού όργάνου γιά τήν μεταφορά τών έμ-

πορευμάτων - ύλικών καί τήν φόρτωσή τους στό πλοίο. ‘Ο μαραθώνιος αυτός συνεχίζεται άν όλα είναι εύνοϊκά δηλαδή ούρές, έλεύθερα όργανα γιά συνοδεία, μοποτιλιάρια καί από πλευράς πλοίου τά δικά του προβλήματα.

Οί ως άνω διαδικασίες περιγράφσαν συνοπτικά καί δέν μπορούν νά δείξουν άνάγλυφα όλη τήν εικόνα πού ύπάρχει καθημερινά στήν πράξη μέ άποτέλεσμα νά ύψώνονται άνυπέρβλητες πολλές φορές δυσκολίες στήν όμαλή καί άπρόσκοπη λειτουργία, είδικά όταν πρόκειται γιά θέματα άσφαλείας πλοίου καί ίκανοποίησης στοιχειωδών άναγκών τών επιβατών.

Πιστεύουμε ότι μέ τήν δηλωμένη πολιτική βούληση τής κυβέρνησης γιά καταπολέμηση τής γραφειοκρατίας καί τήν πρόκριση εύέλκτων διαδικασιών στις σχέσεις άρχών καί συναλλασσομένων, θά εξεταστεί τά περιθώρια ρύθμισης τών διαδικασιών είσαγωγής, εξαγωγής καί μετακινήσεως τών έμπορευμάτων, ύλικών, όργάνων, άνταλλακτικών μηχανημάτων κλπ. από τό έλεύθερο έμπόριο πρós τά πλοία, στό λιμάνι του Πειραιά.

Μετά τιμής

ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ ΧΑΤΖΗΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

Πειραιάς, 12 - 9 - 85

ΜΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΙΚΟ ΝΑΥΤΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος τής 1.9.85 τών «Ναυτικών Χρονικών» ύπάρχει ένα σχόλιο γιά τόν Οίκο Ναύτου μέ δύο έρωτήματα γιά τούς εκπροσώπους τών ναυτεργατών στό Διοικητικό Συμβούλιό του.

Κατ’ άρχήν συμφωνώ άπόλυτα μαζί σας καί δέν πρέπει μέ κανένα τρόπο νά ύπάρχει ή παραμικρή έκμετάλλευση τών συναδέλφων μου καί του οικογενειών τους από όποιοδήποτε στόν Οίκο Ναύτου αλλά καί στους άλλους όργανισμούς.

‘Απ’ ότι πληροφορήθηκα ή άναφερόμενη κυρία άνέλαβε τό κυλικείο σάν θύμα πολέμου ύστερα από πρόταση τής Νομαρχίας καί μετά από άπόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου στή σύνθεση του όποίου τότε δέν μετείχα.

‘Εκφράζω όμως τή ζωηρή μου άντίθεση στήν προσπάθεια του σχολιογράφου σας γιά ύπνόνευση του ρόλου τών εκπροσώπων τών ναυτεργατών στόν Οίκο Ναύτου πού επιχειρεί μέ τό έρώτημα «Όταν ύπάρχουν παρατυπίες στό μικρά θέματα χωρίς τόν επιβεβλημένο έλεγχο μπορεί νά ύπάρχουν καί σέ μεγάλα όπου τά συμφέροντα είναι τεράστια».



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR

TEL.: 4182705, γραμμές 6

4182711, γραμμές 3.

Είλικρινά σας βεβαιώνω ότι η συμβολή των εκπροσώπων των ναυτεργατών είναι δημιουργική τόσο στο Διοικητικό Συμβούλιο όσο και με διάφορους άλλους τρόπους π.χ. άρθρογραφία στο ναυτεργατικό τύπο, (βλέπετε ΗΧΩ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ τεύχος 554/Απρίλη '85 και ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ φύλλο 'Ιούλη '85) που είχε σαν αποτέλεσμα τη βελτίωση των ιατροφαρμακευτικών υπηρεσιών (βλέπετε πρόσφατο Π.Δ. 296/85, λειτούργια Ιατρείων και τα άπογεύματα κ.λ.π.) και την περιστολή των εξόδων. Για κάθε δαπάνη γίνεται αυστηρός έλεγχος και επιδιώκεται η πιστή τήρηση των νόμιμων διαδικασιών στις συναλλαγές του Οίκου Ναύτου.

Μέ τιμή
ΜΕΝΕΛΑΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΑΤΟΣ
Γενικός Γραμματέας Π.Σ.Α.Α.Θ.Α.Ε.
πρόσωπος Π.Ν.Ο. στα Δ.Σ. του Ο.Ν.

Πειραιάς, 24 Σεπτεμβρίου 1985

Σημ. Συντ.: Η εντύπωση του έπιστολογράφου ότι ο σχολιογράφος επιχείρησε να υπονομεύσει το ρόλο των εκπροσώπων των ναυτικών στον Οίκο Ναύτου όφείλεται σε ένα λάθος που έκανε κατά την ανάγνωση του σχετικού σχολίου. Έμεις σημειώσαμε ότι «εάν υπάρχουν παρατυπίες στα μικρά θέματα χωρίς τον έπιβεβλημένο έλεγχο μπορεί να π α ρ ξ ο υ ν (ή υπογράμμιση δική μας) και σε μεγάλα όπου τα συμφέροντα είναι τεράστια» ενώ ο έπιστολογράφος διάβασε «μπορεί να υπάρχουν» (πάλι η υπογράμμιση δική μας) και πάντως αυτό στήριξε την αντίληψη ότι επιχειρείται υπονομευση κλπ. Από την έπιστολή πάντως προκύπτει ότι δεν υπήρξε ο έπιβεβλημένος έλεγχος «στα μικρά» — χρειάστηκε η δημοσιογραφική όξυδέρκεια για να έντοπισθεί η έκμετάλλευση των ναυτικών και των οικογενειών τους μέσα στον Οίκο Ναύτου. Και ο έπιστολογράφος, πέρα από την παράθεση της πληροφορίας ότι η έν λόγω κυρία ανέλαβε το κυλικείο σαν θύμα πολέμου ύστερα από πρόταση της Νομαρχίας και μετά από απόφαση του Δ.Σ. του Ο.Ν. στη σύνθεση του οποίου δεν μετείχε τότε και η διακήρυξη ότι συμφωνεί με την αντίληψη ότι με κανένα τρόπο δεν πρέπει να υπάρχει έκμετάλλευση των συναδέλφων του και των οικογενειών τους στον Οίκο Ναύτου και στους άλλους οργανισμούς, δεν αναφέρει το παραμικρό για το τί έκανε για την εξέλιξη της συγκεκριμένης έκμεταλλεύσεως που γίνεται στον Οίκο Ναύτου. Έπίσης πρέπει να σημειώσουμε ότι ο έπιστολογράφος απάντησε στις 24 Σεπτεμβρίου σε σχόλιο της 1ης Σεπτεμβρίου και άφου στο με-

ταξύ είχε υπάρξει και νεότερο σχετικό σχόλιο στις 15 Σεπτεμβρίου και ότι εν πάση περιπτώσει δεν πρόκειται να σταματήσουμε τον δημοσιογραφικό έλεγχο χωρίς να μάς ενδιαφέρει αν ορισμένοι νομίζουν ότι έτσι υποβαθμίζεται ο δικός τους ρόλος.

ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΘΥΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Άγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Αναφέρομαι στην ώραία μελέτη του αγαπητού κ. Ντούνη στο τεύχος σου 15.6.85 για «τίς απώλειες της Έθνησιακής Ναυτιλίας στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο» και συμπληρώνω, αν μου επιτρέψετε, μία και γράφουμε Ιστορία και μάλιστα του Έμπορικού Ναυτικού μας, με μερικές πληροφορίες που πήρα από το νηολόγιο Έθνης: «ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ» — Αγοράσθηκε στις 12.11.1929 αντί £ 32,000 και βυθίσθηκε στις 22 Απριλίου 1941 (και όχι στις 25.4.1944).

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» — Αγοράσθηκε στις 26.1.1925 αντί £ 20,550.

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ» — Αγοράσθηκε στις 13.9.1919 αντί £ 275,000.

«ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» — Αγοράσθηκε στις 8.9.1938 αντί £ 27,000. Πλοιοκτήτης Δ.Δ. Σταθάτος και άλλοι.

«ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ» — Πλοίο μετοχικό (καμμία συγγένεια με την παλιά οικογένεια των Δρακούληδων), αγοράσθηκε στις 21.12.1932 αντί £ 6,125.

«ΙΘΑΚΟΣ» — Πλοίο μετοχικό (10 μέτοχοι), αγοράσθηκε στις 12.8.1921. Μετά τον πόλεμο έπανήλθε στην ιδιοκτησία της Έταιρίας Δρακούλη και τελικά διεγράφη από το νηολόγιο στις 17.11.1952, διαλυθέν.

«ΙΚΑΡΙΟΝ» — Δεν ήταν νηολογημένο στην Έθνη.

«ΚΑΣΤΩΡ» — Αγοράσθηκε στις 29.5.1935 αντί £ 13,900 και βυθίσθηκε σε στίγμα 11° 06' Β και 58° 58' Δ.

«ΜΑΚΗΣ» — Μετοχικό (32 μέτοχοι). Βυθίσθηκε κοντά στην Παντελάρια στις 11.6.1940.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» — Αγοράσθηκε στις 17.10.1938 αντί £ 37,000. Πλοιοκτήτης Δ. Σταθάτος και άλλοι. Βυθίσθηκε στις 26.4.1941.

«ΜΑΞ ΒΟΛΦ» — Βυθίσθηκε στις 9.6.1940.

«ΜΕΝΤΩΡ» — Μετοχικό. Όταν βυθίσθηκε

είχε... 51 μετόχους.

«ΝΗΡΙΤΟΣ» — Αγοράσθηκε στις 12.4.1927 αντί £ 22,500. Όταν βυθίστηκε είχε... 52 μετόχους.

«ΝΗΙΟΝ» — Αγοράσθηκε στις 2.6.1934 αντί £ 7,750.

«ΠΟΛΥΚΤΩΡ» — Ναυπηγήθηκε από την μετοχική Έταιρία Δρακούλη αντί £ 54,000. Όταν βυθίστηκε είχε... 101 μετόχους.

Ας μου επιτρέψει επίσης ο κ. Ντούνης, να συμπληρώσω τον πίνακα των Έθνησιακών ναυτικών:

«ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ» — Θωμάς Φερεντίνος, θερμαστής.

«ΑΤΤΙΚΗ» — Δ. Γιαννούτσος, θαλαμηπόλος.

«ΕΣΠΕΡΟΣ» — Σπύρος Δελαπόρτας.

«ΝΕΜΕΑ» — Τά έπιθετα Ρωμάνης, γράφε Ρωμάνης.

«ΝΙΚΟΚΛΗΣ» — Ί. Βαρβαρήγος, θερμαστής.

«ΠΟΛΥΚΤΩΡ» — Κων. Καλυβάς, γράφε Κολυβάς.

Και βέβαια υπάρχει μνημείο στην μικρή Έθνη για τους χαμένους ναυτικούς της. Πρώτα - πρώτα, στο μνημείο του Άγνώστου Στρατιώτη, ανάμεσα στους σκοτωμένους στρατιωτικούς όλων των πολέμων, είναι και τα όνόματα και όλων των χαμένων του 4ου δήλου.

Μετά, είναι το άπείριστο, αλλά έπιβλητικό μαρμάρινο μνημείο στην παραλία, με μία μεγάλη άγκυρα έπάνω, αφιερωμένο «σε κείνους που τους πήρε το κύμα για πάντα».

Οι απώλειες της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας, σύμφωνα με παλιές στατιστικές των «Ναυτικών Χρονικών» στον πόλεμο, αντιπροσώπευσαν το 71% της προπολεμικής χωρητικότητας. Οι απώλειες της Έθνησιας ναυτιλίας ανήλθαν σε 76,25%.

Αυτά είναι τα μικρά μου συμπληρώματα.

Μετά τιμής
ΝΙΚΟΣ Σ. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

Λονδίνο, 13 Σεπτεμβρίου 1984

Σημ. Συντ.: Ευχαριστούμε θερμά τον έπιστολογράφο για τη συμβολή του στην καταγραφή των θυσιών της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας και των ανθρώπων στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και με την ευκαιρία επαναλαμβάνουμε την πρότασή μας να τιμηθούν με ένα ανάλογο μνημείο στη ναυτιλιακή πρωτεύουσα της χώρας οι Έλληνες ναυτικοί που θυσιάθηκαν για την έλευθερία της ανθρωπότητας.

Τό λιμάνι του Πειραιά

Νέο κρηπίδωμα στο Κερατσίνι

Νέο κρηπίδωμα θά κατασκευάσει ο ΟΛΠ στο λιμάνι Έρρακλέους.

Ήδη ανατέθηκε, μετά από διαγωνισμό στον τελευταίο μειοδότη η κατασκευή του έργου, του οποίου ο προϋπολογισμός ήταν δαπάνης 250 εκατομ. δραχμών και ο μειοδότης προσέφερε έκπτωση 35%.

Αίτημα προς την ΕΟΚ

Τη χρηματοδότηση από την ΕΟΚ του μεγάλου τραπεζοειδούς προβλήτα, όπου δημιουργείται υπερασύγχρονος σταθμός κοντινέρος ζήτησε ο προϊστάμενος Έπηρεσιών του ΟΛΠ κ. Γ. Κλαυδιανός από τα μέλη της ομάδας μελέτης του Τμήματος

Μεταφορών και Έπικοινωνιών της Οικονομικής και Κοινωνικής Έπιτροπής της Κοινότητας που έπισκέφθηκαν στις 20 Σεπτεμβρίου τις εγκαταστάσεις του λιμένος.

Τό αίτημα αυτό είναι εύλογο αν ληφθεί υπόψη ότι τό έργο προορίζεται να έξυπηρετήσει γενικότερα την ευρωπαϊκή έμπορευματική διαμετακομιστική κίνηση προς και από τις Έραβικές χώρες και τις χώρες της Ένω Ένατολής και Έφρικής.

Η μετασκευή του κρουαζιεροπλοίου «Πήγασος»

Στό ευεργετικό τιμολόγιο της διατάξεως της παραγρ. 5/5 του άρθρου 5 του Κανονισμού υπήχθη τό κρουαζιερόπλοιο «Πήγασος» νηολογίου Πειραιώς 8745 που μετασκευάζεται στην έπισκευαστική βάση Περάματος.

Έτσι έγκρίθηκε η κατάσταση ειδικής

συμβάσεως με την όποια καθορίζεται ειδικό τιμολόγιο για τη συνέχιση της παραμονής του ανωτέρω κρουαζιεροπλοίου σε έπισκευαστική θέση για 120 ήμερες προκειμένου να έκτελεστούν οι προγραμματισμένες μεγάλης έκτασεως, μετασκευαστικές έργασίες.

Σύντομα

● Όδοποιητικά έργα, προϋπολογισμού δαπάνης 10.650.000 δρχ. έκτελούνται στο λιμενική περιοχή του Πειραιώς για τη βελτίωση της προσπελάσεως στις λιμενικές εγκαταστάσεις και της λειτουργικότητας των χώρων του.

● Μέ ειδική άναμνηστική πλακέτα τιμήθηκε ο άποχωρήσας πρόεδρος του ΟΛΠ κ. Έλ. Ζαρκάδας από το διοικητικό συμβούλιο του Έργασισμού, σε αναγνώριση του συντελεσθέντος κατά την προεδρία του, έργου στο λιμάνι.

Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Οι αύξημένες διαλύσεις και ο περιορισμός των ναυπηγήσεων δημιουργούν προϋποθέσεις ανακάμψεως

Αναμφισβήτητα τό πλεονάζον τον- νάζ είναι ακόμη σε πολύ ύψηλά επίπε- δα, ώστε να υποστηρίξει κανείς μία επι- κείμενη ανάκαμψη των ναύλων στα δε- ξαμενόπλοια, βασισμένη σε εξισορρόπι- ση του προσφερομένου και δυναμένου να άπασχοληθεί στις μεταφορές πετρε- λαίου τοννάζ.

Εν τούτοις, όρισμένες ένδείξεις δι- καιολογούν κάποια αισιοδοξία γιά βελ- τίωση των όρων άπασχολήσεως των τάνκερς στο μέλλον, ιδιαίτερα όσον ά- φορτά τά πλοία μεγέθους 60-160.000 τον. d.w.

Κατά τό πρώτο εξάμηνο του έτους ό παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών μειώθηκε κατά 14,6 έκατ. τον. d.w., έναντι μειώσεως 10,3 έ- κατ. τόννων που σημείωσε κατά τό δεύ- τερο εξάμηνο του 1984. Ο σημαντικός αύτός περιορισμός του τοννάζ επήλθε λόγω πωλήσεως γιά διάλυση πλοίων χωρητικότητας 15,8 έκατομ. τον. d.w. και προσθήκης μόνον 43 νεότευκτων 1,9 έκατ. τον. d.w. Σύμφωνα με στατιστι- κά στοιχεία που δημοσίευσαν πρόσφα- τα οι Βρεταννοί ναυλομεσίτες «Κλάρ- κσονς», ό παγκόσμιος στόλος των πλοίων που μπορούν να μεταφέρουν πετρέλαια παρουσίαζε στο τέλος του πρώτου εξαμήνου 1985 την ακόλουθη σύνθεση:

Μέγεθος τον. d.w.	Αριθ. πλοίων	Σύνολο έκατομ. τον. d.w.
10-15.999	233	3,0
16-24.999	478	9,7
25-34.999	505	15,1
35-44.999	277	10,6
45-59.999	223	11,9
60-79.999	301	21,6
80-89.999	161	13,7
90-119.999	202	20,8
120-159.999	284	38,8
160-219.999	70	12,7
220-254.999	157	37,0
255-319.999	231	63,3
Ανω των 320.000	67	26,8
Σύνολο:	3.189	285

Παραθέτουμε ακόμη την ενδιαφέρου- σα ανάλυση που δημοσίευσαν οι «Κλάρ- κσονς» γιά την ιδιοκτησία των πλοίων αυτών, όσον άφορτά ιδιαίτερα τις έται- ρίες πετρελαίου και τις κρατικές που έ- λέγχουν δεξαμενόπλοια και μικτά σκά- φη, οι όποιες με την έκάστοτε πολιτική τους επηρεάζουν τά επίπεδα των ναύ- λων.

Ιδιοκτησία	Αριθ. πλοίων	Έκατομ. τον. d.w.
Ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες:		
Δεξαμενόπλοια	1.688	158,3
Μικτά	262	29,6
Εταιρίες πετρελαίου:		
Δεξαμενόπλοια	624	68,2
Μικτά	19	2,7
Κρατικές Εταιρίες:		
Δεξαμενόπλοια	572	24,0
Μικτά	24	2,2
Σύνολο:	3.189	285

Από τό σύνολο των 3.189 πλοίων συ- νολικής χωρητικότητας 285 έκατομ. τον. d.w., 426 - 13,6 έκατ. τόννων έχουν προηγηθεί μέχρι τό 1965, άλλα 370 - 23,3 έκατ. τόννων μεταξύ των έτών 1966 - 70 και 1.054 πλοία 133,5 έκατομ. τον. d.w. κατά τη περίοδο 1971-75.

Δηλαδή, 1.850 πλοία συνολικής χω- ρητικότητας περί των 170 έκατ. τον. d.w. είναι σήμερα ηλικίας άνω της δεκα- ετίας και τά περισσότερα από αυτά δεν καλύπτουν τις άυστηρές προδιαγραφές της MARPOL.

Φθάνομε λοιπόν στο συμπέρασμα ότι ό σύγχρονος παγκόσμιος στόλος δεξα- μενοπλοίων και μικτών σκαφών, ηλικίας κάτω της δεκαετίας, ανέρχεται σήμερα σε 1.339 πλοία, 115 έκατ. τον. d.w. και θά αύξηθει κατά τη διάρκεια του 1985 κατά 94 πλοία, βάσει των παραδιδόμε- νων νεοτευκτων που δεν ξεπερνούν σε χωρητικότητα τούς 2,5 έκατ. τον. d.w.

Δημοσιεύομε στην συνέχεια έναν τρί-

το πίνακα με ανάλυση των υπό παραγ- γελία κατά κατηγορία μεγέθους και προβλεπόμενο έτος παραδόσεως, ό ό- ποιος δίνει μία πλήρη εικόνα του περιο- ρισμένου αριθμού δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών που θά προστεθούν τμηματικά στο ύπάρχον τοννάζ.

Αν δεχθούμε λοιπόν ότι χωρητικότη- τα δεξαμενοπλοίων της τάξεως των 25 έκατ. τον. d.w. θά άφαιρεϊται έτησίως ά- πό τό ύπάρχον τοννάζ λόγω διαλύσεως και οι ναυπηγήσεις θά κρατηθούν στα παραπάνω χαμηλά επίπεδα, μπορούμε βάσιμα να προσβλέπουμε σε ούσιαστι- κή βελτίωση της σχέσεως μεταξύ προ- σφοράς και ζήτησεως μετά από μία διε- τία. Εξάλλου δεν πρέπει να παραβλέ- ψουμε ότι από τό παροπλισμένο τοννάζ τάνκερς και μικτών, τό όποιο οι «Κλάρ- κσονς» υπολόγιζαν στα μέσα του 1985 κυμαινόμενο περί τούς 44 έκατομ. τον. d.w., τό 60% περίπου άναμένεται σε πλοία ηλικίας άνω των 10 έτών, τά ό- ποια άντιπροσωπεύουν χωρητικότητα 25 έκατομ. τον. d.w. και ως επί τό πλεί- στον άποτελούν τούς επόμενους πελά- τες των διαλυτηρίων.

Αναφερόμενοι ιδιαίτερα στα δεξαμε- νόπλοια και μικτά σκάφη τάξεως μεγέ- θους μεταξύ 60-160.000 τον. d.w., άξίζει να σημειώσουμε ότι κατά τό πρώτο εξά- μηνο του 1985 υπήρξαν τά πλοία που σημείωσαν τη θεαματικώτερη μείωση ά- νάμεσα στα παροπλισμένα και 24 πλοία 2,4 έκατομ. τον. d.w. έγκατέλειψαν τά άγκυροβόλια παροπλισμού με προορι- σμό τη διάλυση. Όσον άφορτά την κατά ηλικία κατανομή τους, 418 πλοία περί των 40 έκατ. τον. d.w. έχουν ναυπηγη- θεί από τό 1975 και έντεϋθεν, ένω 530 πλοία 55 έκατομ. τον. d.w. είναι ηλικίας μεγαλύτερης των 10 έτών.

Όσον άφορτά τις νέες ναυπηγήσεις παρατηρούμε στον τρίτο πίνακα ότι τά υπό παραγγελία σκάφη της κατηγορίας μεγέθους 60-160.000 τον. d.w. είναι συ- νολικά 76 χωρητικότητας 6,4 έκατομ. τον. d.w. και από αυτά πρέπει να άφαι- ρέσουμε περί τά δέκα μικτά σκάφη που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν κυ- ρίως στις μεταφορές μεταλλευμάτων, έ-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

νώ θα σημειώσουμε ακόμη μετά τις πρόσφατες καταστροφές που υπέστη το Κάργκ τέρμιναλ, ο ρόλος των μικρότερων δεξαμενοπλοίων μεγέθους περί τους 100.000 τον. d.w. θα καταστεί ουσιαστικότερος για τις φορτώσεις από την Περσία.

Γενικότερα δε για το μέλλον της αγοράς των δεξαμενοπλοίων πιστεύουμε, ότι, εκτός από το βασικό γεγονός ότι το τοννάζι που απασχολείται στις μεταφορές άργου μειώθηκε από 256 στους 242 εκατ. τον. d.w., η συγκράτηση που παρατηρείται στην ανάθεση νέων παραγγελιών σε συνδυασμό με την υψηλή μέση ηλικία του υπάρχοντος τοννάζι, θα οδηγήσουν την αγορά των δεξαμενοπλοίων σε καλύτερες εποχές, ιδιαίτερα για τα πλοία χωρητικότητας έως 160.000 τον. d.w. Κλείνοντας θα αναφέρουμε τη δήλωση ανώτατου στέλεχους πετρελαϊκής εταιρίας, ο οποίος πρό εβδομάδων υποστήριξε ότι διαβλέπει

Πίνακας των υπό παραγγελία, κατά κατηγορία μεγέθους και προβλεπόμενο χρόνο παραδόσεως

Μέγεθος Τον. d.w.	Παράδοση 1985	Παράδοση 1986	Παράδοση 1987/88	Σύνολο Πλοίων	Σύνολο (000) Τον. d.w.
10-15.999	8	4	2	14	182
16-24.999	15	15	3	33	643
25-34.999	9	19	10	38	1.116
35-44.999	24	19	3	46	1.758
45-59.999	4	7	5	16	794
60-79.999	13	7	2	22	1.579
80-89.999	14	21	2	37	3.097
90-119.999	3	12	—	15	1.546
120-159.999	—	2	—	2	300
160-219.999	1	2	1	—	—
220-254.999	1	4	3	8	1.897
255-319.999	2	4	3	9	2.592

Σύνολο: πλοία 94 πλοία 116 πλοία 34 πλοία 244 16,200

μία όχι εύκαταφρόνητη αύξηση της κατανάλωσης πετρελαίου κατά το έργο μενο εξάμηνο, ικανή να ωθήσει προς τα επάνω την αγορά των πετρελαιοφόρων.

**THE
LIBERIAN SHIPOWNERS' COUNCIL, LTD.
ON THE OCCASION OF ITS ANNUAL MEETING IN GREECE,
IS SPONSORING A SEMINAR OPEN TO ALL
IN THE MARITIME COMMUNITY**

"THE LIBERIAN ALTERNATIVE"

PANELISTS

MR. F. T. LININGER
SENIOR DEPUTY COMMISSIONER, R.L.

MR. J. E. MCGUIRE
SPECIAL ASSISTANT TO MR. LININGER

DR. P. EHLERMANN
ATTORNEY SPECIALIZING IN SHIP FINANCE

LOCATION: ASTIR PALACE — NAFSIKA HOTEL — VOULIAGMENI BEACH — ATHENS
TIME: 9.30 AM — 12.15 PM (LUNCHEON TO FOLLOW)

DATE: TUESDAY, OCTOBER 22, 1985

**CONTACT LSC NO LATER THAN OCTOBER 15 AT:
LIBERIAN SHIPOWNERS' COUNCIL, LTD.**

**THE GRAYBAR BUILDING
420 LEXINGTON AVENUE
SUITE 2656
NEW YORK, N. Y. 10170**

TELEPHONE: (212) 867-8145

TELEX: 427540 'LSN UI'

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. KLELIA — CY FLAG — DWT 392966 M.T

LONDON

TROODOS

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS

SHIPPING AGENCIES (USA) INC

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

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΗΣ ΣΑΝΚΟ

Πώς άρχισε ή κατάρρευση. 'Η δικαστική παρέμβαση. 'Η στάση τών Τραπεζών καί τών άλλων χρηματοδοτών. Οί προμηθευτάι έφοδίων καί έξοπλισμού. Τά ναυπηγεία. 'Η δέσμευση τών πλοίων στό έξωτερικό καί ή άκύρωση τών ναυλώσεων. Οί απόψεις του Γαλλικού Τύπου.

Η έλλειψη έμπιστοσύνης τών τραπεζών γιά τό πρόγραμμα άνασυγκροτήσεως τής Σάνκο, τήν ανάγκασε νά προσφύγει τελικά στό δικαστήριο του Κόμπε ώστε νά τεθεί υπό δικαστική προστασία έναντι τών πιστωτών της. Τό πρόγραμμα άνασυγκροτήσεως προέβλεπε τήν άκύρωση τών ναυλώσεων τών μή άποδοτικών πλοίων, πολλοί δέ έφοπλιστάι τό είχαν άποδεχθεί υπό τόν όρο τής καταβολής άποζημιώσεως. 'Η σχετική χρηματοδότηση θά εξασφαλιζόταν από τίς Τράπεζες καί τούς έμπορικούς πιστοδοτικούς οίκους τής Σάνκο μέχρι τής ανακάμψεως τής αγοράς. 'Υστερα από τόν διορισμό του συνδίκου πού στίς 14 Αυγούστου όρισε τό δικαστήριο του Κόμπε, ό πρόεδρος τής Σάνκο διέγραψε ως εξής τούς όρους άναστολής τών πληρωμών τής εταιρίας: προστασία τών έμπορικών ένεργητικών της, διατήρηση τής συναγωνιστικότητας τών έν ένεργεία πλοίων της, άμηση άπόκτηση κεφαλαίων κινήσεως.

Στίς 15 Αυγούστου κάπου 38 έκατομ. μετοχών τής Σάνκο, μέ τιμή 17 γιέν στό χρηματιστήριο του Κόμπε, (έναντι 72 γιέν μιά έβδομάδα νωρίτερα) άλλαξαν χέρια. 'Η άναγγελία ενός προγράμματος άνορθώσεως δεκτικού τής έγκρίσεως τών έμπορικών οίκων φαίνεται ότι προκάλεσε τό ένδιαφέρον. Στίς 20 Αυγούστου τό δικαστήριο του Τόκιο πρόσ τό όποιο διαβιάστηκε ή υπόθεση, δώρισε ως διαχειριστή τής εταιρίας έναν διακεκριμένο δικηγόρο πού θά έθετε σέ έφαρμογή τό πρόγραμμα άνορθώσεως, ένω ό σύνδικός θά περιοριζόταν στίς τρέχουσες ύποθέσεις. Τό ένεργητικό τής Σάνκο πάγωσε.

Οί τρεις κύριες χρηματοδοτικές τράπεζες τής Σάνκο (Daiwa Bank, Bank of Credit, καί Tokai Bank) είχαν ήδη δεχθεί νά συνεχίσουν τό δανεισμό τής Σάνκο αλλά σέ περιορισμένα όρια. 'Η Daiwa Bank πρότίθετο νά ζητήσει από τίς άρμόδιες 'Αρχές έξουσιοδότηση νά κηρύξει άνεί-

σπρακτό τό δάνειο τών 91 δισεκ. γιέν τής Σάνκο, ή Bank of Credit υπελόγιζε νά κάνει τό ίδιο γιά τό 80% τών δανείων της πρόσ τή Σάνκο πού άνέρχονται σέ 74 δισεκ. γιέν, ένω ή Tokai Bank δέν έχει άποφαίσει ακόμα. 'Από τήν άλλη πλευρά οί τρεις αυτές τράπεζες προτίθενται ν' αγοράσουν τούς έκκρεμείς καί μετατρεψίμους τίτλους τής Σάνκο, πού φθάνουν τά 12,38 δισεκ. γιέν, μεταξύ 14 Αυγούστου καί 21 'Οκτωβρίου, ώστε νά προστατευθούν οί μικροί άποταμειωτάι.

Στό μεταξύ τό 'Υπουργείο Βιομηχανίας καί 'Εξωτερικού 'Εμπορίου πήρε όρισμένα μέτρα γιά τήν άποφυγή άλυσιδωτών αντιδράσεων μεταξύ τών μεσαίων καί μικρών επιχειρήσεων, στή περίπτωση ένδεχόμενης κηρύξεως τής Σάνκο σέ πτώχευση. Τό έν λόγω 'Υπουργείο ύπολογίζει σέ 10 δισεκ. γιέν τό σύνολο τών δανείων πού ή Σάνκο καί οί τρεις κύριες θυγατρικές της εταιρίες έχουν συνάψει μέ 400 περίπου προμηθευτάς. Γιά τήν αντιμετώπιση τής καταστάσεως δύο χρηματοδοτικοί όργανισμοί (τών Μικρών 'Επιχειρήσεων καί του Λαού) θά προσφέρουν πρόσ τούς μικρούς προμηθευτάς τής Σάνκο πενταετή δάνεια μέ τόκο 7,1%, τά όποια θά άνέρχονται σέ 8 έως 35 έκατομ. γιέν γιά κάθε επιχείρηση. Δικαιούχοι τέτοιων δανείων θά είναι οί επιχειρήσεις πρόσ τίς όποιες ή Σάνκο όφειλει τουλάχιστον 500.000 γιέν ή ένα 20% του κύκλου εργασιών τους.

Τά ναυπηγεία άκουσαν μάλλον μέ ήρεμία τίς δικαστικές ένέργειες τής Σάνκο. 'Ως ένα σημείο είναι προστατευμένα γιά τό πλείστον τών 125 μπάλκ κάρριερς πού παρήγγειλε ή Σάνκο έγινε μέσω έμπορικών οίκων. 'Εξάλλου δέν άπομένουν παρά 28 ακόμα πλοία υπό ναυπήγηση, έξ ών 14 στήν 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, έπτά στήν Μισουμπίσι, τέσσερα στή Μισουϊ καί τρία στή Κουρουσίμα. Πάντως μερικά συμβόλαια άκυρώθηκαν, ένω ή 'Ισικαβατ-

ζίμα δήλωσε ότι μέχρι νεωτέρας διαταγής θά συνεχίσει τό πρόγραμμα τών ναυπηγήσεων πού παρήγγειλαν οί έμπορικοί οίκοι.

'Αντίθετα πολύ περισσότερο επιφυλακτική είναι ή 'Ενωση κατασκευαστών ναυτικού έξοπλισμού πού αριθμεί 270 μέλη. Οί επιχειρήσεις αυτές έχουν προμηθεύσει τό σύνολο σχεδόν του έξοπλισμού καταστρώματος καί μηχανής τών 125 μπάλκερς τής Σάνκο. Πρός τό παρόν ή 'Ενωση έχει άποφασίσει νά εξετάσει μέ κάθε λεπτομέρεια τίς διάφορες ύποχρεώσεις καί τά ποσά τών όφειλομένων πρόσ τά μέλη της, σέ συνεργασία μέ τά ναυπηγεία καί τήν ίδια τή Σάνκο. Σέ μερικές περιπτώσεις τά ναυπηγεία έχουν άπ' ευθείας συμβόλαια μέ τούς προμηθευτάς. 'Ενας έξ αυτών πού εξόπλισε περί τά 50 πλοία τής Σάνκο ανέλαβε νά συγκεντρώσει τό σύνολο τών όφειλομένων τιμολογίων. 'Από τήν πλευρά της ή Japan Shipbuilding Industry Foundation αντιμετωπίζει τήν παροχή δανείων ανάγκης στους μικρούς καί μεσαίους προμηθευτάς, όπως παλιότερα είχε κάνει γιά νά βοηθήσει τούς επιχειρηματίες πού είχαν πληγεί από τήν πτώχευση τών ναυπηγείων.

Νομικά, ή Σάνκο είναι πρόσ τό παρόν καλυμένη από τούς πιστωτές της. 'Αλλά τά πλοία είναι τελείως έκτεθειμένα σέ ένδεχόμενες κατασχέσεις. Στήν ίδια τήν 'Ιαπωνία οί δαπάνες καυσίμων, έλλιμενισμού καί συντηρήσεως μπορούν νά τακτοποιηθούν χωρίς προβλήματα, μάλιστα μερικοί φορτωτάι δέχτηκαν νά προσφέρουν καί τά αναγκαία χρήματα. Στό έξωτερικό όμως τά πράγματα είναι πολύ δυσκολώτερα δεδομένου ότι ή κατάσταση τών εισοδημάτων τής Σάνκο δέν επιτρέπει τήν άμηση έξόφληση τών ύποχρεώσεών της, όπως πολλά πλοία τά όποια άκίνητοποιήθηκαν ήδη στίς ΗΠΑ καί στή Ν. 'Αφρική, όπου οί προμηθευτές άξίωσαν τήν άμηση έξόφλησή τους. 'Ετσι τό «Σάνκο Σήγκαλ» κρατήθηκε στό Ντάρμπαν έπισπεύσει του γερμα-

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

TELEX 18080 STAM AR
CABLES STAMATIQU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

νικού ναυπηγείου Blohm und Voss για τη μη πληρωμή των εργασιών επισκευής του, ενώ το «Σάνκο Αμεθυστ 36.000 τόν. d.w. παραδοθέν τον Ιούνιο από τα ναυπηγεία Κογο και τελούν υπό λιβεριανή σημαία κρατήθηκε στο Ρίτσαρντς Μπαϊν. Το «Σάνκο Ιρίς» 37.740 τόν. d.w. παραδοθέν πέρσι από τα ναυπηγεία Hitachi και τελούν υπό Ιαπωνική σημαία δεσμεύτηκε στη Ν. Υόρκη, το «Σάνκο Ρηλαίνς» 37.692 τόν. d.w. ακινητοποιήθηκε στη Νέα Ορλεάνη και το «Σάνκο Κρύσταλ» 38.713 τόν. d.w. ναυπηγημένο στα ναυπηγεία Namura και τελούν με λιβεριανή σημαία ακινητοποιήθηκε στο Πόρτλαντ. Η Αμερικανική κυβέρνηση επέτρεψε την κατάσχεση του τάνκερ της Σάνκο «Κοντινένταλ Μόναρκ» 92.452 τόν. d.w. στη Χαβάη επισπεύσει της αμερικανικής τράπεζας Citibank που ζητάει την εντός 45 ημερών εξόφληση δανείου 4,3 εκατομ. δολλαρίων. Τέλος ανακοινώθηκε πρόσφατα ότι για παρόμοιους λόγους κρατήθηκαν από διάφορους προμηθευτές τα πλοία της Σάνκο: «Καύκασος Μαρού» 233.493 τόν. d.w. στη Σιγκαπούρη, το μάλκερ «Σάνκο Κόνδωρ» 23.904 τόν. d.w. στην Αμβέρσα και το μάλκερ «Σάνκο Πρελούντ» 23.804 τόν. d.w. στη Σιετά.

Για τη Σάνκο η κλιμάκωση αυτή της δε-

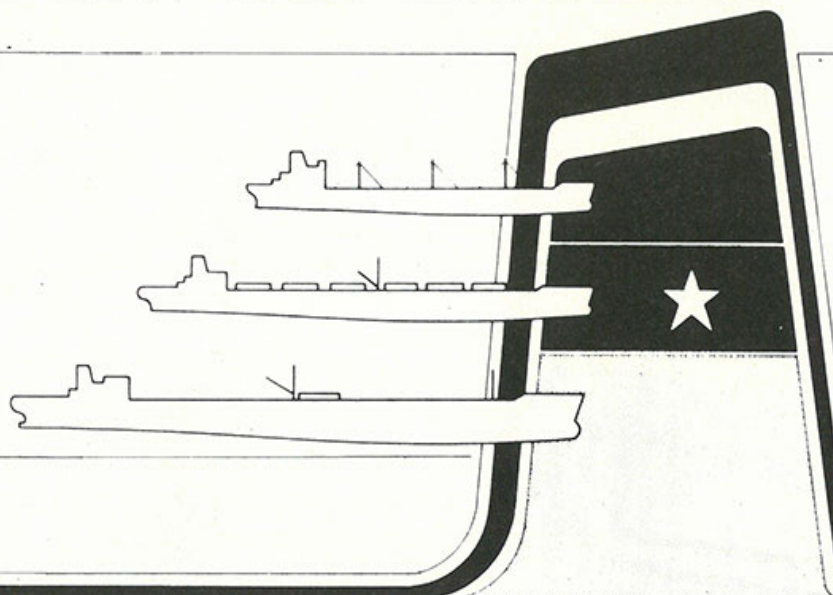
σμεύσεως των πλοίων της στά λιμάνια του εξωτερικού δημιουργεί αληθινό χάος, εφόσον η ανόρθωση των οικονομικών της εξαρτάται βασικά από τον έλεγχο των πωλών αποδοτικών σκαφών της. Εκτός αυτών το χάος επιτείνεται με τις διάφορες ακυρώσεις συμβολαίων. Έτσι η Αραμκο ακύρωσε το συμβόλαιο ναυλώσεως για τη μεταφορά χαλυβδίνων σωλήνων μεγάλης διαμέτρου μεταξύ Ιαπωνίας και Σαουδαραβίας, το οποίο προέβλεπε τη μεταφορά μεταξύ Απριλίου και Δεκεμβρίου 800.000 τόνων τέτοιων σωλήνων, από τους οποίους είχαν μεταφερθεί μέχρι τέλους Αυγούστου οι 500.000 τόννοι. Επίσης τα δύο μεγαλύτερα χαλυβουργεία της Ιαπωνίας, η Νίππον Στήλ και η Καβασάκι ακύρωσαν τα συμβόλαια μεταφοράς χάλυβος προς τη Νότια Αμερική, στην οποία μεταφορά η Σάνκο θα διέθετε μερικά από τα νεοαναπληρωτά μάλκερ κάρριερς μεταξύ των οποίων τα «Σάνκο Χάνουσακλ» και «Σάνκο Χελένιουμ». Παράλληλα οι εμπορικοί οίκοι της Μισουόι και της Μισουμπισί αντιμετωπίζουν την αντικατάσταση της Σάνκο στις μεταφορές τους, ενώ ακόμη τρεις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρίες, η Μισουμπισί, η Σόβα Σέλλ και η Άσια Οϊλ θα επιστρέψουν στη Σάνκο τέσσερα μεγάλα δεξαμενόπλοια των οποίων τα συμβόλαια λήγουν

μεταξύ Δεκεμβρίου 1985 και Μαρτίου 1986.

Στό Λονδίνο, οι πιστωτές της Σάνκο διατήρησαν την πατροπαράδοτη ψυχραιμία τους και μερικοί μόνο ζήτησαν επιβεβαίωση των συμβολαίων τους, υπερασπίζοντας τα δικαιώματά τους από ενδεχόμενη αμφισβήτηση. Στο Χόγκ Κόγκ οι έφοπλιστές που συνδέονται με τη Σάνκο τείνουν να ελαχιστοποιήσουν τις συνέπειες μιας ενδεχόμενης πτωχεύσεώς της. Λέγεται ότι οκτώ από τους μεγαλύτερους έφοπλιστές του Χόγκ Κόγκ, μεταξύ των οποίων τα συγκροτήματα της World Wide και Wan Khong, εκμεταλλεύονται κάπου 40 δεξαμενόπλοια και μάλκερς των Σάνκο με συνολικά ποσά ναυλώσεων ανερχόμενα σε 50 δισεκ. γιέν. Οι έφοπλιστές, ως επί το πλείστον ιδιοκτήτες των πλοίων αυτών, είναι αρκετά ισχυροί για να στηρίξουν μια ενδεχόμενη πτώχευση της Σάνκο.

Ο στόλος της Σάνκο υπό εθνική σημαία αντιπροσωπεύει το 16% του Ιαπωνικού τοννάζ. Το τοννάζ αυτό θα μειωθεί σοβαρά με το πρόγραμμα της ανορθώσεως, που συνεπάγεται την πώληση των μη αποδοτικών πλοίων και την ακύρωση των τρεχουσών ναυλώσεων.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

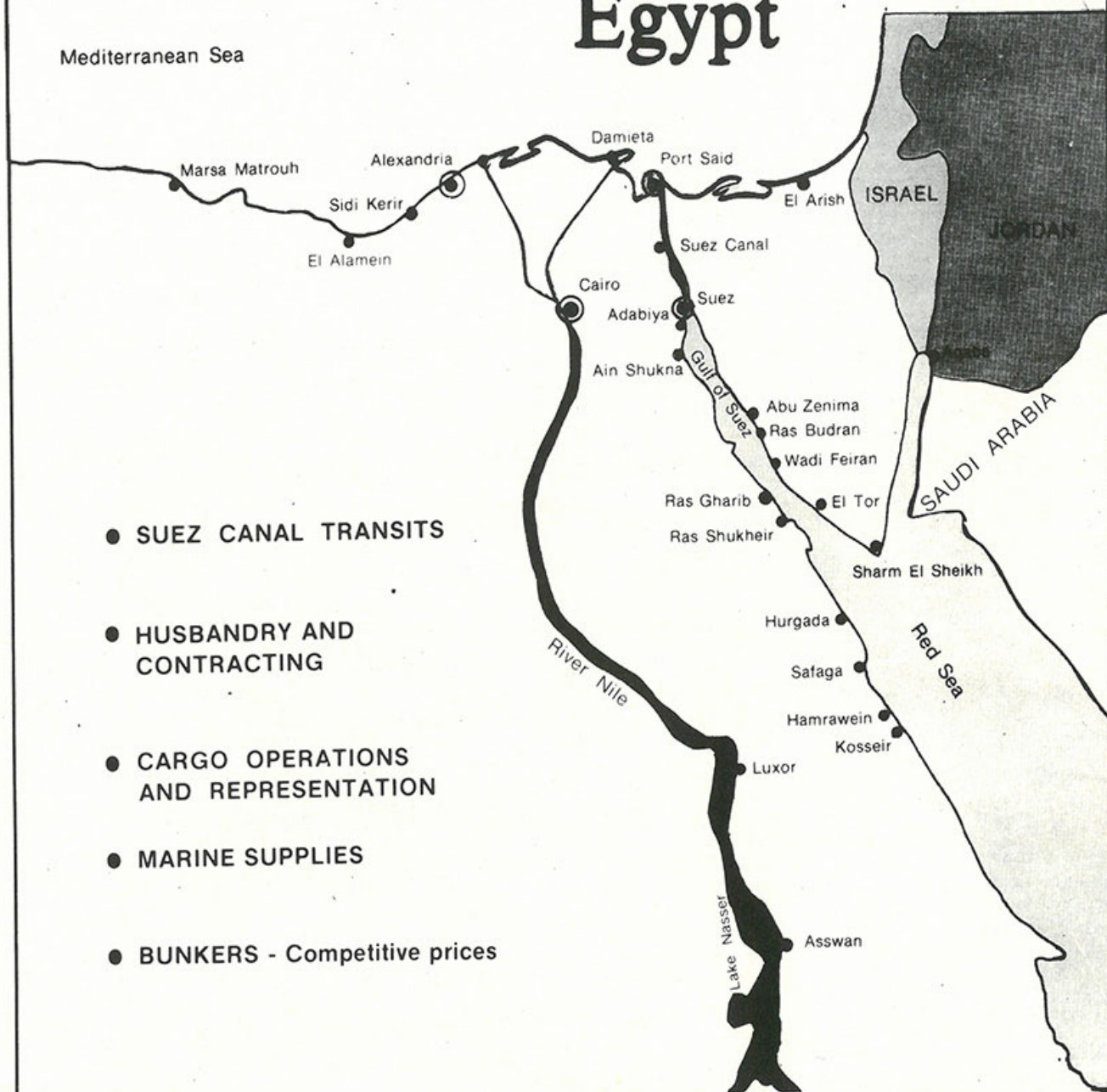
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

World Marine

Services in Egypt



- SUEZ CANAL TRANSITS
- HUSBANDRY AND CONTRACTING
- CARGO OPERATIONS AND REPRESENTATION
- MARINE SUPPLIES
- BUNKERS - Competitive prices

Managed by professionals with maritime background,
and with branch offices in the local major ports,
World Marine offers a new, economic and complete service.

Piraeus :	Tlx: 241600/1/2 WMAR GR	Tel: (1) 4135024/25/45/47
Port Said :	Tlx: 63 134 WMAR UN	Tel: (66) 34186
Alexandria :	Tlx: 55 419 WORLD UN	Tel: (3) 805591

Our man in Piraeus is Costas Arnocouros

ΟΔΟΣ ΘΥΜΑΤΩΝ ΣΠΕΡΧΕΙΟΥ

Του πλοίαρχου ΛΣ κ. ΒΑΣ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ

Περπατώντας στους στενούς πεντακάθαρους πλακόστρωτους δρόμους της Έρμούπολης, με τα πέτρινα άρχοντόσπιτα, σε κάποια γωνιά διαβάζει κανείς την πινακίδα με το όνομα του δρόμου «ΟΔΟΣ ΘΥΜΑΤΩΝ ΣΠΕΡΧΕΙΟΥ».

Παρατηρώντας την οι Συριανοί κουνούν με θλίψη το κεφάλι τους. Βλέποντάς την οι ξένοι σηκώνουν αμήχανα τους ώμους τους και με το βλέμα τους αναζητούν κάποιον για να τους δώσει εξηγήσεις για το περίεργο αυτό όνομα του δρόμου.

Την ίδια αμνηχανία και περίεργεια ένοιωθαν και οι νεαροί πρωτοετείς δόκιμοι της Σχολής Έμποροπλοίαρχων Σύρου, που με τις όμορφες στολές και τα άσπρα γάντια τους όργωναν κυριολεκτικά την Έρμούπολη κατά τις πρώτες τους εξόδους από τη Σχολή προσπαθώντας να επιστημάνουν όσο πιο γρήγορα γινόταν όλα τα ενδιαφέροντα γι' αυτούς και περίεργα του τόπου. Ύστερα από τον πρώτο περίπου μήνα παραμονής στη Σχολή άρχισαν να με ρωτούν γιατί περίεργο αυτό όνομα του δρόμου.

Υπηρετούσα τότε σαν Υποδιοικήτρια στη ΔΣΕΝ/ΣΥΡΟΥ και κάθε χρόνο στην αρχή της εκπαιδεύσεως αφιέρωνα μία ώρα για να διηγούμαι στους νεοφερμένους δοκίμους την Ιστορία του ναυαγίου του «ΣΠΕΡΧΕΙΟΥ», όπως την είχα ακούσει από διάφορους Συριανούς.

Το «ΣΠΕΡΧΕΙΟΣ» ήταν ένα βοηθητικό του στόλου Νορβηγικής κατασκευής με βύθισμα 15 πόδια από εκείνα που είχαν παραχωρήσει οι σύμμαχοι στη χώρα μας μετά την άπελευθέρωση.

Το πλοίο χρησιμοποιούσε το πολεμικό Ναυτικό σά ναρκαλιευτικό και από πλευράς ασφαλείας μπορούσε να μεταφέρει μέχρι 40 επιβάτες επιπλέον του πληρώματος. Οι άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες δεν είχαν ακόμη οργανωθεί και το πλοίο με κυβερνήτη έφεδρο άνθυποπλοίαρχο του Π.Ν. το απόγευμα της Μεγάλης Τετάρτης 2 Μαΐου 1945 απέπλευσε από τον Πειραιά για τις Κυκλάδες με περισσότερους από 180 επιβάτες.

Η κατάσταση που παρέδωσε το Λιμεναρχείο Πειραιά στον Κυβερνήτη περιλάμβανε 75 επιβάτες πλην όμως ο Κυβερνήτης επέτρεψε την επιβίβαση διπλάσιου και πλέον αριθμού.

Εκτός από τους υπεράριθμους επιβάτες στο πλοίο φορτώθηκε και μεγάλος αριθμός αποσκευών ακόμα δε και οικόσκευες.

Οι επιβάτες με μεγάλη χαρά και ανυπομονησία είχαν επιβιβαστεί στο πλοίο για να κάνουν Πάσχα στα νησιά και πολλοί από αυτούς να επανενγκατασταθούν ύστερα από μακρόχρονη λόγω της κατοχής απουσίας.

Ανάμεσα σε αυτούς ήταν αξιωματικοί του Π.Ν. με τις οικογένειές τους, διάφορες αθηναϊκές και κυκλαδίτικες οικογένειες, 5 Άμερικανοί της οργανώσεως ΟΥΝΡΑ που μετέφεραν εφόδια του Έρμουρου Σταυρού, ένας Σουηδός μέλος σουηδικής αντιπροσωπείας στην Ελλάδα, 60 έθνοφύλακες που πήγαιναν να κάνουν Πάσχα στις ιδιαίτερες πατρίδες τους και ο Λιμενάρχης Σύρου, Αντιπλοίαρχος Λ.Σ. ΝΤΑΛΙΑΝΗΣ Π.

Μετά τρεις ώρες κανονικό ταξίδι βράδιασε και το πλοίο βρισκόταν άνοιχτά της Ύδρας στο ύψος της Ζούρβας.

Στό σημείο αυτό έπιασε σιγανή βροχή που στη συνέχεια δυνάμωσε. Οι επιβάτες που δεν ήταν σε στεγασμένους χώρους άρχισαν να μετακινούνται. Στο μεταξύ είχε δημιουργηθεί και ελαφρός κυματισμός που σε συνδυασμό με τις μετακινήσεις των επιβατών άρχισε να επηρεάζει την ευστάθεια του πλοίου.

Κάποια στιγμή όλοι σχεδόν οι επιβάτες του καταστρώματος παρά τις συστάσεις του Κυβερνήτη και του πληρώματος μετακινήθηκαν προς τα άριστερά και το πλοίο ανατράπηκε άμέσως σε θέση 7 περίπου μίλια από την Ύδρα.

Άλλοι υποστηρίζουν ότι ο Κυβερνήτης δεν βρισκόταν στη γέφυρα και ότι ο τιμονιέρης είχε παρακλίνει από την κανονική πορεία και κατευθυνόταν προς γερμανικό ναρκοπέδιο που δεν είχε ακόμα καθαριστεί.

Όταν ξαφνικά το άντελήφθηκε διέταξε την άμεση επαναφορά του πλοίου στην κανονική του πορεία αλλά από τις απότομες κινήσεις του τιμονιού το πλοίο έγειρε και ανατράπηκε. Ήρθε «καπάκι» όπως λένε χαρακτηριστικά οι διασωθέντες σε ελάχιστο χρονικό διάστημα χωρίς να προλάβει ο άσυρματιστής του να εκπέμψει σήμα κινδύνου.

Το καράβι πήγε στον πάτο. Όσοι επιβάτες ήταν σε κλειστούς χώρους (καμπίνες, υπόφραγμα) δεν σώθηκαν. Από αυτούς που βρίσκονταν στο κατάστρωμα σώθηκαν λίγοι που πιάστηκαν από αντικείμενα που επέπλεαν. Πολλοί που βρέθηκαν στη θάλασσα δεν έντεξαν την πολύωρη παραμονή στο νερό και πνίγηκαν.

Η βροχή συνεχιζόταν και η βοήθεια είχε άργήσει να έρθει.

Μετά τα μεσάνυχτα φάνηκε το πετρελαιοκίνητο «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» που πήγαινε στον Πειραιά. Πρώτος έφθασε στο σκάφος, κολυμπώντας και αυτός για να σωθεί, ο Λιμενάρχης Σύρου. Ένημέρωσε τον καπετάνιο του καϊκιού και αυτός έπλευσε άμέσως στο σημείο του ατυχήματος για να δισώσει και άλλους έξαντλημένους ναυαγούς. Πράγματι το «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» ύστερα από πολύωρη έρευνα διέσωσε 35 ναυαγούς και τους μετέφερε στον Πειραιά.

Οι επίσημες πληροφορίες ανέβαζαν τους πνιγμένους σε 84. Οι άνεπισημες όμως τους ανέβαζαν σε πολύ περισσότερους. Ξεκλιρίστηκαν ολόκληρες οικογένειες πολλές από τις οποίες Συριανές. Από τους έθνοφύλακες που προαναφέραμε πνίγηκαν 59, από τους Άμερικανούς οι τέσσερις καθώς επίσης και ο Σουηδός. Οι Συριανοί πληροφορήθηκαν το τραγικό ναυάγιο όταν άρχισαν ξαφνικά να χτυπούν πένθιμα οι καμπάνες. Άρχισαν τότε να κατεβαίνουν με αγωνία στο λιμάνι και να προσπαθούν να πληροφορηθούν για την τύχη των δικών τους.

Κατά μία άνεξακριβωτή πληροφορία σύμφωνα με κάποιο έγγραφο του ναυστάθμου Σαλαμίνας, το πλοίο μπορούσε να παραλαμβάνει «350 επιβάτες εν γαλήνη και 250 εν εὐθαλασσία».

Το σχετικό ανακοινωθέν του Υπουργείου Ναυτικών ανέφερε:

«Συνεπεία ναυτικού ατυχήματος άπωλέσθη βοηθητικόν του στόλου χρησιμοποιούμενον εις μεταφοράς επιβατών.

Περισυνελλέγησαν αρκετοί ναυαγοί, υπάρχουσιν όμως θύματα, ο αριθμός των οποίων δεν κατέστη δυνατόν εισέτι να εξακριβωθεί. Τα όνόματα των θυμάτων θέλουσιν ανακοινωθῇ εις τούς συγγενείς των εὐθύς ως γνωσθώσιν. Η δικαιοσύνη επελήφθη ἤδη του έργου της, και θά επιβληθώσιν αὐστηραί κυρώσεις εις τούς τυχόν ὑπευθύνους».

Τά παραρτήματα των εφημερίδων περιέγραφαν με ποικίλους τρόπους το τραγικό ατύχημα που συγκίνησε το Παλληγνίον. Ακολούθησε δίκη και αποδόθηκαν εὐθύνες.

Εδῶ τελείωνε ἡ διήγηση και ακολουθοῦσε συζήτηση με διερεύνηση των πιθανών αιτιών του ατυχήματος. Διατυπώνονταν διάφορες απόψεις για την ευστάθεια του πλοίου, την υπερφόρτωση, τούς υπεράριθμους επιβάτες και τις καιρικές συνθήκες πλοῦ.

Η κατάληξη ήταν πάντα: «Η ασφάλεια πρώτη, τελευταία και πάντα». Η δπως χαρακτηριστικά λέγεται στην Άγγλική «SAFETY FIRST, LAST ALWAYS».



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

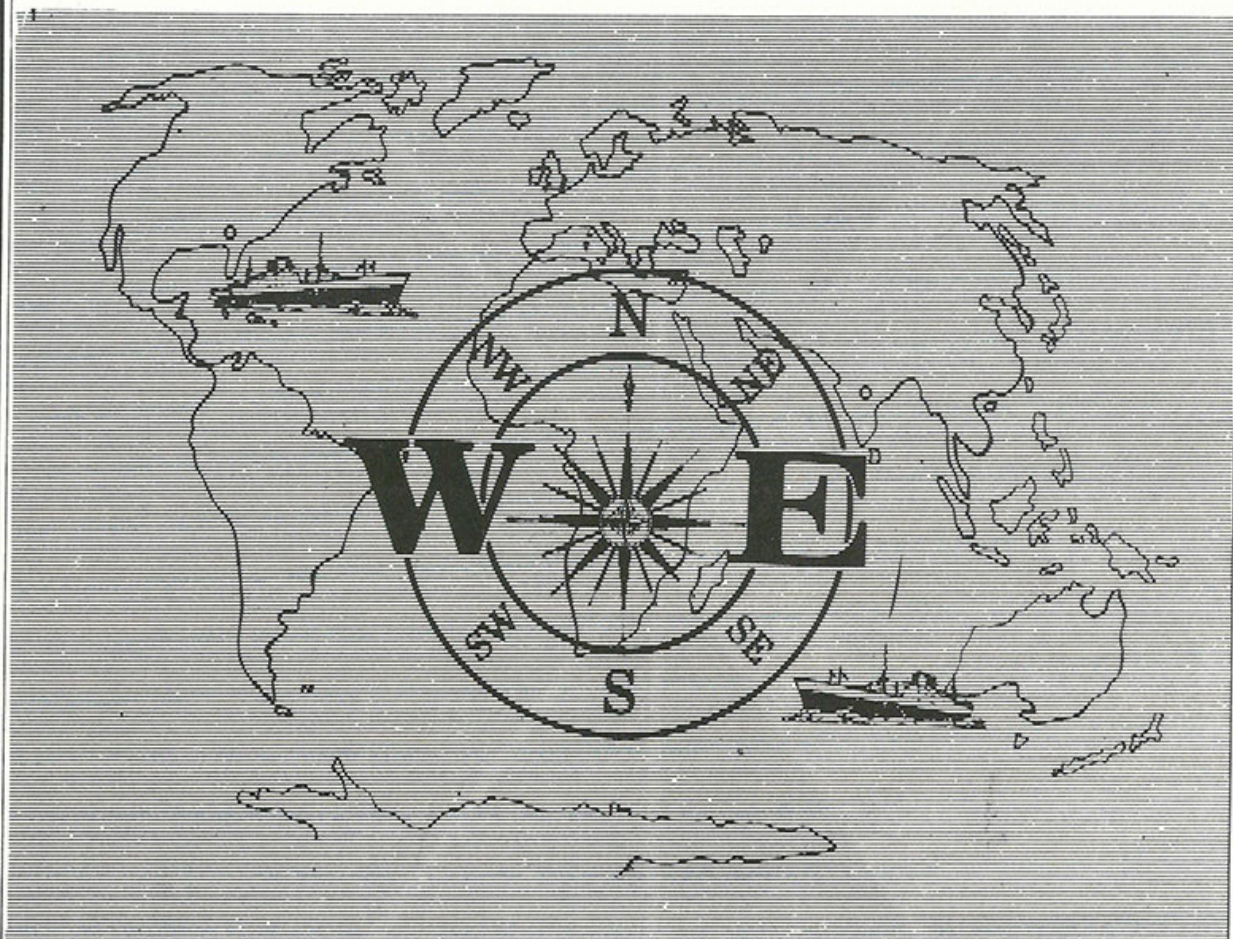
BERA

M.A.N. — B & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ



Hellarabia BUNKERS

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



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

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

1, SKOYZE, PIRAEUS
TEL.: 4183875 - 6, 4521509
A.O.H.: 2915246
TLXS: 21-3621 ANKO/21-1775 MARE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Του κ. ΑΝΤΩΝΗ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Στους σημερινούς δύσκολους καιρούς για τη ναυτιλία, ο μόνος τρόπος για να επιβιώσει μία ναυτιλιακή επιχείρηση, είναι η επιβολή σκληρών οικονομικών μέτρων, τόσο στο στόλο, όσο και στα κεντρικά της γραφεία.

Υπάρχουν ειδικοί οι οποίοι μπορούν να υποδείξουν μέτρα, με τα οποία να εξοικονομήσει μία εταιρία, ένα εκατομμύριο δολάρια ετησίως, από το κόστος λειτουργίας ενός πλοίου, με αντικειμενικό σκοπό, το πέρας της στενωπού με τις λιγότερες δυνατότες ζημίες.

Βασική αρχή απόδοσης των μέτρων οικονομίας είναι, να υπάρχει σε κάθε πλοίο ή τελευταία λέξη της ναυτιλιακής τεχνολογίας και ύψηλου επιπέδου τεχνική συντήρηση, δορυφορικές τηλεπικοινωνίες και άλλα εφόδια και μηχανήματα της σύγχρονης ναυτικής τεχνολογίας, τα οποία μπορούν να συνεισφέρουν γενναία στην εξοικονόμηση δαπανών.

Πολλά επίσης εξαρτώνται από τη διαχείριση και διοίκηση του Πλοίαρχου και από τον τρόπο λειτουργίας και συντήρησης των μηχανημάτων από τον Α' Μηχανικό. Ο Πλοίαρχος είναι ο διαχειριστής ενός μεγάλου συσσωματωμένου κεφαλαίου και υπεύθυνος σαν το κέντρο κέρδους της επιχείρησης, κατά τον ίδιο τρόπο που είναι και οι συνάδελφοί του στα κεντρικά γραφεία. Πλοίαρχος και Αος Μηχανικός, μετράνε όχι μόνο για τη καλή εμφάνιση του πλοίου και για να το πηγαίνουν με ασφάλεια από λιμάνι σε λιμάνι, αλλά επίσης λειτουργώντας αυτό σαν μία επιτυχημένη επιχείρηση. Η ικανότητά τους να περικλύπτουν περιττές δαπάνες σε κάθε δυνατή περίπτωση, είναι τόσο σπουδαίο όσο και το να κρατούν το πλοίο, όμαλά διακινούμενο και πάντα πάνω στο πρόγραμμα ταξιδιού χωρίς καθυστερήσεις.

Συγχρόνως, λόγω του μικρού αριθμού μελών του πληρώματος (περίπου 24) ή ιεραρχία επί του πλοίου έχει επίσης απαραίτητα αλλάξει. Δεν είναι πλέον ότι η άλυσίδα της διοίκησης έχει απαναδιπλωθεί, αλλά ότι πρέπει αρκετές φορές να είναι ελαστική. Ο ελαττωμένος αριθμός πληρώματος, έκανε απαραίτητη την ιδέα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου μικτού πληρώματος. Στο όχι πολύ μακρό μέλλον, θα δούμε μεγαλύτερες

και εκτενέστερες περικοπές στον αριθμό του πληρώματος.

Συρρίκνωση σημειώνεται επίσης στον αριθμό του προσωπικού που στελεχώνει τα κεντρικά γραφεία, ενώ είναι χαρακτηριστική ή περίπτωση ναυτιλιακής εταιρίας η οποία στα γραφεία της από τους όκτω όρόφους του μεγάρου της λειτουργούν σήμερα μόνον οι δύο.

Πάντως είναι ενθαρρυντικό ότι παρά την αριθμητική συρρίκνωση του στόλου έχει ωστόσο αναπτυχθεί σε τοννάξ και τεχνολογία. Σήμερα περιλαμβάνει αρκετά μεγαλύτερα και πιο εξελιγμένα πλοία, όπως δηληλοκίνητα πετρελαιοφόρα, πολλαπλής χρήσεως φορτηγά, μπάλκ κάρριερς, ρό/ρό και ψυγεία, καθώς και υπερσύγχρονα κρουαζιερόπλοια. Οι περικοπές σε αριθμούς πλοίων και μεγέθη πληρώματος, έχουν σαν αποτέλεσμα, μία μαζική περικοπή στο θαλασσοπόρο προσωπικό. Αλλά τουλάχιστον δσον αφορά την ικανότητα των παραμενόντων στη θάλασσα, οι συνέπειες και τα αποτελέσματα είναι πολύ ενθαρρυντικά.

Σε συνδυασμό με όσα πιο πάνω αναφέραμε, υπάρχουν τέσσερες κύριοι τομείς διαχείρισης πλοίου, όπου μπορεί να γίνει σωτήρια οικονομία.

Ας δούμε ξεχωριστά πώς η οικονομία καυσίμων, η σωστή συντήρηση, η ορθολογική υποδομή και η καλή συνεργασία, σχέση πλοίου - γραφείου μπορεί να εξοικονομήσει σημαντικά ποσά ετησίως.

Καύσιμα

Οι μηχανές γενικά καταναλώνουν καύσιμα του τύπου heavy fuel oil (H.F.O.).

Διεθνής τιμή σήμερα 200 δολάρια περίπου ανά τόνο M/T. Δεδομένου ότι η κατανάλωση με οικονομική ταχύτητα ενός ατμοκίνητου με ατμοτουρμπίνες μηχανές, πετρελαιοφόρου τύπου VLCC είναι 100 M/T το 24ωρο και με μηχανές ντίζελ ενός μεσαίου μεγέθους φορτηγού ή τάνκερ με οικονομική ταχύτητα, είναι 40 M/T ανά 24ωρο, αντιλαμβάνεται κανείς το τεράστιο κόστος που απαιτεί η πρόωση του πλοίου με τις σημερινές τιμές καυσίμων.

Η πείρα πολλών χρόνων απέδειξε ότι οι μηχανές ντίζελ μπορούν να μετατραπούν ε-

τσι, ώστε να καταναλώνουν φθηνότερη ποιότητα καυσίμων HFO. Η ίδια πείρα διδάσκει ότι στις πιο πολλές περιπτώσεις πλοίων, το κόστος μετατροπής από ποιότητα καυσίμων του τύπου 180 CST, στο HFO, είναι σχετικά χαμηλό, γιατί οι περισσότερες μηχανές είναι κατασκευασμένες να καίνε HFO, και σήμερα το μηχανήμα καθαρισμού του fuel μπορεί να εκτελέσει αυτό το έργο.

Συντονισμός και γρήγορη διόρθωση ανωμαλιών λειτουργίας των μηχανών, παίζουν ένα σπουδαίο ρόλο στο όλο κόστος κατανάλωσης καυσίμων. Η πυκνότητα εγχύσεως από τους καυστήρες του καυσίμου, πρέπει με επιμέλεια να ελέγχεται και οι θερμοκρασίες του exhaust gas να συντονίζονται έτσι για να ελέγχουν το ισοζύγιο και τυχόν ανωμαλίες και προβλήματα κατανάλωσης. Τέτοιες ανωμαλίες λειτουργίας, μπορούν να αυξήσουν τη κατανάλωση καυσίμων μέχρι και 8%. Η κατανάλωση λιπαντικών lube oils, επίσης συντονίζεται και ελέγχεται.

Ο συντονισμός του πλάνου λειτουργίας των μηχανών πρόωσης, είναι μία πρακτική που παίζει ευρύ ρόλο στην οικονομία των καυσίμων. Ο χημικός έλεγχος των καυσίμων fuel είναι επίσης μία σπουδαία ενέργεια.

Επάνω στο πλοίο, η χημική ανάλυση των καυσίμων fuel, πρέπει να γίνεται κάθε ημέρα, ώστε να ελέγχεται η πυκνότητα, το pour point, το ειδικό βάρος, το viscosity, τυχόν νερά ή και κατάλοιπα κεριού ή λάσπης γεγονός πολύ σπουδαίο για την απόδοση των μηχανών.

Συντήρηση

Προγράμματα συντήρησης των μηχανών και του όλου πλάνου πρόωσης του πλοίου, σχεδιάζονται και χαράσσονται σύμφωνα με τους νηογνώμονες, την κλάση των οποίων φέρει το πλοίο.

Η εταιρία καλόν είναι να απασχολεί, Μηχανικούς που κατέχουν πιστοποιητικό των διεθνών ανεγνωρισμένων νηογνώμωνων, όπως του ABS, των LLOYDS, του BEAUREAU VERITAS, του DET NORSKE VERTAS, ώστε να εκτελούνται επί του πλοίου και εν πλώ, διαρκή και συνεχή surveys, χωρίς την αναγκαία παρουσία επιθεωρητού επί του πλοίου.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

Αυτή η μέθοδος βοηθάει την αποφυγή συσώρευσης έργων και επιθεωρήσεων στο λιμάνι, ελαττώνει το κόστος των επιθεωρήσεων, καθώς επίσης και τον αριθμό εργατοεργασιών και συνεργείων ξηράς, που πιθανόν το πλοίο θα απασχολούσε στο λιμάνι, και επιτρέπει καλλίτερο σχεδιασμό του φόρτου εργασίας.

Η συντήρηση εν πλώ, προσαρμοσμένη με τον δεξαμενισμό του πλοίου, έχει σαν αποτέλεσμα την οικονομία χρημάτων για συντήρηση. Ο τελικός σκοπός είναι να ελαττωθεί το κόστος των επισκευών, που είναι ο πιο πολυέξοδος κλάδος στον προϋπολογισμό συντήρησης για τον πλοιοκτήτη, συμπεριλαμβανομένων πραγματικών επισκευών που έχουν σαν αποτέλεσμα χρόνο off-hire. Ο σχεδιασμός του προγράμματος συντήρησης επίσης καλύπτει τα μηχανήματα καταστρώματος, φορτίου, εγκαταστάσεις ασφαλείας και πυροσβεστικά μέσα.

Ένας άλλος τρόπος που μπορεί να ελαττωθεί στο ελάχιστο ο χρόνος δεξαμενισμού και επισκευών, είναι να γίνονται οι περισσότερες επισκευές εν πλώ. Παραδείγματος χάριν, το λύσιμο των εμβόλων κυρίας μηχανής και επανατοποθέτησης να γίνονται εν πλώ και είναι επιτακτικό για πλοία όπως τα πετρελαιοφόρα, μπάλκ κάρριερς, κοντέινερς, που παραμένουν στο λιμάνι μόνον 12-24 ώρες.

Όλα αυτά γράφονται με βάση στο σκεπτικό ότι ο χρόνος είναι χρήμα για ένα πλοίο. Ο μικρός χρόνος παραμονής στο λιμάνι, επιτυγχάνεται με τη στενή συνεργασία μεταξύ διευθύνσεων, ομάδων εργασίας ξηράς και πληρώματος, και πολλά προβλήματα που προέρχονται π.χ. από την τοπική νομοθεσία, ή ρύπανση ή οτιδήποτε άλλες ανωμαλίες που πιθανόν να υπάρχουν στις προβλητές φορτοεκφορτώσεων, μπορούν να αποφευχθούν.

Σωστή Λειτουργία

Σάν μέρος της ασφαλούς μεθόδου λειτουργίας ενός σύγχρονου πλοίου, είναι οι πληροφορίες απόδοσης ταξιδιού, που κάθε δύο ημέρες αποστέλλονται με τέλεξ μέσω δορυφορικών τηλεπικοινωνιών στα κεντρικά γραφεία της εταιρίας. Δώδεκα πληροφορίες περιέχει το τέλεξ που φεύγει από το πλοίο κάθε δύο ημέρες για κάθε ταξίδι εμ-

φορτο ή άφορτο. Οι πληροφορίες που λαμβάνονται στα κεντρικά γραφεία αναλύονται κατευθείαν από τον εγκέφαλο, ο οποίος παρέχει στο επιτελείο τις εξής χρήσιμες πληροφορίες: Ειδική κατανάλωση καυσίμων συντελεστή γάστρας και ειδική κατανάλωση λιπαντικών κυλίνδρων. Τα υπολογιζόμενα στοιχεία και πληροφορίες πινακοποιούνται και βγαίνει ο μέσος όρος για κάθε ταξίδι, ο οποίος και πάλιν πινακοποιείται, αφού γίνει διόρθωση λόγω καιρού, ρευμάτων, και τυχόν αλλαγές ταχύτητων.

Με αυτόν τον τρόπο, πρόωρη ρύπανση των υφάλων και της γάστρας του πλοίου, μπορεί να ανακαλυφθεί εγκαίρως από το επιτελείο των κεντρικών γραφείων της εταιρίας, από τα αποτελέσματα και τις αναγνώσεις του συντελεστού γάστρας, που βγαίνει για κάθε ταξίδι από τον εγκέφαλο, ο οποίος επίσης δίνει πληροφορίες για τη ταχύτητα, ιπποδύναμη και κατανάλωση. Με όλες αυτές τις πληροφορίες απόδοσης του πλοίου, καταρτίζεται στατιστική από πολλές σειρές πραγματοποιηθεισών και προβλεπόμενων απόδοσεων (performances).

Από την άλλη πλευρά τώρα, επάνω στη γέφυρα ενός σύγχρονου πλοίου, το μηχανήμα που λαμβάνει τα δελτία και τους χάρτες καιρού (facsimile) και οι δορυφορικοί δέκτες ναυτιλίας, εκλέγουν τη πιο κατάλληλη πορεία για να παραμείνει το πλοίο επάνω στο μελετημένο πρόγραμμα, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, αλλά πάντα κατά τη κρίση του Πλοιάρχου για την ασφάλεια του πλοίου.

Σάν παράδειγμα αναφέρω ένα ταξίδι με πορεία προς Νότον, από το Νόρφολκ προς το νότιο άκρο της Φλώριδας, με προορισμό τη Νέα Όρλεάνη, όπου η πορεία που εκλέχτηκε από τον ηλεκτρονικό εγκέφαλο, ελάττωσε στο ελάχιστο τα αντίθετα και δυσμενή αποτελέσματα του ισχυρού ρεύματος του Κόλπου. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα, υψηλότερη ταχύτητα και αύξημένη απόδοση του πλοίου. Το ρεύμα του Κόλπου βεβαίως αποδεικνύεται ευνόικωτο σε αντίθετο πορεία με κατεύθυνση προς Βορρά ή Β.Α.

Ένας άλλος παράγοντας καλής λειτουργίας του πλοίου, που πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη, είναι η καλή απόδοση του αυτόματου ηλεκτρονικού πηδαλίου, που επιδρά σαν συντελεστής και μάλιστα σπου-

δαίος, επάνω στη ταχύτητα και στο κόστος των καυσίμων. Ρυθμίζοντας έτσι τον αυτόματο πιλότο, ώστε να ελαττώνει στο ελάχιστο τις κινήσεις πηδαλίου, επιτυγχάνεται οικονομία καυσίμων περίπου κατά 1% - 2%. Βεβαίως η σπουδαιότητα της σωστής στοιβασίας φορτίου και ο ελάχιστος ασφαλής ερματισμός για το ταξίδι υπό έρμα, και όλα αυτά σε συνδυασμό με την άντοχη, δύναμη και σταθερότητα της σιδηράς κατασκευής του πλοίου, έχουν σπουδαίο αποτέλεσμα στην οικονομία καυσίμων. Επίσης από τα γραφεία, και με βάση τις στατιστικές και τους πίνακες που έχουν καταρτισθεί, από τις πληροφορίες του υπολογιστού - εγκέφαλου, παρέχονται προς το πλοίο πληροφορίες για τη πιο αποτελεσματική διαγωγή του πλοίου (trim) στα διάφορα εκάστοτε βυθίσματα και ταχύτητες, ώστε να ελαττώνεται στο ελάχιστο η πρόσ τα πρόσω αντίσταση του νερού επί του πλοίου.

Υποδομή

Ο τέταρτος τομέας καλής διαχείρισης και εξοικονόμησης χρημάτων, είναι η λεγόμενη υποδομή της εταιρίας. Στόν τομέα αυτόν η εταιρία περιλαμβάνει το τμήμα διακίνησης πληρωμάτων και των επιτελών του γραφείου. Επίσης εδώ υπάγεται το τμήμα καυσίμων, που επιλαμβάνεται όλων των πετρελεύσεων των πλοίων, το τμήμα ναυτικών ασφαλείων, και η νομική υπηρεσία. Παράλληλα λειτουργεί το λογιστήριο και το τμήμα αγορών και τροφοδοσίας. Είναι περιτό να τονισθεί πόσο σημαντική είναι στην όλη υπόθεση διαχείρισης ενός πλοίου ή αγορά των εφοδίων στις σωστές τιμές και με έλεγμένη ποιότητα.

Τέλος, θα αναφερθώ στον τομέα εκπαίδευσης πληρωμάτων, που αναμφισβήτητα είναι μία μακροπρόθεσμη επένδυση αλλά δύσκολα μπορεί να υλοποιηθεί από πολλούς στους σημερινούς δύσκολους καιρούς.

Ένα όμως καλά εκπαιδευμένο πλήρωμα μπορεί να διασώσει τον πλοιοκτήτη από ζημιές πολλών χιλιάδων δολλαρίων, καθώς επίσης βοηθεί σημαντικά στην ανύψωση του κύρους της εταιρίας του, με αποτέλεσμα αυτή να προτιμηθεί για κάποια ναύλωση ακόμη και με υψηλότερο ναύλο, γεγονός που μακροπρόθεσμα μόνο ωφέλεια προσφέρει στην πλοιοκτησία.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

‘Η νέα γενιά ναυτιλιακών δορυφόρων

‘Από την ίδρυσή του τό 1979, ο INMAPSAT παρουσίασε μία έντυπωσιακή ανάπτυξη, στην αρχή νοικιάζοντας τηλεπικοινωνιακούς δορυφόρους από άλλους οργανισμούς έκμεταλλεύσεως διαστημικών συστημάτων, όπως ο COMSAT, ο INTELSAT και η Ευρωπαϊκή Διαστημική ‘Υπηρεσία. Αυτό όμως τό σύστημα τηλεπικοινωνιακών ναυτιλιακών δορυφόρων «πρώτης γενιάς» πού χρησιμοποιεί τώρα ο INMAPSAT θά εξατλήσει την χρησιμότητά του τά επόμενα πέντε έως δέκα χρόνια. Κύριος λόγος είναι οι σκληρές και επικίνδυνες συνθήκες του διαστήματος πού διαβρώνουν γρήγορα τά διαστημικά σκάφη αλλά και ή υπερπλήρωση των δυνατοτήτων των δορυφόρων πού βρίσκονται σήμερα σέ τροχιά, καθώς ή ζήτηση γιά δορυφορικά κυκλώματα αυξάνει μέ έκρηκτικό ρυθμό κάθε χρόνο. ‘Ηδη 1.000 πλοία εφοδιάζονται μέ δορυφορικούς σταθμούς κάθε χρόνο ενώ όλο και περισσότερα σκάφη μικρού τοννάζ όπως πολλά αλιευτικά χρησιμοποιούν δορυφορικές επικοινωνίες και σχεδιάζεται ή επέκταση της χρήσης δορυφορικών κυκλωμάτων σέ αεροσκάφη και όχηματα ξηράς.

Γιά νά αντιμετωπίσει αυτή τή ζήτηση ο INMAPSAT σχεδίασε την αντικατάσταση των παλαιών δορυφόρων μέ την δεύτερη γενιά τηλεπικοινωνιακών δορυφόρων. Τά σκάφη αυτά θά χρησιμοποιούν προηγμένη τεχνολογία μέ δυνατότητα παροχής 10 έως 50 τηλεπικοινωνιακών διαύλων, διπλής κατευθύνσεως και ύψηλης ποιότητας, θά έχουν διάρκεια ζωής πέντε έως δέκα χρόνια σέ τροχιά και θά μπορούν νά χειρίζονται συγχρόνως 125 γραμμές «άκτης-πλοίου» και 250 γραμμές «πλοίου - άκτης», μέ την εφαρμογή μίας τεχνικής πού ονομάζεται «μερική συμπίεση φέροντος κύματος». ‘Η τεχνική αυτή διακόπτει την ενέργεια κατά την διάρκεια των παύσεων της όμιλίας, εξοικονομώντας έτσι περισσότερη ενέργεια γιά περισσότερες τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις.

Οι νέοι δορυφόροι θά ανήκουν αποκλειστικά στον INMAPSAT, τό συμβόλαιο δέ της κατασκευής τους ανατέθηκε ύστερα από διεθνή διαγωνισμό στην British Aerospace. ‘Η πρώτη παραγγελία είναι γιά τρία σκάφη, από τά όποια δύο θά τοποθετηθούν σέ τροχιά πάνω από τον ‘Ατλαντικό και ένα θά είναι στό έδαφος σέ έτοιμότητα νά έκτοξευθεί σέ περίπτωση βλάβης των άλλων δύο. ‘Υπάρχει ακόμη ή πιθανότητα της κατασκευής άλλων έξι δορυφόρων πού θά τοποθετηθούν πάνω από περιοχές του ‘Ινδικού και του Ειρηνικού, άφού προηγουμένως γίνει ή κατάλληλη αξιολόγηση του συστήματος και της συμπεριφο-



‘Η κεραία του επίγειου δορυφορικού σταθμού Θερμοπυλών, μέ την όποία γίνεται ή τηλεπικοινωνιακή σύνδεση μέ τον δορυφόρο του ‘Ινδικού ώκεανού. Οι Θερμοπύλες είναι επίσης συνδεδεμένες μέ τον Ιταλικό δορυφορικό σταθμό του Φιουτσίνο, πού καλύπτει τον ‘Ατλαντικό, έτσι ώστε οι δύο σταθμοί μπορούν νά λειτουργούν σαν ένας καλύπτοντας και τούς δύο ώκεανούς και προσφέροντας οικονομικά πλεονεκτήματα στους χρήστες των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών.

ράς των νέων σκαφών καθώς θά αναπτύσσονται οι ναυτιλιακές και αεροπορικές δορυφορικές επικοινωνίες.

‘Η έκτόξευση του πρώτου δορυφόρου σχεδιάζεται γιά τό 1988, μέ τούς υπόλοιπους νά ακολουθούν σέ σύντομα διαστήματα, καθώς ο INMAPSAT θά σχεδιάζει ήδη την «τρίτη γενιά» των ναυτιλιακών τηλεπικοινωνιακών δορυφόρων.

Κατά την έκτόξευσή τους, ή «δεύτερη γενιά» δορυφόρων του INMAPSAT θά έ-

χουν τά παρακάτω βασικά χαρακτηριστικά:

Βάρος κατά την έκτόξευση:

1.162 KG (‘Αριάν)
1.272 KG (Διαστημικό Λεωφορείο)
690 KG

Τροχιακή Μάζα:
Διαστάσεις Σκάφους:
‘Εκταση ‘Ηλιακών
Κυτάρρων:
Παροσχή ‘Ενέργειας:

1,59 X 1,48 X 1,59 μ.
15,33 μ.
1,13 KW

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

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

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED
COMPANY IN SOUTH EAST ASIA

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

SHIPPING AGENTS
CARGO @ S & P BROKERS
STEVEDORES
BUNKER SUPPLIERS



CREWING & FORWARDING
TRAVEL & TRANSPORT
SURVEYORS & CONSULTANTS
P & I CORRESPONDENTS

SERVICING

*** SINGAPORE (REGIONAL HEAD OFFICE)**

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249583/2248325
A O H: 4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

*** INDIA**

BOMBAY (HEAD OFFICE)
1111 RAHEJA CENTRE
214 NARIMAN POINT
BOMBAY - 400 021

TELS: 231239/231249/224092
A O H: 6420964/6300991
TLXS: (011) 5817/6863 (SCTC IN)
CABLES: "OLYMTUNE"

OPERATING ALSO AT : MADRAS - VISHAKAPATNAM - COCHIN - KAKINADA - KANDALA - MORMUGAO -
TUTICORIN - MANGALORE - CALCUTA - PARADEEP - HALDIA

*** MALAYSIA**

PORT KELANG (HEAD OFFICE)
69A LEBOH BERANGAN, PORT KELANG
SELANGOR, MALAYSIA

TELS: (03) 380777/380781/380796
TLXS: MA 39407 TRIA
CABLES: SHIPRIA PORTKELANG

OPERATING ALSO AT : Kuantan - Penang/Butterworth - PASIR GUDANG - KEMAMAN - MALACCA -
PORT DICKSON - JOHORE BARU

*** THAILAND**

BANGKOK (HEAD OFFICE)
T F D BUILDING, ROOM 307
42 SURIWONGSE ROAD, 3RD FLOOR
BANGKOK 10500

TELS: 2341383/2351564/ 2651639
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (MAJACCO)
CABLES: (MAJCOMER BANGKOK)

MANAGING DIRECTORS: Capt. J. A. GOROS (Hellene) - GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)

‘Η νέα γέφυρα στόν ‘Ισθμό τής Κορίνθου

Του πλοιάρχου κ. Π. ΧΑΤΖΗΘΑΝΑΣΙΟΥ

‘Από τήν εποχή βέβαια πού ή έκμηδένιση τών απόστάσεων αποτέλεσε βασική παράμετρο γιά τήν ανάπτυξη τών τομέων τής οικονομικής ζωής αλλά και γιά τή διευκόλυνση — έξυπηρετήση τής ανθρώπινης κίνησης, έχουν περάσει πολλές δεκαετίες. ‘Η συνεχής όμως ανάπτυξη τής τεχνολογίας και ή ανάγκη νά μειώνεται στό ελάχιστο ό χρόνος μετακινήσεων — μεταφορών, μέ λιγότερη δηλαδή απώλεια ανθρωποωρών και μέ παράλληλη μείωση καταναλώσεως καυσίμων, έχουν δημιουργήσει αληθινά έπιτεύγματα κατασκευής και έπινόησης.

‘Ενα τέτοιο έπίτευγμα κατασκευής άποτελεί ή βυθιζόμενη γέφυρα στήν τοποθεσία Ποσειδωνία πού έπιτέλους ένωσε Κόρινθο και Λουτράκι και άντικαθιστά τά μέχρι τώρα ήλεκτροκίνητα πορθμεΐα (περάματα) στά άκρα τής διώρυγας πού επέτρεπαν τήν διέλευση μόνο 300 αυτοκινήτων τήν ήμέρα. ‘Ετσι λοιπόν ή «‘Ανώνυμη ‘Εταιρία Διώρυγος Κορίνθου» — μιά κρατική κερδοφόρα ‘Εταιρία — κατάφερε χαμηλώντας τίς δαπάνες (πού κατά τό 1/3 καλύφθηκαν άπο τήν ‘Ιδια), νά έπινοήσει και νά κατασκευάσει (χρησιμοποιώντας τά ‘Ιδια τά στελέχη τής στήν μελέτη και τήν κατασκευή) τήν βυθιζόμενη γέφυρα ώστε:

— Νά εξασφαλίζει και τήν ταχεία άποκατάσταση τής ναυσιπλοΐας άπό τήν διώρυγα (9.000 διερχόμενα πλοΐα τόν χρόνο) και συνάμα τήν όδική σύνδεση Κορίνθου — Λουτράκι (κατά περίπτωση).

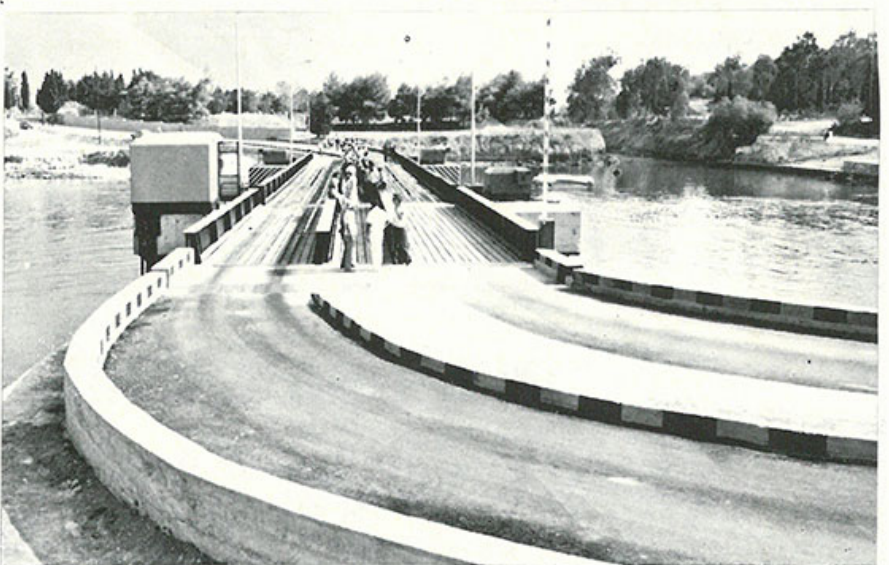
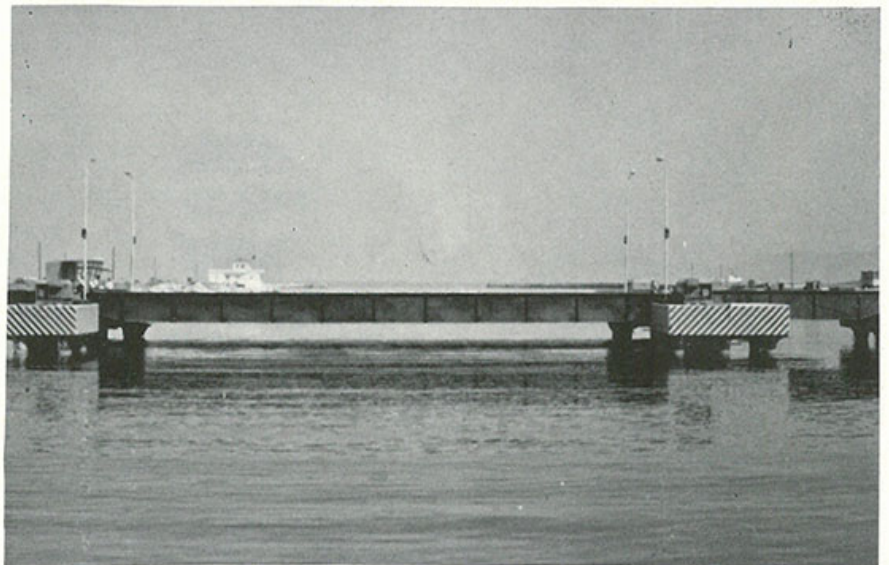
— Νά μήν παρουσιάζει συχνότητα βλαβών, ούτε καν λόγω διακοπής ρεύματος, μέ τήν λειτουργία αυτόματου ύδραυλικού συστήματος μέσω συσσωρευτή.

— Νά μήν προσβάλλει τό περιβάλλον λόγω μονίμων άκαλαίσθητων όγκων.

— Νά ξεπεράσει τά προβλήματα τών ιδιόρρυθμων θαλάσσιων συνθηκών τής περιοχής (μεταβολή στάθμης) και τών ισχυρών ανέμων.

Μ’ αυτές τίς προϋποθέσεις κατασκευάστηκε τό έργο πού γεφυρώνει μιά συνολική άπόσταση 80 μ. περίπου, διαθέτοντας δύο ξεχωρά όδοκαταστρώματα αυτοκινήτων πλάτους 2.8 μ. τό καθένα και ένα πεζόδρομο μεταξύ αυτών, πλάτους 1,7 μ. ‘Ετσι έπιτρέπει τήν ταχεία, συνεχή και παράλληλη διέλευση αυτοκινήτων μικτού βάρους μέχρι 3 τόννων και πεζών. Μέ αυτόν τόν τρόπο πλησιάζει ή ένωση Κορίνθου Λουτρακίου (κι άντίστροφα) μειώνοντας τήν άπόσταση τών 12,5 χιλμ. μόνο σέ 7 χιλμ., αλλά περισσότερο έξοικονομώντας ώρες και καύσιμα ‘Ιδίως κατά τά Σαββατοκυριακάτικα μοτολιαιόσματα.

Πιστεύω ότι τόσο σημαντικά έργα, δ-



ταν ‘Ιδίως γίνονται χωρίς τυμπανοκρουσίες και βερμπαλισμό, πρέπει νά γνωστοποιούνται στήν κοινή γνώμη γιά νά εύχαριστείται και νά πληροφορείται πού πηγαίνουν τά έσοδα τής άμεσης

φορολογίας.

‘Ιδιαίτερα όταν κάτι παρόμοιο άποτελεί άλλη μία άπόδειξη τής ‘Ικανότητας τών ‘Ελλήνων τεχνικών, όταν σωστά άξιοποιούνται άπό τό έλληνικό δημόσιο.

CEUTA ~ LAS PALMAS

AND

ALSO FOR ALL SPANISH MAINLAND PORTS

the right ports in
the right place for
the right Bunker Oil Suppliers

YOU CAN RELY ON:



For bunker delivery coordination, general information
and quotations, please contact:

INTERBUNKERING EPE

6, Skouze Street, Piraeus, GREECE

Tel: (01) 4180 641 (5 lines)

and (01) 8951 533 24 hours all week service

Telex: 21 3035

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 2171/1985

Δικαστής: Γ. Σακκάς
Δικηγόροι: Αϊκ. Τσόρβα - Βλαχάκη,
Χ. Δημούλης

Σύμβαση ναυτικής εργασίας άοριστου χρόνου — Καταγγελία από τό ναυτικό μέ τή συμπλήρωση τουλάχιστου χρόνου διάρκειάς της — Παράταση από τόν πλοίαρχο τής σύμβασης γιά ένα μήνα — Μή αποδοχή τής παράτασης από τό ναυτικό καί έξοδος αυτού από τό πλοίο — παράδοση του ναυτικού φυλλαδίου στίς τοπικές αρχές από τόν πλοίαρχο — Μή νόμιμη, καθόσο δέν πρόκειται γιά λιποταξία — Άγωγή γιά τήν καταβολή τών εξόδων παλιννόστησης καί γιά αποζημίωση του ναυτικού γιά τήν στέρηση του ναυτικού φυλλαδίου — Παραγραφή αξιώσεων του ναυτικού πού απευθύνονται κατά του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη.

Η εξάμηνη παραγραφή του άρθρου 1 § 3 του ν. 762/1978 γιά τίς αξιώσεις του ναυτικού κατά του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη περιλαμβάνει καί τίς αξιώσεις από άδίκημα πού έχει σχέση μέ τή σύμβαση ναυτικής εργασίας.

ΕΠΕΙΔΗ ό ενάγων μέ τήν κρινόμενη άγωγή του ισχυρίζεται, ότι δυνάμει συμβάσεως ναυτικής εργασίας άοριστου χρόνου πού καταρτίστηκε ένταύθα μεταξύ αυτού καί τής δεύτερης έναγομένης εταιρίας πού εκπροσωπείται από τόν τρίτο έναγόμενο, ή όποια όμως ένήργησε μέ τήν ιδιότητα του αντιπροσώπου τής τής πρώτης έναγομένης εταιρίας πού έδρεύει στήν άλλοδαπή, πλοιοκτήτριας του μέ ελληνική σημαία Φ/Γ πλοίου «Σ», ναυτολογήθηκε σ' αυτό στίς 1.10.82 ως ναύτης μέ μηνιαίο μισθό, όποτε καί απολύθηκε μέ αίτησή του, ένώ

ήδη είχε συμπληρώσει ύπηρεσία επτάμισυ μήνες. Μέ βάση αυτό τό ιστορικό επιδιώκει νά ύποχρεωθούν οι έναγόμενοι εις όλόκληρο ό καθένας τους να καταβάλουν σ' αυτόν 434.059 δρχ. μέ τό νόμιμο τόκο από 18.11.83, άλλως από τήν επίδοση τής άγωγής έως τήν εξόφληση του ποσού αυτού, τό όποιο άντιστοιχεί σέ εισιτήρια καί έξοδα έπαναπατριsmού καί σέ αποζημίωση λόγω παράνομης κατακράτησης του ναυτικού του φυλλαδίου, καθώς καί νά διαταχθεί ή προσωρινή εκτέλεση τής αποφάσεως. Η άγωγή αυτή, πού παραδεκτά καί αρμόδια εισάγεται στο δικαστήριο τουτο κατά τήν προκείμενη ειδική διαδικασία τών εργατικών διαφορών (άρθρ. 16§2, 663 επ. Κ.Πολ.Δ., 82 ΚΙΝΔ), είναι νόμιμη, αφού στηρίζεται στίς διατάξεις τών άρθρων 53,60, 78§1, 79 ΚΙΝΔ, 648,653, 340, 345, 346, 297, 298, 914 ΑΚ. 1,2 ν 762/78, 907, 908 § 1 Κ.Πολ.Δ. σέ συνδ. μέ τίς από 26.1.1982 καί 5.8.83 Σ.Σ.Ν.Ε. πληρωμάτων Φ/Γ πλοίων άνω τών 4.500 TDW, πού κυρώθηκαν μέ τίς ύπ' αριθ. 70114/734/82 καί 70114/83 αποφάσεις ΥΕΝ καί πρέπει, αφού καταβλήθηκε καί τό ανάλογο τέλος δικαστικού ένσήμου, νά έρευνηθεί στήν ουσία.

Επειδή από τίς μαρτυρικές καταθέσεις πού περιέχονται στα ταυτάριθμα μέ τήν παρούσα πρακτικά συνεδριάσεως, τά έγγραφα πού οι διάδικοι επικαλούνται καί προσκομίζουν, είτε ως αυτοτελή αποδεικτικά μέσα, είτε γιά νά χρησιμεύσουν ως δικαστικά τεκμήρια, καθώς καί τίς όμολογίες πού συνάγονται από τίς προτάσεις τους (Κ.Πολ.261), αποδειχθηκαν τά ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: Ό ενάγων δυνάμει συμβάσεως ναυτικής εργασίας πού καταρτίστηκε ένταύθα στίς 30.9.82 μεταξύ αυτού καί τής δεύτερης έναγομένης εταιρίας πού εκπροσωπείται από τόν τρίτο έναγόμενο, ή όποια όμως ένήργησε ως αντιπρόσωπος τής πρώτης έναγομένης εταιρίας πού έδρεύει στήν άλ-

λοδαπή, πλοιοκτήτριας του μέ ελληνική σημαία Φ/Γ πλοίου «Σ» χωρητικότητας άνω τών 4.500 τόννων D.W. προσλήφτηκε στήν ύπηρεσία τής καί ναυτολογήθηκε σ' αυτό ως ναύτης, στο όποιο καί ύπηρέτησε από 1.10.82 έως 18.5.83, όποτε καί απολύθηκε κάτω από τίς ακόλουθες συνθήκες. Στίς 27.4.1983 ό ενάγων καί ένώ τό πλοίο ταξίδευε μέ προορισμό τό λιμάνι Μπάχια Μπλάνκα τής Άργεντινής ζήτησε τή λύση τής συμβάσεως ναυτολόγησε σ' αυτό μέ τή συμπλήρωση τουλάχιστου χρόνου διάρκειάς τής τών επτά μηνών (κεφ. Α. ΙΙΙ τής Υ.Α. 70114/4980/83), μετά τήν πάροδο του όποίου επιτρέπεται άζημίως γιά τό ναυτικό ή καταγγελία τής συμβάσεως Ε.Πειρ 853/82 ΕΝΔ 10,444). Όταν όμως τό πλοίο κατέφθασε στο παραπάνω λιμάνι προορισμού του καί ένώ ό ενάγων είχε συμπληρώσει ύπηρεσία 7,5 μηνών, ό πλοίαρχος μέ δήλωσή του σ' αυτόν παρέτεινε, σύμφωνα μέ τή διάταξη του άρθρ. 73 ΚΙΝΔ, γιά ένα μήνα τή σύμβαση ναυτολόγησε μέ σκοπό τήν εξεύρεση αντικαταστάτη του. Ό ενάγων όμως δέχτηκε τουτο, αλλά έξήλθε από τό πλοίο καί παρέμεινε στή ξηρά. Τό περιστατικό τουτο δέν θεμελιώνει τό άδίκημα τής λιποταξίας, όπως έσφαλμένα ό πλοίαρχος χαρακτήρησε τουτο καί παρέδωσε τό ναυτικό του φυλλάδιο στίς τοπικές Αρχές, άλλ' αποτελεί άσκηση μονομερούς πρόωρης καταγγελίας τής συμβάσεως ναυτολόγησε, εξαιτίας τής όποιας αυτός δέν δικαιούται τά έξοδα παλιννοστήσεως του, (άρθρ. 78§2 έδ. β Κ.Πολ.Δ.). Περαιτέρω όμως μέ τήν παράνομη πλέον παράδοση στίς τοπικές Αρχές του ναυτικού του φυλλαδίου καί τήν παρακράτηση απ' αυτές τουτου επί πέντε μήνες, ό ενάγων ζημιώθηκε μέ ύπαιτιότητα τής πρώτης έναγομένης (άρθρ. 84 ΚΙΝΔ) α) δρχ. 180.560 καί αποδοχές (δρχ. 36.112 πού λάμβανε κατά τήν απόλυση Χ 5 μην), β) δρχ. 51.560 από άδεια (36.112:28 ίσον 1.289 Χ 8 ήμ. ίσον 10.312 Χ 5 μην.), γ) δρχ.

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



61 - 65 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
TELEX: 241548 LERO GR
PH: 4117357 - 4117304 - 4119853
CABLES: LEROSHIP PIRAEUS

14.000 από αντίτιμο τροφής (350 δρχ. X 8 τ-
σον 2.800 X 5) και 8 δρχ. 60.750 από υπε-
ρωρίες (60 ώρες X 202,50 δρχ. Ισον 12.150
X 5 μίν.), δηλ. συνολικά 306.870 δρχ. που
θα κέρδιζε με πιθανότητα κατά τη συνήθη
πορεία των πραγμάτων από την εργασία
του ως ναύτη. Ο Ισχυρισμός των έναγομέ-
νων, ότι σύμφωνα με το άρθρο. 9 του ν.
1376/83 ο έναγων δέν ζημιώθηκε, γιατί η α-
δεια των Ελλήνων ναυτικών διανέμεται με-
τά την απόλυσή τους, κατά τη διάρκεια
της οποίας απαγορεύεται η ναυτολόγηση,
πρέπει ν' απορριφθεί ως αβάσιμος, καθό-
σον η ισχύς του νόμου αυτού άρχισε από
18.7.1983, ενώ η απόλυση του έναγοντος έ-
γινε στις 18.5.1983 και συνεπώς δέν έχει έ-
φαρμογή στη συγκεκριμένη περίπτωση.
Επομένως η άγωγή είναι βάσιμη στην ού-

σία κατά ένα μέρος της αναφορικά με την
πρώτη έναγομένη εταιρία και πρέπει να γί-
νει και να υποχρεωθεί αυτή να καταβάλλει
στον έναγοντα τό παραπάνω ποσό με τό
νόμιμο τόκο από την επίδοση της άγωγής
έως την εξόφληση και όχι από 18.11.83, ά-
φου δέν αποδεικνύεται δχληση αυτής.

...

Αναφορικά όμως με τους δεύτερο και τρί-
το έναγομένους πρέπει ν' απορριφθεί ως
παραγεγραμμένη, σύμφωνα με τη διάταξη
του άρθρ. 1§3 ν. 762/78, που περιλαμβάνει
και τις αξιώσεις από άδίκημα που έχει σχέ-
ση με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας
(Α ν τ α σ η, Εύθνη του αντιπροσώ-
που του πλοιοκτήτη κλπ. Πειρ. Ν. 1, 22),
γιατί από τη λύση της συμβάσεως ναυτο-

λόγησεως (18.5.83) μέχρι την επίδοση της
άγωγής (21.3.85) παρήλθε χρόνος περισσό-
τερος από ένα έξάμηνο, ενώ δέν αποδεί-
χτηκε λόγος αναστολής ή διακοπής της
παραγραφής. Περαιτέρω οι επίδικες αξιώ-
σεις ως προς την πρώτη έναγομένη εταιρία
έχουν αίτια την άδικοπραξία και συνεπώς
υπόκειται στην πενταετή παραγραφή του
άρθρ. 937§1 ΑΚ, γι' αυτό και ο σχετικός
περί παραγραφής Ισχυρισμός κρίνεται ως
αβάσιμος. Η παρούσα πρέπει να κηρυχτεί
προσωρινά έκτελεστή, κατά την κρίση του
Δικαστηρίου, κατά ένα μέρος και μάλιστα
για ποσό έκατό χιλιάδες (100.000) δραχ-
μές, γιατί η καθυστέρηση στην έκτέλεση
της απόφάσεως είναι δυνατόν να προκαλέ-
σει σημαντική ζημία στον εργαζόμενο ένα-
γοντα. (Κ.Πολ.908§1).

IN ARGENTINA

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

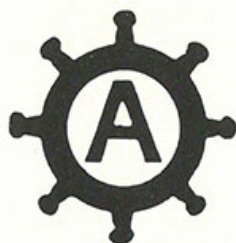
"PETROZAM" AGENCIA MARITIMA BUENOS AIRES

SHIPAGENTS AND BROKERS — MARINE SURVEYORS

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



ARPAPHIL

SHIPPING AGENCY CORPORATION

SHIP AGENTS • OPERATORS • BROKERS • MANNING • CHARTERERS

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

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

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

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

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

σμό της, τό όποιο θά παραδοθεί τόν 'Οκτώβριο τού 1986.

ΙΣΠΑΝΙΑ

'Απειλούνται μέ πτώχευση

Σύμφωνα μέ δηλώσεις τού προέδρου τής 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών, τό ήμισυ τουλάχιστον τού υπό έθνική σημαία έμπορικού στόλου άντιμετωπίζει άμεσο κίνδυνο πτωχεύσεως. 'Ιδιαίτερα δραματική προβλέπεται ή κατάσταση γιά τούς έφοπλιστές τών πλοίων μικρού καί μέσου μεγέθους, τά όποία ύπολογίζονται περίπου σέ 340, έναντι συνολικού άριθμού 653 μονάδων πού περιλαμβάνει σήμερα ό 'Ισπανικός στόλος.

Τά μεγάλα προβλήματα πού άντιμετωπίζει ό 'Ισπανικός έφοπλισμός όφείλονται κυρίως στά ύψηλά έξοδα ναυπηγήσεως καί έκμεταλλεύσεως τών έθνικών πλοίων. Γιά νά άνταπεξέλθουν στίς δυσκολίες αυτές, μέσα στίς σημερινές δυσμενέστετες συνθήκες τής αγοράς τών μεταχειρισμένων πλοίων, οι έφοπλιστές άπευθύνονται στήν Κυβέρνηση γιά τή χορήγηση πιστώσεων, τών όποιων ό ρόλος θά πρέπει νά θεωρείται σημαντικός γιά τό κράτος, δεδομένης τής σημασίας τού έθνικού στόλου στό έξωτερικό έμπόριο τής χώρας. 'Υποστηρίζουν δέ ότι σύμφωνα μέ ειδικώς καταρτισθείσα οικονομοτεχνική μελέτη, οι ναυτιλιακές εταιρίες τής χώρας είναι άδύνατο νά ξεπεράσουν τήν παρούσα κρίση χωρίς κρατική βοήθεια.

ΙΤΑΛΙΑ

Θά αναβιώσει ή Λάουρο;

'Εγνώσθη ότι στό 'Ιταλικό 'Υπουργείο Βιομηχανίας έκκρεμεί σχέδιο αναβιώσεως τού στόλου τού Λάουρο, ό όποιος τελεί τώρα υπό ειδικό διοικητικό καθεστώς.

Τό σχέδιο αυτό προέρχεται από έπιχειρηματικό όμιλο στόν όποιο μετέχουν δυό 'Ιταλοί βιομήχανοι, οι Giancarlo Ligabue καί Luciano Occhetti καί οι 'Ελληνες 'Ιωάννης Χανδρής καί Γεώργιος Πουλίδης. Προβλέπει δέ τήν αγορά τού υπερωκεανίου «'Αχιλλεύς Λάουρο», τού όποιου ήδη οι κρουζιέρες απέδωσαν πολύ ικανοποιητικά αποτελέσματα καθώς καί έπτά άκόμη πλοίων τού στόλου Λάουρο, πού όλα μαζί φθάνουν τούς 200.000 τόν. γκρός.

Σέ περίπτωση άποδοχής, ό όμιλος τών άγοραστών αναλαμβάνει τήν ύποχρέωση νά διατηρήσει τήν εταιρική έπωνυμία τού Λάουρο, νά εξασφαλίσει έργασία σέ 400 ναυτι-



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Τά διόδια

'Ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες φέρουν τίς άρχές τής Διώρυγας άποφασισμένες νά αύξήσουν κατά 5% τά τέλη διοδίων τών πλοίων μέ σκοπό νά άντισταθμίσουν τόν πληθωρισμό καί νά διατηρήσουν τά έξοδα στά ίδια επίπεδα τού 1984, όταν ή Αίγυπτος εισέπραξε από τίς διελεύσεις πλοίων 970 έκατομ. δολάρια.

Δέν έγνώσθη άκόμη πότε θά άναπροσαρμολογηθούν τά τέλη καί κατά πόσον θά έχουν επέκταση καί στά ειδικά τέλη πού προβλέπονται γιά τά διαπλέοντα τή διώρυγα κενά δεξαμενόπλοια.

ΓΑΛΛΙΑ

Τό «Ρεϊνμποου Γουόριερ»

'Η «έξουδετέρωση» τού παραπάνω πλοίου τής οικολογικής οργανώσεως «Γκρίνπινς» προκάλεσε σάλο στήν Γαλλία καί όδήγησε σέ παραίτηση τού ύπουργού 'Αμυνας κ. Σάρλ 'Ερνί, ό όποιος σύμφωνα μέ τίς σχετικές έρευνες, έδωσε προφορική έντολή γιά τήν έπιχείρηση αυτή στή Νέα Ζηλανδία.

'Αξίζει νά ύπογραμμισθεί ή διάκριση μεταξύ «έξουδετέρωσης» καί «καταστροφής» πού έδωσε ή γενική διεύθυνση έξωτερικής άσφαλείας τής Γαλλίας γιά τό περιβόητο πλοίο τών οικολόγων, οι όποιοι θά χρησιμοποιούσαν στήν προσπάθεια νά άποτρέψουν μία πυρηνική δοκιμή στόν 'Ινδικό ώκεανό

ΔΑΝΙΑ

'Εξακολουθεί ή μείωση

Συνεχίστηκε κατά τό πρώτο έξάμηνο τού

έτους ή μείωση τού υπό Δανική σημαία έμπορικού στόλου, ό όποιος στό τέλος 'Ιουνίου περιελάμβανε 592 μονάδες συνολικής μεταφορικής ικανότητας 7,4 έκατομ. τόν. d.w. Σέ σύγκριση μέ τίς άρχές τού έτους τό δανικό νηολόγιο ελάττώθηκε κατά 24 μονάδες 862.000 τόν. d.w.

Στό διάστημα 'Ιανουαρίου — 'Ιουνίου διεγράφησαν από τό έθνικό νηολόγιο 34 πλοία από τά όποία τά δυό πουλήθηκαν γιά διάλυση καί τά ύπόλοιπα σέ άλλοδαπές εταιρίες. Παρά τίς άπώλειες αυτές ό Δανικός στόλος εξακολουθεί νά συνεισφέρει κατά τό ένα τρίτο στό έξωτερικό ίσοζυγιο τής χώρας καί γιά τό 1985 ύπολογίζεται ότι θά άποφέρει περί τά 20 δισεκατ. κορωνών.

'Ανακοινώθηκε έξάλλου ότι μεταξύ τής 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών καί τών έξι σωματείων που εκπροσωπούν τό σύνολο τών Δανών ναυτικών ύπεγράφη συμφωνία γιά τήν άσφάλιση τών ναυτικών κατά τών κινδύνων πολέμου. 'Η συμφωνία προβλέπει άποζημίωση 800 χιλιάδων κορωνών γιά τή χήρα ναυτικού θανόντος από πολεμική, πειρατική ή τρομοκρατική, αίτία μέ προσάυξηση γιά τά παιδιά καί τά άλλα συντηρούμενα μέλη τής οικογένειας.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Δεύτερο VLCC

Τά ναυπηγεία τής Μιτσουμπίσι έκέρδισαν καί τήν δεύτερη παραγγελία τής NYK γιά ένα VLCC, τό όποιο έμπίπτει στό πρόγραμμα άντικαταστάσεως τού στόλου γιγαντίων δεξαμενοπλοίων τής ιαπωνικής ναυτιλιακής εταιρίας καί όταν παραδοθεί περί τά τέλη τού 1987 θά άντικαταστήσει τό τάνκερ «World Hitachi Zosen».

Τό παραγγελθέν σκάφος είναι ήδη χρονοναυλωμένο στήν «Tokyo Tankers», ή όποία έχει επίσης παραγγείλει στήν Μιτσουμπίσι ένα παρόμοιο δεξαμενόπλοιο γιά λογαρια-

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: 23867 OR 21017 FAROS · AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 808, 5th Floor,
1067 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 · 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS · GREECE

PHONES: 4132998 · 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

κούς και 63 υπαλλήλους, να διατηρήσει τις έδρες της εταιρείας στη Νεάπολη, Γένοβα και Ρώμη και επί πέντε έτη να μην επιτρέψει την μεταβίβαση μετοχών σε άλλοδαπούς.

"Ηδη όμως ειδικών με επικεφαλής τον Υπουργό Βιομηχανίας της Ιταλίας μελετούν το ύψος του τιμήματος της αγοράς, τό ό-ποιο κατ' ασφαλείς πληροφορίες θα κυμαίνεται μεταξύ 20 και 25 δισεκ. λιρετών.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Μείωση του στόλου

Συνεχίστηκε η τάση μείωσης του υπό νορβηγική σημαία στόλου καθόλου τό πρώτο εξάμηνο του έτους. Στο διάστημα αυτό διεγράφησαν 37 πλοία συνολικού τόνναζ 3,5 εκατομ. τόν. d.w. Η κατά 13% μείωση του στόλου, δέν φαίνεται να συμψηφίζεται από ανάλογη αύξηση των υπό σημαίες εύκολίας πλοίων νορβηγικής πλοιοκτησίας. Η χωρητικότης πού προστέθηκε στα πλοία αυτά στο διάστημα του εξαμήνου δέν ξεπέρασε τούς 100.000 τόννους, μέ τίς όποιες ό υπό ξένη σημαία νορβηγικός στόλος έφθασε τά 7,8 εκατομ. τόννων. Μεταξύ των διαγραφέντων πλοίων περιλαμβάνονται 10 δεξαμενόπλοια 1 εκατομ. τόν. d.w. 13 μεταφορές προϊόντων και πολλά μπάλκ κάρριερς.

Ο μεγαλύτερος αριθμός των νορβηγικών πλοίων εργάζονται σήμερα στην αγορά σπότ, μέ συνεχώς μειούμενο τόν αριθμό των χρονοναυλωμένων σκαφών.

Κατά τό πρώτο εξάμηνο του έτους οι νορβηγοί έφοπλιστάι δέν τοποθέτησαν παρά περιορισμένες ναυπηγικές παραγγελίες μέ αποτέλεσμα να τελούν σήμερα υπό ναυπήγηση 49 σκάφη 1,7 εκατομ. τόν. d.w. προοριζόμενα να νηολογηθούν στη Νορβηγία. Έξάλλου κατά τό ίδιο διάστημα παραγγέλθηκαν 31 νέα πλοία 1,9 εκατομ. τόννων για λογαριασμό νορβηγικών συμφερόντων προοριζομένων να θεθούν υπό σημαίες εύκολίας.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Τά κοντεϊνερόπλοια

Μέ την εξαγορά της Korea Marine Transport αντί ποσού 9,3 εκατομ. δολλαρίων, η Hyundai Merchant Marine κατέστη η πρώτη και κυριώτερη εταιρεία εκμεταλλεύσεως πλοίων κοντεϊνερς της Νοτ. Κορέας. Δεδο-

μένου ότι ό εξαγορασθείς στόλος της KMT περιλαμβάνει 13 πλοία διαφόρων μεγεθών υπολογίζεται ότι ό συνολικός στόλος της Hyundai θα υπερβεί τό 1,5 εκατομ. τόν. γκρός.

Μέ την εξαγορά, η Hyundai ανέλαβε όλα τά χρέη της KMT και όλες της τίς δραστηριότητες, έκτός των πλοίων τράμπς και ψυγείων. Έγινε δέ μέ κύρια αίτία τό γεγονός ότι η Hyundai απέκλειε τών γραμμών Κορέας - Ανατολικής άκτής ΗΠΑ, συνεπεία της κρατικής πολιτικής της χώρας σε σχέση μέ την κατανομή των γραμμών. Αντίθετα η KMT μετείχε μέ τέσσερα πλοία κοντεϊνερς στη γραμμή αυτή μετέχοντας και στην οίκία Κόνφερανς. Τώρα στη θέση της θα ύπαισέλθει η Hyundai, χωρίς όμως να είναι άκόμα γνωστό αν θα μετάσχει στην Κόνφερανς. Θά της επιτραπεί πάντως να δημιουργήσει πολλές νέες γραμμές στην περιοχή, όπως μεταξύ Άπω Ανατολής - Ανατολικής άκτής ΗΠΑ, Καραϊβικής, Άπω Ανατολής - Μεξικού, Κεντρικής Αμερικής Νότιας Αμερικής.

Σημειώνουμε ότι ύστερα από την αναδιοργάνωση του έμπορικου στόλου της Νοτ. Κορέας, δέν μένουν σήμερα παρά έπτά μεγάλα έφοπιστικά συγκροτήματα, μεταξύ των οποίων τά κυριώτερα είναι η Pan Ocean Bulk, η Hyundai - KMT, η Korea Shipping και η Choyang.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Τέρμιναλ για κοντεϊνερς

Τό Σουηδικό λιμάνι του Έλσινγκμποργκ έξοπλίστηκε πρόσφατα μέ ένα τέρμιναλ για κοντεϊνερς πού στοίχισε 300 εκατομ. σουδικών κορωνών, ποσό πού θεωρείται τό μεγαλύτερο πού δαπανήθηκε τά δώδεκα τελευταία χρόνια στη Σουηδία για λιμενικές εγκαταστάσεις.

Τό νέο τέρμιναλ περιλαμβάνει δύο λιμενικές λεκάνες. Η πρώτη έχει βάθος 12 μέτρων και προορίζεται για τά μεγάλα πλοία κοντεϊνερς, ενώ η δεύτερη, μέ βάθος 9 μέτρων θα χρησιμοποιηθεί κυρίως για τά πλοία ψυγεία. Περιλαμβάνει επίσης τρεις προβλήτες για ρό-ρό. Οι άποθηκευτικές εγκαταστάσεις καλύπτουν επιφάνεια 6.000 τ.μ. ενώ υπάρχουν και όλες οι εύκολες για την ύποδοχή σιδηροδρομικών συρμών.

Υπολογίζεται ότι μέχρι τό 1990 το λιμάνι του Έλσινγκμποργκ θα μπορεί να έξυπηρε-

τήσει κίνηση 11 εκατομ. τόν. έμπορευμάτων σε έτήσια βάση.

ΤΑΥΛΑΝΔΗ

Προχωρούν τά διαλυτήρια

Σέ συνεργασία μέ μεγάλο διαλυτή της Φορμόζας, ιδρύθηκε μία Ταυλανδέζικη εταιρεία, η όποία προχωρεί στην δημιουργία διαλυτηρίου στην περιοχή Τσούμχορν, 500 χιλίόμετρα νότια της Μπαγκόγκ.

Τό κατασκευαζόμενο διαλυτήριο θα έχει δυνατότητα ταυτόχρονης διαλύσεως τεσσάρων πλοίων, συμπεριλαμβανομένων δύο VLCC, και αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία τόν προσεχή Φεβρουάριο.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν οι γνωστοί ναυλομεσίτες «Jardine Matheson», η Ταυλάνδη προσφέρει σήμερα άφθονία φθηνών εργατικών, περίπου στο ένα τρίτο εκείνων της Ταϊβάν και πρόσφορες καιρικές συνθήκες δλο τόν χρόνο και αναμένεται ότι σύντομα θα ανακοινωθεί η δημιουργία και νέας μονάδας διαλύσεων σε συνεργασία μέ επιχειρηματίες από την Σιγκαπούρη.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Νέος τύπος ρυμουλκού φορτηγίδων

Ένας νέος τύπος ρυμουλκού φορτηγίδων σχεδιάζεται στην Φινλανδία. Τό σκάφος αποτελεί μέρος ενός συνδυασμένου συστήματος μεταφοράς φορτηγίδων μέ δυνατότητα πλεύσης σε πάγωμενη θάλασσα. Η κύρια καινοτομία του ρυμουλκού είναι η μετακίνηση της φορτηγίδας όχι μέ την ρυμούλκηση της από τό ρυμουλκό αλλά μέ την ώθηση της από αυτό, εισάγοντας τό ρυμουλκό σε μια είδικη έσοχή της φορτηγίδας. Τό συνδυασμένο σκάφος φορτηγίδας/ ρυμουλκού θα έχει μήκος 167 μ. δυνατότητα μεταφοράς 12.800 τόν. d.w., βύθισμα 6,7 μ. και μηχανές ισχύος 7.680 KW πού θα προσδίδουν ταχύτητα 13,4 κόμβων. Σύμφωνα μέ υπάρχουσες πληροφορίες τό σύστημα αυτό μεταφοράς φορτίων θα χρησιμοποιηθεί για την μεταφορά πρώτων ύλων από την Σουηδία και την Πολωνία στα χυτήρια του Ράαχε της Φινλανδίας.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Στό υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για έγγραφη στά έλληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι πλοίων:

— «Λέων», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Scottish Lion» υπό βρετανική σημαία, 32.995 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1979, πού ανήκει στην εταιρία «PORTOFINO SHIPPING CORPORATION» (κ. Γεώργ. Μητσάκος).

— «Θεοφανώ», μπάλκερ, πρώην «Tasmania» υπό λιβεριανή σημαία, 14.584 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977 πού ανήκει στην εταιρία «OCEAN SPECTRUM S.A.» (κ. Ραφ. Μελαχροινός).

— «Νήσος Σαντορίνη» δεξαμενόπλοιο, πρώην «Eastern Venture» υπό λιβεριανή σημαία, 33.769 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1980, πού ανήκει στην εταιρία «ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (κ. Γεώργιος Παπάλης).

— «Νήσος Κύθνος», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Pageantry», υπό λιβεριανή σημαία, 44.689 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, πού ανήκει στην εταιρία «ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Γεώργ. Παπάλης).

Άγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου επωλήθη τό μπάλκερ «Fortune» 37.609 τόν. d.w., 19.562 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στην Ίαπωνία τό 1984, έναντι ποσού περί τών 6,4 εκατομ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δεξαμενοπλοίου «Pageantry» 90.995 τόν. d.w., 44.698 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί τών 3,8 εκατ. δολларίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό δεξαμενόπλοιο «Eastern Venture», 64.487 τόν. d.w., 33.749 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στην Ίαπωνία τό 1980, έναντι τιμής περί τών 5,7 εκατομ. δολларίων.

— Σέ ελληνικά χέρια φαίνεται ότι περνά τό κατασκευθέν από Τράπεζα δεξαμενόπλοιο «Continental Merchant» 91.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί τών 3 εκατομ. δολларίων.

— Έλληνες του Λονδίνου φέρονται ως οι αγοραστές του μικτού πλοίου «South Bay» 74.555 τόν. d.w., 43.867 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στή Γιουγκοσλαβία τό 1972, έναντι ποσού περί τών 2 εκατομ. δολларίων.

— Έλληνες απέκτησαν τό μπάλκερ «Tasmania» 23.150 τόν. d.w., ναυπηγηθέν στή Βουλγαρία τό 1977, έναντι ποσού 1,6 εκατομ. δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων φέρεται πωληθέν τό

δεξαμενόπλοιο «Όβερση» 140.905 τόν. d.w., 69.222 τόν. γκρός σουηδικής ναυπηγήσεως του 1975, έναντι τιμής 5 εκατομ. δολларίων.

— Τέλος σέ Νοτιοκορεατικά συμφέροντα επωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Ιάσων» (πρώην «Gracious Fountain») 124.136 τόν. d.w., 60.315 τόν. γκρός του 1975 έναντι τιμής περί τών 6 εκατομ. δολларίων. Αξίζει νά σημειωθεί ότι τό πλοίο είχε αγορασθεί πρόσφατα από τούς Έλληνες πλοιοκτήτες του σέ τιμή περί τών 4 εκατομ. δολларίων.

Διαλύσεις

Στήν Ταϊβάν επωλήθη γιά διάλυση τό υπό λιβεριανή σημαία δεξαμενόπλοιο «Χάρις» 45.300 τόν. γκρός, 19.900 τόνων βάρους του 1967, αντί δολ. 116 ανά τόννο βάρους.

— Πακιστανοί διαλυτές αγόρασαν τό επίσης υπό λιβεριανή σημαία μπάλκερ «Νόρδερν Νάιαντ», 22.817 τόν. γκρός, 8.170 τόν. βάρους ναυπηγήσεως 1967, αντί δολ. 104,50 ανά τόν. έλ. εκποτίσματος.

— Νοτιοκορεάτες διαλυτές αγόρασαν τό υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκερ «Αντζερόντικ», 11.406 τόν. γκρός του 1969, αντί περίπου δολ. 100 ανά τόννο βάρους.

— Επίσης στή Νοτ. Κορέα κατέληξε γιά διάλυση τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Οίνουσαι» 14.095 τόν. γκρός, 6.000 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1970, μέ έκτεταμένες ζημιές, αντί δολ. 90 ανά τόννο.

Πανναυτική συγκέντρωση στή Σύρο οργανώνει ή ΠΕΠΕΝ

Η Ένωση Πλοιαρχών θά οργανώσει στίς 13 Οκτωβρίου πανναυτική συγκέντρωση στή Σύρο γιά νά ενημερώσει τούς ναυτικούς του νησιού γύρω από τά έκκρεμη ναυτεργατικά προβλήματα. Γιά τό σκοπό αυτό ή διοίκηση της Ένώσεως Πλοιαρχών ζήτησε από τη διεύθυνση του Πνευματικού Κέντρου του Δήμου Έρμουπόλεως τήν παραχώρηση της αίθουσής τους γιά τίς 13 Οκτωβρίου καί από τίς 10 τό πρωί μέχρι τίς 2 τό μεσημέρι.

Πρόστιμα στή Λιβύη γιά εφόδια από τό Ίσραήλ καί Νότιο Άφρική

Οι λιβυκές αρχές επιβάλλουν αύστηρά πρόστιμα στά πλοία πού καταπλέουν στά λιμάνια της Λιβύης έφ' όσον σ' αυτά υπάρχουν έμπορεύματα καί παντός είδους εφόδια προελεύσεως Ίσραήλ καί Νοτίου Άφρικής.

Όπως γνωστοποίησαν οι εφοπλιστικές ενώσεις στά μέλη τους, τά έν λόγω πρόστιμα επιβάλλονται ακόμη καί στήν περίπτωση

πού τά έμπορεύματα καί εφόδια αγοράστηκαν καί φορτώθηκαν στά πλοία σέ άλλες χώρες, δηλαδή εκτός Ίσραήλ καί Νοτίου Άφρικής.

Σύνοδος γιά τήν Διεθνή Οικονομία καί τή χρηματοδότηση πλοίων

Η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς σέ συνεργασία μέ τό Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας καί Ναυτιλιακής Οικονομίας του City University Business School του Λονδίνου, οργανώνουν στίς 31 Οκτωβρίου καί 1 Νοεμβρίου μία ενδιαφέρουσα σύνοδο στόν Πειραιά, όπου θά άκουσθούν γνώμες καί θά έξετασθούν οι προεξτάσεις της κρίσεως πού πλήτει τή παγκόσμια ναυτιλία καί τίς συνέπειες πού επιφέρει στίς ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις.

Όπως πληροφορούμεθα στή σύνοδο θά μετάσχει ένας αξιόλογος αριθμός οικονομολόγων, άνωτέρα στελέχη Τραπεζών καί Έλληνες πλοιοκτήτες όπως οι κ.κ. Καθηγητής Μπράϊαν Γκρίφιθς, Γιάννης Μπιλιμάτης πρόεδρος της Μόμπιλ Έλλάς, Γκράχαμ Νταϊή των Μπρίτις Σιμπλίντερς, Μιχάλης Περατικός, Βασίλης Παπαρησιτσίδης, Γρηγόρης Χατζηελευθεριάδης, Βασίλης Κούσης, Φίλιπ Όουεν διευθυντής της Σέλλ Μαρίν, Θεόδ. Πετρόπουλος της Ομπιάνκ, Μόρις Ναχμάνκιν της Μπάνκερς Τράστ, Μάρτιν Μακνίλ της Χίλλ Σάμουελ καί άλλοι.

Τήν οργάνωση της συνόδου έχει αναλάβει καί πάλι ο καθηγητής Κώστας Γραμμένος, ο όποιος ως γνωστόν διευθύνει τό Κέντρο Ναυτιλίας καί Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων του City University Business School, ενώ αξίζει νά σημειώσουμε ότι ο μετέχων στή διήμερη σύνοδο καθηγητής Μπράϊαν Γκρίφιθς είναι σήμερα επικεφαλής των οικονομικών συμβούλων της κυβερνήσεως της Κυρίας Θάτσερ μέ βαθμό μόνιμου ύπουργού.

Τεχνολογική ήμερίδα του ΕΛΙΝΤ

Τό Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας οργανώνει στίς 9 Οκτωβρίου τεχνολογική ήμερίδα μέ θέμα: Μή καταστρεπτικός έλεγχος συγκολλήσεων.

Ο χαρακτήρας της ήμερίδας είναι ενημερωτικός καί άπευθύνεται σέ όλους τούς Ναυτικούς Τεχνολόγους πού κατά τήν άσκηση της επαγγελματικής τους δραστηριότητας συνιστούν, προδιαγράφουν, έλέγχουν ή έγκρίνουν έλέγχους αξιοπιστίας μεταλλικών κατασκευών, (επιθεωρητές, Μηχανώμονες, ΕΕΠ, επιβλέποντες μηχανικοί ναυπηγείων καί συνεργείων, άρχιμηχανικοί ναυτιλιακών εταιριών, έλεύθεροι επαγγελματίες κ.λπ.).

Μετά από κάθε εισηγήση, προβλέπεται ικανός χρόνος γιά έλεύθερη συζήτηση καί διευκρινιστικές έρωτήσεις. Γιά τό σκοπό αυτό τούς βασικούς εισηγητές θά παισιώσσει επιτελείο ειδικών στόν τομέα αυτό.

Τήν εκδήλωση θά προλογίσει ο πρόεδρος του ΕΛΙΝΤ, καθηγητής κ. Πέτρος καί εισηγητές είναι οι κ.κ. Βασίλης Παπάζογλου, έπικ. Καθηγητής ΕΜΠ, Γρηγόρης Φάμπρης, Μηχ/γος Μηχανικός καί Λεονάρδος Χατζηανδρέου, Πυρηνικός Φυσικός.

Τό «Σύρα» περισυνέλεξε Καναδούς ναυαγούς

Τό ελληνικό φορτηγό «Σύρα» περισυνέλεξε στίς 23 Σεπτεμβρίου, 420 μίλια νοτιοανατολικά από τή Νέα Γη του Καναδά, τρεις Καναδούς ναυαγούς Ιστιοπλοϊκού σκάφους τό

όποιο είχε βυθισθεί στη διάρκεια θαλασσοταραχής. Οι τρεις ναυαγοί που επέβαιναν σε μικρή σωστική βάρκα θα αποβιβασθούν στο Λίβερπουλ όπου το «Σύρα» πρόκειται να φθάσει χθές Δευτέρα.

Τό «Συνετός» απέπλευσε από την 'Αγκόλα

Απέπλευσε στις 22 Σεπτεμβρίου από την 'Αγκόλα το δεξαμενόπλοιο «Συνετός» το οποίο είχε κρατηθεί εκεί από τις 7 'Ιουλίου για δήθεν παράνομη είσοδο στα χωρικά ύδατα της χώρας.

Λαθρεπιβάτες

Δύο λαθρεπιβάτες από τη Σρί Λάνκα βρέθηκαν στο πλοίο «Μιχαήλ» μετά τον απόπλου του από το Καρατσι με προορισμό τη Ν. 'Αφρική. Τό ΥΕΝ ενημέρωσε το ύπουργείο 'Εξωτερικών ώστε να γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες για την αποβίβαση και παλιννόστηση των λαθρεπιβατών.

'Η λειτουργία του δορυφορικού σταθμού των Θερμοπυλών

Αρχισε από τις 24 Σεπτεμβρίου η κανονική λειτουργία του επίγειου δορυφορικού σταθμού ναυτικών ραδιοεπικοινωνιών που λειτουργεί στις Θερμοπύλες με το δίκτυο του οποίου είναι συνδεδεμένος Θάλαμος 'Επιχειρήσεων του ύπουργείου Ναυτιλίας που είναι τό κέντρο συντονισμού για έρευνα και διάσωση στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο.

'Εκπομπές Radiofascimile για πλοία

Από την 1η 'Οκτωβρίου η 'Υπηρεσία Ναυτικής Μετεωρολογίας θα εκπέμπει σε επιχει-

ρησιακή βάση έκπομπες RADIOFASCIMILE για τη Ναυτιλία.

Οι έκπομπές θα γίνονται καθημερινά στη συχνότητα 8454,2 KHZ από 08.45 μέχρι 09.05 GMT.

Σύνοδος της Νομικής 'Επιτροπής του IMO

Στό Λονδίνο θα πραγματοποιηθεί μεταξύ 7 και 11 'Οκτωβρίου η 55η σύνοδος της Νομικής 'Επιτροπής του IMO η οποία θα ασχοληθεί κυρίως με την αναθεώρηση της Συμβάσεως του 1910 για την Ναυαγιαρσία και την συνδρομή στη διάσωση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, με τις ναυτικές υποθήκες και θα προχωρήσει στο τελικό σχέδιο για την άμοιβή που πρέπει να καταβάλλεται σχετικά με την μεταφορά διά θαλάσσης επικινδύνων φορτίων.

Τήν ελληνική αντιπροσωπεία θα πλαισιώσουν οι κ.κ. Κ. 'Αποστολάκης και 'Ι. Περράκης, ως εκπρόσωποι του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου.

'Η προετοιμασία της διασκέψεως των ύπουργών του Μνημονίου

'Εγινε στη Χάγη η σύνοδος ομάδος εργασίας που προετοιμάζει τη διάσκεψη των ύπουργών Ναυτιλίας των 15 ευρωπαϊκών χωρών που μετέχουν στο Μνημόνιο Συνεννοήσεως για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια τους, η οποία θα ασχοληθεί με τη ναυτική ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου Περιβάλλοντος και θα γίνει τον 'Απρίλιο του 1986 στη Χάγη.

'Η εισαγωγή στη Σχολή Λιμενικών Δοκίμων

Με απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας θα

προκηρυχθεί διαγωνισμός για την εισαγωγή στη Σχολή Λιμενικών Δοκίμων 29 δοκίμων σημαιοφόρων από τους όποιους οι όκτώ θα είναι γυναίκες. 'Ο ύπουργός κ. 'Αλεξανδρής διευκρίνισε ότι η ημερομηνία του διαγωνισμού δεν έχει καθορισθεί ακόμη και είπε ότι οι ύποψοφοι θα εξέτασθούν για πρώτη φορά και στο συνταγματικό Δίκαιο.

Τοποθετήσεις τεχνικών

Με διαταγή του άρχηγού Λιμενικού Σώματος τοποθετούνται οι πλωτάρχες τεχνικοί Θεόδ. 'Αργουδέλης στη Διεύθυνση Τεχνικής 'Υποδομής και Μιχ. Μαντζαφός στην 'Επιθεώρηση 'Εμπορικών Πλοίων.

Οι εξετάσεις ύποψηφίων Γ' πλοίαρχων και μηχανικών

Οι εξετάσεις των ύποψηφίων Γ' πλοίαρχων και μηχανικών να γίνουν τον Μάιο και τον Νοέμβριο για να αποφεύγονται τα προβλήματα που δημιουργούνται στους ύποψηφίους τώρα που οι εξετάσεις αυτές διενεργούνται Μάρτιο και Σεπτέμβριο και 'Απρίλιο και 'Οκτώβριο αντίστοιχα. Σχετικό αίτημα ύποβλήθηκε στη Διεύθυνση Ναυτικής 'Εκπαίδευσης του ύπουργείου Ναυτιλίας από τον Σύνδεσμο 'Ιδιοκτητών Ναυτικών Φροντιστηρίων.

Βραβεία της ΕΕΕ σε παιδιά ναυτικών

Στη μνήμη 'Αντώνη Χανδρή, η 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, ύλοποιώντας προηγούμενη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, θα βραβεύσει 10 παιδιά ναυτικών που επέτυχαν στις γενικές εισαγωγικές εξετάσεις του 'Ιουνίου 1985, προσφέροντας από 150.000 δραχμές στο καθένα.

The North of England P & I Association Limited

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

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

Our numerous Greek members are now enjoying an even better and more personal and expeditious service, as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iasonos Str. No. 2
GR. 185 - 37 Piraeus

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

Τά κριτήρια επιλογής των υποψηφίων ορίζουν ότι η πραγματική θαλάσσια υπηρεσία του πατέρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 15 χρόνια και ο βαθμός απολυτηρίου τους τουλάχιστον 17.

Επίσης σημασία θα δοθεί στη σειρά επιτυχίας στις γενικές εισαγωγικές εξετάσεις και στην οικονομική κατάσταση της οικογένειας των υποψηφίων.

Η σημερινή συνεδρίαση του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε.

Στην Ένωση Έλλληνων Έφοπλιστών έχει υποβληθεί αίτημα για την εκπαίδευση 31 σπουδαστών που προέρχονται από αφρικανικές χώρες σε ελληνικά ποντοπόρα πλοία. Τό θέμα αυτό θα συζητηθεί σήμερα Τρίτη στην κανονική μηνιαία συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της Ε.Ε.Ε. Επίσης σήμερα θα συνεχισθεί η συζήτηση για τις θέσεις και τις σχέσεις της Ε.Ε.Ε. στο διεθνή χώρο, θα αποφασισθεί η υποδείξη εκπροσώπων του έφοπλισμού στα διοικητικά συμβούλια του ΝΑΤ και της Έστιας Ναυτικών και θα συζητηθούν τα προβλήματα που έχει δημιουργήσει σε Έλληνες πλοιοκτήτες ένα ασφαλίστικο Club.

Αλλαγές στον Νορβηγικό Νηογνώμονα

Μετά τρισήμισια χρόνια θητεία ως διευθυντής του Νόρσκε Βέριτας στην Ελλάδα αποχωρεί ο κ. Bardenfleth - Hansen και τη θέση του αναλαμβάνει ο κ. I. Lilja, ο οποίος μέχρι τώρα υπηρετούσε στα κεντρικά γραφεία του Νορβηγικού Νηογνώμονα.

Τά Διαλυτήρια στην Αίτωλοακαρνανία

Στο τελικό στάδιο βρίσκονται οι προκαταρκτικές μελέτες για την εγκατάσταση από την ΕΤΒΑ στο Πλατυγιάλι του νομού Αίτωλοακαρνανίας, ναυτιλιακής βιομηχανικής περιοχής. Ήδη, ολοκληρώθηκε η διαδικασία απαλλοτρίωσης και τα σχετικά χρηματικά ποσά αποστέλλονται στους δικαιούχους και παραλήφθηκαν από την ΕΤΒΑ οι μελέτες των έργων υποδομής στο χερσαίο και θαλάσσιο χώρο, καθώς και οι μελέτες χωροταξίας.

Στη ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αίτωλοακαρνανίας πρόκειται να εγκατασταθούν τρεις μονάδες διαλύσεως πλοίων (συνολικής δυναμικότητας 300.000 τόν. παλαιοσιδήρου τό χρόνο), που θα λειτουργήσουν ως πυρήνας για την εγκατάσταση άλλων βιομηχανιών, όπως μικρό χαλυβουργείο, χυτήρια χαλκού, κραμάτων χαλκού και χυτοσιδήρου, μονάδες βιομηχανικών κατασκευών, μονάδες ανακαίνισης μηχανών και κατασκευής ανταλλακτικών.

Τά αίτήματα της Ένώσεως πλοιοκτητών Ρυμουλκών

Τήν άμεση αναθεώρηση και τόν έσκυγχρονισμό του κανονισμού του κλάδου των επαγγελματικών ρυμουλκών, που ισχύει από τό 1951, καθώς και τήν αύξηση των ρυμουλκικών δικαιωμάτων, ζητεί μέ διαδοχικά της υπομνήματα, ή "Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων από τόν ύπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας Στάθη Άλεξανδρή.

Τά ρυμουλκά, τονίζεται στα ύπομνήματα, εισπράτουν ρυμουλικά δικαιώματα που πρέπει νά αναπροσαρμόζονται παράλληλα

μέ τούς συντελεστές κόστους, που είναι τά καύσιμα, οι μισθοί των πληρωμάτων, τά είσαγόμενα ανταλλακτικά οι έπισκευαστικές δαπάνες, τροφοδοσία και άσφάλιση στα πλοία και στα πληρώματα.

Από τό 1983, σημειώνεται στο ύπόμνημα, οι πλοιοκτήτες των ρυμουλκών δίνουν συνέχεια αύξήσεις στα πληρώματα κάθε χρόνο (18%) πάνω στο βασικό τους μισθό που τελικά φτάνουν στο 30-35% του συνόλου των έπιβαρύνσεων της χρονιάς.

Η αύξηση στα καύσιμα τό 1983, από τό προηγούμενο χρόνο, έφτασε 22,9% για τό GASOIL και 48,87% για τό FUELOIL, για νά άνέβει τό 1984 σε 15,65% και 27,78% αντίστοιχα. Έφέτος έφτασε τό 21,05%. Δηλαδή μέσα στην πενταετία 1981 - 1985 οι αύξήσεις άναρριχήθηκαν στο 128,52% και 94,17% αντίστοιχα. Στο ύπόμνημα ύπογραμμίζεται άκόμη ότι από τό 1983 βρίσκεται σε έκκρεμότητα ή έγκριση του νέου τιμολογίου που άφορά τά ρυμουλκά, τό οποίο έγκρίθηκε από τη Διεύθυνση Όργανισμού Λιμένος αλλά δέν ύπογράφηκε άκόμα από τόν άρμόδιο ύ-

πουργό.

Η αύξηση αυτή (13.6%), που δίδεται μέ καθυστέρηση δύο έτών, άφορά τιμές των προηγούμενων δύο χρόνων και θά πρέπει νά μήν είναι παρωχημένη από τίς άνάλογες αναπροσαρμογές.

Τούς κατηγορούν για λαθρεμπόριο

Τρεις Έλληνες ναυτικοί κρατούνται από τίς 8 Σεπτεμβρίου στο Σουέζ κατηγορούμενοι για συμμετοχή σε λαθρεμπόριο ενώ ήταν θύματα ένοπλης ληστείας. Πρόκειται για τούς Γεώργ. Σαμωνά, πλοίαρχο, Γεώργ. Μωφά, ύπαπλοίαρχο και Χρυσ. Άποστόλου, ναύκληρο που ύπηρετούσαν στο ελληνικό φορτηγό "Αΐρην Μάτζικ".

Σύμφωνα μέ πληροφορίες που ύπάρχουν στον Πειραιά, μόλις τό πλοίο έφθασε στο Σουέζ κατευθυνόμενο μέ φορτίο καπνών στη Γιουγκοσλαβία, τό έπισκέφθηκαν μερικοί Αιγύπτιοι που επέβαιναν σε λάντζα για νά αγοράσουν παλιούς κάβους και σχοινιά. Έπειδή ό πλοίαρχος ήταν άπασχολημένος

Οί τιμές των μπώνκερς διεθώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 25 Σεπτεμβρίου. Τιμές σε δολ. Άρία ΗΠΑ. Πηγή KRISTENSON'S PETROLEUM, Νέα Ύόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ

Μόντρεαλ	136/137
Βοστώνης	156/157
Νέας Ύόρκης	146.50/147
Φιλαδέλφειας	149/151
Βαλτιμόρης	150/151
Νόρφολκ	149.50/151.50
Σαβάννας	151/152
Τζάκσονβιλ	150/151
Π. Έβεργκλεϊτς	150/151
Τάμπας	148/151
Μόμπιλ	143/145.75
Ν. Όρλεάνης	141/144.50
Μπωμόντ/Π. Άρθρου	143/145
Χιούστον	141/142
Κόρπους Κρίστι	148/149
Λός Άντζελες	139/143
Σάν Φραντζίσκο	137/141
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	147/150
Σηάττλ	136/143.25
Άγ. Εύσταθίου	156/158
Φρήπορτ/Μπαχάμας	148/149
Άρούμπας/Κίουρασάο	169/170
Τρίνινταντ	165/170
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	167/169
Σαίντ Κρουά	24.10
Βενεζουέλας	22.56
Βραζιλίας	149
Άμβέρσας	138/139.50
Ρότερνταμ	136/137
Άμβούργου	138/139
Γαλλίας	140/142
Ισπανίας	152/153
Θέουτας	152/153
Γένουας	152/153
Αύγούστας	152/153
Πειραιώς	152/153
Σουέζ Κανάλ	158
Τζέντας	—
Νταμμάμ	—
Ράς Τανούρα	—
Κουβέϊτ	155
Ντάρμπαν	—
Σιγκαπούρης	154/155
Ίαπωνίας	159/161

BUNKER C

136/137	144/147
156/157	159/164
146.50/147	150.50/153
149/151	152/155.50
150/151	155/156
149.50/151.50	153/155
151/152	156.75/157.57
150/151	157/158
150/151	157/158
148/151	154/156
143/145.75	147/149.75
141/144.50	145.50/149
143/145	147.50/150
141/142	145.50/149
148/149	154/155
139/143	142.50/144.50
137/141	142/145.50
147/150	148/153
136/143.25	143/145
156/158	160/162
148/149	153/154
169/170	177.50/178.50
165/170	177/182
167/169	170/174
24.10	24.45
22.56	23.14
149	153
138/139.50	142/142.50
136/137	141/141.50
138/139	140/142
140/142	150/152
152/153	155/156
152/153	155/157
152/153	160/161
152/153	159/160
152/153	156/160
158	158
—	160
—	160
—	160
155	160
—	141/142
154/155	157/158.50
159/161	165/166

180CST

244/247
247/249
240/243
240/243
240/243
240/243
242/243
240/241
241/242
235/240
238/240
236/240
238/240
238/240
240/241
223/225
224/225
222/230
224/227
245/260
245/246
249/250
250/260
246/253
33.10BBL
33.28BBL
295
234/236
225/230
229/230
255/260MTW
248/250MTW
245/247MTW
267/270
267/170
259/260
165
282.65
275
275
260
312/313MTW
221/223
245/250

MDO

244/247
247/249
240/243
240/243
240/243
240/243
242/243
240/241
241/242
235/240
238/240
236/240
238/240
238/240
240/241
223/225
224/225
222/230
224/227
245/260
245/246
249/250
250/260
246/253
33.10BBL
33.28BBL
295
234/236
225/230
229/230
255/260MTW
248/250MTW
245/247MTW
267/270
267/170
259/260
165
282.65
275
275
260
312/313MTW
221/223
245/250

τούς είπε να περάσουν αργότερα και οι Αιγύπτιοι εμφανίστηκαν τό βράδυ. Όταν ανέβηκαν στο πλοίο τράβηξαν πιστόλια και υπό την απειλή τους υποχρέωσαν τον ναύκληρο να ανοίξει ένα άμπάρι από τό οποίο πήραν 50 περίπου μπάλες καπνού, πού τις φόρτωσαν στη λάντζα. Τή στιγμή όμως πού άρχισαν να απομακρύνονται από τό πλοίο έμφανίστηκε αίτυπιακό καταδιωκτικό πού τους συνέλαβε και έν συνέχεια συνέλαβε και τούς τρεις Έλληνες ναυτικούς μέ τήν κατηγορία ότι ήταν συνέννοχοι των Αιγυπτίων σέ λαθρεμπόριο καπνών.

Η διαχειρίστρια εταιρία ζήτησε από τό υπουργείο Ναυτιλίας τήν παρέμβαση των ελληνικών αρχών γιά τήν απελευθέρωση τους ήδη δέ δόθηκε έντολή στον προξενικό λιμενάρχη στό Πόρτ Σάϊδ να μεταβεί στό Σουέζ γιά νά ένισχύσει τις προσπάθειες γιά τήν αποφυλάκιση των τριών ναυτικών οι οποίοι άντιμετωπίζουν και προβλήματα υγείας.

Νέα εταιρία στην έξυπνότητα πλοίων πού διαπλέουν τήν διώρυγα του Σουέζ

Η εταιρία World Marine του Πειραιά, ή όποία διευθύνεται από τον κ. Κώστα Άρνόκουρο, ξεκίνησε πρόσφατα τις δραστηριότητες της γύρω από τήν έξυπνότητα των πλοίων πού διαπλέουν τήν αιγυπτιακή διώρυγα, καλύπτοντας τούς τομείς της πρακτορεύσεως, πετρελεύσεως και εκπροσώπησης και συνεργάζεται τοπικά μέ τήν εταιρία World Marine Egypt - Suez, τήν όποία διευθύνει ό κ. Μοχ. Χαντάτ, πρώην γεν. διευθυντής της Canal Shipping Agencies Co. και μέ τήν εταιρία World Marine Egypt - Port Said, τήν όποία διευθύνει ό κ. Γ. Σελίμ, πρώην λιμε-

νάρχης της διώρυγας.

Ο κ. Άρνόκουρος διετελέσε επί όκτώ χρόνια στέλεχος της CANDIA CO., άσχολούμενος μέ τήν κίνηση των πλοίων και παλαιότερα είχε άσχοληθεί μέ πρακτορεύσεις. Η World Marine διεκδικεί μία θέση στην άρκετά έξαπλωμένη τά τελευταία χρόνια άγορά έξυπνότητας των πλοίων στην διώρυγα, λόγω της πείρας των στελεχών της και της ποιότητας των υπηρεσιών πού προτίθεται νά προσφέρει στη βάση της προσωπικής σχέσεως και σωστής έξυπνότητας των πελατών της.

Τό Ναυτικό βραβείο Shephard

Ο Άμερικανικός Νηογνώμονας άνακοίνωσε πρόσφατα ότι άρχισε νά δέχεται υποψηφιότητες γιά τήν φετινή άπονομή του βραβείου Halert C. Shephard, τό όποίο άπονέμεται κάθε χρόνο σέ πρόσωπα ή Όργανισμούς πού προσφέρουν ιδιαίτερες υπηρεσίες στον τομέα της άσφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Δεξίωση του «Σάντερλαντ Κλάμπ»

Μέ τήν εύκαιρία της συνάντησης των διευθυντών του Sunderland Steamship P+I Club στην Άθήνα, ό πρόεδρος και τά μέλη του διοικητικού συμβουλίου παρέθεσαν δεξίωση στις 19 Σεπτεμβρίου στό Γκόλφ της Γλυφάδας, στην όποία παρέστησαν πολλοί Έλληνες έφοπιστές και στελέχη ναυτιλιακών έπιχειρήσεων του Πειραιά.

Έκθεση του Δήμου Πειραιά

Άπό 3 έως 30 Οκτωβρίου ό Δήμος Πειραιά θά παρουσιάσει τήν έκθεση «Η άνακάλυψη της Άρχαίας Μασσαλίας».

ΠΕΝΘΗ

FRANCIS M. KNEEN

Άπό καρδιακή προσβολή πέθανε στις 23 Σεπτεμβρίου, κατά τή διάρκεια διακοπών του στην Ελλάδα, ό Francis Kneen, γνωστός άσφαλιστής και ίδρυτικό μέλος της Εταιρίας Colburn, French & Kneen.

Η κηδεία του γίνεται σήμερα στό Λονδίνο σέ στενό κύκλο και τό μνημόσυνο θά πραγματοποιηθεί στην Chelsea Old Church, London SW3, τό μεσημέρι της 21 Οκτωβρίου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΑΙΓΝΟΥΣΑ... ΑΓΑΠΗΜΕΝΗ

ΤΟΥ ΛΕΟΝΤΑ ΛΕΜΟΥ

Ένω πρωτότυπο βιβλίο του Καπετάν Λέοντα Λεμού. Ο Καπετάν Λέων από τήν Γέφυρα του πετροκάραβου της Αιγνούσας σημειώνει στό «Ημερολόγιο» τις υπηρεσίες του κατά τό διάστημα της προεδρίας του στο Σ.Φ.Ο.(1970-75). Άφορμή είναι τό Ημερολόγιο γιά νά πάρει ένα νυστέρι και νά ξύνει πληγές μέ σκοπό νά τις θεραπεύσει ή νά δείξει τρόπο θεραπείας των. Άλλωστε τό τονίζει «άπο ιδιοσυγκρασία έξακολουθεί ακόμα νά είμαι μαχητικός μέχρι έριστικού βαθμού και δέν έχω άναπτύξει ακόμα στον άπαιτούμενο βαθμό τήν έπείκεια γιά τις ανθρώπινες άδυναμίες» κι όλα αυτά από άγάπη γιά τό αγαπημένο του νησί, τήν Αιγνούσα, όχι μέ λόγια αλλά μέ έργα.

Οι σκέψεις του, άπόσταγμα φιλοσοφημένης έμπειρίας φωτίζουν μέ δωρική έκφραση τήν αιγνουσιώτικη κοινωνία μά γενικότερα και τήν ελληνική νοοτροπία. Όπως χαρακτηριστικά τονίζει αυτό τό έπίκαιρο: «Οι άνθρωποι θέλουν τήν πρόοδο κι έπιζητούν τήν βελτίωση μέ τήν άλλαγή υπό τόν όρο νά μήν αλλάξει τίποτε, τίποτε, πού νά έχει σχέση μαζί τους κι αν πρόκειται ακόμα νά πρέπει ν' αλλάξει, τό κάθισμα πού κάθονται, άς γίνει, φτάνει νά μήν τούς σηκώσεις από τό κάθισμα πού κάθονται». Όμως είναι ν' άπορεί κανείς μέ τό πνεύμα (μερικών συμπατριωτών μου): Θέλουν τήν πρόοδο της γενέτειρας, μά τό άρμα της, νά τό σπρώχνουν άλλοι.

Τά λέγει έξω άπο τά δόντια, γυμνή τήν αλήθεια.

«Υπάρχουν μέλη πού συνεισφέρουν στό σύνολο τόν όβολό της χαράς και μέλη πού συνεισφέρουν στό σύνολο τά προβλήματά τους.

Κι άλλο ένα έπίκαιρο γιά τόν τόπο.

«Οι κοινωνικές άδυναμίες πρέπει νά έντοπίζονται στη γένεσή τους και νά ξεσκεπάζονται γιά νά θεραπεύονται γρήγορα. Και όχι νά σωθούν και νά σκεπάζονται. Τότε δέν θά είχαμε τύπο αλλά μυθιστόρημα. Είναι σά νά κρύβουμε τά σκουπίδια κάτω από τά χαλιά του σπιτιού μας. Πόσα σκουπίδια μπορούμε όμως νά κρύψουμε κάτω από ένα χαλί ή μία έφημερίδα;

Η ίσοτιμία ξεκινά από τόν Τύπο.»

— «Τ' άτομα και οι Λαοί πρέπει νά χωσαν βαθύτερα στη γή τους τις ρίζες τους γιά νά μπορέσουν νά έπιβιώσουν».

Μιά γεύση πού προβληματίζει δσους τά διαβάσουν, έφ' όσον βιώνουν τό χρέος.

ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ Τ' ΟΥΡΑΝΟΥ

Ο Χιώτης καπετάνιος, Ιωάννης Γ. Χαλκιάς κυκλοφόρησε τήν ποιητική συλλογή του μέ τόν παραπάνω τίτλο, πού όπως είναι φυσικό είναι έμπνευσμένα από τή θάλασσα.



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



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Κυπριακή	6.235	1960	Συγκρούστηκε στο Καράτσι, στις 17/9 με το τάνκερ «Rotomac Trader» και υπέστη έλασματοургικές ζημιές.
ΙΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥ	Έλληνική	5.690	1955	Ανέφερε ζημία στη μηχανή, στο Αργοστόλι στις 16/9.
ΝΙΝΕΤΑ	Παναμαϊκή	9.395	1969	Ακινητοποιήθηκε νοτίως του Φρήταουν στις 17/9, συνεπεία βλάβης της κυρίας μηχανής. Ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκών και ρυμουλκήθηκε στην Μπανζούλ.
ΠΟΠΗ	Έλληνική	11.002	1967	Ανέφερε ζημιές στη βοηθητική μηχανή στις 22/8.
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	Έλληνική	5.963	1971	Προσέκρουσε σε αποβάθρα, στο Τόλιαρι στις 16/9, κατά τη διάρκεια ελιγμών και υπέστη έλασματοургικές ζημιές στην πλώρη.
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	Έλληνική	6.680	1973	Κατέπλευσε στο Σχέζιν στις 5/9 με ζημία στη μηχανή. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΕΛΕΝΑ Β.	Έλληνική	20.713	1973	Επιθεωρήθηκε στο Καβασάκι στις 17/9 συνεπεία διαρροής στο σύστημα λιπάνσεως. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Έλληνική	30.168	1974	Επιθεωρήθηκε στο Βανκούβερ, στις 23/9 συνεπεία ζημίας στην ηλεκτρογεννήτρια που υπέστη κατά την εκφόρτωση φορτίου άνθρακος. Αναγκαίες επισκευές αναβλήθηκαν.
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	Έλληνική	10.562	1968	Πάλμοντοϊ για Χουέλβα, έμφορτο, υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στο Τζιμπουτί στις 19/9. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΛΙΜΠΕΤΤΡΕΐ'ΝΤ	Έλληνική	20.200	1983	Κατά την άγκυροβόληση στο Π. Σάϊδ στις 23/9 συγκρούστηκε με το κρουαζιερόπλοιο «Royal Odyssey» και υπέστη έλασματοургικές ζημιές.
ΟΣΕΑΝ ΚΙΝΓΚ	Έλληνική	20.487	1983	Αμβέρσα για Πρόβιντενς, έμφορτο σιδήρου, προσάραξε στις 6/9 στον π. Σχέλντ συνεπεία βλάβης στον μηχανισμό πηδαλίου. Αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών και κατέπλευσε στην Αμβέρσα για μόνιμες επισκευές.
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Παναμαϊκή	15.621	1967	Ανέφερε ζημία στην ηλεκτρογεννήτρια στον Πειραιά στις 4/9.
TANKER:				
ΠΑΣΑΔΕΝΑ	Έλληνική	45.127	1967	Γιένμπο για Μωχαμέντια, υπέστη βλάβη της βοηθητικής μηχανής στο Π. Σάϊδ, στις 23/8. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Λάς Πάλμας.

SHIPS' AUTOMATION ELECTRONIC

AUTO - BOILER CONTROLS • AUTO FIRE ALARMS
ENGINE MONITORING ALARM SYSTEMS
BRIDGE-TO-ENGINE CONTROLS
C.P.P. REMOTE CONTROLS • VOLTAGE REGULATORS
INERT GAS SYSTEMS

Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ 240

ΤΗΛ.: 4930139 — 9940913 — 4953139

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.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF



FRIO CARIBIC and FRIO OLYMPIC, two of our Reefers serving Fishing Fleets on High Seas.

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



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

WE ALSO SUPPLY
BUNKERS TO TRAWLERS
AT HIGH SEAS WITH OUR
SPECIALISED SHIPS

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100.000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD. RENNIE HOUSE
57.60 ALDGATE HIGH STR.
LONDON EC3N 1AL
TEL: 4882171/4 TELEX: 889378 TRANS G

LAS PALMAS OFFICE

LAVINIA CORPORATION C/O ITALMAR SL
6 LUIS MOROTE STR.-LAS PALMAS
CANARY ISLANDS - SPAIN
TEL: 265804/265812
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ASHA LAS PALMAS

PIRAEUS HEAD OFFICE

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

91, AKTI MIAOULI - 185 38 PIRAEUS - GREECE
TEL: 4182551-7, 7 LINES
TELEX: 211650/213876 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS

HAMBURG OFFICE

FSC FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
2000 HAMBURG 50
WEST GERMANY
TEL: 391433/7
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG.

* 25 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 30.6.1985

Ἡ ναυλαγορά

Τό σημερινό μας Δελτίο τῆς Ναυλαγορᾶς δέν θά εἶναι ἰδιαίτερα σίγουρα γιά τόν ἑαυτό του καί δίδεται μέ κάθε ἐπιφύλαξη ὡς πρός τίς τυχόν ἐξελίξεις τῆς ἀγορᾶς μεταξύ τῆς στιγμῆς πού γράφονται αὐτές οἱ γραμμές καί τῆς κυκλοφορίας τοῦ περιοδικοῦ μας. Ὁ λόγος εἶναι ἀπλός ὅσο καί... εὐχάριστος.

Ἐπειτα ἀπό μιά πρώτη ἐβδομάδα ὅπου ὁ λα κύλησαν ὁμαλά μέσα στή γενική θλίψη (μέ μικρά, ὁμολογούμενως κέρδη) οἱ λίγες τελευταίες ἡμέρες τοῦ Σεπτεμβρίου παρουσίασαν περίεργα φαινόμενα μιάς ἀπότομης αὐξήσεως τῆς ζήτησεως καί ἀνόδου τῶν ναύλων, πού σέ μερικές περιπτώσεις ἀγγισσε τά ὅρια τοῦ πανικοῦ.

Ἡ διερεύνηση τῶν αἰτίων τοῦ φαινομένου εἶναι ὑπόθεση τῶν προσεχῶν ἡμερῶν μάλλον παρά τῆς παρούσης στιγμῆς. Ἄν πρέπει νά πιθανολογήσουμε, ἡ ἐποχιακή ἀνοδος τοῦ φθινοπώρου, ἀφ' ἑνός, καί ὁ παρατηρούμενος συνωστισμός στά λιμάνια τῆς Λαϊκῆς Κίνας πρέπει νά ἔχουν μέρος τῆς εὐθύνης γιά τή μεταβολή. Οἱ ἐξελίξεις ὁμῶς φαίνονται τόσο ταχείες πού οἱ δύο παραπάνω λόγοι ἀδυνατοῦν ἀπό μόνοι τους νά παράσχουν ἐπαρκή ἐξήγηση.

Στό μεταξύ, ὁ ναύλος πάναμαξ ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία ἀπό τά δολ. 10.50 τῆς προηγούμενης περιόδου ἐφθασε τή στιγμή τῆς συντάξεως τοῦ παρόντος τά δολ. 13.50 καί, σύμφωνα μέ ἀκριτομύθειες, τά δολ. 13.75 ἀνά τόννο μέ τάση παραπέρα ἀνόδου.

Ὅμοιως, ὁ ἀντίστοιχος πρός Κόντινεντ ναύλος πέρασε τά δολ. 7.50 καί, ἐνῶ μερικοί μιλοῦν γιά δολ. 8, δέν ἀποκλείουμε ἀκόμα μεγαλύτερα κέρδη.

Στούς λοιπούς τομεῖς τῶν σιτηρῶν καί στά μικρότερα μεγέθη ἡ αὐτή εἰκόνα βελτιώσεως εἶναι μάλλον γεγονός μέ τούς 52.000 τόννους ἀπό Β. Εἰρηνικό γιά Ἰαπωνία στά δολ. 8 ἐνῶ ἡ Αἴγυπτος πλήρωσε δολ. 17.25 γιά 25.000 τόννους ἀπό Κόλπο.

Λιγότερος θόρυβος ἀλλά, στό βάθος, οὐσιαστική ἡ παρουσία τοῦ γαιάνθρακα καί τῶν μεταλλευμάτων μέ τό Χ. Ρόντς νά πληρώνει γιά 130.000 τόννους (μέσω Ν. Ἀφρικής) γιά Ἰαπωνία δολ. 8.70, 100.000 τόννους γιά Κορέα δολ. 10.80 καί 48.000 τόννους γιά Ἰταλία δολ. 5.25 ἐνῶ 11.500 τόννοι ἀπό Ν. Ἀφρική γιά Κόντινεντ πλήρωναν δολ. 6.20 ἀνά τόννο.

Ὅμοιως, μεγάλες ποσότητες μεταλλεύματος κλείσθηκαν ἀπό Β. Βραζιλία γιά Ἰαπωνία καί Ν. Κορέα ἐνῶ 70.000 τόννοι ἀπό Δ. Ἀφρική

γιά Κόντινεντ κλείνονταν στά δολ. 3.45 καί 95.000 ἀπό Αὐστραλία γιά Β. Γαλλία στά δολ. 7.60 ἀνά τόννο.

Ζωηρή ἡ παρουσία τῆς ζάχαρης μέ χαρακτηριστικά κλεισίματα τούς 16.000 τόννους ἀπό Ἀγ. Μαυρίκιο γιά Λονδίνο στίς λιρ. 14.50 καί 18.000 τόννους ἀπό Φίτζι γιά τόν Ι. διο προορισμό στά δολ. 26 φίο.

Τέλος ἡ Ἰνδική Κυβέρνηση ἔκανε μιά ἀξιολογή παρουσία τόσο σέ κλεισίματα λιπασμάτων ἀπό πολλές περιοχές γιά Ἰνδία ὅσο, κυρίως, σέ αὐξανόμενη ζήτηση πού ἐλπίζεται νά ὑλοποιηθεῖ μέσα στίς προσεχέες λίγες ἡμέρες.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μία σταθερότητα στή ζήτηση ἦταν ἐμφανής πλέον στήν ἀγορά. Τά μισθώματα, βέβαια, παρέμειναν σέ μάλλον μέτρια ἐπίπεδα. Ἀναμένουμε ὅτι, στίς προσεχέες ἡμέρες, ἡ γενική βελτίωση τοῦ κλίματος τῆς ἀγορᾶς θά ἐπιδράσει εὐνοϊκά.

Στό χώρο τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς παρατηρήθηκε ζήτηση πού ἐξισορρόπησε τήν προσφορά, τά μισθώματα ὁμῶς ἐλάχιστα ἀνέβηκαν.

Σοβιετικοί ναυλωτές φέρονται πίσω ἀπό μερικά κλεισίματα Πάναμαξ ἀπό Β. Εἰρηνικό γιά Ναχόντκα στά δολ. 3.500 - 4.000 μέ ballast bonus (δολ. 100.000).

Ἄλλα κλεισίματα: 16.000 TDW γιά Περσικό δολ. 3.800, κυκλικὰ Εἰρηνικοῦ σέ Πάναμαξ δολ. 4.500 περίπου, ἐνῶ 105.000 TDW γιά Εὐρώπη στά δολ. 1.35/TDW.

Οἱ 40.000 TDW ἀπό Γιβραλτάρ γιά Ἀπὼ Ἀνατολή μέσω Βραζιλίας πλήρωναν δολ.

4.600 ἐνῶ 16.000 TDW ἀπό Κόντινεντ γιά Ἐρυθρά δολ. 3.650.

Οἱ ἀμεσες προοπτικές εἶναι σαφῶς καλές

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μέσα στό βαρὺ κλίμα πού δημιούργησαν οἱ σφοδροὶ βομβαρδισμοὶ τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Κάργκ ἀλλά καί στήν ἀβεβαιότητα ὡς πρός τήν ἔκταση τῶν ζημιῶν κινήθηκε ἡ ναυλαγορά τοῦ Περσικοῦ.

Παρά τή σιωπή ἐκ μέρους τῆς Ἰρανικῆς Κυβερνήσεως, ἦταν φανερό ὅτι ἡ καταστροφή τῶν ἐγκαταστάσεων εἶναι σχεδόν πλήρης, πράγμα πού ἤδη μαρτυρεῖ καί ἡ ἀπουσία ζήτησης χωρητικότητας ἀπό τό νησί.

Ἀριθμός VLCC καί ULCC κλείσθηκε ἐμπιστευτικά καί, ἀπό ὅτι ἐγνώσθη, οἱ 300.000 ἀπό Σίρρι γιά Ἡν. Βασίλειο πλήρωσαν WS 26.5 καί οἱ 220.000 τόννοι γιά Σιγκαπούρη WS 40! Ἀπό ἄλλες περιοχές τοῦ Περσικοῦ, χαρακτηριστικά τά WS 37.5 γιά 27.500 τόν. γιά Ἐρυθρά.

Στή Μεσόγειο, σταθερή ζήτηση γιά μέσου μεγέθους πλοία μέ τούς 120.000 τόννους γιά ἐνδομεσογειακή μεταφορά στά WS 46 καί τούς 40.000 τόν. ἀπό Ἰταλία γιά Κόντινεντ WS 90 (ὁψιόν ΗΠΑ WS 75).

Ζήτηση καί ἀπό Βορ. Θάλασσα μέ ἀριθμό ναυλώσεων τοπικῆς σημασίας, ἐνῶ οἱ 80.000 τόν. γιά Μεσόγειο πλήρωναν WS 32.5 καί οἱ 65.000 τόν. γιά ΗΠΑ (Ἀτλ.) WS 42.5 (ὁψιόν Κόλπο WS 40).

Ἰδιαίτερα ζωηρή ἡ Δυτ. Ἀφρική μέ τούς 120.000 τόν. γιά ΗΠΑ στά WS 42, τούς 130.000 τόν. γιά Κόντινεντ στά WS 37.5 καί τούς 65.000 τόν. γιά Ἡν. Βασίλειο στά WS 62.5.

Φτωχή ἡ κίνηση στήν Καραϊβική δέν μᾶς δίνει ἀφορμές ἰδιαίτερου σχολιασμοῦ.

Γενικά, οἱ προοπτικές μάλλον καλές.

τά ναυλωθέντα Ἑλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ & ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ: Ἀμερ. Κόλπο 15.500 τόν. γεννήματα δύο λιμάνια Βενεζουέλας δολ. 13 φίο, 3 ἡμέρες/600 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 16-19.

ΣΕΙΡΗΝΑ: Ἀμερ. Κόλπο τόν. γεννήματα Ἀμβέρσα/Ἀμβούργο, δολ. 6.25 φίο, 12 ἡμέρες, Ὀκτωβρ. 25 - Νοεμβρ. 11.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: Ἀμερ. Κόλπο 61.000 τόν. σιτηρά Ἀμβέρσα/Ρότερνταμ / Ἀμστερνταμ, δολ. 410.000 κατ' ἀποκοπή φίο, 10 ἡμέρες, Σεπτ. 23-27.

ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ: Ποταμό Μισισσιππὶ 14.000 τόν. σιτηρά Βερακρούζ, δολ. 97.500 κατ' ἀποκοπή φίο,

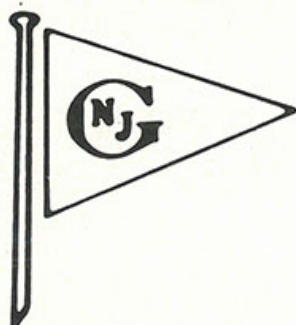
14 ἡμέρες, Σεπτ. 12-13.

ΜΙΣΤΡΑΛ: Ἀμερ. Κόλπο 61.000 τόν. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 7.50 φίο, 11 ἡμέρες Ὀκτωβρ. 10-20. ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Ἀμερ. Κόλπο 59.000 τόν. σιτηρά Ὀλλανδία, δολ. 7.50 φίο, 10 ἡμέρες, Ὀκτωβρ. 1-10.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Ἀμερ. Κόλπο 14.000 τόν. ζωοτροφές Βενεζουέλα, δολ. 13 φίο, μέ δύο λιμάνια ἐκφόρτωσης, 3 ἡμέρες/600 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 25-27.

ΑΔΛΕΦΟΤΗΣ: Ἀμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ἰαπωνία, δολ. 13,50 φίο, 11 ἡμέρες, Ὀκτωβρίου 8-17.

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

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

MARITZINH: Ρουέν 30.000 τόν. σιτηρά Καζαμπλάνκα, δολ. 4.85 φίο, 5.000/7.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15.

ΜΑΛΙΝΙΚΑ: Τζουμπάιλ 18.000 τόν. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 11.50 φίο, 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 25-28.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΙΑ: Νάμπο 19.500 τόν. περίπου άνθρακίτης χύσιν. Βάρνα δολ. 21.50, 1.500 τόν./4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση με όψιόν ναυλωτού Βέλγιο/Ολλανδία Σεπτεμβρίου 23 - Οκτωβρίου 1.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΥΛΙΣ: 28.500 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Νοτ. Κορέα Σεπτ. 17, επαναπαράδοση Μπορντώ/Αμβούργο, δολ. 2.000 τήν ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 28.874 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ρεκαλάντα άμεση, ταξίδι Κολόμπο/Σιγκαπούρη, δολ. 5.250 τήν ημέρα.

ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ: 25.798 τόν. d.w. του 1971, παράδοση στον πιλότο Ροστόκ άμεση, επαναπαράδοση λιμάνι άνατολ. Μεσογείου, δολ. 3.750 τήν ημέρα.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: 26.982 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Σιγκαπούρη Σεπτ. 22-24, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 2.200 τήν ημέρα.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ: 28.560 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Νιτάρμπαν 'Οκτ. 5-13, επαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες/Γκάλβεστον, δολ. 3.000, όψιόν ένα ακόμα ταξίδι με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο/Μόντρεαλ/Σάντος ή Μπαλμπόα δολ. 4.000 τήν ημέρα.

ΑΛΚΑΙΟΣ: 16.875 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο Σεπτ. 20-25, επαναπαράδοση 'Ερυθρά δολ. 3.650 τήν ημέρα, πλέον δολ. 40.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ: 37.000 τόν. d.w. του 1976, παράδοση στον πιλότο Ρουέν 'Οκτ. 5-15, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.900 τήν ημέρα.

ΣΑΞΕΣΟΡ III: 30.242 τόν d.w. του 1976, παράδοση Κουήνσλαντ Σεπτ. 29 - 'Οκτ. 2, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.250 τήν ημέρα, πλέον δολ. 60.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΣΕΡΑΦΕΙΜ: 25.600 τόν. d.w. του 1979, παράδοση

νότιο 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι 'Αραβικού Κόλπου, έκτός 'Ιράκ/Ιράν, με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 4.000 τήν ημέρα.

ΑΘΛΟΝ: 16.897 τόν. d.w. του 1979, παράδοση 'Αμβέρσα άμεση, επαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική, δολ. 4.750 τήν ημέρα.

ΑΜΑΖΩΝ: 60.247 τόν. d.w. του 1971, παράδοση 'Αμβούργο Σεπτεμβρίου 26-29, ταξίδι 45/60 ημερών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 3.350 τήν ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΡΟΔΟΣΗ: 'Αμπιτζάν 25.000 τόν. μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 122.5, Σεπτ. 17

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 57.5, όψιόν Γκότενμπουργκ WS 62.5, Σεπτ. 20.

ΚΟΡΙΑΝΝΑ: Σιγκαπούρη 40.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου Ταϊβάν, WS 105, Σεπτ. 12.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Λά Σαλίνα καί Πουέρτο Λά Κρούζ 99.000 τόν. μέρος φορτίου, Τριέστη, WS 33, Σεπτ. 20.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ: Πατζαρίτος 51.000 τόν. μέρος φορτίου, Σαίντ Τζέιμς WS 101.75, Σεπτ. 20.

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ: Τζεμπέλ Ντάνα 115.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 49, Σεπτέμβριο.

ΕΝΤΕΒΟΡ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 70.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 72.5, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 77.5, Σεπτ. 17.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Πούντα Καρντόν καί Μπάιο Γκράντε 33.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 105, Σεπτ. 25.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Κουβέιτ 50.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου Ταϊβάν/Ιαπωνία, WS 72.5 Σεπτ. 19.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Πουέρτο 'Ορντάζ 30.000 τόν. ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 145, Σεπτ. 17.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Κεϋχάν 80.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 97.5, Σεπτ. 19.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Γιούρμεντ WS 32.5 Σεπτ. 27.

ΛΕΝΙ: Σίρρι 'Αϊλαντ 110.000 τόν. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη, WS 57.5 'Οκτωβ. 1.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ: Σαντάν 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη, WS 97.5 Σεπτ. 20.

ΛΙΑ: Μεσόγειο 25.000 τόν. νάφθα ΗΒ/Κόντινεντ

WS 110, όψιόν Μεσόγειο WS 120, Σεπτέμβριο.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Ούμ Σαΐδ, Τζεμπέλ Ντάνα καί Ντάς 'Αϊλαντ 120.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 50, όψιόν Μεσόγειο WS 55, Σεπτ. 12.

ΝΟΤΟΣ: Φός 120.000 τόν. μέρος φορτίου, Τριέστη WS 46, Σεπτ. 24.

ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Ζουετίνα 65.000 τόν. μέρος φορτίου, Φός WS 80, Σεπτ. 28.

ΒΕΓΚΑ: 'Ιταλία 28.000 τόν. καθαρά Βορ. 'Αμερική, WS 95, άμεση.

ΟΒΕΡΣΗΖ ΑΡΓΟΝΩΤ: Λά Σαλίνα καί Πουέρτο Λά Κρούζ 100.000 τόν. μέρος φορτίου, Γουίλχελσχαβεν, WS 35, Σεπτ. 26.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: 'Ινδονησία 80.000 τόν. μέρος φορτίου, δυτική ακτή ΗΠΑ, δολάρια 750.000 κατ' άποκοπή, Σεπτέμβριο.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Κερτέχ καί Σιγκαπούρη 45.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 90, Σεπτέμβριο.

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Περσικό Κόλπο 48.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 74, Σεπτέμβριο.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Μπετζάια 60.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου WS 97, όψιόν 'Ισπανικό λιμάνι 'Ατλαντικού WS 92, Σεπτεμβρίου 23.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: 'Αρχού 100.000 τόν. μέρος φορτίου, Τριέστη WS 65, Σεπτεμβρίου 22.

ΚΑΡΙΝΑ Ι: Περσικό Κόλπο 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Αντεν/ Πόρτ Σουδάν, WS 140, Σεπτεμβρίου 22.

ΒΕΝΟΥΣ Β: Ραμπόν Γκράντε 65.000 τόν. μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς, WS 85 Σεπτεμβρίου 29.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Λά Σαλίνα 53.000 τόν. μέρος φορτίου Σαλμέτ, WS 85, Σεπτεμβρίου 28.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ: Μίνα 'Αλ Φαχάλ 66.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιντσόν, WS 90, Σεπτεμβρίου 90.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: 'Ανατολική ακτή ΗΒ 65.000 τόν. μέρος φορτίου, Γαλλικό λιμάνι 'Ατλαντικού WS 77, όψιόν Φλόττα WS 82, Σεπτεμβρίου 26.

ΦΙΝΕΣΣ Λ: Πουέρτο Λά Κρούζ 29.000 τόν. μέρος φορτίου, Πορτ Στ. Τζόε WS 152.5, Σεπτεμβρίου 28.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΟΡΑΜΑ: 36.402 τόν. d.w. του 1973, ταξίδια 6/6 μηνών προς δολ. 5,20 ανά τόνο.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

Sale & Purchase:

Tel. 413 4227 453 1144

Telex 21 3893 THAN GR

Chartering:

Tel. 453 1883 453 1556 453 1707

Telex. 21 3891 THAN GR 21 3892 THAN GR

Branch:

107-109 Filonos Str.

P.O.Box 80167

GR - 185 10 Piraeus - Greece



Οι 'Αγοραπωλησίες

Με το τέλος της περιόδου των διακοπών και με τη βοήθεια μιας ελαφρώς εστω ανερχόμενης ναυλαγοράς, παρατηρείται ιδιαίτερα ζωντανή κίνηση στις αγοραπωλησίες, κυρίως με την έννοια των διαπραγματεύσεων και επιθεωρήσεων. Η πώση των τιμών φαίνεται να έφθασε στο τέρμα της (ή σε ανάπαυλα;) και οι πωλητές, οι λίγοι... έθελοντες πωλητές σκληραίνουν τη στάση τους.

"Ελληνες αγοραστές αποκτούν την κυριότητα των MT "PAGEENTRY" (91.000 TDW/1976) αντί περίπου δολ. 3.800.000 και του MT "EASTERN VENTURE" (64.500 TDW/1980) αντί δολ. 5.750.000.

"Εντύπωση στους ναυτιλιακούς κύκλους προέβλεπε η αγορά και άμεση επαναπώληση υπό "Ελληνας έφοπλιστού MT 120.000 TDW με κέρδος περίπου δολ. 2.000.000.

Τό MT "CONTINENTAL MONARCH" (91.000 TDW/1975), κατασχέμενο από Τράπεζα, φαίνεται ότι περνά εν τέλει σε "Ελληνικά χέρια αντί δολ. 3.000.000 περίπου.

Στά μπάλκ κάρσιες παραλείποντας τό

MV "ONSTAD TRADER" (134.000 TDW/1982) στά δολ. 12.500.000 σαν μη αντιπροσωπευτική περίπτωση, σημειώνουμε τό MV "ANNA-LOCK" πού, μετά πλειστηριασμό, περνά στην ιδιοκτησία της Τράπεζας, ενώ τό MV "KYOTO" (65.000 TDW/1973) πηγαίνει σε ελεύθερους αγοραστές του Μόντε Κάρλο αντί δολ. 2.500.000.

Τό MV "FORTUNE" (37.600 /1984) περνά σε "Ελληνες του Λονδίνου αντί δολ. 6.400.000 με όρους.

Τό MV "EASTERN VALLEY" (28.000/1975) πουλήθηκε σε πλειστηριασμό στην "Αγγλία αντί δολ. 1.700.000.

Τέλος, τό MV "TASMANIA" πουλήθηκε από τό Χόγκ Κόγκ σε "Ελληνες αντί δολ. 1.500.000 περίπου. Είναι 23.150 τόν. d.w., του 1977 ναυπηγημένο στη Βουλγαρία.

Στόν τομέα των πλοίων γενικού φορτίου δέν έχουμε χαρακτηριστικές πωλήσεις. "Αριθμός πλοίων οδηγείται προς διάλυση, γεγονός που δημιουργεί αισιοδοξία ως προς μία μελλοντική ισορροπία στην αγορά.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Με την Ταϊβάν πλήρη πλοίων που αναμένουν προς διάλυση και την Κίνα μάλλον άπρόθυμο αγοραστή, οι τιμές στην "Απω 'Ανατολή παραμένουν καθηλωμένες σε μάλλον χαμηλά επίπεδα.

Χαρακτηριστική ή πώληση του T/T "COUGAR" (36.800 τόν.) στά δολ. 107.50 με παράδοση Ταϊβάν, όπου δύο ντόπια πλοία επιπλέον δολ. 115 και 112.50 για 16.700 και 12.900 τόνους βάρους, αντίστοιχα, τιμές μάλλον ύψηλές που ανακλούν την άπουσία δασμού εξογαγωγής.

Γιά πλοίο 7.000 τόνων βάρους ή Κίνα πλήρωνε μέχρι δολ. 110, ενώ στη Ν. Κορέα τό T/T "DIONISSIOS" (13.070 τόν) πληρώθηκε δολ. 115.50 ανά τόννο βάρους.

Στό Πακιστάν, οι 5.000 τόννοι επιπλέον δολ. 98-100 ενώ ή "Ινδία πλήρωσε δολ. 100.50 για τέσσερα αδελφά πλοία, τά "BAGHADAD" / "BABYLON" / "BASRAH" / "SINDBAD" (5.770 τόν.).

Στό Μπαγκλαντές, τά δολ. 105 πληρώθηκαν για 5.800 τόν. τοίς μετρητοίς, ενώ για πωλήσεις με άνοιγμα πιστώσεως τά δολ. 116.50 πληρώθηκαν για 8.000 τόνους.

Εύρωπαϊοι διαλυτές πλήρωναν δολ. 80 για 13.000 τόν. βάρους παράδοση Πειραιά.

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



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: 394.5612, 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

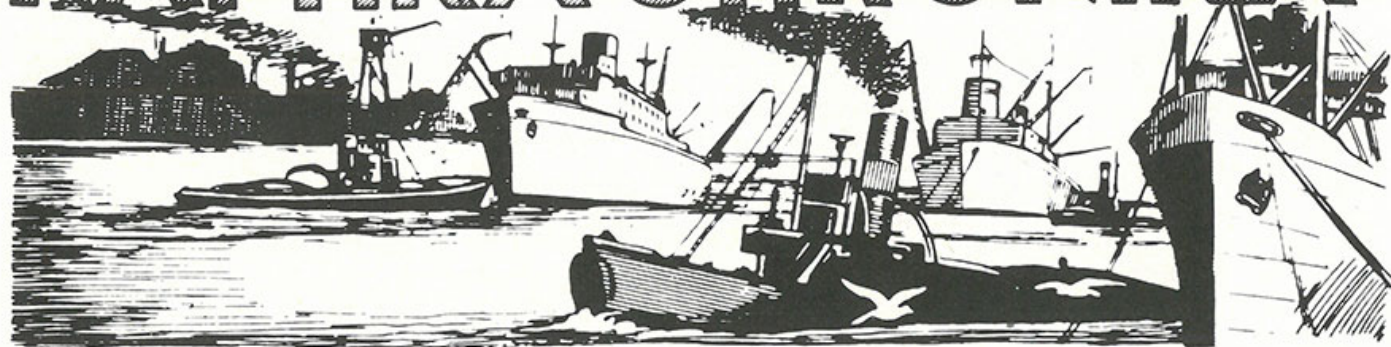
Med'nah Ltd.

72, Kolokotroni Str.

Tlx: 21-1440 MDL GR

Tel: 4135279 - 4137057

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAkis

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1208/967 - October 1st 1985

THE ADMINISTRATION

The serious crisis that has emerged in the administrative body of the Ministry of Mercantile Marine is the result of the wrong policy followed by present and past government's in the election of the Chief of the Greek Coast Guard.

By choosing the man, which they thought will most faithfully serve their political ideas, have deprived the administration from many competent officers who had a great deal to offer and moreover, will have assisted in strengthening the institutional basis of the Ministry, that we so badly require.

A UNIQUE STRIKE

For the first time in Italy's history the masters and chief engineers of the country's state-owned and privately-owned merchant fleets went on strike, immobilising their ships throughout the world.

This was their way of protesting against the fact that their earnings have dropped in the past two years and benefits that had been promised them are still in the planning stage. It would seem, however, that the causes run deeper. The striking first engineers are demanding equal treatment with engineers employed in industry and, above all, they want a say in the management of the companies they depend on for their living. Since they bear total responsibility they feel they ought to have a say in the running of the firm.

However, both the state-owned Finmare and Italian shipowners who make up the Confitarma gave a negative reply to these demands and it is believed that this is what prompted the strike.

SCRAPYARDS IN GREECE

Preliminary studies have been completed for the installation by the Helle-

Greek shipping is undergoing a severe crisis which is daily mirrored in the decline of the number of ship flying our flag. Hence, we cannot afford to lose any more time with the minor issues and instead we should all work together on one goal; how to restore the strength of the greek register.

What we therefore need is to recall a serious man from reserve and let him restore matters in the administrative body in other that all importance of the administration is given to solve the serious shipping matters pending.

nic Industrial Development Bank (ETBA) of three ship-breaking yards at Platygiali in western Greece.

The site of the three scrapyards and the industrial unit which will be formed has already been expropriated. The scrapyards will have a capacity of 300.000 tons per annum and this production will feed a small steel works, a bronze alloys and cast iron unit, another for industrial fabrications and others for restoring old engines and turning out spare parts.

LIBYANS FINE SHIPS CARRYING ISRAELI OR SOUTH AFRICAN STORES

The Libyan authorities have been imposing stiff fines on ships calling at Libyan ports and found to be carrying ei-

ther goods or ships's stores from Israel or South Africa.

The fines apply even if the goods or stores have been loaded in countries other than Israel of South Africa.

SHIPPING COMMITTEE INVITES MINISTER TO LONDON

The Greek Shipping Cooperation Committee has invited the Minister of Mercantile Marine, Mr. S. Alexandris and the Ministry's secretary - general, Mr. B. Papadopoulos, to London to take part in the celebration of the Committee's fiftieth anniversary in early October.

Shipping circles in London believe the presence of these officials is necessary because it will also provide the opportunity for discussing with them the serious problems of Greek shipping.

The same circles observed that the previous Minister and secretary - general, Messrs. Katsifaras and Sarantitis, had also visited London to attend a forum on shipping before applying the measures they took two years ago.

SLIGHTLY MORE SHIPS SCRAPPED THIS YEAR

According to figures released by the Bremen Institute the number of ships scrapped during the first five months of 1985 was slightly higher than it was during the same period last year. This y-

" SACORAFOS "

SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

PIRAEUS MARINE CLUB TO STAGE CONFERENCE ON THE WORLD ECO- NOMY AND SHIPPING FINANCE

The Piraeus Marine Club in cooperation with the International Centre for Shipping and Shipping Finance, City University Business School London organises an interesting two-day conference in Piraeus on October 31st and November 1st, which will deal with the implications of the world shipping crisis and its affects on ship financing.

A group of recognized expert - bankers, economists, international business persons and shipping professionals have been assembled to answer questions on the changing world trade patterns, the international shipping scene, the current trends in the bulk and tanker markets and the problems and prospects of ship finance.

The conference will be coordinated by Professor Costas Grammenos and the group of speakers, panelists and moderators include Messrs:

John S. Billmatsis, Chairman & Managing Director, Mobil Oil Hellas
J. Graham Day, Chairman, British Ship-

builders

G.F. Dymock, Director, Hambros Bank, London

Roy Farndon, Editor, Lloyd's List

Prof. Brian Griffiths, Dean, City University Business School, London

Gregory B. Hadjilefteriadis, Vice President, The Eletson Corporation, Piraeus

Basil Koutsis, President - Director, Trade & Transport Inc., Piraeus

Bill Lawes, Director, Transportation Finance, Grindalys Bank, London

Martin McNeill, Director, Hill Samuel & Co., London

Boris Nachamkin, Senior Vice President, Bankers Trust Co., London

Philip B. Owen, Director, Shell International Marine, Ltd., London

Basil Papachristides, Chairman, Papachristides (UK) Ltd., London

Michael Peraticos, Vice President, Greek Shipping Cooperation Committee, London

Ted Petropoulos, General Manager, OMNIBANK, London.

ear's figure was 791 vessels totalling 12.15 million grt., while for the whole of 1984 was 1,500 ships grossing 18.9 million tons. The scrappings, by flag, were 1.79 million grt. or 14.7% from Liberia, 1.64 million grt. or 13.5% from Greece and 1.58 million grt. or 13% from Panama.

THAILAND EMBARKS IN SCRAPPING

A major Taiwanese shipbreaker has established a Thai company and embarked upon construction of demolition facilities in Chormphorn, 500 kms south of Bangkok. The demolition yard, based on a jetty, will be able to accommodate four vessels at a time, including two VLCC's.

A second, similar sized, facility is being planned nearby by the same operator in a joint venture with Singapore interests.

It should be noted that Thailand has good demolition potential, and these new facilities are well positioned to exploit this market. With high domestic demand, labour costs approximately one third of Taiwan's, lower import duties and good year-round weather, unlike Taiwan, where activities are curtailed during the typhoon season, Thailand is expected to play a significant future role in the ship-scrapping business.

WORLD LAY-UP TONNAGE UNCHANGED

Very little change has occurred in the number and tonnage of vessels laid up worldwide.

The figure in the beginning of September was 1271 vessels of 64.2 million deadweight tonnes, compared with 1273 vessels of 64.72 m tonnes idle in August.

Tankers improved by two vessels and five hundred thousand tonnes deadweight resulting in 335 vessels of 54.03 m tonnes against the August figure of 337 vessels of 54.63 m tonnes.

Dry cargo vessels remained the same in number but increased in tonnage, ending at 936 vessels of 10.22 m tonnes compared to 936 vessels of 10.09 m tonnes in August. Included in this figure are 132 bulk and ore carriers of 4.29 m tonnes, an increase for the second month, and on last month's figure of 127 vessels of 4.17 m tonnes.

NEW MANAGER FOR DET NORSKE VERITAS GREECE

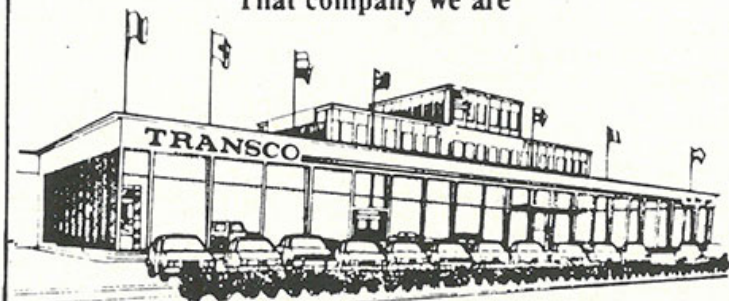
Det Norske Veritas announced that Mr. P. Barderfieth - Hansen regional Manager for Greece and the Eastern Mediterranean area, will be leaving Greece in October after 3.5 years in the Greek



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

shipping community. Mr. Bardenfleth-Hansen is joining Denmark's East Asiatic Company, Copenhagen, in a new shipping management position.

As Veritas' new regional Manager has been appointed Mr. I. Lilja, who comes from the Society's Head Office, Ship Division. Mr. Lilja joined VERITAS in 1980, and has extensive experience in international shipping.

NOMINATIONS OPEN FOR SHEPHEARD MARITIME SAFETY AWARD

American Bureau of Shipping has announced that nominations are being accepted for the 1985 Rear Admiral Halert C. Shephard Award for Achievement in Merchant Marine Safety.

The prestigious international award is given for a single outstanding contribution to merchant marine safety, or, for dedication and constructive participation in activities associated with maritime safety over a period of time. Nominees may include individuals such as ships operators, naval architects, marine engineers, ship repairers, shipbuilders, and those associated with ship operations, government, or marine associations.

The award was established by the American Institute of Merchant Shipping in 1976 in honor of the late Admiral Shephard, who served in the United States Coast Guard as Chief, Office of Mer-

chant Marine Safety, and was internationally acclaimed for his work in this field.

Previous recipients of the Shephard Award in recent years were Captain William Higgs in 1984 and George P. Livanos in 1983.

50 YEARS AGO

— It would appear that the proposals made by the Cunard - White Star Line for the running of two passenger ships on the North American line, after the collapse of the negotiations with the National Steamship Company, have not been accepted. We now understand, from announcements made by the Directorate of Mercantile Marine, that a group of American shipowners has made new proposals to the government for serving this line.

— The threat of a new world war following the likelihood of an Italo-Ethiopian conflict has caused many repercussions on shipping, not the least among them being a possible revision of the basis of war risks insurance.

— At the end of the first quarter of the year the number of ships laid up in various Greek ports was 17 of 500 grt. and above totalling 57,696 grt. There were four more ships laid up in foreign ports, totalling 18,838 grt. making a grand total of 21 cargo ships of 76,534 grt. laid up.

IN MEMORIAM

It is with a great sense of sadness that I write of the death that took place so tragically at Sounion on Monday the 23rd of September, of Francis Michael Kneen, an understanding friend and founder partner of the firm of Colburn, French & Kneen.

He was a reknown broker in the Marine market where he was respected for his integrity worldwide and particularly among his many Greek friends and Associates who together with the partners and staff of his office were stunned by the tragedy of his passing.

The funeral service which was private, was held at the Chelsea Old Church, on Tuesday the first of October.

A memorial service will be held at the same Church on Monday the twenty first of October twelve noon.

BUD COLBURN

— On September 23 the Bari radio station broadcast an interesting talk by Harbourmaster George Georgacopoulos on the development of Greek merchant shipping throughout the ages.

— The British cargo ship "Islington" was bought by Mr. N. Livanos and will be delivered in UK. It is a ship of 1517 grt. and 2470 dwt. and was built in 1920.

(Naftika Chronika No. 115 - 1/10/1935)



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



ΕΡΜΗΣ



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
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



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



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

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	6017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74378
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9877
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4982
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΔΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	85	18510
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ.	67	17418
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'ΙΛΑΝΤ.	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9369
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΞ	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	18715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

Α'ΙΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ.	77	9083
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΖΕΛΛ	68	13833
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ.	81	10714
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	10153
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΦΑΝΤΑΖΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ.	72	4838
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ.	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
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	9889
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638

δ. Π. Σουδάν 1/8		
ε. Μαρίνα ντί Καράρα 4/7		
ε. Ίντσον 28/7		
ε. Πειραιά 1/8		
ε. Ρότερνταμ 8/8		
α. Δεμεράρα 21/7		
δ. Γιβραλτάρ 4/8		
α. Ντάρμπαν 8/8		
ἀργεί Πειραιά		
α. Οζάκα 27/7		
ἀργεί Πειραιά		
α. Σαγκανασέκι 29/8		
πρ. «Έλενα» (μ.)		
α. Όλμπαν 17/7		
α. Ήοτ Λόντον 23/7		
δ. Σουέζ 23/7		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
στών Πειραιά 7/8		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ντάρμπαν 22/7		
ἀργεί Έλεουσίνια		
α. Σαλαβαντόρ 12/7		
ε. Λεμεσό 3/8		
α. Άμβέρσα 1/3		
ε. Ραγκούν 19/7		
δ. Σκάου 28/7		
ε. Ρίο Ίανέιρο 31/7		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Τεργέστη 2/8		
α. Πενσάκολα 17/5		
α. Ροζάριο 28/7		
ἀργεί Έλεουσίνια		
ἀργεί Ίθακή		
στό Μπαντάρ Άμπας 25/7		
ε. Κοπέρ 1/8		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. Μπαχραϊν 23/7		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Ναγκόγια 31/7		
ε. Βανκούβερ 2/8		
δ. Ντόβερ 1/8		
α. Φουτζέιρα 3/8		
ἀργεί Πειραιά		
επισκευές Άμμουόργο 22/7		
επισκευές Άμμουόργο 21/7		
ἀργεί Πειραιά		
α. Σιγκαπούρη 9/7		
ε. Μαντράς 24/7		
ε. Πειραιά 5/7		
ε. Λάγος 1/4		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 25/7		
ἀργεί Άργουστόλι		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Χαλκίδα		
α. Κολούμπια 28/7		
α. Τάμπα 24/8		
ε. Βρέμη 3/8		
ε. Ν. Ύορκη 1/8		
ε. Άδελαΐδα 2/8		
α. Πειραιά 30/7		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Κων/πολη 4/7		
α. Κόρπους Κρίστι 12/7		
α. Βαλτιμόρη 19/7		
ε. Πειραιά 23/7		

α. Ν. Όρλεάν 25/7		
α. Ρότερνταμ 1/8		
ε. Π. Σουδάν 29/8		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ντάρμπαν 29/7		
α. Γένοβα 27/7		
δ. Παναμά 28/7		
α. Κάρντιφ 15/8		
επωλήθη Άλλοδαπούς		
ε. Πειραιά 30/7		
α. Χόγκ Κόγκ 17/7		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Κων/πολη 8/7		
ε. Σάρζα 11/7		
ε. Ριγίεκα 29/7		
α. Πόρτ Μωχάμεντ Κασίμ 2/8		
ε. Φρητάουν 15/7		
ε. Άσσάμπ 20/7		
α. Γκαγιόμας 25/7		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Π. Σουδάν 20/7		
ε. Βρέμη 8/8		
α. Ντάρμπαν 1/8		
α. Λάγος 13/7		
ε. Αιοί 30/7		
δ. Παναμά 12/7		
α. Ρίο Γκράντε 8/7		

ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2.	59	1012
ΑΛΒΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΝΤΕ'ΙΛ	70	44954
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ.)	78	80653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ.	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ.	72	10069
ΑΛΙΚΗ II.	76	12376
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑ	63	1594
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2605
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ.	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	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ.	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΚΟΝΩΤ.	81	38061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ.	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι ΣΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ.	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ.	81	35522
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ.	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8996
ΑΝΑΦΗ.	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	85	13638
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ.	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛ.	83	10470

ε. Ν. Όρλεάν 31/7
ε. Μπαγκόγκ 28/7
ἀργεί Πειραιά
α. Κοπέρ 24/7
α. Σπλίτ 18/7
ε. Πειραιά 7/7
α. Σαλαβαντόρ 20/7
α. Κεϋχάν 27/7
α. Κέιπ Τάουν 19/7
α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 18/7
α. Άρϊκα 20/7
α. Τουμπάρδο 20/8
ἀργεί Χαλκίδα
δ. Σουέζ 27/7
ἀργεί Σάρζα
ε. Πειραιά 8/7
α. Ν. Όρλεάν 20/7
δ. Παναμά 1/8
ε. Καλαμπάρ 27/7
ε. Τζέντα 30/7
α. Άντεν 9/7
ε. Λάγος 4/7
α. Τσάρλεστον 1/8
ἀργεί Πειραιά
α. Ρότερνταμ 3/8
α. Χακάτα 10/7
ναυπηγ. Τόκυο
α. Λός Πάλμας 25/7
ε. Μπλύθ 4/8
α. Σιρεμπόν 11/8
α. Λός Άντζελες 1/8
επισκευές Άμβέρσα
ε. Σ. Μάικλς 5/8
στό Καραϊσί 2/8
ε. Νικόσσα 21/7
α. Τής 1/8
α. Φώλεϋ 26/7
α. Λεμεσό 6/7
ε. Π. Σαϊδ 5/8
ε. Λισσαβόνα 3/8
υπό ναυπήγηση
δ. Γιβραλτάρ 3/7
α. Τζιμπουτί 2/8
δ. Σουέζ 15/7
ε. Τζέντα 18/7
α. Σιγκαπούρη 27/7
α. Μαρακάμπο 22/7
ε. Νιούκαστλ 3/8
α. Π. Άντζελες 28/7
α. Μπ. Άϊρες 6/8

δ. Μπανσμπάτελ 30/7
α. Σάντος 17/7
δ. Παναμά 21/7
δ. Θέρσεντ 28/7
ε. Ρίτσαντς Μπαϊ 29/7
δ. Παναμά 18/7
στό Λάγος 3/5
επισκευές Άνκορατζ 22/6
α. Ρίο Ίανέιρο 9/7
δ. Γιβραλτάρ 11/7
δ. Σουέζ 3/8
στή Φιλαδέλφεια 3/7
α. Μπάκμπουρι 16/7
δ. Κων/πολη 28/6
δ. Παναμά 12/7
α. Χάλιφας 28/7
ε. Μαντράς 31/7
ε. Σιενφονγκός 15/7
ε. Κακογκάβα 30/7
α. Ν. Ύορκ 18/7
α. Σέτε 21/8
α. Γιοκοχάμα 29/7

α. Σιγκαπούρη 24/7
δ. Παναμά 3/8
α. Ντάρμμαν 30/7
α. Σιγκαπούρη 1/8
ε. Χιούστον 31/7
δ. Σουέζ 24/7
ε. Λάγος 14/7
δ. Παναμά 31/7
α. Πόρτ Κέμπλα 20/7
α. Άντοφαγκάστα 30/7
ε. Γιβραλτάρ 1/8
ε. Σάντος 30/7
α. Παντολόν 20/7
δ. Π. Σαϊδ 29/7
α. Γιοκοχάμα 31/7
α. Πόρτ ντέ Μπουκ 3/8
ε. Λίβερπουλ 2/8
ε. Μπαντρά Άμπας 21/7
ἀργεί Πειραιά
μεσοναυϊακές μεταφορές
ναυπηγ. Τσουρούνη
ἀργεί Άμβούργο
ε. Άμβέρσα 4/8
α. Ίμμινγκχαμ 6/7
α. Πιουραϊνήν 16/7
α. Κακογκάβα 29/7
α. Μπ. Άϊρες 8/6

ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Νικόσια 22/7
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	δ. Σουέζ 24/7
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274	δ. Σουέζ 2/8
ΓΙΟΥΡΟΖΚΑ'Υ	74	19702	ε. Σάν Λορέντζο 2/8
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290	ε. Μπ. Άιρες 19/7
ΓΙΩΤΑ	62	10163	άρχει Πειραιά
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Φουτζέιρα 2/8
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 2/8
ΓΚΑΛΛ	70	15302	α. Σιγκαπούρη 22/7
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	ε. Λάγος 13/7
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	άρχει Άστακό
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1438	άρχει Πειραιά
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	δ. Παναμά 29/7
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	στόν Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	άρχει Έλευσίνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΑΡΡΟΥ	67	51844	α. Πόρτ Τάλμποτ 10/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Μπ. Άιρες 30/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275	α. Φουτζέιρα 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	α. Κόρπους Κρίστι 25/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Μπράουνσβιλ 2/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Ν. Όρλεάν 18/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Ν. Όρλεάν 22/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	α. Σάντα Φε 4/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε. Βομβή 10/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Πόρτ Καμπέλο 11/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΛΑΚ	77	13027	δ. Σουέζ 5/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Μακαζιμπο 15/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	α. Ντάρμπαν 15/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ροζάριο 19/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Σάν Νικόλας 10/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Μπάγια Μπλάνκα 20/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Φλάσσινγκ 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΑΝ	69	11148	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Χιούστον 31/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάν 23/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Κάδιξ 3/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ε. Γκουαγιμάς 22/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531	α. Μπάγια Μπλάνκα 13/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Ν. Όρλεάν 9/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800	δ. Παναμά 22/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Γιβραλτάρ 4/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Ν. Όρλεάν 27/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	ε. Ταμπίκο 13/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΛΑΓΚ	72	43479	δ. Κων/πολη 18/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Μπάγια Μπλάνκα 25/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Σάντος 15/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	δ. Σουέζ 11/8
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Λάγος 26/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	αναμένει Όμιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	ε. Ίντσον 29/7
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ε. Μοντεβιδεο 25/7
ΓΚΡΑΙΣ	63	15591	πρ. «Φόρουμ Γκρέις»
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	α. Ροζάριο 31/7
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13518	α. Λός Πάλμας 25/6
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άρχει Άργουστόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942	άρχει Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΛΙΒ	69	26356	ε. Λεμεσό 11/6
ΓΟΥΛΙΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427	στόν Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Σιγκαπούρη 2/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Ν. Υόρκη 16/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451	α. Μπράουνσβιλ 20/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Χαμίνα 5/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Λ. Τσάρλς 25/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ	76	19264	δ. Σουέζ 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Τσίμα 1/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Άμβέρσα 6/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Φρημάντλ 31/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	α. Όσκαρόν 12/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Κέιπ Τάουν 31/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	ε. Ρίο Γκράντε 27/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	α. Άμβούργο 27/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Ν. Υόρκη 16/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Ν. Υόρκη 15/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204	α. Λά Πλάτα 28/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Βοστώνη 18/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300	ναυπηγ. Σκαρμαγκά
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	άρχει Γαλαξείδι
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Λίβερπουλ 28/7
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	άρχει Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Λονδίνο 6/8
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	άρχει Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	δ. Γιβραλτάρ 28/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Πειραιά 4/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 30/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	85	11906	στό Μπαντάρ Άμπας
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Μίλφορντ Χάβεν 5/8
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Ίμμινγκχαμ 28/7
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Φρήπορτ 23/7
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9661	δ. Κων/πολη 15/7
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	ε. Ρίο Ίανέιρο 18/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958	ε. Γιοκοχάμα 21/5
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	άρχει Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	άρχει Πειραιά
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	άρχει Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Σουέζ 25/6
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	δ. Π. Άρλένς 27/6
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	άρχει Ίθακη
ΔΙΟΥΥΣΣΟ (δ.)	62	23160	α. Π. Μπαγιόβερ 19/7
ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Νάντν 30/7
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887	ε. Πειραιά 19/7
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	ε. Κόρπους Κρίστι 28/7
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	α. Λάρνακα 29/7
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	άρχει Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Γάνδη 17/7

ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	84	21300	δ. Σουέζ 4/7
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398	α. Ρίτσαρντς Μπαίλ 14/7
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	άρχει Πειραιά
ΕΒΙΑ	81	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	δ. Σουέζ 16/6
ΕΒΡΟΣ	62	20372	άρχει Γαλαξείδι
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	άρχει Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16728	α. Σιγκαπούρη 18/7
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Γένοβα 13/7
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Άμστερνταμ 6/8
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	α. Ν. Όρλεάν 23/7
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στή Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48887	δ. Γιβραλτάρ 14/7
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	άρχει Πειραιά
ΕΚΤΩΡ	70	16256	α. Πόρτ Κέμπλα 2/8
ΕΚΤΩΡ	75	14523	δ. Ντόβερ 17/7
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	α. Σουέζ 24/7
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	α. Πόρτο Καμπέλο 9/7
ΕΛΑΦΙ	68	19495	δ. Κων/πολη 11/7
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Σαγκάη 15/5
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I	64	10852	άρχει Στυλίδα
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	στήν Πουνταρένας 13/7
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	ε. Λορέντ 3/8
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	68	48748	α. Χάβρη 27/7
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	69	6008	α. Σαντάνα 24/7
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	α. Κήλαγκ 27/7
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60670	α. Λός Πάλμας 6/7
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	δ. Σουέζ 3/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στή Μπ. Λίμνες
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	12315	ε. Ν. Όρλεάν 31/7
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Βρέμη 7/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	ε. Ρίο Ίανέιρο 22/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237	α. Γάνδη 3/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	δ. Κων/πολη 5/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Ν. Όρλεάν 30/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Ναγκόγια 31/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16805	πρ. «Sanko Dealing»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16805	πρ. «Sanko Dealing»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46842	πρ. «Τατίνα»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤΟΣ	72	18207	δ. Εσκουμίνες 7/7
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	δ. Κων/πολη 17/7
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Σάντος 11/7
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	ε. Πένινγκτον 29/7
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	ε. Ν. Υόρκη 4/8
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Λός Άντζελες 31/7
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Λάγος 28/6
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	ναυπηγ. Κόμπε
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	άρχει Πειραιά
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	ε. Πειραιά 1/8
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Σπέζια 1/8
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	άρχει Πειραιά
ΕΝΤΕΒΟΡ I	84	22208	μετ. «Έντεβόρ» (Ε.)
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	74	13687	πρ. «Έντερπράιζ I»
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Σιγκαπούρη 3157
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Κακογκάβα 28/7
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Άμβέρσα 19/7
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Ντουάλα 4/7
ΕΠΟΣ	78	6053	άρχει Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. Πειραιά 23/7
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Κολούμπια 17/7
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Πειραιά 2/8
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074	άρχει Χαλκίδα
ΕΞΠΕΡΙΣ	77	9437	α. Ρεσίφ 28/7
ΕΞΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Γιοκοχάμα 18/7
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Φιλαδέλφεια 27/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	ε. Ρουέν 5/8
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	α. Βρέμη 13/7
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ	76	16844	ε. Βαλένσια 26/7
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16835	α. Άμβέρσα 31/7
ΕΥΗ Λ	67	14569	ε. Πειραιά 19/7
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Χόγκ Κόγκ 4/8
ΕΥΒΑΛΙΑ	72	29148	ε. Κάντλα 3/6
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	δ. Σουέζ 5/8
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	58	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Π. Έσκουβελ 3157
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6880	άρχει Ήμισχάβεν
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Ν. Όρλεάν 18/7
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Ριγίκα 30/7
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Σάλλομ Βοε 3/8
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Πειραιά 4/8
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Εινγκάνγκ 24/7
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Χόγκ Κόγκ 23/7
ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282	α. Σάουθ Ράιντνγκ Π. 16/7
ΖΕΤΤΑ	71	20516	α. Σιγκαπούρη 24/7
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Όρλεάν 10/7
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Όζακα 25/7
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Λάρνακα 15/7
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Άμβέρσα 6/7
ΖΥΓΟΣ	69	3490	άρχει Άστακό
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	άρχει Πειραιά
ΖΗΝ	70	2885	άρχει Πειραιά
ΖΗΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	4617	άρχει Πειραιά
ΖΗΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719	α. Σαβόνα 27/7
ΖΗΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Ροζάριο 13/7
ΖΗΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	18700	α. Τάμα 15/7
ΖΗΤΠΟΡΤ	67	27018	άρχει Άργουστόλι
ΖΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	άρχει Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794	α. Καραίσι 4/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	δ. Παναμά 2/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15680	α. Εινγκάνγκ 27/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15680	α. Άμβούργο 3/8
ΘΑΛΑΣΣΙΟΠΟΡΟΣ	68	12660	δ. Σουέζ 1/8

ΘΑΝΙΚΙ.....	61	9516	άρχει Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ.....	64	4626	άρχει Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ).....	69	51732	άρχει Πειραιά
ΘΑΣΟΣ Α' ΛΑΝΤ.....	76	9444	δ. Παναμά 2/8
ΘΕΑΓΕΝΗΣ.....	72	9986	ε. Ντουάλα 15/7
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.....	72	22886	α. Τακεχάρα 24/7
ΘΕΚΟΣ.....	78	16685	α. Μπάχια Μπλάνκα 15/5
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ.....	68	35477	ε. Μπάχια Μπλάνκα 1/8
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ.....	73	69904	α. Ρουέν 27/7
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.....	85	41872	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ.....	85	40473	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ).....	68	44863	α. Γκντάνσκ 29/7
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ.....	82	24.000	ε. Χαλδία 20/7
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ.....	77	16380	α. Τζέντα 28/7
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ).....	55	8992	άρχει Πειραιά
ΘΕΤΙΣ.....	74	35540	α. Γιούροπουρτ 3/8
ΘΗΡΑΣΙΑ.....	84	28100	α. Σάντος 21/7
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ).....	72	2895	α. Κορούνα 30/7
ΙΔΕΩΝ (δ).....	75	80318	πρ. «Gracious Foundain»
ΙΔΕΑ (δ).....	65	41195	α. Γένοβα 29/7
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	67	4390	έγκυαταλεφθηκε 15/4
ΙΚΑΝΚΑ Α.....	73	9771	έπισκευές Πειραιά 10/6
ΙΟΛΙ.....	72	4999	δ. Γιβραλτάρ 29/7
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	20960	α. Χιούστον 19/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	15498	δ. Σουέζ 23/7
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ.....	62	10420	ε. Μόκχα 28/6
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	85	8002	ε. Σάρχα 9/7
ΙΟΝΙΟΝ.....	70	15387	ε. Πειραιά 15/7
ΙΟΣ.....	85	34400	α. Γκόβε 26/7
ΙΧΘΕΙΣ.....	77	19166	δ. Παναμά 27/7
ΙΩ.....	69	8909	άρχει Ντάρμπαν
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ).....	61	22075	ε. Σουέζ 3/8
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	59	3139	α. Άστακό 18/10
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	68	16227	α. Σάντος 25/6
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ).....	82	30041	α. Φιλαδέλφεια 20/7

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ.....	76	16023	ε. Ντάρμπαν 21/7
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ.....	68	10322	στή Σαχάνα
ΚΑΒΟ ΜΑΠΑΠΑΣ.....	77	12772	α. Πόρτ Έλζαμπεθ 24/7
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772	α. Άμνέρεν 26/7
ΚΑΘΡΙΝ Α.....	70	16285	α. Μπάχια Μπλάνκα 17/7
ΚΑΛΑΒΡΙΑ.....	86	24309	α. Άλγκεκίρας 19/7
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	74	15938	ε. Τζέντα 30/7
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.....	85	17879	υπό ναυπήγηση
ΚΑΛΜΑΡ.....	51	6199	άρχει Λονδίνο
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.....	73	11349	ε. Ντουάλα 15/7
ΚΑΛΥΨΩ.....	73	6172	ε. Χάβρη 5/8
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14588	α. Π. οφ Σπαίν 25/7
ΚΑΜΠΟΣ.....	71	13116	στο Κιουρασάο
ΚΑΝΑΡΗΣ.....	79	19037	ε. Ροζάριο 9/7
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ).....	78	151225	αναμένει Όμαν
ΚΑΠ ΙΤΕΑ.....	71	4960	ε. Τακοράντι 28/7
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ.....	74	3600	α. Λισαβόνα 25/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850	α. Ροζάριο 25/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	68	24801	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313	στο Όσμ Κουδάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	67	8113	α. Βρέστη 1/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ.....	69	10839	ε. Πειραιά 12/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	14807	α. Μανζανίκο 15/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	81	15819	ε. Γιαβάτα 1/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ.....	67	18098	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ.....	80	32600	ε. Άμστερνταμ 14/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13858	α. Πειραιά 4/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ (δ).....	72	58185	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193	ε. Πειραιά 8/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763	άρχει Βομβάη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	13531	α. Ντόρντρεχτ 6/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ.....	82	32241	δ. Παναμά 2/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372	α. Βαλλέτα 23/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ.....	60	9163	άρχει Νουεβίτα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....	76	123648	α. Σιγκαπούρη 3/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.....	77	21194	ε. Γιούροπουρτ 27/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.....	61	13338	α. Πειραιά 10/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	69	9116	πρ. «Μόστερ Τζώρτζ»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.....	66	19595	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ.....	82	29281	πρ. «World Jade»
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	15981	δ. Κων/πολη 20/7
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ.....	73	23688	α. Μουτσούρη 31/7
ΚΑΡΛΟΒΑ.....	75	29314	α. Γκντάνσκ 31/7
ΚΑΡΜΕΝ.....	65	23391	ε. Γκάλβεστον 9/6
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ.....	73	13098	άρχει Πειραιά
ΚΑΡΜΕΝ ΣΕΡΕΝΑ.....	72	15952	ε. Πειραιά 22/6
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ.....	72	13098	άρχει Πειραιά
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	68	10562	ε. Ν. Μαγκαλόρ 28/5
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	73	13324	ε. Τσάλνα 20/7
ΚΑΡΟΣ.....	67	12702	α. Πειραιά 6/8
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	68	12701	α. Σάντος 27/7
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067	α. Σακάϊδ 20/7
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	16040	ε. Βομβάη 17/7
ΚΑΣΚΑΝΤΑ.....	63	12407	άρχει Άργοςστόλι
ΚΑΣΟΣ.....	76	14983	ε. Λονδίνο 6/8
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ.....	69	14318	δ. Δαρδανέλλια 25/7
ΚΑΣΣΙΑ.....	72	16704	α. Μπαχράϊν 3/8
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥ.....	59	4632	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ.....	68	26537	άρχει Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	57	9061	δ. Σουέζ 7/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	76	3824	ε. Γκίζον 23/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ).....	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750	ε. Θεσ/νίκη 27/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.....	70	14370	ε. Πειραιά 30/7
ΚΑΤΙΕ.....	60	10187	άρχει Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ).....	66	38878	α. Άλμερία 14/7

ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ.....	72	14851	α. Ντάρμπαν 2/8
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ.....	73	9219	ε. Ντουάλα 28/6
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ.....	62	11416	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ.....	71	9868	δ. Σουέζ 28/7
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ.....	78	9862	α. Ήμσάδεν 6/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ.....	77	9736	α. Μπουένος Άϊρες 18/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΠΑΠΑΣ.....	77	10480	δ. Ντόβερ 3/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ.....	71	9964	δ. Παναμά 21/8

ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ.....	72	10013	δ. Ντόβερ 3/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ.....	74	8896	α. Γκίλντονκ 2/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ.....	78	8890	δ. Μπρανομπάτελ 26/7
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ.....	69	12251	α. Μπάρρυ 27/7
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ.....	75	16307	ε. Κολούμπια 31/7
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ.....	58	5250	άρχει Πειραιά
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ).....	78	245140	α. Παρανάγουα 7/7
ΚΙΜΩΛΟΣ.....	64	7783	δ. Ντόβερ 17/7
ΚΙΝΑΡΟΣ.....	67	12701	α. Ντάρμπαν 19/7
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ.....	77	17300	άρχει Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ.....	76	16366	ε. Ειγγκάνγκ 22/7
ΚΛΕΙΩ.....	58	8791	α. Ρίο 'Ιανέιρο 3/7
ΚΟΜΕΤ.....	72	9824	άρχει Πειραιά
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547	δ. Παναμά 27/7
ΚΟΝΔΩΡ.....	67	6842	δ. Π. Σαίδ 2/8
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219	α. Ν. 'Υόρκη 4/8
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ.....	81	18000	α. 'Υμουιντέν 28/7
ΚΟΝΚΑΡ ΗΘΑΙΣΤΟΣ.....	83	45025	α. Κόμπε 18/7
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ).....	77	105000	α. Χέυ Πόιντ 19/6
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ.....	81	16000	α. Ρίτσαρντς Μπρί 14/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.....	72	39219	ε. Βιτόρια 29/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	71	38820	α. Τουμπάρδο 23/7
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ.....	80	16000	α. 'Αμβούργο 30/7
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ).....	73	114543	α. Βανκούβερ 28/7
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	68	22836	α. Ρόττερνταμ 31/57
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	79	16000	
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.....	70	24693	

ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ.....	67	7680	α. Θεσσαλονίκη 25/7
ΓΚΑΛΛΕΥ.....	77	5539	α. Σμύρνη 18/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ.....	67	7687	ε. Βηρυτό 31/7
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ.....	71	14764	δ. Π. Σαίδ 22/7
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	64	38000	ε. Ράς Τανούρα 5/8
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ).....	55	8998	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ).....	82	10451	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	78	9862	ε. Κοσίν 27/7
ΚΟΡΟΝΕΤ.....	75	19134	α. Λός Άντζελες 19/7
ΚΟΡΥΤΟΝ.....	70	11826	δ. Σουέζ 21/6
ΚΟΡΩΝΙΑ.....	59	2670	άρχει Άστακό
ΚΟΣΜΟΣ.....	66	5153	α. Ντουμπάϊ 6/7/84
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	71	9830	α. Σ. Λουίς ντι Ρόν 31/7
ΚΡΑΝΤΩΡ.....	76	8598	α. Παρανάγουα 14/7
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ.....	75	8084	ε. Παλούα 2/7
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ.....	76	7427	ε. Πόρτ Χάρκωρτ 23/7
ΚΡΑΤΩΝ.....	69	34169	ε. Πειραιά 30/7
ΚΡΗΤΗ (δ).....	82	11500	ε. Κουβέιτ 31/7
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ.....	68	14923	α. 'Ικόνιο 28/7
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ).....	82	11500	ε. Ντάρ-ε-Σαλάμ 24/7
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ.....	74	42470	δ. Σουέζ 17/7
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ).....	78	10832	α. Κόμπε 1/8
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ.....	67	14926	α. Γιβραλτάρ 3/8
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ).....	82	11500	στή Μομπίλ 8/8
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ.....	73	42470	δ. Π. Σαίδ 5/8
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ).....	77	10832	α. Κήλαγκ 28/7
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ.....	82	11500	α. Σάντος 22/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ.....	78	10832	ε. Κόμπε 28/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.....	79	10832	α. Ντουμπάϊ 23/7
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.....	71	14923	α. Πειραιά 1/8
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ).....	74	61054	ε. Κεϋνάν Τέρμιναλ 30/7
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ).....	73	61054	α. Φός 4/8
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ).....	73	42470	α. Τζέντα 24/5
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ).....	82	11500	α. Τζέντα 20/7
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.....	59	16875	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΟΣ.....	75	7028	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/8
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	ε. Βενετία 13/7
ΚΡΙΤΩΝ.....	59	7158	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	76	6598	α. Σαντάντερ 8/7
ΚΡΟΝΟΣ.....	73	11170	α. Άσντοντ 2/8
ΚΡΟΝΟΣ.....	67	6911	στή Τζέντα
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	ε. Άμνέρεν 28/7
ΚΥΔΩΝΙΑ.....	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ.....	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ.....	62	4784	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ).....	71	17355	δ. Κων/πολη 23/7
ΚΥΜΑ.....	60	7758	άρχει Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.....	77	23596	α. Ραβέννα 25/7
ΚΥΡΑΡΗΝΗ.....	61	9443	άρχει Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	81	38000	δ. Παναμά 29/7
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	66	8943	ε. Π. Μαχάμεντ Κασίμ 25/6
ΚΥΡΙΑΚΟΥ Α. Δ. ΛΕΜΟΥ.....	66	20518	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ.....	69	3748	δ. Γιβραλτάρ 21/7
ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	62	2935	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	α. Γιούροπουρτ 17/7
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823	ε. Βισκαπίντμ 30/7
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296	μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ.....	68	4350	α. Σ. Ναζαίρ 26/7
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	59	8140	άρχει Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ).....	77	18858	δ. Ντόβερ 2/8
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ.....	80	7952	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	78	9485	ε. Λέϊβ 4/8
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ.....	71	13907	στή Βομβάη 15/7
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	άρχει Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	38000	α. Νιούκαστλ 29/7
ΛΑΟΔΙΚΗ.....	64	10305	α. Κολόμπο 24/3
ΛΑΟΥΡΑ.....	65	1599	δ. Δαρδανέλλια 28/7
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/7
ΛΑΡΡΥ Α.....	70	16308	α. Πειραιά 12/7
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30844	α. Γκάνδη 28/7
ΛΕΔΕΑ.....	63	17879	άρχει Γαλαξείδι
ΛΕΜΑΝ.....	68	2953	άρχει Πειραιά
ΛΕΝΑ ΙΙ.....	68	15761	α. Κακινάδα 17/7
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ.....	70	10618	άρχει Σετουμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ.....	68	10618	άρχει Έλευσίνα
ΛΕΣΒΟΣ.....	74	3259	στή Λισαβόνα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ.....	58	9079	άρχει Χαλκίδα
ΛΕΩΝ.....	75	15884	δ. Παναμά 22/7
ΛΕΩΝ.....	72	2311	άρχει Ήγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	α. Άκαμα 12/7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ).....	66	29287	άρχει Φορταλέζα
ΛΗΜΝΟΣ (δ).....	69	17485	δ. Κων/πολη 19/7
ΛΗΤΟ.....	78	18104	α. Καράτι 30/7
ΛΙΑ ΠΕΡΟ.....	61	7963	άρχει Σετουμπάλ

ΛΙΜΠΕΡΠΟΡΤ	83	19343	α. Μόλμο 23/7
ΛΙΜΠΕΡΠΡΕΣ	82	19337	δ. Πόρτ Σαϊδ 3/8
ΛΙΜΠΕΡΤΡΕΪΝΤ	83	20200	α. Σπλίτ 22/7
ΛΙΜΠΕΡΕΪΤΟΡ	78	75134	δ. Ντουμπάι 4/8
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	ε. Σιγκαπούρη 3/8
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	α. Ρίο 'Ιανέιρο 27/7
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Μομπά 25/8
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. Ρας Τανούρα 2/8
ΛΙΩ	68	9850	ε. Πειραιά 9/6
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	αργεί Βασώρα
ΛΟΤ'ΙΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Χόβικ 9/7
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Σουέζ 9/7
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. 'Αμστερνταμ 20/7
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Σιγκαπούρη 4/8
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Γάνδη 2/8
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. 'Αμβέρσα 3/8
ΛΥΡΑ	67	41914	αργεί Σετουμπάλ
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Ρίο Γκράντε 22/7
ΜΑΔΕΡ	68	11361	ε. Γάνδη 28/7
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Γιουρπούρι 6/8
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Ρίο 'Ιανέιρο 25/7
ΜΑΙΡΗ	84	14500	μετ. «Hoegh Mary» (Ε.)
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Σετουμπάλ 29/7
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	δ. Παναμά 1/8
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	αργεί 'Ελευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	αργεί Σετουμπάλ
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256	α. Πειραιά 18/7
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Ρίο 'Ιανέιρο 27/7
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Πειραιά 24/7
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. Ν. 'Υόρκη 22/7
ΜΑΝΤΟ V	72	17432	δ. Παναμά 24/7
ΜΑΝΤΟΥΛΑΝΑ (S)	83	31951	ε. Κουίνγκουαγκντάν 7/7
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	αργεί Στουλίδι
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ	68	18525	ε. Χιούστον 31/7
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	δ. Κων/πολη 10/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Ρότερνταμ 9/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Τζέντα 26/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Ντόβερ 3/8
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Σύνδευ 21/7
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	82	32300	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ	81	12847	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΪΚ	82	8967	αργεί Σετουμπάλ
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. 'Αμμούργιο 31/7
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Ρεσίφ 22/7
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	αργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	8607	α. Πειραιά 10/7
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	δ. Σουέζ 18/7
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	δ. Σουέζ 24/7
ΜΑΡΙ	74	8925	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	68	18589	ε. Μόντρεαλ 1/8
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Μουτσούρε 14/7
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Γάνδη 30/6
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9585	α. Κόμπε 16/7
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108	δ. Παναμά 3/8
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Καρταγένα 30/7
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Σιγκαπούρη 17/8
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Κακινάδα 31/7
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Λεμεσός 20/7κ
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ε. Σύρο 25/7
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. 'Αμβέρσα 28/6
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Χόβικ 31/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	ε. Πειραιά 14/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	α. Ρουέν 31/7
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	δ. Κων/πολη 23/7
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Ν. 'Υόρκη 2/8
ΜΑΡΙΑΥ	71	16289	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14589	α. Τραμαντάι 13/7
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Ρεσίφ 22/7
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19586	α. Χέλυ Πόιντ 29/7
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85387	αργεί Σετουμπάλ
ΜΑΡΙΟΝ	67	33588	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	δ. Παναμά 19/7
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Γιβραλτάρ 19/7
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	έπισκευές Ούντεβάλλα 30/7
ΜΑΡΙΩ	66	3762	ε. Σιτακόγκ 30/7
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Λονδίνο 1/7
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082	α. Ρίο 'Ιανέιρο 2/7
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	αργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	α. Μπρέικ 6/8
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	δ. Κων/πολη 1/7
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΣ	48	3368	α. Σ. Λορένζο 17/7
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Εινγκάινγκ 20/7
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1988	α. Γάνδη 24/7
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Ρίο Γκράντε 8/7
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	αργεί Πειραιά
ΜΑΤΘΙΔΑ	65	7696	
ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	32723	ε. Βενετία 22/7
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	α. Σιγκαπούρη 18/7
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 22/7
ΜΕΛΟΤ	68	8887	α. 'Αμβέρσα 3/8
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	α. Ρότερνταμ 1/5
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	89	12748	ε. Πειραιά 28/6
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. 'Αμπιζάν 19/5
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	82	14483	α. Πειραιά 12/7
ΜΕΝΤΡΟΚ	85	8999	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	82	11940	α. Μαυρίκιο 27/7
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Γιβραλτάρ 20/7
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	δ. Ντόβερ 2/8
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Μπιντούλου 9/7
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	ε. Ρότερνταμ 6/8
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	ε. Γέλα 1/8
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Μομπάσα 24/7
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Ρας Τανούρα 7/7
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Σαλβαντόρ 10/7
ΜΗΛΟΣ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ	79	10991	α. Λίβερπουλ 10/7

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'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	1563	
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1592	
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	71	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	68	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	
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	38168	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	
ΜΟΧΑ Δ.	56	8823	
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	68	8677	
ΜΠΑΡΡΥ	68	14359	
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	
ΜΠΙΑ	75	7246	
ΜΠΟΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	
ΜΠΟΥΓΚΑΝΒΙΛ	72	16704	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	81	6155	
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	66	14948	
ΜΠΡΗΖ	64	35082	
ΜΠΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68631	
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	
ΝΑΕΟΣ	70	8825	
ΝΑΕΟΣ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ	80	10982	
ΝΑΤΑ	77	9359	
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	70	16224	
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	71	16246	
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	
ΝΕΛΑ	68	12259	
ΝΕΜΕΑ	79	10993	
ΝΕΜΟΣ	71	4981	
ΝΕΝΑ	74	39868	
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ	72	9608	
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44805	
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19182	
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15880	
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	
ΝΙΚΟΣ Ι.	80	4824	
ΝΙΚΥ	73	14667	
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	
ΝΟΡΕ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	

α. Δεμεράρα 24/7
 α. Μπαρκελόνα 17/7
 αργεί Πειραιά
 α. Τσιότζια 23/7
 ε. Δεμεράρα 27/7
 αργεί Ν. 'Ορλεάνη
 αργεί Ν. 'Ορλεάνη
 αργεί Πειραιά
 αργεί Ν. 'Ορλεάνη
 α. Παναμά 26/7
 α. Καστέλλο 17/7
 α. Τζέντα 27/7
 ε. Πειραιά 25/5
 αργεί Ν. 'Ορλεάνη
 αργεί Πειραιά
 αργεί Ν. 'Ορλεάνη
 ε. Γκίζον 26/7
 αργεί Ν. 'Ορλεάνη
 αργεί Πειραιά
 α. Ν. 'Ορλεάνη 30/7
 ε. Βηρυτό 2/8
 α. Σύνδευ 26/7
 μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
 ε. Χιούστον 2/8
 δ. Π. Σαϊδ 31/7
 α. Ν. 'Ορλεάνη 18/7
 α. Π. Σουδάν 10/7
 έπιληψη 'Αλλδαπούς
 α. Ναγκόγια 28/7
 αργεί Σάρφα
 ε. 'Ιμινγκχα 4/8
 α. Μπάγια Μπάλνκα 18/7
 δ. Σουέζ 26/5
 α. Πειραιά 29/3
 δ. Μπρανσμπάτελ 23/7
 α. Μομπιλ 16/7
 α. Πειραιά 25/7
 α. Χιούστον 28/7
 α. Νιούπορτ 22/7
 α. Γένοβα 26/6
 ε. Κοτονού 26/7
 αργεί 'Αργοςτόλι
 ε. Γουακαμάτσου 16/7
 ε. Πειραιά 16/6
 δ. Γιβραλτάρ 1/8
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Παναμά 3/7
 πρ. «Tacoma City»
 α. Χαμπτον 14/7
 α. Μιζούσιμα 2/7
 α. Ν. 'Ορλεάνη 1/8
 αργεί Λευκάδα
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 α. 'Αμβέρσα 13/6
 αργεί Τζέντα
 αργεί Ρίβερ Φώλ
 αργεί 'Ελευσίνα
 ε. Γένοβα 2/8
 α. Χιούστον 5/7
 ε. 'Ιταλίδι 28/7
 ε. Λίβερπουλ 30/7
 αργεί Γαλαξείδι
 αργεί 'Αργοςτόλι
 δ. Σουέζ 4/8

αργεί Γάνδη
 α. Σάν Νικόλας 23/6
 ε. Πειραιά 5/8
 δ. Μάλτα 21/7
 δ. Κων/πολη 28/7
 αργεί Κενίτρα
 α. Σιγκαπούρη 19/5
 αργεί Χαλκίδα
 δ. Παναμά 29/7
 στό Μπ. 'Αμπάς 15/7
 ε. Νταμάμ 29/7
 δ. Σουέζ 24/7
 α. Φιλadelphεια 3/8
 α. Νιούκαστλ 23/7
 μεσογειακές μεταφορές
 αργεί 'Ελευσίνα
 α. Φέλιξτου 23/7
 ε. Κόπορνο Κρίστι 16/6
 α. Ρίο Γρανάτε 19/7
 α. 'Αμβέρσα 16/6
 αργεί Πειραιά
 α. Τζέντα 3/8
 δ. Γιβραλτάρ 4/8
 δ. Κων/πολη 25/6
 στό 'Ελ Χαλί (άποθήκη)
 α. Γένοβα 258
 πρ. «Κοεί»
 δ. Γιβραλτάρ 3/8
 πρ. «Virginia Lily»
 δ. Παναμά 23/7
 αργεί Πειραιά
 α. Ν. 'Ορλεάνη 13/6
 α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
 α. Βοστώνη 16/7
 αργεί Πειραιά
 αργεί 'Αλιβέρι
 αργεί Πειραιά
 α. Νταμάμ 1/8
 αργεί Πειραιά
 δ. Γιβραλτάρ 1/8
 ε. Ν. 'Υόρκη 1/7
 ε. Ναβλικά 28/3
 α. Νιούκαστλ 21/6

ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	ἀργεί 'Αλεξάνδρεια	ΠΗΓΑΖΟΣ	66	12429	δ. Π. Σαΐδ 4/8
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	68	25820	ἀργεί Στυλίδα	ΠΗΓΑΖΟΣ (δ.)	81	24021	α. Λός 'Αντζέλες 24/7
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	38300	α. Γκλάντσον 13/7	ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Μάλμο 2/8
ΝΟΡΘΑΦΕΝ	85	1236	μεσογειακές μεταφορές	ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	ε. Γιοκοχάμα 29/7
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Μπαρναγκούλα 21/7	ΠΗΛΕΑΣ	69	10018	α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 5/7
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Ντακάρ 13/7	ΠΗΛΕΟΠΗ	62	8299	ἀργεί 'Αστακό
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/7	ΠΗΛΕΟΠΗ II	56	8198	ἀργεί 'Ηγουμενίτσα
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Λάγος 9/7	ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	στή Θεοντά 24/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Λ. Τσάρλς 3/7	ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10817	ἀργεί Γαλαξίδι
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. 'Αμβέρσα 25/7	ΠΙΣΤΙΣ	73	13831	α. Σάν Ντιέγκο 14/8
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Κόρπους Κρίστι 27/7	ΠΙΣΤΙΣ	55	3788	ἀργεί Λομπίτο
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	ἀργεί Πειραιά	ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	δ. Σουέζ 19/7
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	65	7700	ἀργεί Γαλαξίδι	ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10879	ἀργεί Γαλαξίδι
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	ἀργεί Πειραιά	ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	δ. Παναμά 29/4
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ἀργεί 'Ελευσίνα	ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	στο Χάλιφαξ 13/8
ΝΤΕΝΙΣ Μ	59	6134	ἀργεί Λευκάδα	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Σιγκαπούρη 1/8
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	δ. Παναμά 15/7	ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	α. Λός 'Αντζέλες 24/7
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	18014	α. Λός 'Αντζέλες 27/6
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Μπαχραϊν 4/8	ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	ἀργεί Χαλκίδα
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	ἀργεί Πειραιά	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Βανκούβερ 6/7
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Λ. Τσάρλς 17/7	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Καμαίσι 19/8
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	ἀργεί Πειραιά	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. 'Αμβέρσα 29/7
ΟΔΕΛΙΑ	69	3266	ἐπιβλήθη 'Αλλοδαπούς	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15978	πρ. 'Ποντοπόρος
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382	α. Σιγκαπούρη 28/7	ΠΟΠΗ	67	11002	α. Ρίο 'Ιανέιρο 30/7
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	ἀργεί Πειραιά	ΠΟΠΗ Π.	77	10558	στο Πόρτ Σουδάν 8/8
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Καρταγένα 27/7	ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	α. Ρότερνταμ 8/8
ΟΛΓΑ	68	1586	ὑπεστεύει Κυπριακή	ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	81	10520	α. Παναμά 2/8
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	ἀργεί Πειραιά	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἐπισκευές Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ἀργεί Σετούμπάλ	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	δ. Σουέζ 8/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Μόντρεαλ 1/8	ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. 'Ορακιεστάνα 27/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	στον Πειραιά 23/7	ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	68	10691	α. Λός Πάλμας 23/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15888	ἀργεί Πειραιά	ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	58	11048	στο Σουέζ (ἀποθήκη)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	α. Σαβόνα 2/8	ΠΡΟΚΥΟΝ	68	9650	ε. Πειραιά 31/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ἐπισκευές Πειραιά	ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	75	32576	δ. Γιβραλτάρ 25/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Λεμεσό 1/8	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	71	60929	α. Σιγκαπούρη 25/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ε. Πειραιά 30/7	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	70	9865	δ. Σουέζ 30/7
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	ε. Π. Καμπέλο 17/8	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	124724	ἀργεί Πειραιά
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές	ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	74	17264	ε. 'Ιμινγκχαμ 1/8
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187	δ. Μπρανσμπάτελ 1957	ΠΡΟΤΕΥΣ	80	15716	α. Βαλτιμόρη 27/7
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας	ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ	67	10891	α. Λός Πάλμας 22/7
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	α. Ρουέν 16/7	ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16191	στο Μπαντ 'Αμπάς 27/7
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	δ. Μπρανσμπάτελ 21/7	ΠΥΘΕΥΣ	75	16183	α. Ρίο 'Ιανέιρο 19/6
ΟΡΕΑΝΗ (δ.)	75	76142	ε. Κεϋχάν 30/7	ΠΥΛΟΣ	63	22201	δ. Π. Σαΐδ 29/7
ΟΞΕΑΝ ΤΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636	α. Μάρβικ 24/7	ΠΥΛΟΣ	81	13800	α. Χουάνγκου 28/7
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20689	α. Λάγος 14/7	ΠΥΡΡΟΣ	68	10244	δ. Δαρδανέλλια 28/7
ΟΞΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	ναυπηγ. Φερρόλ		77	14072	α. Σιγκαπούρη 28/7
ΟΞΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	δ. Ντόβερ 1/8	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. 'Ικόνιο 27/7
ΟΞΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	ε. Κουινγκουντά 27/7	ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	ε. Ροζάριο 12/7
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15259	α. Χόγκ Κόγκ 29/7	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 1 (δ.)	77	18325	α. Τενερίφ 14/7
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 2 (μ)	79	32023	δ. Σουέζ 1/8
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1518	μεσογειακές μεταφορές	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 3 (δ.)	78	69018	ε. Πειραιά 12/7
ΟΥΑΤΙΜΑ	71	9372	ἀργεί Χαλκίδα	ΡΑΝΙΑ	67	9919	ε. Βομβάη 22/7
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (ἀποθήκη)	ΡΕΑ	71	9025	στο Λάγος 9/7
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Μόντρεαλ 17/7	ΡΕΑ	56	4275	ἀργεί Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	Τενερίφ 18/8	ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Μπαρκελόνα 23/7
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8987	στο Λάγος	ΡΕΓΓ'ΙΝΑ Σ	77	9417	δ. 'Επτάνησα 30/5
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2805	ἀργεί Γκρέϊτ Μπίτερ	ΡΕΝΑ	72	14651	α. Βουλώνη 17/7
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597	ἀργεί 'Ελευσίνα	ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Σ. Μάικς 3/8
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Γιοκοχάμα 1/8	ΡΙΒΑ	63	10299	ἀργεί Γαλαξίδι
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ε. Ρεσίφ 25/7	ΡΙΟ	75	9112	ἐπισκευές Πειραιά 7/6
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	δ. Ντόβερ 10/7	ΡΙΟΔΟΞΙ	67	15362	δ. Δαρδανέλλια 12/7
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ἀργεί Γαλαξίδι	ΡΙΟΔΟΞΟ (δ.)	60	20416	α. Σάν Φρανσίσκο 2/8
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ἀργεί Πειραιά	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11180	ἀργεί 'Αργιστόλι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ἀργεί Πειραιά	ΡΟΛΛΟΝ	73	38811	α. Παράναγους 27/7
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	α. Διαμάντε 19/7	ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Κωνίπολη 18/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	82	35127	ἐπιβλήθη 'Αλλοδαπούς	ΡΟΥΛΑ	62	811	ἀργεί Λομέ
ΠΑΝΔΩΡΑ (δ.)	67	57794	α. Πειραιά 26/7	ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	α. Μομπάσα
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Πειραιά 19/7	ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Σ. κόη 18/7
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	ε. Βρέμη 7/8	ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	δ. Π. 'Οντά 'Αρένας 7/7
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	α. Ρίο Γκράντε 17/8	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	ε. 'Οσίν 15/6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	ἀργεί Πειραιά	ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	ἀργεί Πειραιά	ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ἀργεί Πειραιά	ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Καλαμπόκι 24/7
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	α. Λός Πάλμας 16/7	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	ε. Μπιλμπάο 28/7
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. Φιλαδέλφεια 24/7	ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	α. Λός Πάλμας 21/7
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	ε. Σάντα Μάρτα 12/7	ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	δ. Ντόβερ 2/8
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	δ. Σουέζ 20/7	ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ἀργεί Πειραιά	ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	α. Κόρυτον 18/7	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	δ. Γιβραλτάρ 22/7	ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Πόρτ Χέντλαντ 19/7	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11508	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	'Ολική 'Απόλεια	ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Σιγκαπούρη 21/7
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	ε. 'Ικόνιο 21/7	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29280	ε. 'Ιντσόν 29/7
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ναυπηγ. Ναγκασάκι	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000	ε. Μπιλμπάο 3/8	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	ε. Τσίμπα 22/5
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	ε. Πειραιά 2/7	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	δ. Παναμά 22/7
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	ἀργεί Πειραιά	ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Ντάρμπαμ 26/7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ἀργεί Πειραιά	ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	α. Χιρόσιμα 28/4
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Πειραιά 23/7	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	δ. Παναμά 9/6
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. Βενετία 1/8	ΣΑΝΤΕΣ	78	9864	δ. Π. Σαΐδ 31/7
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	δ. Σουέζ 5/8	ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	δ. Ντόβερ 24/7
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	μεσογειακές μεταφορές	ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	α. Πειραιά 22/6
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	α. Βενετία 30/7	ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. 'Αμβούργο 2/8
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	ε. Γδύνια 1/8	ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	ε. Χάμπτον 31/7
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Κωνίπολη 25/7	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13846	α. Σιγκαπούρη 31/7
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Ούλσάν 11/7	ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	ε. Τακόμα 1/8
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	ἀργεί Πειραιά	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Νταμάμ 29/7
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. Φιλαδέλφεια 3/8	ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ἀργεί Ρίο 'Ιανέιρο
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	ε. Πειραιά 11/7	ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ἀργεί Σετούμπάλ
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	δ. Κωνίπολη 13/7	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	ἀργεί Λομπίτο
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Ι'Υ'	71	9623	ἀργεί Πειραιά	ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Πειραιά 11/7	ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948	α. Γιβραλτάρ 23/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	δ. Κωνίπολη 13/7	ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	α. Χοντίνια 19/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ἀργεί Πειραιά	ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 19/7	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Ντόρντρεχτ 24/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Πειραιά 8/8	ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 1/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 27/7	ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Σουέζ 4/8	ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Νταμάμ 21/7
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	45755	α. Σαβόνα 5/8	ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47889	δ. Σουέζ 3/8
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	ἀργεί Πειραιά	ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12081	ε. Βομβάη 27/7
			ε. Σ. Λορέντζο 21/7	ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Π. 'Αρθουρ 22/7
				ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Σιγκαπούρη 15/7

ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'ΝΤ	71	9810
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	68	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΣ	76	11886
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΟ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Υ	69	9305
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	68	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19168
ΣΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΒΕΡ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31298
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41280
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878
ΣΤΑΜΥ	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ Ι	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	16876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19898
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19898
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16844
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΟΡΚ	70	15302
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	69	2997
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	18229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	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
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΡΝΙΝΓΚ ΠΟ'Ι'ΝΤ	71	38094
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14589
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Υ	72	9081
ΤΖΑΖΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278
ΤΖΩΝ Κ.	78	15384
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
ΤΖΩΝΝΥ	76	9887
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14788

α. Ροζάριο 29/7	
μετ. «Κύβνος» (Ε.)	
στο Πόρτ Λίνκολν 30/7	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 30/7	
α. Καγκοσίμα 22/7	
α. Γιοκοχάμα 25/7	
δ. Σουέζ 13/7	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Χόνγκ Κόνγκ 18/7	

ε. Λάγος 30/5	
α. Γιοκοχάμα 1/8	
ε. Καλκούτα 24/7	
ε. Καλκούτα 26/7	
δ. 'Επτάνησα 11/7	
α. Λός 'Αντζελες 29/7	
α. Λάγος 13/7	
α. Ν. 'Υόρκη 31/7	
ε. Σχέδιν 5/7	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κόμπε 9/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Νητηρόι 1/8	
ε. Λά Γκουλέτ 3/8	
ναυπηγ. Αίολι	
στο Ντάρμπαν 1/8	
ἀργεί Χαλκίδα	
μετ. «Σάμαρ 'Εξπρές» (Ε.)	
α. Κόρπους Κρόσι 29/6	
α. Ρίτσαρντς Μπαί 22/7	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Γαλαξείδι	
ἀργεί 'Εμδεν	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ε. Γάνδη 2/8	
πρ. «Santa Sofia»	
στο Γιβραλτάρ 21/7	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μέθυλ Ρόαντς 27/7	
ε. Βανκούβερ 1/8	
ε. Θεσσαλονίκη 14/7	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ε. Μπιλμπό 16/7	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 26/7	
α. Ρίο Γκράντε 19/7	
δ. Σουέζ 1/8	

ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Λευκάδα	
α. Σιγκαπούρη 31/7	
α. Κρίστμας 'Αϊλαντ 19/7	
ε. Μπλάφ 3/8	
δ. Ντόβερ 23/8	
α. Καλαί 25/7	
στο Π. Σαίθ 1/8	
α. Ντόρντρεχτ 12/7	
ἀναμένει 'Ομάν	
α. Παρανάγουα 27/7	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 19/7	
στο Σουέζ	
ε. Σαβόνα 22/7	
ὤψωσε σημαία Μάλτας	
ἀργεί Γκουαγιακούλ	
ε. Λός Γκουέρα 21/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Χοσέ 'Ινδάνιο 31/5	
ε. Πόρτο Καμπέλο 4/7	
ἀργεί Γαλαξείδι	
ἀργεί 'Ιθάκη	

ε. Γκουαγιακούλ 4/7	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Καρταγένα 29/7	
ε. Φουκουγιάμα 27/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Κίγκστον 20/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ρουέν 18/7	
α. Σαγκάη 20/7	
α. Λάνσεστον 18/7	
ε. Λαντοκρόνα 29/7	
στο Μόνιου 26/7	
α. Ν. 'Υόρκη 30/7	
ε. Πειραιά 12/7	
α. Σιγκαπούρη 23/7	
α. Τσίμπα 1/8	
στο Καοσιούνγκ	
α. Σάν Φρανσίσκο 28/6	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 31/7	
ε. Πειραιά 24/7	
ἀργεί 'Αστακό	
ε. Μαρίνα ντί Καράρα 31/7	
α. Ρίο Γκράντε 25/6	
α. Ρίο Γκράντε 11/6	
α. Λός Πάλμας 24/7	
α. Ρουέν 3/7	
α. Κολόμπο 29/7	
ε. Πειραιά 20/7	
δ. Γιβραλτάρ 22/7	
ε. Μέρεντ Μπάρ 1/8	
ε. Χιούστον 2/8	
α. Βανκούβερ 2/8	
α. Ντάρμπαν 18/7	
ἀργεί Μανφρεντόνια	
δ. Ντόβερ 7/8	
α. Χιούμπολντ Μπαί 19/7	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
δ. Παναμά 27/7	

ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	8246
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19168
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΟΥΡΚΙΑ	58	4301
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	68	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	18500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΝΤ ΕΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΡΟ'Ι'ΝΤ ΕΜΠΕΛΣ	74	11644
ΤΣΕΡΡΥ	76	13683
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13683

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167

ΦΑΔΕΡ	77	17745
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΕΣ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	68	10048
ΦΑΜΙΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ	68	1443
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΙΔΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ Ι	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙ	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙΙ	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48882
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΑΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΣ	69	11489
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19582
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.)	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
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
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39386
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016

ε. Χαμίνα 4/8	
ἀργεί Χαλκίδα	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 19/7	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 12/7	
ε. Πειραιά 27/7	
ε. Πειραιά 28/7	
α. Χόνγκ Κόνγκ 20/7	
α. 'Αμβέρσα 2/8	
α. Πόρτλαντ 20/6	
α. Λός Πάλμας 18/7	
ἀργεί Πειραιά	
α. Χιούστον 28/7	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Πόρτ Σαίθ 29/7	
α. Σάν Χουάν 14/7	
α. Λουάλα 11/7	
δ. Σουέζ 27/7	
ἐπιπλωθή	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Νουκτσότ 14/7	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἐπισκευές Πειραιά	
ὤψωσε Κυπριακή	
δ. Σουέζ 3/8	
α. Λός Πάλμας 25/7	

α. Μαυρίκιο 1/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/7	
ε. 'Οσκαρσάμν 31/7	
ε. Πειραιά 6/8	

στο Ντάρμπαν 2/8	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Μπωμόντ 30/7	
δ. Κων/πολή 3/7	
ἀργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
α. 'Αμβούργο 28/7	
α. Λάγος 28/6	
ε. 'Αμβέρσα 28/7	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μπιλμπό 20/7	
α. Μοντεβιδέο 15/7	
α. Χάμπτον 25/7	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 25/7	
α. Μουμπά 29/7	
α. Σάρρι 'Αιλ 5/7	
ε. Τζακάρα 17/7	
ε. Σάν Νικόλας 18/7	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 30/7	
ε. Μπιλμπό 27/7	
α. Λός 'Αντζελες 21/8	
α. Γκλάντστον 28/7	
ε. 'Υμουιέντ 12/8	
α. Σουέιπα 24/7	
ε. Πειραιά 28/7	
στη Βομβάη 31/7	
α. Χιούστον 18/7	
δ. Σουέζ 28/7	
ε. Μόντρεαλ 1/8	

ΧΙΑΝ ΣΑΝ	89	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	88	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ	89	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	89	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6880
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6871
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΛΟΗ	75	18421
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223

δ. Σουέζ 25/6
α. Τζέντα 21/7
α. Τζέντα 22/7
ε. Μπανγκόγκ Μπάρ 29/6
α. Ρίο 'Ιανέιρο 16/7
ἀργεί 'Αμβέρσα
ἀργεί Πειραιά
α. 'Αμβέρσα 17/6
α. 'Αμβούργο 25/7
ε. Φρεντερίτσια 1/8
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ε. Μόντρεαλ 28/7

ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8389
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	81	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΗ	65	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6880
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

ἀργεί Πειραιά
α. Τσάρλεστον 19/7
α. Βενετία 11/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρας Τανούρα 28/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πειραιά 15/5
δ. Πούντα 'Αρένας 4/7
α. Λός 'Αντζελες 12/7
α. Σάντος 29/6
ἀργεί Χαλκίδα

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1985, περιλαμβάνει:

- Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 2.000 (ἐναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).
- Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 2.500 (ἐναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΒΟΣΕΤ (δ.κ.)	66	21504
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141
ΑΪ'ΒΥ (κ.)	67	9967
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΪ'ΝΤ (π.)	70	9178
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΪ'ΚΟΝ	71	27958
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪ'ΛΑΝΤΕΡ (Μόλ.)	66	9135
ΑΪ'ΝΤΗΛ (Μόλ.)	85	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΗΛ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΪ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΤΣΟ'Υ	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	68	25133
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΒΥΩΝ II (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	68	4478
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2582
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	38911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΛΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	85	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451

α. Θέοντα 15/7		
ε. Κολόμπο 1/8		
α. Ρότερνταμ 29/5		
μεσογειακές μεταφορές		
πρ. «Αίγις Μπριτάνικ»		
ε. Σιγκαπούρη 4/8		
άρχει Πειραιά		
δ. Ντόβερ 23/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/8		
δ. Κων/πολη 21/6		
α. Ν. 'Υόρκη 28/7		
α. Βενετία 4/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Μπ. 'Αίρες 30/5		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/4		
α. Σιγκαπούρη 23/7		
α. Λός 'Αντζελες 20/7		
θόση 35.59 Β, 04.57 Δ 5/8		
δ. Π. Σαϊδ 13/7		
α. Μπαχαράν 1/8		
ε. Χόγκ Κόγκ 11/8		
α. Γιοσσού 26/7		
δ. Ντόβερ 23/7		
α. Γιούροπορτ 29/7		
ε. Πειραιά 2/8		
δ. Σουέζ 23/7		
δ. Σουέζ 29/7		
α. Σουέζ 29/7		
άρχει Πειραιά		
ε. Μπενί 23/5		
στή Κων/πολη 15/7		
άρχει Πειραιά		
στό Χώρ αλ Ζουμπάρ		
ε. Χαλκίδα 1/7		
επιπλήθη 'Αλλοδαπούς		
επισκευές Πειραιά		
δ. Μπρανσμπάτελ 19/7		
άρχει Πειραιά		
δ. Κων/πολη 15/6		
ε. 'Αρατού 2/7		
α. Τζιμπουτί 12/7		
α. 'Ιντσόν 14/7		
στό Ταμπόκο		
α. Ρότερνταμ 17/7		
α. Μπιλμπάο 5/7		
α. Χιουσόν 13/6		
ε. Βοστώνη 26/7		
ε. Βρέστη 29/7		
α. Παρανάγουα 16/6		
α. Μπουσάν 26/6		
α. Ρότερνταμ 4/7		
α. Μπρέικ 5/7		
ε. Βανκούβερ 25/7		
α. Γιούροπορτ 3/8		
α. Ρότερνταμ 27/6		
α. Χάμπτον 31/7		

α. Μπαχαράν 3/7		
α. Λά Πλάτα 23/7		
α. Βανκούβερ 19/7		
α. Πειραιά 17/7		
δ. Σουέζ 26/7		
ε. Π. Κέλονγκ 30/7		
α. Σάντος 4/7		
άρχει Λαμπουάν		
ε. Δακάρ 7/7		
α. Ρουέν 29/7		
α. Σιγκαπούρη 16/7		
α. Κάδιξ 18/7		
ε. Ρεσιό 25/7		
άρχει Πειραιά		
στό Τζουμπάιλ (άποθήκη)		
άρχει Χώγκεσαντ		
ε. 'Νοτ Λόντον 25/7		
άρχει Πειραιά		
α. 'Αμυόργιο 6/8		
στόν Πειραιά		
α. Τζέντα 5/4		
α. 'Ιντσόν 1/3		
ε. Κων/πολη 28/7		
πρ. «Lustre Venture»		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 5/7		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 23/7		
α. Ρας Τανούρα 29/6		
α. Ν. Πλύμουθ 4/8		
άρχει Πειραιά		
α. Γιούροπορτ 18/7		
άρχει Πειραιά		
α. Καράτσι 1/8		
άρχει Πειραιά		
α. Π. Μπαρίος 27/6		
ε. Ρότερνταμ 4/8		
α. Θεσσαλονίκη 25/7		
α. Π. Γουάλαστ 22/7		
δ. Παναμά 1/8		
δ. Παναμά 17/7		
ε. Βανκούβερ 2/8		
δ. Παναμά 13/7		
α. Κολούμπια 20/7		
άρχει Πειραιά		
στή Λισαβόνα 25/7		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Ντόβερ 11/7		
α. Νάπολη 31/7		

ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μόλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9079
ΑΝΤΣΕΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	11406
ΑΝΤΣΕΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΣΕ'Ι'ΝΤΙΑ (π.)	70	10886
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΣΕΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	70	15898
ΑΝΤΣΕΜΠΕΡΙΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΑΔΗ (π.)	79	16169
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ (κ.)	68	1163
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΡΑΛ	65	11543
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪ'Λ(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	126398
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16396
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154

ΒΑΪ'ΣΡΟ'Ι' (κ.)	65	21374
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΡΑ	65	24314
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17181
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΣ (π.)	69	12380
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΥΛΑΚΑΝΟΥΣ (λ.β.)	64	15716
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Μ.)	62	10405
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2891
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΑΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι' (π.)	65	21281
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ π.	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φ.λ.)	68	8915
ΓΟΥΑΪ'Ζ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥΥ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΥΤΛΑΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28288
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357

δ. Π. Σαϊδ 27/7
δ. Κων/πολη 16/7
στό Σάφι
ε. Παλέρνο 16/7
ε. Βισακαπατνάμ 25/6
άρχει Χαλκίδα
α. Τζάκσουβιλ 29/6
ε. Κοσίν 27/6
διάλυση Κορέα
ε. Σιγκαπούρη 20/7
ε. Γιβραλτάρ 6/8
δ. 'Επτάνησα 3/7
ε. Χόγκ Κόγκ 24/5
δ. Κων/πολη 14/7
ε. Χουάνγκκου 28/7
στή Σιγκαπούρη 1/8
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Πέραμος I»
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μπ. 'Αίρες 31/7

ε. Παρανάγουα 30/7
ε. Γένοβα 27/7
άρχει Χαλκίδα
ε. 'Αμυόργιο 6/8
ε. Λέγκχορν 3/8
δ. Π. Σαϊδ 4/8

άρχει Μπρούνι Μπαί
α. Λός Πάλμας 28/7
άρχει Πειραιά
α. Σάντος 2/8
άρχει Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 24/7
α. Γένοβα 6/7
ε. Γκνάντοκ 28/7
ε. 'Ανγκρα ντ'ος Ρέις 1/8
α. Πειραιά 2/8
άρχει Πειραιά
α. Βάλβις Μπαί 31/7
α. Σαλβαντόρ 25/7
άρχει Πειραιά
στό Ντουμπάι 17/5
α. Π. Χάρκουμπο 9/7
δ. Σουέζ 17/7
ε. Σετσουμπάι 14/7
ε. Τζέντα 27/7*

α. Γένοβα 3/8*
α. Ντάρμπαν 17/7
α. Λός Πάλμας 23/5
α. Ν. 'Ορλεάν 9/7
α. Ρός Σουκχέρι 14/6
επωλήθη 'Αλλοδαπούς
άρχει Πειραιά
ε. Πειραιά 27/7
α. Χάλιφαξ 27/7
α. Φάδσινγκ 26/7
α. Ν. 'Ορλεάν 27/6
α. Ταρραγκόνα 18/6
δ. Σουέζ 23/7
α. Μαλάγα 30/7
α. Σιγκαπούρη 24/5
α. Σινγκάνγκ 19/7
άρχει Πειραιά
ε. Βομβάι 16/7
α. Γιβραλτάρ 20/7
επωλήθη άλλοδαπούς
μεσογειακές μεταφορές
επωλήθη διάλυση
στή Μομπάσα (αποθήκη)
δ. Κων/πολη 22/7
ε. Ντότζες 4/8
ε. Ν. 'Ορλεάν 31/7
ε. 'Αβάντα 10/6

α. Πειραιά 26/7
ε. Ρόττερταμ 24/6
άρχει Πειραιά
ε. Καράτι 4/8
ε. Φουτζέιρα 1/8
ε. Σουέζ 4/8
άρχει Πειραιά
α. Πλύμουθ 30/7
στή Καζαμπλάνκα
α. Ν. 'Ορλεάν 27/7
α. Παρμαρισμπο 24/7
α. Ταμπό 21/7
δ. Παναμά 22/6
στό Μπανάρ 'Αμπάς
δ. Ντόβερ 3/8
ε. Γκιζάν 24/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πειραιά 16/7
α. Π. ντε Μπουκ 28/7
ε. Σχέζονι 31/7
α. 'Αθωνισαού 5/8
άρχει Πειραιά
α. 'Αμβέρσα 2/8
ε. Λός 'Αντίλες 26,7
δ. Γιβραλτάρ 1/8
α. Ρίτσοντς Μπαί 22/7
α. 'Αλ Ρουάις 6/7
α. Τεντρίν 30/7

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΪΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕΪΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΤ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126281
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126280
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ (κ.)	77	6597
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	10794
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)	66	8845
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΟΤΩ	68	35191

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ (Μ.)	66	23390
ΕΛΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11089
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.)	76	150518
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77	22893
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάδ.)	69	12102
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I (π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498
ΕΥΒΟΙΑ	76	11321
ΕΥΔΟΡΗ (δ.)	64	35410
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΠΙΚΗ	77	29875
ΕΥΡΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	89	10900
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	78	21360
ΕΥΥΡΑ (δ.)	65	35406
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093
ΖΗΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΝΒΗ	79	16379
ΝΑΙΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9066
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΙΑ (κ.)	67	8799
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ.)	53	5891
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	75	37431
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σικ.	74	51501
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10850
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΙΜΑ	68	27989
ΙΝΔΙΑΝΑ (Λιβ.)	77	11280
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524
ΙΩΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528
ΙΩΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690
ΙΩΝΙΑΝ ΚΡΕΪΤΣ (Μαλ.)	58	3825
ΙΩΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834
ΙΩΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΩΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΑΪ (Μαλ.)	52	3840
ΙΩΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΩΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039
ΙΟΣ I (π.)	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051
ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533
ΚΑΛΑΙΟΠΗ (κ.)	70	18828
ΚΑΛΑΙΟΠΗ II (λ.)	83	19766
ΚΑΛΑΙΟΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΑΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229
ΚΑΛΑΙΦΗΜΟΣ	69	4267
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430

ε. Μπάχια Μπλάνκα 28/7		
ε. Τερντούζεν 25/7		
ε. Γκάνδη 4/8		
ε. Αργεντινή 27/7		
ε. Σάντος 28/7		
ε. Γκνάνσκ 3/8		
δ. Ντόβερ 25/8		
δ. Π. Γουάλλοτ 28/8		
αργεί Πειραιά		
α. Βενετία 11/7		
αργεί Χαλκίδα		
ε. Βομβάρη 30/7		
ε. Μπουσάν 25/7		
στο Τζέμπελ Άλι		
α. Ν. Υόρκη 19/7		
αργεί Μπλάγκουότερ		
α. Μανφρεντόνια 18/7		
δ. Σουέζ 26/7		
ε. Πειραιά 29/7		
ε. Αμθύρουν 8/8		
α. Ρίο Γκράντε 23/7		
δ. Γιβραλτάρ 30/7		

ε. Πειραιά 19/5		
α. Ν. Όρλεάνη 10/7		
μεσογειικές μεταφορές		
α. Παρανάγουα		
πρ. «Γκρατίσιαν Τέμπλ»		
μετον. «Άγιαξ» (Έλ.)		
α. Σουέζ 20/7		
δ. Σουέζ 28/7		
α. Ντουμπάι 27/5		
α. Πόντα ντό Όμπου 25/6		
δ. Σουέζ 3/7		
α. Βαλτιμόρη 28/7		
α. Ρίο Γκράντε 22/6		
ε. Ίκνιο 27/7		
α. Σιγκαπούρη 12/7		
α. Μπουέν Μπαί 30/5		
α. Μανίλα 24/7		
α. Σιγκαπούρη 27/7		
μεσογειικές μεταφορές		
δ. Κων/πολη 19/7		
ε. Γκουαγιακουίλ 12/6		
α. Λός Άντζελες 31/7		
αργεί Άστοκ		
δ. Κων/πολη 28/6		
ε. Βομβάρη 23/7		
ε. Λαύριο 30/6		
α. Μπάχια Μπλάνκα 29/7		
ε. Πειραιά 1/7		
παραδόθηκε Χιουντάι		
α. Π. Χάρκωτ 21/7		
μεσογειικές μεταφορές		
α. Μπαρμπάντος 30/7		
ε. Ιντσόν 25/7		
ε. Ροζάριο 25/7		
ε. Πειραιά 3/8		
α. Λά Παλις 28/6		
α. Σάντος 26/7		
α. Σάντος 6/8		
διάλυση Μπαγκλαντές		
ε. Γιβραλτάρ 5/8		
στη Σαφάγκ (άποθήκη)		
δ. Κων/πολη 25/4		
ε. Βανκούβερ 30/7		
δ. Κων/πολη 28/7		
πρ. «Μεσ. Αιγί»		
αργεί Χώγκεσαντ		
α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 6/7		
ε. Λονδίνο 3/8		
δ. Σουέζ 3/8		
α. Άδεν 11/7		
αργεί Πειραιά		
α. Σιγκαπούρη 18/7		
στη Βαρύρα		

δ. Κων/πολη 8/7		
αργεί Άγ. Δομνίκου		
ε. Σετουμπάλ 11/7		
α. Ν. Όρλεάνη 22/7		
πρ. «Βύρων Γενέος»		
α. Βίλλα Κοντιντούσιον 20/7		
στο Σάντος 2/8		
δ. Γιβραλτάρ 20/7		
μεσογειικές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		
α. Σιγκαπούρη 14/6		
μεσογειικές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		
α. Ντουά 12/7		
α. Σιγκαπούρη 28/7		
α. Ρίο Γκράντε 25/5		
μεσογειικές μεταφορές		
δ. Σουέζ 25/7		

α. Λός Άντζελες 15/6		
αργεί Πειραιά		
α. Χασσόμ 7/5		
α. Ν. Όρλεάνη 22/6		
α. Ντάρμπαν 31/7		
ε. Σέτε 30/7		
ε. Ν. Όρλεάνη 6/7		
ε. Γάνδη 2/8		
ε. Π. Σουδάν 22/7		

ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16894
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (κ.)	68	24894
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	16266
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	18301
ΚΑΡΙΝΑ I (δ.π.)	76	19016
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206
ΚΑΣΤΛΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΛΑ ΠΡΑΪΝΤ (Μ.)	58	2448
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	68	2983
ΚΑΤΛ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870
ΚΕΪ Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694
ΚΕΪ Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24688
ΚΕΪ Π ΧΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	8995
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009
ΚΟΜΠΟΣ (π.)	67	3809
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΡΑΝΟΣ (π.)	59	3354
ΚΡΑΝΤΩ (π.)	64	2304
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68	15809
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087
ΚΥΖΙΣΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	65	10596
ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΩ (π.)	67	26493
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕΖΟΣ (κ.)	67	11056

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μαλ.)	59	8140
ΛΑΙΔΗΛΑΪΚ (π.)	71	13168
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	12000
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993
ΛΑΤΙΝΙ (μ.)	68	28481
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΝΑ	68	22449
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982
ΛΕΡΟΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (Μ.)	67	27984
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΑ (π.)	65	15887
ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	16323
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827
ΛΟΪ ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μαλ.)	62	11229

ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992
ΜΑΙΡΗ Π.	67	10797
ΜΑΪ ΪΣΤΡΟΣ	69	16840
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064
ΜΑΚΡΟΣΤ	69	8064
ΜΑΛΟΥ	70	15579
ΜΑΝΟΣ (π.)	78	12498
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	8034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36834
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	68	8773
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΙΩ	65	17238
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Μ.)	68	8370
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΥΡΤΖ (κ.)	69	9116
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16823
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	78	24412
ΜΕΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	56	3903
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	80655
ΜΕΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΪΟΥΡ (π.)	70	10490

ε. Ρίο Γκράντε 24/7		
α. Μπείρα 30/4		
αργεί Π. οφ. Σπείνη		
α. Σιγκαπούρη 5/7		
αργεί Πειραιά		
μετ. «Κέϊν Στάρ» (Μ.)		
αργεί Πειραιά		
α. Πειραιά 27/7		
στο Κέϊν Ρεσίρ 7/8		
α. Πειραιά 25/7		
στη Βίολα Μακάε (άποθήκη)		
ε. Βομβάρη 31/7		
μεσογειικές μεταφορές		
ε. Βομβάρη 22/7		
α. Βομβάρη 28/7		
δ. Σουέζ 31/7		
α. Μπ. Άϊρες 22/6		
ε. Μπείρα 29/7		
αργεί Σαουδική Άραβια		
πρ. «Μητέρα Ειρήνη»		
αργεί Πειραιά		
ε. Φορτσόν 3/6		</

MEPYAANT	70	15212	ἀνομείνε Πίγα 11/7
MERRYANT (π.δ.)	66	71337	στό Μπόνου (ἀποθήκη)
MERRY MENT	75	3522	α. Σέτε 29/7
ΜΕΣΙΣ	69	9650	ε. Ρίταρνετ Μπαίη 158
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Πειραιά 11/12
ΜΙΑ*	80	15552	ε. Μουτσούρε 25/7
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.)	68	54540	α. Κεϊχάν 29/7
ΜΙΛΕΝΑ Α. (Μ.)	66	16094	πρ. *Αρχιμήδης*
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000	δ. Παναμά 4/7
ΜΙΜΗ Μ. (Μάτ.)	69	13525	α. Μόρρο Ρεντόντο 25/7
ΜΙΝΑ (κ.)	67	11870	δ. Κωνίπολη 26/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ν. 'Ορλέαν 29/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	ε. Δεμερράρα 28/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	ἀργεί Ν. 'Ορλέαν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	ε. Ν. 'Ορλέαν 2/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλέαν 28/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584	α. Ν. 'Ορλέαν 25/7
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1582	α. Ν. 'Ορλέαν 31/7
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)*	71	1582	α. Ν. 'Ορλέαν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Ν. 'Ορλέαν 27/7
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Μόρεχεντ 19/7
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	ἀργεί Ν. 'Ορλέαν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1582	ἀργεί Ν. 'Ορλέαν
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	α. Ν. 'Ορλέαν 24/7
*ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	ἀργεί Ν. 'Ορλέαν
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Ταμπίκο 25/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Σαβόνα 5/8
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	α. Ν. 'Ορλέαν 28/7
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ἀργεί Ν. 'Ορλέαν
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ἀργεί Ν. 'Ορλέαν
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004	ε. Σγκαπούρη 4/8
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19081	α. Μπ. 'Αίρες 29/7
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	α. Σακάνιτε 26/7
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Φιλαδέλφεια 22/7
ΜΑΟΥΝΑ (π)*	77	3227	ε. Λάδ Πάμας 23/7
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	ε. Σόφι 23/7
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ)*	68	13706	α. Ρουέν 16/5
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1480	ἀργεί Πειραιά
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361	α. 'Ιταλία 15/7
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520	α. Πόρτ 'Αρθουρ 12/6
ΜΠΛΟΥΜΠΕΡΝΤ	68	10398	δ. Σουέζ 15/7
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Γουαταμάτσου 28/6
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	δ. Ντόβερ 3/8
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603	ἀργεί Πειραιά
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	στό Μπουσίρι 20/7
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	α. Φαλκονδρά 19/7
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Θέοντα 27/7
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225	α. Μόντρεαλ 31/7
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Γάνδη 18/7
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	α. Χόβιτ 22/7 *
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	

N. I. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.).	78	11850	ε. 'Αμβέρσα 5/8 -
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ(π).	74	10250	α. Σιτακόνηκ 30/6
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	78	13889	α. 'Ιντσόν 27/7
ΝΑ'Ι'Α (κ.).	70	9069	α. Καράτι 4/8
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ.	72	18723	δ. Σουζέ 3/8
ΝΑΝΤΙΑ (κ').	71	22759	α. Σετσουμπά 19/7
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.).	63	12273	ε. 'Ειλτά 1/7
ΝΑΝΩ Κ.(κ.).	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΙ (δ.π.).	65	35324	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.).	73	8364	δ. Παναμά 23/6
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.).	67	32137	α. 'Αμστερνταμ 6/8
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ(δ.κ.).	72	50897	α. Καράτι 3/8
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.).	71	12202	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 2/7
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)*	52	11234	α. Πειραιά
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.).	66	15625	α. Πρ. 'Ελίζαμπεθ 26/7
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.).	68	4207	αργεί Τουλών
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ.	69	4231	αργεί Δουκέρνη
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.).	64	5827	ε. Διέπη 20/7
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΣ (Μ).	63	5955	α. Λειζέες 27/7
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	8171	στην Καλκούτα
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Πειραιά 6/8
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.).	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.).	69	1473	α. 'Ικόνιο 27/7
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)*	61	6123	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.).	82	29700	α. Μπωμόν 26/7
ΝΙΚΟΣ Α. (π.).	56	2163	αργεί Χαλκίδα
ΝΙΚΟΣ Ι. (π.).	4	1148	πρ. «Παντάνασσα»
ΝΙΝΕΤΑ (π.).	68	9395	ε. Χιούστον 26/7
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.).	62	9043	ε. Βενετία 13/7
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.).	70	9206	α. Ραβέννα 31/7
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.).	71	8516	δ. Σουζέ 2/8
ΝΟΡΑ (π.).	65	21966	α. Φάλασινγκ 25/7
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Τ'ΑΝΤ	67	22817	διάλυση Πακιστάν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	α. Μιζουσίμ 25/7
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΣ	85	34000	α. 'Εμδεν 6/8
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	αργεί Πειραιά
ΝΟΤΟΣ (δ.).	35	75049	πρ. «Burman Pearl»
ΝΟΥΒΑ ΕΠΕΡΑΝΤΖΑ (κ.).	66	22260	α. Αμβέρσα 30/6
ΝΤΑΡΤ (κ.).	72	9593	ε. Μπαντάρ Σαχίν Ρεζάι 16/7
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.).	72	9440	α. Π. Νουάρ 5/7
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.).	63	7833	α. Μομπάσα 26/7
ΝΤΟΛΛΥ II (π.).	67	9854	α. Ραγκούν 30/7
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.).	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ.	70	17355	ε. Πειραιά 12/7
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (κ.).	70	17355	α. Τραμαντάι 30/7
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.).	66	22260	στό Χούκ οφ Χόλλαντ 2/8
ΞΕΦΙΑΣ Ι. (κ.).	74	5932	δ. Γιβραλτάρ 27/7

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	α. Ντουλούθ 2/8
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	ε. Σάο Σεμαστιάο 4/8
ΟΒΕΡΧΣΧΑΡΓΚΟΝΟΤ(Βρ.Δ.)	75	69222	α. Τής 25/7
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	δ. Π. Σαΐτ 5/8
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ*)	63	11120	άργει 'Αστακί
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	σπην 'Ιντσόν 2/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	106123	άργει 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	άργει 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'ΙΣΟΝ(δ.)	72	106123	άργει 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	δ. Κ. 'Αρθουρ 24/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	δ. Πωινιπολη 7/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	δ. Παναμά 5/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ(π.)	84	17879	α. Ταρτσό 15/8

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ανάμενει λαμπρούα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	αργεί 'ίταα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990	αργεί Πειραια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Σάροφ 2/8
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ(π.)	85	17879	ε. Φόσ 2/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ.(π.)	84	17879	ε. Πράια Μόλε 22/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Σ	69	15688	αργεί Πειραια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14844	ε. Σάφι 29/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	αργεί Πειραια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	αργεί Πειραια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	δ. Σουζέ 23/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΥ	73	15488	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/7
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακέσ μεταφορέσ
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2806	αργεί Πειραια
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793	ε. Λάρνακα 30/7
ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279	πρ. «Άκαλιόσ Κ.»
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525	πρ. «Σήλγκαλ»
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	84	20494	δ. Γιβραλτάρ 31/7
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248	ε. Καρταγένα 27/8
ΟΣΕΑΝ ΤΖΟ'Υ (Μ.)	66	9058	α. Αύγουστο 27/7
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	δ. Κωνίπολη 25/7
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΟΥΖ.	84	13852	α. Τακεχάρα 7/7
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ)	84	38259	α. Γιοκοχάμα 25/7
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308	αργεί Σάρα

ΠΑΓ'ΟΝΗΡ (η)*	74	9712	α. Κοπέρ 12/8
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	69	15874	πρ. «Ση Φάλλον»
ΠΑΝΘΗΡ (η)*	82	35380	δ. Γιβραλτάρ 19/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (η)	68	10271	α. Ν. Όρλεάντ 1/8
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	δ. Ζουέλ 30/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (μαλ.)	62	9455	α. Νταλάν 5/7
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Μιζουσίμα 13/7
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	πρ. «Μαρία Α.»
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΡΑΝ	84	22100	α. Ρίο Γκράντε 7/7
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18738	α. Μπωμόν 21/7
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ)*	55	7738	άρχει Καμπόνας
ΠΑΥΛΟΣ XII (η)	69	1999	άρχει Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ)	70	11525	ε. Ρίο Γκράντε 9/7
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ)	67	9549	δ. Κωνίπολη 24/7
ΠΕΛΛΑ (η.)	67	38636	α. Άμβερς 12/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.*	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802	ε. Τζέντα 13/7
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ. κ.)	66	41521	α. Άδεν 23/7
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ.)	66	15688	α. Χόγκ Κόγκ 29/7
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Ρίο Γκράντε 25/7
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. Μ.*	66	1878	ε. Σαλάδα 7/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	65	15577	ε. Ναυλάκι 3/6
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (η)	77	11269	ε. Πόρτ Χάρκγουτ 20/7
ΠΗΛΑΡΜΑΣΤ (η)	71	90757	α. Ίμινινγκχαμ 31/7
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ)	76	44489	α. Π. Άρθουρ 23/5
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Τάραντα 16/7
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162	δ. Κωνίπολη 10/7
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Πειραιά 25/7
ΠΟ΄ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Γιούρπουρτ 26/7
ΠΟΛΙΑΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	άρχει Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	α. Φιλαδέλφεια 17/7
ΠΟΛΥΣ (κ δ.)*	73	118460	δ. Ντουμπάι 3/8
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η)*	70	3825	ε. Ριγίεκα 27/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η.)	56	3597	διάδωλο Έλευσια
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (η)*	66	15565	α. Χόγκ Κόγκ 19/3
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (η.)	73	59193	α. Ρίτσαντεν Μπαίλ 158
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ)*	45	5848	άρχει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Γιούρπουρτ 7/8
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (η.)	68	9070	α. Πειραιά 25/7
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (η.)	68	10722	δ. Ζουέλ 20/7
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Ν. Χαβεν 2/8
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η)*	61	3966	α. Μπαρναγκουίλα 27/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η)*	73	11383	α. Σιγκαντρίτ 21/7
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	28959	α. Ρότερνταμ 19/7
ΠΡΩΣΑΓΓΕΙΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακός μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (η.)	67	11258	άρχει Άστανκό
ΡΕΙ΄Ε'ΝΜΠΟΥΟΥ Ι. (η.)	63	15882	δ. Γιβραλτάρ 27/7
ΡΕΙ΄Ε'ΝΦΡΟΣΤ (η)*	80	4820	α. Λας Πάλμας 7/7
ΡΗΝΗΝ (η.)	63	15829	ε. Σαφάκια 30/7
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	69	1573	πρ. «Φρίο Ντόφια»
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (η.)	70	43598	ε. Ρότερνταμ 24/7
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397	ε. Μορμουγκάο 27/5
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (η)*	71	2632	δ. Ντόβερ 1/8

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.).	66	39895	α. Ράς Τανούρα 20/7
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).	74	25785	α. Νάπολη 2/8
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.).	74	25785	α. Γένοβα 26/7
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.).	76	21619	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 29/7
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.).	68	15474	α. Σάν Λορέντζο 24/7
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.).	65	18375	δ. Σουέζ 4/8
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.).	73	10630	σπὴν 'Οράκα 3/8
ΣΑΝ ΜΠΟΛΤ (κ.).	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	ἀρχαῖ Ἑγκαπούρη
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Σακάϊ 25/5
ΣΑΝΛΑΚ (κ.).	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.).	73	16459	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 1/8
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.).	81	12001	ε. Ἑγκαπούρη 18/7
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΔΕΛΑ (π.).	69	4681	ε. Γρενάδα 28/7
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.).	67	3861	α. Σπάτα 1/8
ΣΑΝΣΕ (π.).	62	15405	α. Ἑγκαπούρη 27/7
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.).	68	6098	δ. Παναμά 2/8
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.).	74	11452	α. Κολόμπο 13/7
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).	72	3137	α. Πειραιά 18/7
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ.).*	76	43143	ἐπισκευές 'Αμβούργο 21/7
ΣΑΡΟΣ (κ.).	69	9986	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 20/8
ΣΕΙΡΗΝΑ (λβ.).	72	69874	ἐπισκευές Ν. 'Ορλεάνη 19/7
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.).	77	16267	α. Μπυλμπόρο 17/7
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.).	73	8917	α. Μπ. 'Αίρες 3/7
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.).	64	5807	δ. Κων/πολη 25/7
ΣΕΜIII(π.).	76	12443	ε. Λομζ 25/7
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.).	64	4975	δ. Σου. 21/7
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.).	75	51898	δ. Σουεζ 23/7
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).	79	14889	α. Χόγκ Κόγκ 30/7
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.).	78	10299	α. Κίγκτον 20/7
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λβ).)	69	43456	δ. Κων/πολη 14/7
ΣΗ ΚΟΝΔΟΡ (λβ).)	71	8894	δ. Κων/πολη 10/4
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.).	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.).	78	18277	α. Τεγερβί 4/8

ἀναμένει Λαμπουράν
 ἀργεί 'ἵτα
 ἀργεί Πειραιά
 α. Σάρροχ 2/8
 ε. Φός 2/8
 ε. Πράϊ Μόλε 22/7
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Σάφι 29/6
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 δ. Σουζέ 23/7
 α. Ν. Ὀρελάνη 2/7
 μεσσηνιακῆς μεταφορῆς
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Λάρνακα 30/7
 πρ. «Ἀκακιός Κ.»
 πρ. «Σήγκαι»
 δ. Γιβραλτάρ 31/7
 ε. Καρταγένα 27/6
 α. Αὐγούστα 27/7
 δ. Κων/πολὴ 2/7
 α. Ταχεχάρα 7/7
 α. Γιοσκομόα 25/7
 ἀργεί Σάρζα

α. Κοπέρ 12/8
πρ. «Ση Φάκλον»
δ. Γκιβαράτ 19/7
α. Ν. Όρλεάνη 1/8
δ. Σουζέ 30/7
α. Νταλιδάν 5/7
α. Μιχουσίνα 13/7
πρ. «Μαρία Α.»
α. Ρίο Γκράντε 7/7
α. Μπωμόν 21/7
άρχει Καμπόνας
άρχει Πειραιά
ε. Ρίο Γκράντε 9/7
δ. Κων/πολη 2/7
α. «Αμβέρσα 12/7
μεταφορές Αιγύπτου
ε. Τζέντα 13/7
α. Άδεν 22/7
α. Χόγκ Κόγκ 29/7
α. Ρίο Γκράντε 25/7
ε. Σαλάτα 7/7
ε. Ναυάκι 3/8
ε. Πόρτ Χάρκωτ 21/7
α. Ίμινινγκχα 30/7
α. Π. Άρβουρ 23/5
δ. Τάραντα 18/7
δ. Κων/πολη 10/7
ε. Πειραιά 25/7
α. Γιούρπορτουτ 28/7
άρχει Κίμωλο
α. Φιλαδέλφεια 17/7
δ. Ντουμπάι 3/8
ε. Ριγίετι 27/7
διάλυση Έλευσίνα
α. Χόγκ Κόγκ 19/3
α. Ρίτσαντς Μπαίλ 158
άρχει Πειραιά
ε. Γιούρπορτουτ 7/8
α. Πειραιά 25/7
δ. Σουζέ 20/7
α. Ν. Χάβεν 2/8
α. Μπαρναγκουίλια 27/7
α. Σιγκαπούρη 21/7
α. Ρόττερταμ 19/7
μεσογειάκες μεταφορές
άρχει Άσισκά
δ. Γκιβαράτ 27/7
α. Λας Πάλμας 7/7
α. Σαβάγκα 30/7
πρ. «Ρίο Ντόφιν»
ε. Ρόττερταμ 24/7
ε. Μορμουγκάο 27/5
δ. Ντόβερ 1/8

α. Ράς Τανούρα 20/7
α. Νάπολη 2/8
α. Γένοβα 28/7
ε. Πόρτο Άρσουρ 29/7
α. Σάν Λορέντζο 24/7
δ. Σουέζ 4/8
στην Όξκα 3/8
μεσογεικές μεταφορές
όργει Σγκαπούρη
α. Σακάι 25/5
μεσογεικές μεταφορές
ε. Ρίο Ιανέριο 1/8
ε. Σγκαπούρη 18/7
ε. Γρενάδα 28/7
α. Σηάτλ 1/8
α. Σγκαπούρη 27/7
δ. Παναμά 2/8
α. Κολόμπο 13/7
α. Πειραιά 18/7
έπισκευές Άμβούργο 21/7
ε. Μπαντρά Άμπας 20/8
έπισκευές Ν. Όρλεάν 15/8
ε. Μπλιμπό 17/7
α. Μπ. Άιρες 3/7
δ. Κων/πολη 25/7
ε. Λομ 25/7
δ. Σουί 21/7
δ. Σουερζ 23/7
α. Χόγκ Κόγκ 3/7
α. Κίγκστον 20/7
δ. Κων/πολη 14/7
δ. Κων/πολη 10/4
μεσογεικές μεταφορές
α. Τεγερήν 4/8

ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η)	62	9979
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η)	71	11379
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34840
ΣΗΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΟΡΑΛ (δ.κ.)	70	3295
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21856
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΛΟΥ (Μ.)	66	10073
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (η.)	70	43598
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η.)	80	9015
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (η.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (η.)	85	13911
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η.)	58	4414
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΖΑΝΑ (η.)	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	134011
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12581
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (η.)	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΝΑΖ (Γ'Ονδ.)	62	4412
ΣΤΑΥΡ (η.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.κ.)	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΩΤΗΡΗΣ (η.)	70	5480

ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	8500
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (η.δ.)	73	9842
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329

ε. Τσάρλεστον 26/7	
α. Νόρντχαμ 29/7	
πρ. «Ελγιάνα»	
στο Λάγος	
στη Κωνσταντία	
στο Μαντράς 8/8	
δ. Σουέζ 2/8	
δ. Ντόβερ 13/7	
δ. Θέραντε 30/7	
πρ. «Γιουροκάριερ»	
πρ. «Τρέιντερ»	
α. Βισακαπατνάμ 29/7	
δ. Παναμά 17/7	
α. Γιούροπουρτ 2/8	
στο Στενό Χάδσον 25/8	
α. Νάπολη 2/8	
στο Γκντάγκ 7/8	
δ. Παναμά 30/7	
πρ. «Ελευρώπα»	
α. Αιγούστα 31/7	
α. Γκάνδη 25/7	
δ. Κων/πολη 28/6	
α. Π. Χουενέμ 14/7	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Γιούροπουρτ 6/8	
ε. Παραμαρίμπο 30/7	
ε. Ρεσίφ 28/6	
δ. Παναμά 3/7	
α. Ριγέκα 15/8	
α. Λομπίτο 27/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ντάρμπαν 26/7	
στο Μπαντάρ Χομείνι	
ε. Αμβούργο 3/8	
μεσογειακές μεταφορές	
πρ. «Burmah Peridot»	
στο Π. Σουδάν 27/7	
α. Άντοφαγκάστα 31/7	
ἀργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Ντόβερ 29/5	
δ. Ντουμπάι 1/8	
α. Σιγκαπούρη 26/7	
α. Σαγκάη 12/7	
δ. Κων/πολη 5/7	
α. Σεβίλλη 12/7	
υπέστειλε ελληνική	
ε. Θεσ/νίκη 26/7	
ε. Σάρζα 18/7	
α. Ρεσίφ 22/7	
α. Βρέμη 6/8	
δ. Κατάρ 6/8	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 3/7	
ε. Αμβούργο 4/8	

α. Πρίνς Ρούπερτ 20/7	
α. Επτόνησα 17/6	
ε. Κεχάν 29/7	
α. Βρέμη 5/8	
ἀργεί Άστακό	
ἀργεί Άστακό	
α. Λάγος 15/7	
α. Κόκολα 15/6	

ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (η.)	66	18781
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380
ΤΖΩΝ Κ. (η.)	72	5393
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618
ΤΖΩΝΗ (η.)	65	17110
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (η.)	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (η.)	65	11245
ΤΙΤΙΣΗ (κ.)	70	9025
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η.)	73	8848
ΤΟΥΣΠΑΝ (η.)	69	5135
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (η.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082

ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΥΧΗ(η.)	73	6415
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (η.)	71	4635
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15788
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΗΑΡΛΕΣΣ (κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (η.)	66	7264
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (η.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (η.)	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (η.)	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (η.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΤΑΝΤΙΚ (η.)	61	1852
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (η.)	60	7925
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279
ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918
ΧΕΛΜΕΡ (η.)	64	10595
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (η.)	62	1768
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (η.)	64	15404
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	79	12598
(η.)	64	10292
ΧΩΚ (κ.)	54	1596
ΨΑΘΙ (κ.)	44	14540
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η.)	73	18958

α. Κέιπ Τάουν 4/8	
στο Μπαντάρ Άμπας 27/7	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σαβάννα 17/7	
α. Ρουέν 19/6	
υπέστειλε ελληνική	
α. Λός Άντζελες 31/7	
ἀργεί Άστακό	
δ. Σουέζ 15/7	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. «Αίγις Τρέιντ»	
α. Τουτικόριν 1/8	
δ. Παναμά 25/8	
δ. Παναμά 15/8	
α. Σιγκαπούρη 28/7	
ε. Ντάρμπαν 23/7	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Σουέζ 27/6	
α. Γιούροπουρτ 22/7	
α. Μπανόλι 18/6	
στη Σιγκαπούρη 6/8	

ἀργεί Χαλκίδα	
δ. Σουέζ 27/7	
δ. Παναμά 15/8	
ε. Γκουαγιακούλ 29/7	
α. Φρημάντλ 4/7	
ε. Μομπά 21/57	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μπάγια Μπλάνκα 12/57	
δ. Ντόβερ 15/8	
α. Πειραιά 4/8	
δ. Κων/πολη 17/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Π. Σαίτς 31/7	
ε. Π. Σαίτς 23/7	
α. Φλαμίνια 24/7	
α. Σιγκαπούρη 15/7	
α. Ρουέν 25/6	
δ. Σουέζ 3/8	
ε. Ρουέν 3/8	
α. Κολόμπο 15/7	
ε. Θεσσαλονίκη 9/4	
α. Λός Πάλας 2/7	
α. Μπαρμπερς Π. 27/7	
α. Σιγκαπούρη 27/7	
ε. Πόρτο Όρντάς 19/7	
α. Ρίο Άνιέρο 28/7	
α. Άμβέρσα 28/7	
ε. Σπέζια 1/7	
α. Πειραιά 6/8	
α. Σιγκαπούρη 23/7	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σιμπενίκ 1/8	
στη Σιγκαπούρη	

α. Τζέντα 30/7	
δ. Σουέζ 29/7	
πρ. «Κασκίότος»	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Σουέζ 2/8	

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. Ήρακλειού 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

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK -
WERKSPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΙΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

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

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.,
PIRAEUS : CANDIA COMPANY S.A.,
HONG KONG : CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
LONDON : MITCHELL COTTS FREIGHT (U.K.) LTD.,

Tlx. RCA 226106 CANY UR. Tel. (212) 466 1510*
Tlx. 212125 CDIA GR. Tel. (1) 411 0011*
Tlx. 61715 CDIA HX. Tel. (5) 21 53 48*
Tlx. 8955647 COTSEA G. Tel. (4027) 21 111*