

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Νοεμβρίου 1985
Αρ. Φύλλου 1210/969

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1210/969 ΔΡΧ. 150 1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 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 στα ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

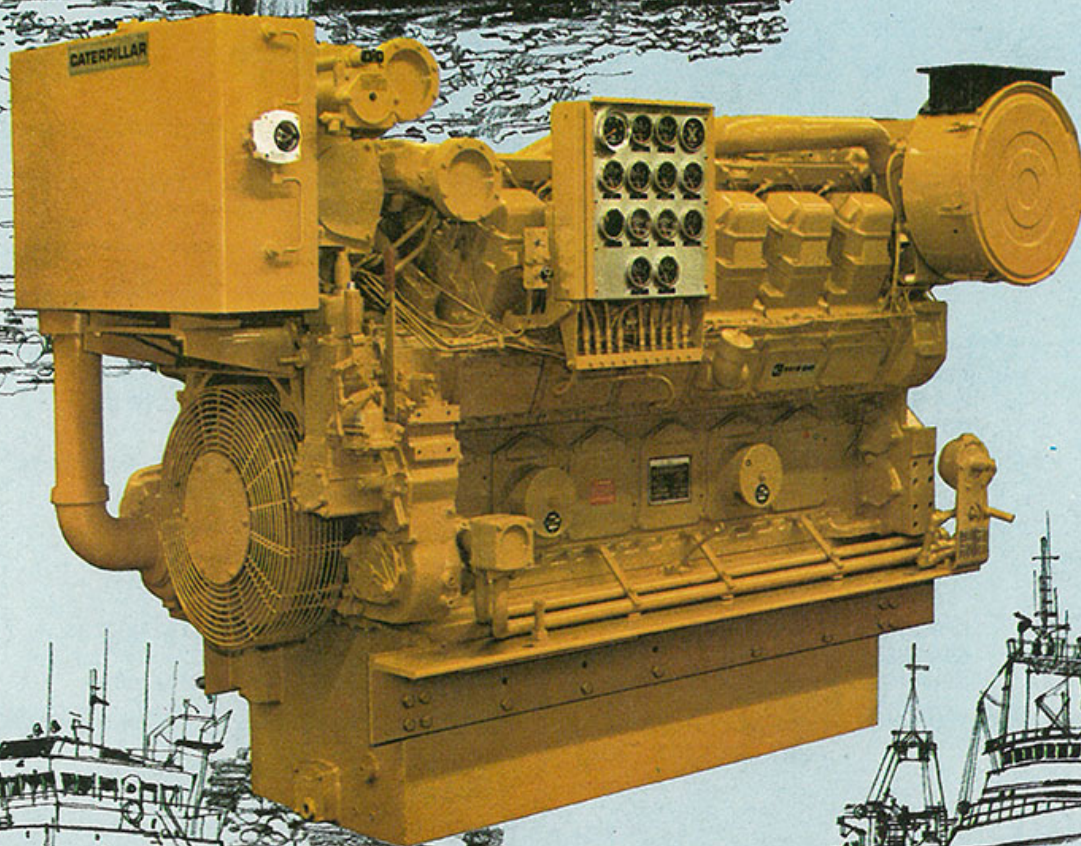
ΕΛΤΡΑΚ



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

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

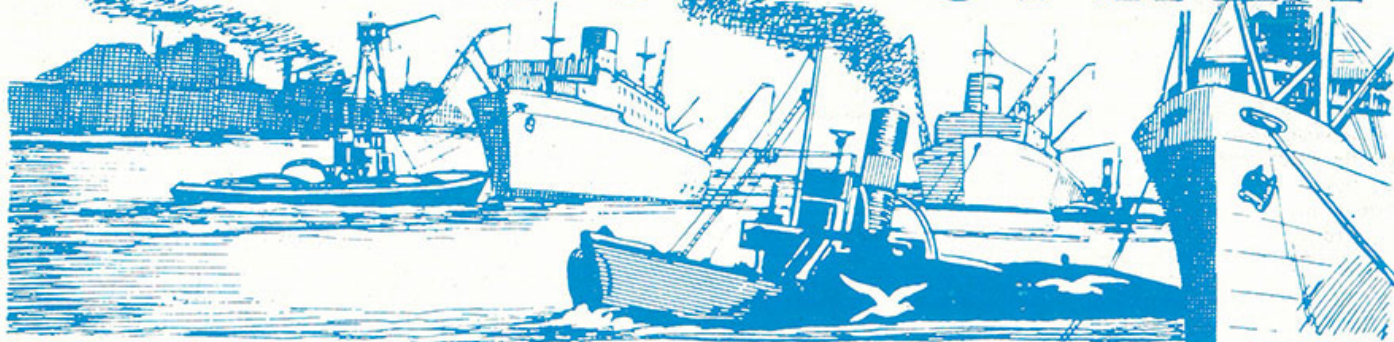
*** THAILAND**

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: OLYMPIC SEA BANGKOK

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ* (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1210/969

1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

‘Ανημέρωτος ό Πρωθυπουργός

Κανένας δέν μπορεί νά διαφωνήσει μέ τήν πρόσφατη πρωθυπουργική διαπίστωση ότι ή Ναυτιλία χερμάζεται, γιατί αυτό άποτελεί μιά πραγματικότητα πού δέν μπορεί ούτε νά παρερμηνευθεί αλλά ούτε καί νά άνατραπεί μέ όποιο-δήποτε τέχνασμα — είναι ή άδήριτη πραγματικότητα. Οί άσυχολούμενοι όμως μέ τά ναυτιλιακά μας πράγματα μπορούν νά υποστηρίξουν μέ βεβαιότητα ότι ό Πρωθυπουργός τής χώρας άγνοεί μερικές ούσιαστικές πτυχές πού άναφέρονται στή Ναυτιλία.

Δέν πρόκειται γιά ίσχυρισμό ή γιά σχήμα λόγου. ‘Η πρωθυπουργική διαπίστωση δέν ήταν αυτόνομη ή άνεξάρτητη, έγινε στά πλαίσια τής ενημερώσεως τών μελών του ‘Υπουργικού Συμβουλίου γιά τήν οικονομική κατάσταση τής χώρας καί τά μέτρα πού είχε εξαγγείλει ή κυβέρνηση γιά τήν άντιμετώπιση τών δυσχερειών πού προκαλεί τό μεγάλο άνοιγμα τής ψαλίδας στό ίσοζύγιο πληρωμών, στή διάρκεια τής όποίας ό Πρωθυπουργός άναφέρθηκε καί στή μείωση, λόγω τής διεθνούς συγκυρίας, τών άδήλων πόρων, μεταξύ τών όποιων πρωτεύουσα θέση κατείχε τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα καί τό όποιο άκολούθησε μιά παράλληλη πορεία μέ τή συρρίκνωση του υπό ‘Ελληνική σημαία στό-λου.

‘Από όσα είπε ό Πρωθυπουργός συνάγεται τό συμπέρασμα ότι άναφερόταν μόνο στήν υπό ‘Ελληνική σημαία Ναυτιλία καί γι’ αυτό υποστηρίζουμε ότι άγνοεί σημαντικές πτυχές τής ναυτιλιακής πραγματικότητας. ‘Ο Πρωθυπουργός είτε δέν είναι ενημερωμένος καί γι’ αυτό άγνοεί ότι από 700 τουλάχιστον ελληνόκτητα πλοία έπωφελοούνται άλλες χώρες καί όχι ή ‘Ελλάδα, ή ότι έσκεμμένα άγνοεί αυτό τό μεγάλο κομμάτι τής ‘Ελληνικής Ναυτιλίας. ‘Εμείς

θεωρούμε ότι ό Πρωθυπουργός δέν είναι ενημερωμένος, ότι δέν γνωρίζει ότι περισσότερα από 700 ελληνόκτητα πλοία μέ ξένες σημαίες κινούνται καί άποδίδουν στίς χώρες πού τά έχουν προσελκύσει τή στιγμή πού 300 τό λιγότερο πλοία μέ ‘Ελληνική σημαία είναι παροπλισμένα καί φυσικά δέν εισφέρουν στόν τόπο. ‘Ακόμη θεωρούμε ότι ό Πρωθυπουργός δέν γνωρίζει τίς αίτίες γιά τίς όποιες εξακολουθούν νά φύγουν πλοία από τό έθνικό νηολόγιο ή γιατί νεοαγοραζόμενα πλοία καταφεύγουν σέ άλλες λύσεις καί όχι στό έθνικό νηολόγιο. Τέλος θεωρούμε ότι κανένας δέν έχει εισηγηθεί στόν Πρωθυπουργό τά συγκεκριμένα μέτρα πού άπαιτούνται γιά νά επαναπατρισθούν τά πλοία πού έχουν φύγει καί νά προσελκυσθούν καί εκείνα πού έχουν προσκτηθεί στό μεταξύ καί άναζητήσαν λύσεις εκτός του έθνικού νηολογίου — άν κάνουμε λάθος είμαστε πρόθυμοι νά επανορθώσουμε άμέσως, φοβούμεθα όμως ότι δέν κάνουμε λάθος: ‘Ο Πρωθυπουργός δέν είναι ενημερωμένος, ό Πρωθυπουργός άγνοεί τίς δυνατότητες συμβολής τής ‘Ελληνικής Ναυτιλίας στήν οικονομία του τόπου καί υπό τίς σημερινές ακόμη συνθήκες καί γι’ αυτό καί μόνο τό λόγο δέν γίνονται εκείνα πού πρέπει.

Η ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Δέν υπάρχει καμία σύγκυση γύρω από τό θέμα τής συνθέσεως τών πλοίων μετά τή λήξη τής ίσχύος του νόμου 1376, όπως θέλησε νά εμφανίσει ή ‘Καθημερινή. Τά πράγματα είναι άπολύτως ξεκάθαρα: Μετά τίς 20 ‘Οκτωβρίου ή σύνθεση επανήλθε τυπικά στά πρό τής ίσχύος του νόμου 1376 επίπεδα, αλλά στό μεταξύ έχει ύπάρξει εκ τών πραγμάτων μιά ούσιαστική διαπίστωση ή όποία

δέν μπορεί νά παραβλεφθεί από κανένα, ούτε από τό ‘Υπουργείο, ούτε από τή ναυτεργατική πλευρά, καί επί πλέον δείχνει τόν δρόμο πού πρέπει νά ακολουθηθεί χωρίς καθυστερήσεις καί μάλιστα μέ τή συναίνεση τών τριών παραγόντων τής Ναυτιλίας: ‘Επί δύο χρόνια τά πλοία λειτουργήσαν μέ μειωμένη σύνθεση χωρίς νά ύπάρξουν προβλήματα γιά τήν αξιοπλοία τους καί γιά τή συντήρησή τους.

Μέ λίγα λόγια στά ελληνικά πλοία είχαμε καί εξακολουθούμε νά έχουμε ‘κοινωνική’ καί όχι λειτουργική σύνθεση πού είναι κατάλοιπο άλλων εποχών μέ πολυάριθμο ναυτεργατικό δυναμικό πού έπρεπε νά άπασχοληθεί καί μέ πλοία άλλης τεχνολογίας πού χρειάζονταν πολυάνθρωπα πληρώματα, ενώ σήμερα ναυπηγούνται αλλά καί ύπάρχουν πλοία τών 30.000 τόν. d.w. μέ προβλεπόμενο πλήρωμα 14 ατόμων καί ύπάρχουν 16 ατόμων λόγω τής άπαιτήσεων τών ναυτεργατικών συνδικάτων — χαρακτηριστικό έν προκειμένω είναι τό 27.300 τόν. d.w. γερμανικό κοι-τεϊνερόπλοιο ‘NORASIA SAMANTHA’ πού προσήγγισε πρόσφατα καί στό λιμάνι του Πειραιώς, τό όποιο έχει πλήρωμα 16 ατόμων, ενώ οι σχεδιαστές του καί οι κατασκευαστές προβλέπουν 14μελές πλήρωμα.

‘Ασφαλώς δέν είναι όλα τά πλοία σαν τό ‘NORASIA SAMANTHA’ πού χαρακτηρίζεται σαν τό πλοίο του μέλλοντος, όλα όμως τά πλοία πού έχουν ναυπηγηθεί από τή δεκαετία του 1980 καί έντεύθεν διαθέτουν εκ ναυπηγήσεως ή ύποχρεώθηκαν έν συνεχεία νά εφοδιασθούν γιά νά άνταποκρίνονται στίς άπαιτήσεις διεθνών συμβάσεων ή καί συμφωνιών μέ όλα τά σύγχρονα μέσα μέ άποτέλεσμα νά έχει περιορισθεί αισθητά ό αριθμός τών μελών του πληρώματος πού άπαιτείται γιά τή συντήρησή τους καί γιά τήν εξασφάλιση τών καλύτερων δυνατών συνθηκών αξιοπλοίας. Στόν κανόνα αυτόν περιλαμβάνονται καί τά ελληνικά πλοία καί ή έμμονή, ιδιαίτερα υπό τίς σημερινές συνθήκες, στήν ‘κοινωνική’ σύνθεση του πληρώματος όδηγει μόνο στό άδιέξοδο, όχι βεβαίως τά πλοία αλλά τό έθνικό νηολόγιο. Καί αυτό είναι κυρίως εκείνο πού πρέπει νά μετρήσουν άμέσως, χωρίς τήν παραμικρή χρονοτριβή, τό ‘Υπουργείο καί ή ναυτεργατική πλευρά.

ΣΥΝ ΑΘΗΝΑ...

Ο πρόεδρος του Κομμιττέ κ. Γιάννης Χατζηπατέρας με επιστολή του προς τους κυριότερους νηογνώμονες εξέφρασε την ανησυχία των μελών της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου για το διαρκώς αυξανόμενο κόστος των εξόδων για τις παρεχόμενες από αυτούς υπηρεσίες και παρακάλεσε να αναθεωρήσουν τις αποφάσεις τους για την αύξηση των εν τιμολογίων τους.

Δέν μπορούμε παρά να επικροτήσουμε την ενέργεια αυτή του κ. Χατζηπατέρα, ταυτόχρονα όμως ενθυμούμενοι το απόφθεγμα «Σύν Ἀθηνᾶ καὶ χεῖρα κίνει» σημειώνουμε ότι ο ελληνικός εφοπλισμός είναι καιρός να στραφεί και προς τόν Ἑλληνικό Νηογνώμονα, ο οποίος μετά την πλήρη αναδιοργάνωσή του είναι πλέον σε θέση να παρέχει όλες σχεδόν τις υπηρεσίες που παρέχουν και οι άλλοι νηογνώμονες αλλά με πολύ μικρό, σχετικά, κόστος. Σημειώνουμε επίσης ότι αυτή τη στιγμή αρκετά πλοία άνω των 3.000 τόννων γκρός φέρουν την κλάση του Ἑλληνικού Νηογνώμονα, σύμφωνα δε με συγκεκριμένες πληροφορίες μας πρόκειται να ανατεθεί στον Ἑλληνικό Νηογνώμονα η παρακολούθηση της ολοκλήρωσης στα βουλγαρικά ναυπηγεία των δύο μπάλκ κάρριερς των 39.000 τόν. που διαπραγματεύεται η εταιρία PAN SHIPPING του κ. Εύαγ. Παπίστα. Τέλος, πρέπει να προσθέσουμε ότι όρισμένοι Ἑλληνες πλοιοκτήτες που έχουν προχωρήσει σε αλλαγή σημαίας για να μπορέσουν να επιζήσουν μέσα στις κυριολεκτικά θλιβερές συνθήκες που δημιουργεί η συνεχιζόμενη ναυτιλιακή κρίση έχουν εντάξει όρισμένα πλοία τους στην κλάση του Ἑλληνικού Νηογνώμονα.

Σύν Ἀθηνᾶ, λοιπόν, η επί το απλούστερο: Χρησιμοποιείτε και τόν Ἑλληνικό Νηογνώμονα.

ΝΟΜΟΣ 1376 ΤΕΛΟΣ

Από τις 20 Ὀκτωβρίου έληξε η ισχύς των τριών καίριων ρυθμίσεων του Νόμου 1376 που είχαν παρουσιασθεί και ως «πακέτο» μέτρων: Της ανακυκλώσεως, των διμερών συμβάσεων και της μειώσεως της συνθέσεως

των πλοίων άνω των 3.000 τόν. γκρός, τα οποία άλλωστε άφορούσε κυρίως ο έν λόγω νόμος.

Τό Ὑπουργεῖο γνωστοποίησε τήν απόφασή του γιά τή μή παράταση τῆς ισχύος τοῦ Νόμου 1376 μέ τήν κατωτέρω ἀνακοίνωση πού ἐξεδόθη στίς 18 Ὀκτωβρίου.

«Στά πλαίσια ἐπεξεργασίας νέων μέτρων γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς ναυτιλιακῆς κρίσης καί τῆς ἀνεργίας τῶν ναυτικῶν μετά ἀπό διάλογο δλων τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, τό ΥΕΝ δέν θεωρεῖ ἀναγκαῖα τήν παράταση ισχύος τοῦ Νόμου 1376/83 τοῦ ὁποῖου ἡ ισχύς λήγει στίς 20.10.1985.»

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι δύο ἡμέρες ἐνωρίτερα, στίς 16 Ὀκτωβρίου, ὁ Ὑπουργός κ. Ἀλεξανδρῆς, στήν τακτική ἀνά Τετάρτη συνάντησή του μέ τούς ναυτιλιακοὺς συντάκτες, εἶχε δηλώσει ὅτι ἡ ισχύς τοῦ Νόμου 1376 θά παραταθεῖ, μάλιστα εἶχε γίνει καί ἰδιαίτερα συζήτηση γιά τόν τρόπο παρατάσεως τῆς ισχύος νόμου χωρίς νέο νόμο. Τήν ἴδια ἡμέρα, δηλαδή στίς 16 Ὀκτωβρίου, ὁ κ. Ἀλεξανδρῆς εἶχε πεί ὅτι ἡ σχετική ρύθμιση — γιά παράταση τοῦ 1376 — θά γίνει τίς ἀμέσως ἐπόμενες ἡμέρες χωρί τό μεταξύ ἀναμένονταν οἱ ἀπόψεις ἐνδιαφερομένων ὀργανώσεων, χωρίς νά διευκρινίσει ποιές ἦταν αὐτές οἱ ὀργανώσεις. Πρέπει ἐπίσης νά σημειωθεῖ ὅτι ἀπό τήν Ἑνώση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν δέν ἐγινε καμμιά σχετική ἀνακοίνωση.

Αὐτά γιά τήν ἱστορία.

Καί τώρα ἡ πρακτική πλευρά: Μετά τή λήξη τῆς ισχύος τοῦ Νόμου 1376 — ἀπό τίς 20 Ὀκτωβρίου καί ἐντεῦθεν — δέν ὑπάρχει κανένας περιορισμός ὡς πρὸς τή διάρκεια ναυτολογήσεως πού ἔθετε ὁ 1376 καί γιά τήν θεμελίωση δικαίωματος παλιννοστήσεως ισχύουν οἱ σχετικές ρυθμίσεις τῆς συλλογικῆς συμβάσεως (ἔξι μῆνες γιά τά πετρελαιοφόρα καί ἑπτὰ μῆνες γιά τά φορτηγά ξηροῦ φορτίου). Οἱ ξένοι ναυτικοὶ πού ὑπηρετοῦν στά ὑπό ἑλληνική σημαία πλοία θά συνεχίσουν τήν ἐργασία τους μέχρις ὅτου συμπληρώσουν τή διάρκεια ναυτολογήσεως πού προβλεπόταν ἀπό τό 1376 ἐνῶ παράλληλα ἐπαυσε νά ἰσχύει καί τό «βαποριάτικο» γιά τή χρησιμοποίηση ἀλλοδαπῶν (2.500 δρχ. τήν ἡμέρα) καθὼς καί ἡ ὑποχρέωση τῶν ναυτικῶν νά

διανύουν τόν χρόνο ἀδείας ἐκτός πλοίων. Τέλος, ἡ σύνθεση ἐπανερχεῖται στά πρό τοῦ 1376 ἐπίπεδα χωρίς ὅμως ὡς τή στιγμή αὐτή (μέχρι τό μεσημέρι τῆς Πέμπτης) νά ἔχει ἐκδοθεῖ κάποια ἐγκύκλιος γιά τήν πρακτική ρύθμιση τῶν προβλημάτων πού δημιουργοῦνται.

ΖΗΤΟΥΝ ΤΗΝ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ

Ἡ λήξη τῆς ισχύος τοῦ Νόμου 1376 προκάλεσε κινητοποίηση τῆς διοικήσεως τῆς Ἑνώσεως Πλοιαρχῶν, ἡ ὁποία, σέ ἐκτακτη σύνοδο τῆς στίς 24 Ὀκτωβρίου, ἐξήτασε μέ ἰδιαίτερη προσοχή τό πρόβλημα τῆς ἀνεργίας τῶν πλοιαρχῶν, ὅπως διαμορφώνεται μετά τόν τερματισμό τῆς ἀνακυκλώσεως.

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τῆς ΠΕΠΕΝ ἀποφάσισε νά ἐμμένει στίς προτάσεις πού ἔχει ὑποβάλει κατὰ καιροὺς γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς ἀνεργίας τῶν πλοιαρχῶν καί νά ἐπιδιώξει τήν ἐκ νέου καθιέρωση τῆς ἀνακυκλώσεως γιά τοὺς Α' πλοιαρχοὺς, εἴτε μέσω τῆς Πολιτείας, εἴτε μέ συμφωνία πού θά ἐπιτευχθεῖ στίς διαπραγματεύσεις γιά τίς συλλογικές συμβάσεις τῶν Α' πλοιαρχῶν πού ζήτησε ἤδη νά ἀρχίσουν τό συντομότερο δυνατόν.

Ἐπίσης τό Δ.Σ. τῆς ΠΕΠΕΝ ἀποφάσισε νά ζητήσει συναντήσεις μέ τόν Ὑπουργό κ. Στ. Ἀλεξανδρῆ καί μέ τίς διοικήσεις δλων τῶν ἐφοπλιστικῶν Ἑνώσεων, ἐνῶ παράλληλα θά ἀποστείλει ἐγκύκλιο στά μέλη τῆς Ἑνώσεως μέ τήν ὁποία θά ἀπευθύνεται ἐκκλήση νά ἀποφεύγουν τήν πολυχρόνη παραμονή στά πλοία μέχρις ὅτου ἐπιτευχθεῖ ἡ λήψη μέτρων γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς ἀνεργίας τῶν πλοιαρχῶν.

Παρόμοιες ἀντιλήψεις, χωρίς ὅμως νά ζητᾶ συγκεκριμένα τήν ἐκ νέου καθιέρωση τῆς ἀνακυκλώσεως, διατύπωσε καί ὁ Σύνδεσμος Ἡλεκτρολόγων, ὁ ὁποῖος θεωρεῖ ὅτι ἡ κατάργηση τῆς ἀνακυκλώσεως εἶναι δυνατόν νά ὀδηγήσει σέ ἐπικίνδυνη αὐξηση τῆς ἀνεργίας καί εἰσχεῖται νά ὑπάρξει διάλογος καί συμμετοχή σέ ὁποια μέτρα ληφθοῦν γιά τήν ἀντιμετώπιση τοῦ προβλήματος τῆς ἀνεργίας.

Η ΩΡΑ ΤΟΥ Κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ

Τήν Παρασκευή 25 Ὀκτωβρίου τό NAT λειτούργησε μόνο ἀπό τίς 8 μέχρι τίς 12 «λόγω τῆς 28ης Ὀκτωβρίου», ὅπως ἀνέφερε μιά σχετική ἀνακοίνωση πού εἶχε ἀναρτηθεῖ στήν εἴσοδο τοῦ Ταμείου, ἐνῶ προχθές Τετάρτη 30 Ὀκτωβρίου τό NAT παρέμεινε κλειστό λόγω συμμετοχῆς τοῦ προσωπικοῦ του στήν 24ωρη ἀπεργία πού εἶχε κηρύξει ἡ ΑΔΕΔΥ ἐναντίον τῶν κυβερνητικῶν οικονομικῶν μέτρων.

Καί ὅλα αὐτά τή στιγμή πού ἐν ὄψει τῆς δεινῆς οικονομικῆς κρίσεως τήν ὁποία διέρχεται τό NAT ὅλοι ἐπρεπε νά ἔχουν ἀνασκουμπθεῖ καί νά ἐργάζονται ἐντατικά. Ἀλλά μέ τί κέφι νά ἐργασθεῖ τό προσωπικό, τό ὁποῖο ποτέ — καί πρίν, καί ὑπό τό νέο καθεστῶς πού ἔχει ἐπιβληθεῖ — κανένας δέν ἀκουγε, οὔτε καί λαμβάνει καί σήμερα ὑπ' ὄψει τίς ἀπόψεις του καί ἐπὶ πλέον ὅταν ἡ κύρια μέριμνα τῆς σημερινῆς διοικήσεως τοῦ Ταμείου ἔχει ἐξαντληθεῖ στήν προσπάθεια γιά τήν ἐξασφάλιση τοῦ περιπόθητου τίτλου τοῦ «διοικητή» καί σέ ἀγριο κυνηγητό τῶν ὑπαλλήλων οἱ περισσότεροι ἀπό τοὺς ὁποῖους ἔχουν ἀπό πέντε τουλάχιστον μεταθέσεις ἀπό θέση σέ θέση ὁ καθένας;

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

Στό έρώτημα καλεΐται νά άπαντήσει ό 'Υ. Πουργός κ. Στ. 'Αλεξανδρής, άφού προηγουμένως ρίξει καί μιά ματιά στό ψήφισμα τής γενικής συνελεύσεως του προσωπικού του ΝΑΤ που έγινε στις 4 'Οκτωβρίου καί έχοντας κατά νου ότι από τήν άπάντησή του αυτή θά ξεκαθαρίσουν πάρα πολλά πράγματα γιά τά όποια θά μιλήσουμε έν καιρώ.

ΕΝΑ ΚΑΙΡΙΟ ΕΡΩΤΗΜΑ

"Όπως αναφέρουμε στην οικεία στήλη, ό 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ανέθεσε μέ άπ' ευθείας συμφωνία στά 'Ελληνικά Ναυπηγεία" τό έργο έπισκευής καί συντηρήσεως των δύο πλωτών δεξαμενών.

Μέ άφορμή αυτήν τήν άπ' ευθείας ανάθεση τής σημαντικής έπισκευαστικής εργασίας μέ τό δικαιολογητικό ότι οι προσφορές των άλλων έπισκευαστικών επιχειρήσεων δέν ήσαν τυπικά εντάξει μέ τήν προκήρυξη του ΟΛΠ, έτσι ώστε νά υπάρξει νέα προσφορά των "Ελληνικών Ναυπηγείων" στά όρια του τελευταίου μειοδότη, έγείρει κατά τήν γνώμη μας ένα καιρίο έρώτημα τό όποιο πρέπει νά προβληματίσει σοβαρά τήν κυβέρνηση.

Μέχρι ποίου σημείου θά φτάσει ή προτίμηση των Δημόσιων 'Υπηρεσιών καί 'Οργανισμών υπέρ των διαφόρων κοινωνικοποιημένων ή προβληματικών επιχειρήσεων που βρίσκονται υπό κρατικό έλεγχο;

"Αν καί δέν είναι τής αρμοδιότητός μας, πληροφορούμεθα ότι από τις χρηματικές προκαταβολές, που τέθηκαν πρόσφατα ως προϋπόθεση γιά τις εισαγωγές όχι μόνο καταναλωτικών αγαθών αλλά καί πρώτων ύλων καί ανταλλακτικών τής βιομηχανίας, εξαίρονται οι Δημόσιες καί οι Κοινωνικοποιημένες επιχειρήσεις.

"Αν άληθεύει, καθιερώνεται έπίσημα ό άθεμιτος ανταγωνισμός μέ τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, πολλές από τις όποιες θά κλείσουν μέ άποτέλεσμα νά βρεθούν άνεργοι χιλιάδες εργατοϋπάλληλοι, ή θά δημιουργηθούν καί νέες προβληματικές γιά νά συναγωνίζονται τις ήδη υπάρχουσες.

ΓΙΑΤΙ ΝΑ ΤΑ ΝΕΜΟΝΤΑΙ ΟΙ ΞΕΝΟΙ;

"Η διοίκηση τής 'Ενώσεως Πλοίαρχων μέ τό υπόμνημά της προς τό υπουργείο Οικονομικών μέ τό όποιο ζητούσε διευκρινίσεις γιά διάφορα αίτήματα που έχει υποβάλει κατά καιρούς (ή άπορριπτική άπάντηση δημοσιεύεται στις ναυτιλιακές ειδήσεις) έθεσε ένα τεράστιο ζήτημα που δέν μπορεί σέ καμμία περίπτωση νά περάσει άπαρατήρητο, τώρα μάλιστα που άποκαλύφθηκε ή δεινή οικονομική κατάσταση τής χώρας καί ή τεράστια ανάγκη συναλλαγματικών πόρων που έχουμε.

Πρόκειται γιά τήν άποκάλυψη ότι ένα ποσόν που ξεπερνάει τά 700 εκατ. δολάρια είναι κατατεθειμένο από "Ελληνες ναυτικούς σέ τράπεζες του 'Εξωτερικού. 'Εμείς δέν έχουμε λόγους νά άμφισβητήσουμε τό ύψος του ποσού αυτού, τό όποιο μπορεί νά είναι καί μεγαλύτερο — καί τό πιθανότερο είναι ότι όντως είναι μεγαλύτερο. "Εχουμε όμως καθε δικαίωμα νά ρωτήσουμε τις ελληνικές νομισματικές άρχές γιατί άφήνουν αυτό τό ποσό νά τό έκμεταλλεύονται οι ξένοι τή στιγμή που ή χώρα έχει άπλώσει τό χέρι δεξιά καί άριστερά καί ζητεί δανεικά. Δέν μπορούσε νά τό δανεισθεί ή 'Ελλάδα γιά νά έπωφελούνται "Ελληνες από τους τόκους που είτε θέλωμε, είτε όχι, καταβάλλουμε γιά τά δάνεια

που συνάπτουμε;

Τό ίδιο έρώτημα μπορεί νά άπευθυνθεί καί στην κυβέρνηση που άφήνει έναν πολύ μεγάλο αριθμό ελληνόκτητων πλοίων νά συνεισφέρουν σέ άλλες χώρες τή στιγμή που έμεις έχουμε τόση ανάγκη από πόρους σέ συνάλλαγμα γιά νά ξεπεράσουμε τις δύσκολες στιγμές που διέρχεται καί ή χώρα.

"Ως τότε θά άφήνουμε τους ξένους νά τρυγούν τή ναυτιλιακή δραστηριότητα των 'Ελλήνων καί νά νέμονται αυτοί τους καρπούς της;

ΧΩΡΙΣ ΔΙΚΟ ΤΟΥΣ ΡΙΣΚΟ

Τό σωματείο των εργαζομένων στά Ναυπηγεία του Σκαμαγκά, που έχουν πλέον κρατικοποιηθεί μετά τήν αγορά τους από τήν ΕΤΒΑ, θεωρεί ότι "οι μετοχές του ναυπηγείου έχουν ρίσκο γιά τό προσωπικό".

"Η άπάντηση αυτή έδόθη έμμεσα — μέ ανακοίνωση του σωματείου — στη διοίκηση τής επιχείρησης ή όποια είχε προτείνει τή χορήγηση μετοχών στους εργαζομένους έναντι των δεδουλευμένων άποδοχών τους λόγω τής οικονομικής άδυναμίας που είναι εύλογο νά παρουσιάζει ή επιχείρηση άμέσως μετά τήν έπαναλειτουργία της καί ίδίως υπό τις σημερινές δυσκολες στιγμές γιά τό σύνολο τής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας καί όχι βέβαια μόνο γιά τό ναυπηγείο του Σκαμαγκά. Συγκεκριμένα, ή επιχείρηση πρότεινε στό προσωπικό νά δεχθεί σέ μετοχές ποσό 135.000 δρχ. γιά κάθε εργαζόμενο από τό σύνολο των 200.000 δραχμών που όφείλονται, ένώ οι υπόλοιπες 65.000 δραχμές θά καταβάλλονταν άμέσως. 'Επίσης ή διοίκηση τής επιχείρησης προτείνει, όρθότατα, νά ύπολογιστεί ως χρόνος άδειας ό Άύγουστος, στη διάρκεια του όποίου τό ναυπηγείο δέν λειτουργούσε καθώς καί τή διαγραφή όφειλομένων γιά τις μέρες του λόκ δουτ που είχε κηρυχθεί από τήν προηγούμενη διοίκηση τής επιχείρησης.

Τό προσωπικό των Ναυπηγείων του Σκαμαγκά όφείλει νά αντίληφθεί ότι ή τρομακτική επιβάρυνση του Δημοσίου γιά τήν εξαγορά τής επιχείρησης — μετά τά προβλήματα που είχε δημιουργήσει τό ίδιο τό προσωπικό στην προηγούμενη διοίκηση των 'Ελληνικών Ναυπηγείων — έγινε γιά νά εξασφαλιστεί ή άπασχόλησή του καί συνεπώς γιά τή λειτουργία αυτής τής ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας έχουν τεράστια ευθύνη καί οι εργαζόμενοι οι όποιοι όφείλουν όχι μόνο νά κάνουν θυσίες αλλά είναι ύποχρεωμένοι νά εργασθούν μέ ιδιαίτερο ζήλο γιά νά ξεπεραστούν τά σημερινά προβλήματα καί γιά νά συνεχισθεί ή δική τους άπασχόληση — δέν μπορεί νά πληρώνει συνεχώς τό σύνολο γιά νά καλοπληρώνονται οι εργαζόμενοι του δημοσίου τομέα που είναι καί εκείνος που προκαλεί τά τεράστια σημερινά προβλήματα στον τόπο, αυτό πρέπει νά αντίληφθούν περισσότερο από κάθε άλλο οι εργαζόμενοι στά Ναυπηγεία του Σκαμαγκά.

ΤΟ ΤΟΥΡΚΙΚΟ «ΕΜΠΑΡΓΚΟ»

"Ο βασικός σύμβουλος του Τούρκου πρωθυπουργού κ. 'Αντνάν Καχβετζί, που είχε άποκαλύψει μέ δηλώσεις του τό τουρκικό "έμπάργκο" σέ βάρος τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας, δήλωσε θρασύτατα σέ εκπρόσωπο του 'Αθηναϊκού Πρακτορείου στην 'Αγκυρα ότι "από τήν τουρκική κυβέρνηση δέν έχει άποφασισθεί κανένα μέτρο σέ βάρος των ελληνικών πλοίων".

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— "Η έν Λονδίνω έδρεύουσα εταιρία του κ. Σ. Λιβανού παρήγγειλεν εις τά ναυπηγεία "William Gray and Co. Ltd" του Ούέστ Χάρτλπουλ, φορτηγόν άτμόπλοιον χωρητικότητος 9000 τόννων φορτίου. Τό κόστος τής ναυπηγήσεώς του ύπολογίζεται ότι θά άνέλθη τελικώς εις 75 χιλιάδας λίρας.

— Πρόκειται ως πληροφορούμεθα, νά ρυθμισθί συντόμως τό ζήτημα τής συμμετοχής των πλοίαρχων καί κυβερνητών Ιστιοφόρων εις τά Ταμεία Προνοίας του Ε.Ν. εις τά όποια ύπάγονται ήδη μόνον οι ύπηρετούντες επί άτμοκινήτων πλοίων.

— Τό άτμόπλοιον "Αριστ. 'Α. Γουλανδρής" προερχόμενον έκ Βαλτικής μέ φορτίο ξυλείας δι' 'Αγγλίας είδοποίησε διά του άσυρμάτου του, όταν παρέπλεε τάς νήσους Σέτλαντ, ότι συνήντησε σφοδρότατην τρικυμίαν ύποστάν ζημίας εις τό κατάστρωμά του.

— Τό άτμόπλοιον "Ζανής Α. Καμπάνης" έναυλώθη έκ Σάν Λορέντζο 7.000 τόν. γεννημάτων διά Λονδίνον, Χάλ, 'Αβονμαουθ, Λίβερπουλ ή Μπίρκενχεντ 18/-, εάν Κάρδιφ, Μπάρρυ ή Ρότερνταμ 17/9, φόρτωσις 10-30 Δεκεμβρίου.

— Τά μόνα άνησυχητικά σημεία τής ναυλαγοράς προέρχονται από τάς δόηλους εισέτι διά τήν Εύρώπην περιπετείας έκ του 'Ιταλοαθησυναϊκού πολέμου καί από τήν άπειλήν άπεργιακών ταραχών εις τά όρυχεία τής Νοτ. Ουάλλιας.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 117/1.11.1935)

νικών πλοίων". Κι όλα αυτά — τό ότι δηλαδή ό σύμβουλος του Τούρκου πρωθυπουργού προσπάθησε νά διαψεύσει γεγονότα — όφείλονται άποκλειστικά στό ότι ό ανταποκριτής του 'Αθηναϊκού Πρακτορείου στην 'Αγκυρα δέν ήταν έφοδιασμένος — ή μάλλον δέν είχαν φροντίσει οι έν 'Αθηναίς προϊσταμένοι του νά τον έφοδιάσουν — μέ τά άδείασιστα στοιχεία που ύπάρχουν γιά τό τουρκικό "έμπάργκο", τά όποια έχουν στη διάθεσή τους καί τά "Ναυτικά Χρονικά", όπως σημείωναν στό προηγούμενο τεύχος.

Μέ τήν εύκαιρία πρέπει νά προσθέσουμε ότι καμμία ύπηρεσία από εκείνες που έπρεπε κατά τεκμήριο νά ενδιαφέρονται γιά τό θέμα αυτό δέν ζήτησε τά στοιχεία γιά τό τουρκικό "έμπάργκο" που διαθέτουν τά "Ναυτικά Χρονικά" καί τά όποια φυσικά δέν είχαμε κανένα λόγο νά άρνηθούμε. Καί νά ύπογραμμίσουμε ότι αυτή ή άναποτελεσματικότητα καί ανεπάρκεια των ελληνικών ύπηρεσιών μας προκαλεί, πέρα από τή βαθύτατη θλίψη, καί ζωηρότατες άνησυχίες γιά τήν έκβαση ύποθέσεων που παρουσιάζουν γενικότερο ενδιαφέρον.

ΤΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Μάς έπισημαίνεται από ενδιαφερομένους ότι οι έπαναληπμένες παρατάσεις τής προθεσμίας γιά τήν ύποβολή των δικαιολογητικών που άπαιτούνται γιά τή χορήγηση του οικογενειακού από εκείνους που μέ δική τους ευθύνη έχουν καθυστερήσει δέν δικαιολογεί καί τή μή καταβολή των επιδομάτων σέ όσους είχαν σπεύσει νά ύποβάλουν τά δικαιολογητικά τους έντός τής πρώτης προθεσμίας — μέχρι τό τέλος Μαΐου, εάν δέν μάς άπατά ή μνήμη μας.

"Η αντίληψη αυτή είναι άπολύτως όρθή

καί νομίζουμε ότι χρειάζονται εξηγήσεις για την καθυστέρηση ή όποια έχει σημειωθεί - χρειάζεται, δηλαδή, μία υπεύθυνη ανακοίνωση από τον πρόεδρο του ΕΛΟΕΝ για να ενημερωθούν οι ενδιαφερόμενοι και την ανακοίνωση αυτή την περιμένουμε.

ΣΩΠΑΙΝΕΙ Ο ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ

Ός χθές δέν είχε ληφθεί στά «Ναυτικά Χρονικά» υπογεγραμμένη επιστολή του προέδρου του Οίκου Ναύτου και αυτό μάς κάνει να πιστεύουμε ότι δέν επιθυμεί πλέον να δημοσιευθεί ή από 17.9.85 ανυπόγραφη επιστολή που μάς είχε σταλεί σέ απάντηση σχολίων του τεύχους της 1ης Σεπτεμβρίου. Άλλά ανεξάρτητα από του τί επιθυμεί ή δέν επιθυμεί ο πρόεδρος του Οίκου Ναύτου, τό θέμα που έχει δημιουργηθεί μέ την έκμεταλλευση των ναυτικών μας και των οικογενειών τους μέσα στό 'Ιδρυμα γιά τό οποίο γράψαμε την 1 Σεπτεμβρίου και ξαναγράψαμε την 1 'Οκτωβρίου δέν πρόκειται να περάσει άπαρατήρητο, όπως φαίνεται ότι επιθυμούν όρισμένοι. Γι' αυτό καλούμε την ήγεσία της ΠΝΟ και τίς διοικήσεις όλων των ναυτεργατικών οργανώσεων να ζητήσουν πλήρη διαλεύκανση της υποθέσεως καθώς και τόν καταμερισμό εύθυνών εκεί όπου υπάρχουν — ή σιωπή που τηρείται ως τώρα οδηγεί στό συμπέρασμα ότι επιχειρείται συγκάλυψη των εύθυνών, δέν πρόκειται όμως να τελεσφορήσει σέ καμμία περίπτωση — οι υπεύθυνοι θά αναγκασθούν, είτε τό θέλουν είτε όχι, να μιλήσουν και γιά την ταμπакιέρα.

ΟΙ ΛΙΒΕΡΙΑΝΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ

Τήν Άθήνα διάλεξαν ως τόπο γιά την πραγματοποίηση της φετινής ετήσιας συνέλευσής τους οι Λιβεριανοί έφοπλιστές που ανήκουν στό Liberian Shipowners Council.

Κατά τό επίσημο δειπνο που άκολούθησε της συνελύσεως εδόθη ή εύκαιρία να άκουστούν οι άπόψεις δύο γνωστών ναυτιλιακών παραγόντων, του κ. Τζίμ Ντέιβις, προέδρου του 'Ιντερνατιοναλ Μαρϊτάιμ 'Ινταστρις Φόρουμ και του κ. 'Ωμπρεύ Πράις, προέδρου της 'Ενώσεως Λιβεριάνων 'Εφοπλιστών.

Ο πρόεδρος του Ι.Μ.Ι.Ε. κ. Ντέιβις βρήκε και πάλι την εύκαιρία να στηλιτεύσει τή στάση των ναυπηγικών συγκροτημάτων και των διεθνών χρηματοδοτικών 'Οργανισμών, οι όποιοι πιστεύει τιμωρήθηκαν ήδη πικρά γιά την πολιτική τους των άλόγιστων ναυπηγήσεων. Ταυτόχρονα ο κ. Ντέιβις ζήτησε από τους πλοιοκτήτες να μήν διατηρούν γιά συναισθηματικούς ή οικονομικούς λόγους παλαιά αντίοικονομικά πλοία τά όποια δέν μπορούν να άπασχολήσουν, γιατί ή διατήρησή τους σημαίνει μία συνεχή οικονομική αίμωρα γιά και τόνισε την άνάγκη δημιουργίας νέων συγκροτημάτων διαλύσεων πλοίων, έκτός της περιοχής της Άπω Άνατολής, χρησιμοποιώντας μία συνεχή οικονομική αίμωρα της Λιβερίας να δημιουργήσει μία σύγχρονη εγχώρια μονάδα διαλύσεων.

Κατόπιν μίλησε ο πρόεδρος των Λιβεριάνων 'Εφοπλιστών κ. Πράις, ο όποιος καταφέρθηκε κατά των προσπάθειών της Ούνκταντ να περιορίσει τό πεδίο δράσεως των ανεξάρτητων έφοπλιστών χρησιμοποιώντας ως πρόσφαση τό ένδιαφέρον της γιά τά άναπτυσσόμενα κράτη και καταδίκασε τόν προστατευισμό που άσκοούν τά κράτη του Τρίτου Κόσμου.

Μιλώντας σχετικά μέ τό πρόβλημα της υπερπροσφοράς τοννάζ ο κ. Πράις επανέλαβε την έκκληση προς τους έφοπλιστές να άποφύγουν τίς δελεαστικές προτάσεις των ναυπηγείων, ένν διατύπωσε την έλπίδα ή συνεχιζόμενη μέ άμείωτη ένταση ναυτιλιακή κρίση να μήν έχει ως έπακόλουθο τή μείωση του έπιπέδου ασφάλειας των πλοίων.

Κλείνοντας, ο κ. Πράις έξεθέσασε τίς προ-

σπάθειες του διοικητικού φορέα της Λιβερίας γιά την άνάπτυξη του έθνικού νηολογίου μέ παράλληλη βελτίωση του έπιπέδου ασφάλειας και ζήτησε άκόμη περισσότερα κίνητρα γιά την νηολόγηση περισσοτέρων πλοίων στη Λιβερία και στό LSC, τονίζοντας χαρακτηριστικά ότι «οι επιχειρηματίες πηγαίνουν εκεί όπου ή εργασία τους έκτιμάται», μία έπισημανση που θά ήταν εύχης έργο να άποτελέσει τή βάση της σκέψης και του δικού μας διοικητικού φορέα.

ΠΙΣΤΟΙ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Οι πλοίαρχοι και τά πληρώματα των δεξαμενοπλοίων «Φέλλουσιπ Λ.» και «Φρέντσιπ Λ.», καθώς και ή εταιρία CERES του κ. Γιώργου Π. Λιβανού που διαχειρίζεται τά δύο πλοία, μέ την εύρηματική τους προσπάθεια οι πρώτοι και μέ την άπλοχερία της ή δεύτερη γιά την ταχύτερη μεταφορά σέ νοσοκομείο ενός Πακιστανού ναυτικού που είχε τραυματισθεί στό πρώτο σκάφος έπαναβεβαίωσαν γιά μία άκόμη φορά την προσήλωσή των 'Ελλήνων στις ναυτικές παραδόσεις της φυλής και την ιδιαίτερη εύαισθησία τους γιά τή σωτηρία ανθρώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα.

Οι στήλες αυτές άπευθύνουν θερμότατα συγχαρητήρια σέ όλους, στους πλοίαρχους κ.κ. Κων. Μηλαίτη και Άντώνη Γρυπαίο, που είναι και έκλεκτός συνεργάτης των «Ναυτικών Χρονικών», στά πληρώματα των δύο πλοίων και στην εταιρία CERES.

ΜΕΤΑΞΥ ΔΥΟ ΣΧΕΔΙΩΝ

Στό τέλος του μηνός θά κατατεθούν τά σχέδια της μόνιμης συνδέσεως Γαλλίας — Άγγλίας στό στενό της Μάγχης.

Όπως έχομε γράψει, δύο είναι τά βασικά σχέδια που έχουν ως τώρα παρουσιασθεί. Τό Euroroute και τό France - Manche.

Τό πρώτο προβλέπει τή συνδυασμένη λειτουργία γεφύρας και σήραγγας μέ δύο τεχνικές νησίδες στό στενό, ώστε ή όλη σύνδεση να πάρει τή μορφή: γεφύρα - νησίδα - σήραγγα - νησίδα - γεφύρα. Θά έχει συνολικό μήκος 40 χμ. έντός του όποιου οι δύο γεφυρές θά καλύπτουν 15,5 χμ. και θά εξασφαλίζουν την κυκλοφορία προς τίς νησίδες που θά χρησιμεύουν γιά την πρόσβαση στη σήραγγα. Τό σχέδιο συγκεντρώνει τή σύμπραξη ισχυρών τραπεζιτικών και επιχειρηματικών μονάδων καθώς και τεχνικών επιχειρήσεων εξειδικευμένων σέ παρόμοια έργα. Τό ύψος της δαπάνης του όλου έργου ύπολογίζεται σέ 56,5 δισεκ. φράγκων και άποκλείοντας άνάμιξη του Δημοσίου προβλέπει προσφυγή στό ιδιωτικό κεφάλαιο τόσο στην Εύρώπη όσο και έκτός αυτής.

Τό δεύτερο σχέδιο France - Manche βασίζεται στη δημιουργία δύο ύποθαλάσσιων σήραγγων σέ βάθος 100 μ. Άποκλειστικό μέσο μεταφοράς ο σιδηροδρόμος. Στη μία σήραγγα θά κυκλοφορούν φορτηγά τραίνα και στην άλλη θά κυκλοφορούν συρμοί μέ ειδικά όχήματα στά όποια θά φορτώνονται τά πάσης φύσεως αυτοκίνητα. Οι έπιβάτες θά παραμένουν στά αυτοκίνητά τους κατά τό διάστημα των 43 λεπτών που θά διαρκεί ή διαδρομή. Τό μήκος των σήραγγων θά είναι 50,5 χμ. έξ ών τά 37 χμ. ύποθαλάσσιως. Στό σχέδιο μετέχουν σοβαρότατοι οικονομικοί και τεχνικοί όργανισμοί και από τίς δύο χώρες. Τό συνολικό κόστος ύπολογίζεται σέ 27,2 δισεκ. φράγκων γιά την έξεύρεση των όποιων



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
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

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

θά γίνει προσφυγή σε μεγάλους δανειοδοτικούς οίκους με τη δημιουργία συγκροτήματος διεθνών τραπεζών.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ

Υστερα από μακρότατες συζητήσεις εγκρίθηκε από τα δύο νομοθετικά σώματα του Βελγίου και τέθηκε σε εφαρμογή με εκτελεστικό Διάταγμα, η οργάνωση ανωτάτης ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα, με την καθιέρωση του πανεπιστημιακού πτυχίου ναυτικών επιστημών.

Η θεωρητική εκπαίδευση των σπουδαστών καταστρώματος περιλαμβάνει τετραετείς σπουδές στη Σχολή με παρεμβολή 24μήνου θαλάσσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα η εκπαίδευση αυτή έχει την ακόλουθη μορφή. Με άπολυτήριο μέσης εκπαίδευσης γενικής ή τεχνικής και δίπλωμα υποψηφίου ανωτάτων σπουδών και ύστερα από υγειονομική εξέταση, ο δόκιμος εισάγεται στην Ανωτάτη Ναυτική Σχολή. Μετά το δεύτερο έτος σπουδών αποκτά δίπλωμα υποψηφίου ναυτικών επιστημών και μετά από τρίτο έτος πτυχίο δοκιμίου αξιωματικού καταστρώματος. Στη συνέχεια υποχρεούται να διανύσει 24μηνη θαλάσσια υπηρεσία (τούς 12 μήνες ως αξιωματικός φυλακής και τους άλλους 12 ως ανθυποπλοίαρχος) μετά τη συμπλήρωση της οποίας επανέρχεται στη Σχολή για το τέταρτο και τελευταίο έτος σπουδών. Στη συνέχεια ναυτολογείται και πάλι επί 12μηνο ως αξιωματικός καταστρώματος. Τελειώνοντας τη θαλάσσια υπηρεσία του δίνει εξετάσεις και παίρνει το δίπλωμα υποπλοίαρχου ποντοπλοίας, ενώ συγχρόνως αποκτά και πανεπιστημιακό πτυχίο ναυτικών επιστημών. Στη συνέχεια εφόσον πραγματοποιήσει άλλους 12 μήνες θαλάσσιας υπηρεσίας ως προϊστάμενος φυλακής γεφύρας, αποκτά με εξετάσεις το δίπλωμα πλοίαρχου ποντοπλοίας.

Πολύπλοκο βέβαια το σύστημα και προσαρμοσμένο ασφαλώς στις ειδικές ανάγκες της μικρής ναυτιλίας που διαθέτει το Βέλγιο. Ωστόσο η απαίτηση για ναυτικές σπουδές πανεπιστημιακού επιπέδου στη χώρα μας, καθιστά αναγκαία και χρήσιμη τη μελέτη κάθε σχετικού προτύπου.

ΜΕΧΡΙ ΤΟ 1990

Συμφώνησαν η Ιαπωνία, οι Ήνωμ. Πολιτείες και ο Παναμάς για τη σύσταση μιάς ειδικής επιτροπής η όποιας θ' αναλάβει τη σύνταξη της μελέτης περί του ενδεομένου ή μη της διανομής δευτέρας διώρυγας στο στενό του Παναμά. Η υπογραφή της σχετικής διπλωματικής συμβάσεως θα γίνει εντός του έτους και το έργο της θ' αρχίσει αμέσως, δεδομένου ότι η επιτροπή θα επιχορηγηθεί με ποσό 20 εκατομ. δολλαρίων που θα της επιτρέψει να κινηθεί άνετα. Η συμμετοχή των τριών χωρών στη δαπάνη αυτή θα γίνει κατά ίσα μέρη.

Η εντολή την οποία θα λάβει η εν λόγω επιτροπή είναι όπως μέχρι το 1990 επεξεργασθεί λεπτομερώς και καταρτίσει πλήρη και τεκμηριωμένη έκθεση που θα απαντά συγκεκριμένα στην πρόκριση μιάς από τις ακόλουθες τρεις λύσεις του προβλήματος: α) διαπλάτυνση της υφιστάμενης διώρυγας β) διάνοξη νέας διώρυγας και γ) κατασκευή νέων εγκαταστάσεων χειρσαίας μεταφοράς.

Υπογραμμίζεται σχετικώς ότι η ενδεχόμενη διαπλάτυνση της υφιστάμενης διώρυγας θα επιτρέψει τη διέλευση πλοίων μέχρι 250.000 τόννων, ενώ αν προκριθεί η διάνοξη νέας διώρυγας στην περιοχή, θα είναι δυνατό να διέρχονται πολύ μεγαλύτερα πλοία μέχρι 300 - 500 χιλιάδων τόννων. Τέλος στην περίπτωση προκρίσεως της τρίτης λύσεως, παρατηρείται ότι μεταξύ των έργων ξηράς που θα πρέπει να προγραμματισθούν είναι η εγκατάσταση πετρελαιοαγωγών και η κατασκευή οδικών δικτύων ταχυστάτης κυκλοφορίας.

ΠΕΡΙ «ΣΑΝΚΟ» ΣΥΝΕΧΕΙΑ

Με σκεπτικισμό αντιμετώπισε η ναυτιλιακή αγορά της Ιαπωνίας το σχέδιο του διαχειριστή της «Σάνκο Στήμισι» για τη διάσωση της χρεωκοπημένης εταιρίας, προγραμματισμένο να φέρει τα ευελπιστούμενα αποτελέσματα μέχρι τις αρχές του 1989.

Τά Trading Houses, με μόνη γνωστή εξαίρεση μέχρι στιγμής της Marubeni αρνήθηκαν να χρηματοδοτήσουν το ένα τρίτο του προγράμματος σωτηρίας και σε ύψος 51 εκα-

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Διαβάζοντας την είδηση για τον καινούργιο τύπο άγκυρας που άρχισαν να εφαρμόζουν στη Σοβιετική Ένωση, αναλογιζόμαστε ότι παρά τις τεράστιες τεχνολογικές εξελίξεις που σημείωσε το πλοίο, η άγκυρά του παραμένει βασικά η ίδια επί αιώνες. Πράγματι ένα σύγχρονο φορτηγό γεμάτο κοντέινερς ή ένα ύγραριο φορτωμένο με τμήματα αεροπλάνου, χωρίς φουγάρα και κατάρτια και με την πολυκατοικία της γέφυρας στη πρύμη, δεν έχει τίποτα το κοινό με το παλιό κομψό γνώριμο σχήμα των ατμοκινήτων καραβιών των αρχών του αιώνα μας. Αντίθετα οι άγκυρες, με τον ατρακτοειδή κορμό, τους βραχίονες και τους όνυχες, δεν παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές από τις αρχαίες μεταλλικές άγκυρες που ανασύρονται από τα ρωμαϊκά ή άλλα προγενέστερα ναυάγια.

Γι' αυτό η Σοβιετική εφεύρεση θ' αποτελέσει, τυχόν γενικευόμενη, αληθινή επανάσταση. Πρόκειται για μία μεταλλική πλάκα 2 τετρ. μέτρων που περιέχει ψυκτική εγκατάσταση τροφοδοτούμενη με ηλεκτρικό ρεύμα από το πλοίο. Μόλις αγγίσει το βυθό διαβιβάζεται αυτόματως το ρεύμα και σε ένα λεπτό η άγκυρα - πλάκα προσκολλάται με δύναμη 20 τόννων, η οποία σε δέκα λεπτά πενταπλασιάζεται. Έξι (6) άπλη είναι και η ανάρπασή της, αφού λίγα λεπτά αρκούν στα θερμικά στοιχεία που περιέχει να την κάνουν να αποκολληθεί εύκολα από το βυθό.

Έτσι η άλλοιως, πέτρινη, σιδερένια ή πλακέ, η άγκυρα θα εξακολουθεί να είναι από τα σπουδαία εξαρτήματα του πλοίου. Τόσο σπουδαίο που η μεταφορά της στην ανθρώπινη ζωή δεν έπαψε ποτέ να συμβολίζει τη σιγουριά και την ασφάλεια, για την οποία ο Απόστολος Παύλος στην προς Έβραίους επιστολή έγραφε: «την αλήθειαν ταύτην έχομεν ως άγκυραν της ψυχής».

τομ. δολλαρίων, λέγοντας ότι αρκετά έχουν ήδη πληρώσει σε υψηλά ναυλοσύμφωνα για



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

τά νεότευκτα μπάλκερς της Σάνκο.

Από την άλλη πλευρά οι τρεις βασικές Τράπεζες του συγκροτήματος, Daiwa, Tokai Bank και Long Term Credit Bank δήλωσαν ότι το άνωτερο πλαφόν χρηματοδότησεως που είναι σε θέση να παράσχουν για την επιτυχία του πενταετούς προγράμματος ανέρχεται σε 17,5 δισεκ. γιέν, έναντι των 31 δισεκ. κυρίως που απαιτούνται.

Στό μεταξύ, τα Trading Houses ζητούν την αναβολή της παραδόσεως των υπολοίπων πλοίων τα οποία βρίσκονταν σε κάποιο στάδιο κατασκευής στις 14 Αυγούστου, ήμερομηνία που η Σάνκο κατέφυγε στην προστασία των Δικαστηρίων, ενώ τα ναυπηγεία με την σειρά τους διαμαρτύρονται ότι έχουν προβεί ήδη στις παραγγελίες του εξοπλισμού ή ακόμη έχει προχωρήσει σημαντικά ή ναυπήγηση ορισμένων από τα παραγγελθέντα μπάλκερς.

Πάντως παρά τον φαύλο που έχει διαμορφωθεί, ο διαχειριστής κ. Μιγιάτα δηλώνει ότι η Σάνκο θα συνεχίσει να εκμεταλλεύεται τα handy size μπάλκ κάρριερς, έστω και χωρίς την βοήθεια των Έμπορικων Οίκων, με το πολύ περιορισμένο κεφάλαιο των 15 δισεκ. γιέν που θα άντλησει από τις Τράπεζες. "Ιδωμεν.

ΠΟΤΕ ΤΗΝ ΚΥΡΙΑΚΗ

Οι έφοπλιστάι της Δύσεως που συναλλάσσονται με την Ιαπωνία θεωρούν σάν σοβαρό εμπόδιο στην έμπορικη κίνηση το κλείσιμο των Ιαπωνικών λιμένων κατά την Κυριακή. Οι περισσότεροι έφοπλιστάι πλοίων κοντέινερς υπολογίζουν ότι η εβδομάδα των 6 ημερών προκαλεί επιζήμιες καθυστερήσεις και αυξάνει το κόστος της μεταφοράς από και προς την Ιαπωνία. Ισχυρίζονται εξάλλου ότι η Ιαπωνία χάνει σοβαρό μέρος της κίνησης στην Άπω Ανατολή, γιατί σήμερα στοιχίζει λιγότερο να στείλεις ένα πλοίο στο Καοσιούγκ (Ταϊβάν) ή στο Χόγκ Κόγκ, που μένουν ανοικτά τα Σαββατοκύριακα, παρά να τό αφήσεις να περιμένει στη ράδα.

Από την πλευρά τους οι Ιαπωνικές Άρχες δέν θά είχαν αντίρρηση για τό άνοιγμα των λιμένων τις Κυριακές αλλά δέν μπορούν να έγγυηθούν για τή συμφωνία και τή στάση των λιμενεργατών. Πράγματι τά σωματεία

εργατών λιμένος που ανέρχονται σε 12 σ' όλη τή χώρα, άρνούνται να θυσιάσουν τήν άργία της Κυριακής, τήν καθιέρωση της οποίας πέτυχαν με άγώνες πρό 20ετίας και προσθέτουν ότι ή κατάργησή της σήμερα θά άποτελούσε καθαρή όπισθοδρόμηση.

Ένα άλλο σοβαρό εμπόδιο που αντιμετώπιζουν οι μεταφορές έμποροκιβωτίων στό έσωτερικό της Ιαπωνίας είναι οι διάφοροι είδικοί περιορισμοί. Έτσι οι γέφυρες και τά αιώρούμενα καλώδια παρεμποδίζουν τή διέλευση μεγάλων κιβωτίων, ενώ σε άλλες περιπτώσεις τά αυτοκίνητα που μεταφέρουν κοντέινερς υποχρεώνονται νά φέρουν κόκκινη σημαία, σάν νά μετέφεραν επικίνδυνα φορτία. Άλλοτε πάλι τά υποχρεώνουν νά ακολουθούν ένα «προειδοποιητικό» αυτοκίνητο. Τέλος, οι μεταφορές βαρέων φορτίων μεταξύ Κόμπε και Όζάκα έπιτρέπονται μόνο τή νύχτα, ενώ αντίθετα ή διαδρομή Όζάκα - Ναγκόγια έπιτρέπεται μόνο τήν ήμέρα.

ΦΑΙΔΡΑ

Κάποιος κ. Άλεν Τσέις, ιδιοκτήτης της εταιρείας «Τσέις Σεκιούριτις» του Λός Άντζελες και γόνος - όπως τουλάχιστον τόν παρουσίασαν οι έλληνικές έφημερίδες - της μεγάλης και γνωστής οικογένειας των Αμερικανών τραπεζικών, στη διάρκεια πρόσφατης όλιγοήμερης παραμονής του στην Άθήνα δήλωσε - και γράφτηκε στις έφημερίδες - ότι σχεδιάζει νά ναυπηγήσει στην Ελλάδα και ειδικότερα στό ναυπηγεία Νιάρχου, όπως τά χαρακτηρίσε, ο ίδιος, είκοσι κρουαζιερόπλοια.

Μακάρι νά ήταν άληθινά όλα αυτά, ή ναυπήγηση είκοσι κρουαζιεροπλοίων στην Ελλάδα δέν θά έδινε μόνο δουλειά σε χιλιάδες Έλληνες αλλά θά συνέβαλε και σε κάποια άμβλυνση του όξύτατου προβλήματος που αντιμετώπιζει τό ίσοζύγιο πληρωμών μας, αλλά που δέν μπορούν νά έχουν τήν παραμικρή δόση άλήθειας, γιατί άφ' ενός μικρή πείρα διαθέτομε για τή ναυπήγηση παρομοίων πλοίων, αλλά ούτε και μπορούμε νά έξασφαλίσουμε τή χρηματοδότηση ενός τέτοιου εύρύτερου ναυπηγικού προγράμματος. Γι' αυτό χαρακτηρίζομε δλη αυτή τήν Ιστορία σάν φαιδρότητα που μπορεί νά έλέχθη σε κάποια

δεξίωση, αλλά δέν είναι δυνατόν νά έχει καμία σχέση με τήν πραγματικότητα.

ΓΙΑ ΤΑ ΑΠΩΛΕΣΘΕΝΤΑ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ

Μιά έπιχειρήση έξειδικευμένη στην άναζήτηση άπολεσθέντων κοντέινερς άνεκοίνωσε εύχαρίστως ότι πέτυχε τελικά μία συμφωνία με τις άρμόδιες Περσικές Άρχες για τή μερική άποκατάσταση των έμποροκιβωτίων που έχουν χαθεί σ' αυτή τή χώρα.

Έτσι έλπίζει ότι από τά 20.000 έμποροκιβώτια που έχουν εξαφανισθεί στην Περσία, τά 3.000 περίπου προβλέπεται νά άποδοθούν στους δικαιούχους. Άναμένεται μάλιστα ότι μία πρώτη παρτίδα τέτοιων κιβωτίων θά φορτωθεί σύντομα στό Μπαντάρ Άμπας.

Η άνωτέρω έπιχειρήση, της οποίας οι ύπηρεσίες κατέστησαν άναγκαίες μετά τήν άνάπτυξη της διακίνησης των κοντέινερς και τή συνακόλουθη αύξηση των άπωλειών και ζημιών, διαθέτει σήμερα εύρύτατο δικτυο ύπηρεσιών μέσα σε έμποροκιβώτια, ανέρχονται σε 1 δισεκ. δολάρια επί συνόλου 4 δισεκ. δολαρίων έτησίως. Προσθέτει δέ ότι οι άπώλειες των κοντέινερς δέν συμβαίνουν, όπως πιστεύεται, μόνο στις ύπανάπτукτες χώρες αλλά συμβαίνουν εξίσου και στις βιομηχανικά άνεπτυγμένες.

ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΠΟΦΕΥΚΤΗ

Η πρόσφατη έπίσημη ύποτίμηση της δραστικής, αλλά και ή μέχρι αυτής σιωπηρά διολίσθηση της ίσοτιμίας της προς τά ξένα νομίσματα έχουν έπιφέρει αύξηση του κόστους έκδόσεως των «Ναυτικών Χρονικών» που πλησιάζει τό 50% συγκρινόμενο με τις άρχες του 1985.

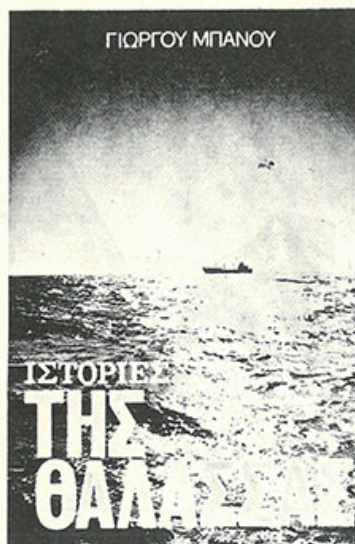
Η δυσμενής αυτή εξέλιξη μάς άναγκάζει νά άναπροσαρμόσουμε από αυτό τό τεύχος τήν τιμή πώλησεως καθώς και τήν άξία των συνδρομών και των καταχωρήσεων, ώστε νά μειωθεί κατά τό δυνατόν ή ζημία και νά συνεχισθεί ή άπρόσκοπη έκδοσή τους.

**Άναμνήσεις από τά χρόνια
της θαλασσινης ζωής,
άπρόοπτα και καθημερινά,
περασμένα στό χαρτί
με μία άμεσότητα
πού, διαβάζοντάς τα,
θάλεγε κανείς πώς ήταν εκεί...**

Πληροφορίες και κεντρική Διάθεση:

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Τηλ.: 4178869



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

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

Τήν ικανοποίησή τους εκδήλωσαν τα μέλη της 'Ιντερτάνκο, κατά τη πρόσφατη σύνοδο του 'Οργανισμού στο 'Όσλο, για την επιτάχυνση του ρυθμού διαλύσεως των παλαιότερων δεξαμενοπλοίων και ιδιαίτερα σημαντικού αριθμού VLCC της πρώτης γενιάς (62 πλοία άνω των 200.000 τόν. d.w.).

Οι άνεξάρτητοι φοροπλιστές δεξαμενοπλοίων ανέφεραν ότι ήδη το τοννάζι που διαλύθηκε κατά το δεκάμηνο του έτους ξεπέρασε το ρεκόρ των 26 εκατομ. τόν. d.w. που είχαν διαλυθεί το 1983 και παρότρυναν τα μέλη τους να συνεχίσουν με άμειωτη ένταση τις πωλήσεις για σκράπ, παρά τη πτωτική τάση που εμφανίζει η αγορά, ή οποία όφειλεται κυρίως στο ότι μέσα στον 'Οκτώβριο μόνο πουλήθηκαν 15 V/ULCC χωρητικότητας 5 εκατομ. τόν. d.w., ενώ τούς προηγούμενους μήνες σημειώσαμε αρκετές διαλύσεις και στα μικρότερα μεγέθη.

Θετικό βήμα εξάλλου στην επίτευξη του παραπάνω στόχου, ιδιαίτερα στη διάλυση μεγάλων δεξαμενοπλοίων, είναι η απόφαση της Φορμόζας να μειώσει στο μισό τον φόρο εισαγωγής που σημαίνει ότι οι διαλυτές έχουν ένα επιπλέον κέρδος της τάξεως των 175.000 δολλαρίων στην αγορά για διάλυση ενός σουπερτάνκερ.

Αύξηση κατά 33% σε έτησια βάση αναμένεται να σημειωθεί στην χωρητικότητα των πλοίων που καταλήγουν στα διαλυτήρια κατά το 1985.

'Ηδη, μέχρι τα μέσα του 'Οκτωβρίου η συνολική διαλυθείσα χωρητικότητα ξεπέρασε τούς 31 εκατομ. τόν. d.w. και δεν πρέπει να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο μέχρι τα τέλη του έτους να φθάσει το ύψος ρεκόρ των 40 εκατομ. τόν. d.w.

'Επιτακτική καθίσταται πλέον η ανάγκη μείωσης της παραγωγικής δυνατότητας των ναυπηγικών συγκροτημάτων, ιδιαίτερα στον χώρο της 'Απω 'Ανατολής, όπου τα τελευταία χρόνια η αλόγιστη ανάπτυξη δόνησε στα γνωστά αποτελέσματα αύξησης της υπερπροσφοράς πλοίων και σημαντικών ζημιών στα ναυπηγεία.

Τέσσερα ναυπηγεία στη Σιγκαπούρη και ένα στη Μαλαισία αποφάσισαν τη περικοπή της δραστηριότητάς τους κατά 20% από το Νοέμβριο, με ταυτόχρονη μείωση των ήμερων απασχολήσεως των έπισκευαστικών δεξαμενών σε 24 ανά μήνα.

Οι 'Ηνωμένες Πολιτείες προσφέρουν στους Σοβιετικούς τη δυνατότητα αγοράς 10 εκατομ. τόνων σιτηρών ετησίως, επιπλέον των 12 εκατομ. τόνων που προβλέπονται στην 'Αμερικανοσοβιετική συμφωνία.

Παρά τη διαφορά τιμής περί τα δολ. 30 ανά τόνο μεταξύ 'Αργεντινής και ΗΠΑ, πιστεύεται ότι οι Σοβιετικοί θα απορροφήσουν ένα σημαντικό μέρος της επιπλέον ποσότητας λόγω της καλής ποιότητας του αμερικανικού προϊόντος και της υποχρεωτικής εφαρμογής fumigation σε όλα τα μη ρωσικά πλοία.

'Αν και ο Σοβιετικός στόλος μπάλκ κάρριερς έχει αύξησει έντυπωσιακά τα τελευταία χρόνια, οι παραπάνω αγορές σε συνδυασμό με τις αυξημένες διαλύσεις μπάλκερς πιστεύεται να βελτιώσουν τις συνθήκες απασχολήσεως των πλοίων αυτής της κατηγορίας το επόμενο εξάμηνο.

Σύμφωνα με στοιχεία της International Energy Agency, η κατανάλωση πετρελαίου στις χώρες μέλη του ΟΟΣΑ σημείωσε άνοδο

κατά το τρίτο τρίμηνο του έτους και πιστεύεται ότι κυμαίνεται πλέον άνω των 33 εκατομ. βαρελιών την ημέρα.

'Αξίζει να σημειώσουμε ότι η ΙΕΑ υπολογίζει ότι το πρώτο εξάμηνο του 1985 η κατανάλωση πετρελαίου στις χώρες μέλη μειώθηκε κατά 13,4%, γεγονός που εξηγεί τη πτώση των ναύλων που σημειώθηκε στα δεξαμενόπλοια κατά την περίοδο εκείνη.

'Ετος ρεκόρ της τελευταίας δεκαετίας στις απώλειες πλοίων λόγω ναυτικών ατυχημάτων το 1984, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του Βρετανικού Ναυγνώμονα.

'Ο πόλεμος 'Ιράν - 'Ιράκ ενέχεται για το 48% των όλικών απωλειών που σημειώθηκαν σε έμπορικά πλοία και που έφθασαν το ύψος ρεκόρ των 2,35 εκατομ. τόν. γκρός.

'Η 'Ελλάς στην πρώτη θέση έχασε κατά το 1984 21 πλοία 480.115 τόν. γκρός, ακολουθούμενη από την Λιβερία με 10 πλοία, 424.000 τόνων. Στην τρίτη θέση από άποψης τοννάζι η Σουδανική 'Αραβία με δύο μεγάλα πλοία συνολικού τοννάζι 244.153 τόν. γκρός και ακολουθεί η Κύπρος επίσης με δέκα 243.285 τόν. γκρός και το Πακιστάν με 49 πλοία, 231.123 τόνων.

Κατά κατηγορία πλοίων οι μεγαλύτερες απώλειες σημειώθηκαν στα πλοία γενικού φορτίου 178, έναντι 25 δεξαμενοπλοίων και 17 μπάλκερς και μικτών σκαφών.

Μειώθηκαν στο μισό τα έπασφάλιστρα πλοίων για προσορμήσεις στο Σίρρι 'Αϊλαντ, απόρροια του γεγονότος ότι δεν σημειώθηκε καμία αεροπορική έπιδρομή στην περιοχή από της έναρξης χρησιμοποίησης του νησιού ως σταθμού φορτώσεως ιρακινού πετρελαίου.

Στο μεταξύ η Περσία κατασκευάζει με γοργό ρυθμό 12 πλωτά jetties στο Μπαντάρ 'Αμπάς, στην προσπάθεια να διατηρήσει σταθερό το ρυθμό των εξαγωγών πετρελαίου μετά τις σημαντικές ζημιές που υπέστη το Κάργκ 'Αϊλαντ.

της τάξεως των 5,8%, το Γιέν παρουσιάζεται ως κατ' έσοχην νόμιμα επενδύσεως. Πλήν όμως, το τεράστιο θετικό έμπορικό ισοζύγιο με τις ΗΠΑ που θα ξεπεράσει τα δολ. 50 δις. για το 1985 προκάλεσε την αντίδραση του 'Αμερικανικού Κογκρέσου και την έπιβολή έμπορικών κυρώσεων που ή έπίσκεψη του κ. Νακασόνε στην 'Αμερική δεν μπόρεσε να αποτρέψει.

Σάν αντίσταθμισμα των παραπάνω υπάρχει ή έξοδος των βιομηχανικών κεφαλαίων για επενδύσεις στο έξωτερικό, και έτσι για πρώτη φορά το ισοζύγιο πληρωμών παρουσιάζει έλλειμμα το οποίο υπολογίζεται να φθάσει τα 20 δις. δολάρια για το 1985.

'Η Λίρα 'Αγγλίας

Μέ το συνεχιζόμενο ύψηλο ποσοστό ανεργίας που έφθασε το 13,9% αλλά ταυτόχρονα με μιά ανάπτυξη της οικονομίας που κινήθηκε μεταξύ 3% και 4%, και πληθωρισμό που περιορίστηκε γύρω στα 4% ή οίκονομία της 'Αγγλίας δεν είναι από τις πιο αδύνατες. Βεβαίως υπάρχει ή πτώση των τιμών του άργου πετρελαίου και τα ύψηλά έπιτόκια που έπιβαρύνουν την Βρετανική βιομηχανία, αλλά υπάρχει έπίσης και το συνεχιζόμενο πλεόνασμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό Δολλάριο

Μετά την απόφαση που πάρθηκε στην Νέα 'Υόρκη στις 22 Σεπτεμβρίου μεταξύ των διοικητών των κεντρικών Τραπεζών των κυριότερων βιομηχανικών χωρών (Δ. Γερμανίας, Γαλλίας, 'Αγγλίας και 'Ιαπωνίας) και την εύλογία της 'Ομοσπονδιακής Τραπεζής της ΗΠΑ για μιά σταθεροποίηση του δολλαρίου σε χαμηλότερα έπιπεδα, το δολλάριο έπεσε από μάρκα 2.90 στα 2.60. 'Η απόφαση αυτή αποβλέπει στο να αποφευχθεί ή έπιβολή από το Κογκρέσο μέτρων προστασίας ενάντια στο χείμαρρο των εισαγωγών, που διεκόλυσε το άκριβό δολλάριο.

'Εκτός του μέτρου υποτιμήσεως του δολλαρίου (περίπου 10%) ή κυβέρνηση αποφάσισε το σχηματισμό κεφαλαίου 300 εκατομ. δολλαρίων για την βοήθεια 'Αμερικανικών εταιριών που έχουν υποστεί ζημιές από την έλευθερία των εισαγωγών. Μήν ξεχνάμε ότι το έμπορικό έλλειμμα από δολ. 40 δις. το 1981 έφθασε τα δολ. 123 δις. το 1984 και θα φθάσει τα 150 δις. μέχρι το τέλος του 1985.

Πάντως, παρά την συνεχή παρέμβαση των

Ευρωπαϊκών Τραπεζών ή ίσοτιμία του δολλαρίου διατηρήθηκε σταθερή με τάσεις άνοδου, καθώς προβλέπεται άνοδος του ακαθάριστου προϊόντος των ΗΠΑ στα έπιπεδα του 3,8%, μείωση της ανεργίας κάτω των 7%, ενώ ή ανάγκη χρηματοδοτήσεως του άνοίγματος του κρατικού προϋπολογισμού θα διατηρήσει τα έπιτόκια σε ύψηλότερα έπιπεδα από τα ευρωπαϊκά.

Τέλος, ή διευθέτηση που έπιχειρείται για τα χρέη των Λατινικών χωρών, που άνέρχονται σε 230 δις. δολάρια, με τη συνδρομή της Διεθνούς Τράπεζας και έκτεταμένο rescheduling, θα συντείνει στην ισχυροποίηση του δολλαρίου στις διεθνείς αγορές.

Τό Γιέν

Μ' ένα πιστωτικό ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της τάξεως των 35 δις. δολλαρίων το 1984 και 40 δις. δολλαρίων για το 1985 παρ' όλα τα έλλείμματα του ισοζυγίου 1,8 δις. δολλαρίων τον 'Ιούνιο και δολ. 3,4 δις. τον 'Ιούλιο, με πληθωρισμό από τούς χαμηλότερους στον κόσμο (πολύ κάτω του 3%) και ρυθμό βιομηχανικής ανάπτυξεως

πού έφθασε τις 4.1 δισεκ. τό 1984.

Γιά τό 1985 έχομε ένα πλεόνασμα στό ίσοζύγιο τρεχουσών λογαριασμών 535 έκατομ. λίρες τό πρώτο τρίμηνο καί 1.18 δισεκ. λίρες τό δεύτερο τρίμηνο.

Έτσι οί εϋνοϊκοί παράγοντες αντίσταθμίζουν τούς δυσμενείς καί ή στερελίνα μέ τά ύψηλά έπιτόκια συνεχίζει νά παρουσιάζει τήν καλλίτερη έναλλακτική λύση γιά επένδυση.

Τό Μάρκο Γερμανίας

Τόσο τό εξαγωγικό έμπόριο, όσο καί ό πληθωρισμός παρουσιάζουν μιά εϋνοϊκή εξέλιξη. Τό μόνο μελανό σημείο είναι ή άνεργία πού συνεχίζει νά προβληματίζει τήν κυβέρνηση. Έτσι ή Όμοσπονδιακή Τράπεζα θά προσπαθήσει νά μειώσει άκόμη περισσότερο τά έσωτερικά έπιτόκια γιά μιά ανάκαμψη τής οικονομίας καί άπορρόφηση τής άνεργίας.

Ό πληθωρισμός πού κυμαίνεται γύρω στά 2% είναι από τούς χαμηλότερους στόν κόσμο, ενώ ή βιομηχανική παραγωγή παραμένει σταθερή γύρω στά 1.5-2%, πάνω από τά περσινά επίπεδα.

Τό Έμπορικό Ίσοζύγιο μετά τό πλεόνασμα τών 5.5 δισεκ. μάρκων τόν Ιούλιο παρουσίασε νέο πλεόνασμα 6.8 δισεκ. τόν Ιούλιο καί προβλέπεται νά ξεπεράσει τά 60 δισεκ. μάρκα τό 1985.

Τό Φράγκο Γαλλίας

Η καθολική αλλαγή στην οικονομική πορεία τής Γαλλίας από τόν κ. Λοράν Φαμπιούς, έφερε ήδη σημαντική βελτίωση καί βλέπομε τόν πληθωρισμό νά πέφτει γιά πρώτη φορά, στά τελευταία 15 χρόνια κάτω τού 6%. Έπίσης τό έλλειμμα τού έμπορικού ίσοζυγίου μειώθηκε γιά τήν περίοδο Ιανουαρίου - Ιουλίου σέ 18.24 δισεκ. φράγκα, έναντι 23 δισεκ. τήν ίδια περίοδο τού 1984. ΈΕ άλλου τό Ίσοζύγιο τών Τρεχουσών συναλλαγών έδειξε ένα πλεόνασμα 5.1 δισεκ. φράγκων τό δεύτερο τρίμηνο έναντι έλλείμματος 7.8 δισεκ. τό πρώτο τρίμηνο.

Η βελτίωση τής Γαλλικής οικονομίας συνδυαζόμενη μέ τήν κατακόρυφο πτώση τού δολλαρίου από τά ύψη τού Φεβρουαρίου έφερε τό Γαλλικό Φράγκο στό σημερινό επίπεδο τού 1 = 8.0 φράγκα.

Η Λιρέττα

Η οικονομία τής Ιταλίας μετά τήν ύποτίμηση καί παρά τις αντίθετες πολιτικές συνθήκες τών τελευταίων μηνών, παρουσιάζει μιά σχετική βελτίωση μέ πληθωρισμό 8.6% σέ έτήσια βάση, από τούς χαμηλότερους πού έχει νά παρουσιάσει μεταπολεμικώς ή Ιταλική οικονομία.

Η άνεργία βεβαίως είναι πολύ ύψηλή, ιδιαίτερα στή Νότιο Ιταλία καί τό ίσοζύγιο πληρωμών γιά τούς πρώτους έπτά μήνες παρουσιάζει έλλειμμα τής τάξεως τών 4.760 δισεκ. λιρεττών.

Η ισοτιμία τής λιρέττας έναντι τού δολλαρίου πού είχε φθάσει τις 2.100 μετά τήν υποτίμηση, έχει πέσει κάτω τών 1.780, μέ τάσεις περαιτέρω άνόδου.

Η Δραχμή

Αυτό πού έπρεπε νά γίνει από καιρό, δηλαδή ή αναπροσαρμογή τής τιμής τής δραχμής πρós τά κάτω, άποφασίσθηκε τελικά από τήν κυβέρνηση, καθώς δέν ήταν δυνατόν

νά κρατηθεί ή δραχμή στό ίδιο περίπου επίπεδο μέ τό δολλάριο. (Τέλος 1984 δρχ. 128.215 καί τέλος Σεπτεμβρίου 1985 δρχ. 131.330).

Οί νέες τιμές τής δραχμής, σέ σύγκριση μέ τό τέλος τού 1984 παρουσιάζουν άποκλίσει τής τάξεως τού 21% γιά τό δολλάριο καί 46% γιά τό έλβετικό φράγκο, ενώ σέ σύγκριση μέ τις τιμές τού προηγούμενου μηνός παρουσιάζουν άποκλίσεις τής τάξεως τού 18% γιά τό δολλάριο καί 25% γιά τό γιέν.

Τό καίριο έρώτημα είναι εάν ή δραχμή θά διατηρηθεί σταθερή γύρω από τό επίπεδο τού 155 δρχ./δολλάριο ή μέ τήν γνωστή μέθοδο τής διοίσθησης θά σημειώσει καί νέα σταδιακή πτώση;

Τιμή δολλαρίου (Νέα Υόρκη)

	26.9.85	23.10.85	Διαφ.
Δολ. ΗΠΑ	1.4300	1.4320	+ 0.10
Λίρα Άγγλ.	2.7100	2.6395	+ 2.67
Μάρκ. Γερμ.	2.3250	2.1640	- 7.44
Φρ. Έλβ.	8.2600	8.0450	+ 2.67
Φρ. Γαλλ.			
Λίρα Ιταλ.			
(100)	1830.3	1781.0	+ 2.76
Γιέν Ιαπ.			

(100) 229.0 215.9 + 6.07

Έπιτόκια (άγορά Λονδίνου) 23/10/85

Μήνες	1	3	6
Δολ. ΗΠΑ	8 3/16	8 1/4	8 5/16
Λίρα Άγγλ.	11 1/2	11 1/4	11 1/8
Μάρκ. Γερμ.	4 5/8	4 13/16	4 7/8
Φρ. Έλβ.	4 1/8	4 5/8	4 9/16
Φρ. Γαλλ.	9 5/16	9 5/8	10 3/8

Τιμές Τράπεζας Έλλάδος (FIXING)

	26.9.85	24.10.85	Διαφ. %
Δολ. ΗΠΑ	131.750	155.465	+ 18.0
Λίρα Άγγλ.	188.220	222.010	+ 18.0
Μάρκ. Γερμ.	48.632	58.780	+ 20.9
Φρ. Έλβ.	59.234	71.714	+ 21.1
Φρ. Γαλλ.	15.930	19.271	+ 21.0
Λίρα Ιταλ.			
(100)	7.1955	8.7080	+ 21.0
Γιέν Ιαπων.			
(100)	57.480	71.860	+ 25.0
E.C.U.	108.040	129.765	+ 20.1

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

ΑΝΟΙΚΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

“Όλοι οι ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων πληροφορήθηκαν τις λεπτομέρειες σχετικά με το προτεινόμενο ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟΝ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΡΥΠΑΝΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ (PLATO) καθώς και την πρόσκληση των αναδόχων για συμμετοχή. Με το PLATO, οι ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων συμφωνούν προαιρετικά να παρέχουν αύξημένη αποζημίωση για έξοδα καθαρισμού και ζημιές από ρύπανση όφειλόμενες σέ έκροη πετρελαίου.

Πρός το παρόν ή αποζημίωση που καταβάλλει ο πλοιοκτήτης του είναι διαθέσιμη μέχρι του ποσού 10 εκατομ. δολλαρίων. Το ποσό αυτό παρέχεται διά νόμου στις χώρες που έχουν επικυρώσει τη ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ (CLC) ή άλλου από το ΤΟΝΑΛΟΡ, το υπάρχον προαιρετικό πρόγραμμα ιδιοκτητών δεξαμενοπλοίων. Αυτή η αποζημίωση σε περίπτωση ατυχήματος με μεγάλη διαρροή συμπληρώνεται με πρόσθετη αποζημίωση από το Διεθνές Ταμείο Αποζημιώσεως Ρυπάνσεως στις 30 περίπου χώρες που έχουν επικυρώσει την Ταμειακή Σύμβαση. Στόν υπόλοιπο κόσμο πρόσθετη αποζημίωση παρέχεται από το CRISTAL, ένα προαιρετικό πρόγραμμα στο οποίο είναι μέλη περί τις 800 εταιρίες πετρελαίων.

“Η τρέχουσα μέγιστη αποζημίωση που παρέχεται από τα προαιρετικά προγράμματα ή από τα καθεστώτα IMO είναι 36-45 εκατομ. δολάρια. “Η πείρα έδειξε ότι αυτά δεν επαρκούν γιατί τα υπάρχοντα προγράμματα κατηρτίσθηκαν πρό 15 ετών. Το Αναθεωρημένο PLATO & CRISTAL '85 θα εφαρμοσθεί την 1η Ιουνίου 1986 εάν η έγγραφη χωρητικότητα στο PLATO μέχρι 31 Μαρτίου 1986 φθάσει τα 50 εκατομ. τόννων γκρό. Εάν το PLATO εξασφαλίσει μία παρόμοια υποστήριξη, η αποζημίωση που θα διατίθεται στους ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων θα φθάσει στο μέγιστο ποσό των 80 εκατομ. δολλαρίων. “Η συνολική αποζημίωση που θα διατίθεται από τα αναπροσαρμοσμένα έθελοντικά προγράμματα θα φθάσει μέχρι τα 135 εκατομ. δολάρια κατά περίπτωση. Οι αναπροσαρμογές στο CRISTAL έχουν ήδη συμφωνηθεί από τα μέλη.

Τα αναπροσαρμοσμένα PLATO & CRISTAL '85 δεν θα καθυστερήσουν την επικύρωση των Πρωτοκόλλων του IMO του 1984 γιατί ΔΕΝ αντικαθιστούν τα Πρωτόκολλα.

Τα προαιρετικά προγράμματα έχουν συνυπάρξει με τις συμβάσεις IMO από την αρχή. “Η ύπαρξίς τους δεν εμπόδισε τις Κυβερνήσεις να αποδεχθούν τις πρωτότυπες συμβάσεις του IMO.

“Η νομοθετική επικύρωση των αναθεωρουμένων ορίων αποζημιώσεως από τις κυβερνήσεις θεωρείται βέβαιη.

Τό PLATO έχει επικριθεί γιατί τα όριά του υπερβαίνουν τα όρια του πρωτοκόλλου CLC για μικρά πλοία, αλλά τα προαιρετικά προγράμματα ποτέ δεν συνταυτίστηκαν ακριβώς με τα καθεστώτα του IMO. “Ένα παράδειγμα είναι το ελάχιστο όριο που συμφωνήθηκε με τους πλοιοκτήτες για τα μικρά πλοία το 1978 το οποίο ήταν μεγαλύτερο του ορίου του CLC.

Τα ευεργετήματα του αναθεωρουμένου CRISTAL '85 δικαιολογούν τα υψηλότερα όρια για τους πλοιοκτήτες. “Εάν η διαθέσιμη αποζημίωση είναι ανεπαρκής οι απαιτητά θα ζητήσουν μεγαλύτερη ενάγοντας το πλοίο που προκάλεσε τη ρύπανση. Τό CRISTAL παρέχει την πρόσθετη προαιρετική αποζημίωση που θα προστατεύσει τον πλοιοκτήτη σε τέτοια περίπτωση. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να κρίνουν αν η αξία αυτής της προστασίας δικαιολογεί το κόστος της.

Τό PLATO και η αναθεώρηση του CRISTAL είναι προς το συμφέρον του κοινού. Θα παρέχουν ενισχυμένη αποζημίωση σε παγκόσμια κλίμακα σε στιγμή που δεν υπάρχει τίποτα παρόμοιο. Αυτά τα προαιρετικά προγράμματα θα συνεχίσουν επίσης να παρέχουν αποτελεσματική αποζημίωση στις περιοχές του κόσμου που δεν καλύπτονται από τα καθεστώτα του IMO.

“Εάν ο στόχος συμμετοχής στο PLATO δεν επιτευχθεί οι ανάδοχοι θα λάβουν ως ένδειξη ότι τα προαιρετικά προγράμματα και ειδικά το CRISTAL δεν κρίνονται από τους ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων να είναι μεγάλης αξίας. Συνεπώς εάν το PLATO δεν επιτύχει το CRISTAL θα παύσει να παρέχεται από την 1η Ιουνίου 1986.

Οι ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων παροτρύνονται να εκτιμήσουν τις προτάσεις αυτές με προσοχή και να συμμετάσχουν στο PLATO.

PLATO

‘Η αλληλογραφία μας

‘Ανάγκη εξοπλισμού τῶν ‘Ελληνικῶν πλοίων

‘Η διά πολυβόλων ἐπιθέσεις τῶν πειρατῶν κατά τοῦ 30.000 τόν. d.w. τάνκερ μου «ΜΑΡΙΑΝΝΑ» καί ἡ ἡρωϊκὴ ἐνέργεια τοῦ πλοίαρχου μου κ. Νικολινάκου, ὁ ὁποῖος ἐτρεψεν τοὺς πειρατὰς εἰς ἀτακτον φυγὴν, μᾶς ὑποχρεώνει ὅλους τοὺς πλοιοκτῆ-
τας νὰ λάβωμεν ἀμυντικὰ μέτρα.

Κατ’ ἀρχὴν ὀφείλομεν νὰ ἐνεργήσωμεν ὅπως τὰ ὑπὸ ‘Ελληνικὴν σημαίαν πλοῖα διαθέτουν ὀπλοπολυβόλα, ρουκετοβόλα καί ὀλμοβόλα. ‘Επειδὴ ὅμως αὐτὸ θὰ ἀ-
παιτήσῃ χρόνον, διὰ τὰ ἰδικὰ μου τουλάχιστον πλοῖα ἐδῶσα ἐντολὴν νὰ προμηθευ-
θοῦν φωντοβολίδας μεγάλης ἀκτίνας. Μία ἐπίθεσις μὲ 5-10 ἐξ αὐτῶν, ἐφ’ ὅσον θὰ
πέσουν εἰς τὰ πλοίαρρα τῶν πειρατῶν, θὰ τοὺς ἀναγκάσῃ νὰ τραποῦν εἰς φυγὴν.
‘Αλλὰ καί διὰ τὰ ἐν ράδα ἢ εἰς λιμένα εὐρισκόμενα πλοῖα τὰ ὁποῖα θὰ δεχθοῦν ἐπι-
θεσιν πειρατῶν, τότε ἡ ἀμυνα μὲ τοὺς πυροσβεστήρας τοῦ πλοίου θὰ εἶναι ἀποτε-
λεσματικὴ. ‘Αρκεῖ νὰ ὑπάρχῃ τὸ θάρρος ἐπιθέσεως εἰς τοὺς ναυτικούς μας, τὸ ὁ-
ποῖον ἄλλωστε καί πιστεύω πῶς ὑπάρχει. ‘Ας ἔλθουν τότε οἱ διάφοροι **σκυλάρα-
πες** ἀρχηγοὶ τῶν νὰ διαμαρτυρηθοῦν διὰ κακομεταχείρισιν!! τῶν πειρατῶν τῶν.
Καί ὡς φωνάζουν ὅσο θέλουν οἱ ἐχθροὶ τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τὴν δυναμικὴν ἀμυ-
νὰ μας. ‘Ελπίζω ὅλοι οἱ ‘Ελληνες πλοιοκτῆται νὰ ἀκολουθήσουν τὸ παράδειγμά
μου, ὁ δὲ ἐμβολισμός καί βύθισις τῶν πειρατῶν ἀποτελεῖ νόμιμον ἐνέργειαν καί
παράδοσις τῆς ἀφόβου τακτικῆς τῶν ἐνδόξων θαλασσόλυκων μας. ‘Ελπίζω ὁ νέος
μας ‘Υπουργὸς Ναυτιλίας, ὁ ὁποῖος τόσα καλὰ προσέφερε εἰς τόσο μικρὸν διάστη-
μα εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, νὰ ἐνεργήσῃ ταχύτητα διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἐπὶ τῶν πλοίων
μας τῶν μέσων προστασίας τῶν.

Φιλικά

ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

‘Αθήνα, 29 ‘Οκτωβρίου 1985

ΝΑ ΜΗΝ ΤΟΥΣ ΘΥΜΟΜΑΣΤΕ ΜΟΝΟ ΣΤΙΣ ΕΠΕΤΕΙΟΥΣ

Κύριε Διευθυντά,

‘Ολόκληρος ὁ ποντοπόρος ναυτεργατικὸς
κόσμος, ἔχει κυριευθεῖ ἀπὸ κάποια ἀμφιβο-
λία ὡς πρὸς τὸ μέγεθος τῆς ἀναγνώρισης,
πού τοῦ ἀποδίδει ἡ Πολιτεία, γιὰ τὸ ‘Εργο
πού προσφέρει.

‘Εκεῖνο ὅμως πού προξενεῖ ἐντύπωση εἶ-
ναι ἡ τρομερὴ ἀντίθεση τῆς ναυτεργατικῆς
αὐτῆς ἀμφιβολίας μὲ τὰ εὐχολόγια, τὰ
πλούσια κοσμητικὰ ἐπιθέτα καί τοὺς χα-
κτηρισμοὺς πρὸς τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν,
τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν φορέων κατὰ τίς
μεγάλες ἐθνικὲς ἐπετείες καί ἐορτές.

Συγκεκριμένα, κ. Διευθυντά, γιὰ ἀρκετὸ
χρονικὸ διάστημα, στὸ παρελθόν, ὁ ‘Ελλη-
νας ποντοπόρος - συναλλαγματοφóρος ναυ-
τικός, δὲν εἶχε συνηθίσει νὰ τοῦ διαχωρί-
ζουν τὴν θέση ἀπὸ ἐκεῖνη τῶν μονίμων κα-
τοίκων τοῦ ἐξωτερικοῦ συμπατριωτῶν του.

Τὰ παραπάνω στηρίζω σὲ εἴδηση πού ἀ-
κούστηκε ἀπὸ τὴν ἐκπομπή «Φωνὴ τῆς ‘Ελ-
λάδος» καί πληροφοροῦσε τοὺς ‘Ελληνες
τοῦ ἐξωτερικοῦ ὅτι ἐάν κάθε χρόνον βρίσκον-
ται γιὰ 185 ἡμέρες ἐγκατεστημένοι σὲ κά-
ποια χώρα τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἔχουν τότε τὸ
δικαίωμα νὰ χαρακτηρισθοῦν σάν ‘Ελληνες
μονίμως ἐργαζόμενοι στὴν ἀλλοδαπή καί ἔ-
τσι θὰ μπορέσουν νὰ γίνουν ἀποδέκτες τῶν
πλεονεκτημάτων τῆς Πολιτείας πρὸς αὐ-
τούς.

‘Ακόμη κι’ ἂν ὑποθέσουμε ὅτι ἡ εἴδηση αὐ-
τὴ δὲν ἀληθεύει, ἢ δὲν ἀπεδόθη σωστά, ὁ κά-
θε συναλλαγματοφóρος ‘Ελληνας ναυτικός
ὅχι μόνον 185 ἡμέρες στὸν κάθε χρόνο βρί-
σκεται ἐκτὸς Πατρίδος, ἀλλὰ καί περισσότε-
ρες φθάνοντας τίς 225 ἢ καί τίς 285 ἀκόμη, ἢ

ἀπουσία τοῦ δὲ αὐτὴ δὲν γίνεται μόνον γιὰ ἔ-
να χρόνο, ἀλλὰ αὐτὸ ἐπαναλαμβάνεται σὲ
ἀρκετὰ χρόνια ζωῆς τοῦ ὅπου ὁ ‘Ελληνας
ναυτεργάτης ἀγωνίζεται, μετανάστης κι’
αὐτός, στοὺς διεθνεῖς ὑγροὺς στίβους καί
δὲν τοῦ εἶναι δυνατόν νὰ χαίρεται τὴν Πα-
τρίδα παρά μόνον στὸ διάστημα τῆς ἀδειᾶς
του, ὅπως ἀκριβῶς καί ὁ συμπατριώτης του
μετανάστης ἐργαζόμενος στὸ ἐξωτερικὸ κι’
αὐτός, ἀλλὰ σὲ κάποια στεργιανὴ δουλειά.

Οἱ διαφορὲς πού ὑπάρχουν μεταξύ τῶν
δύο αὐτῶν συναλλαγματοφóρων κλάδων
μεταναστῶν, δηλαδὴ στεργιανῶν καί θα-
λασσινῶν ‘Ελλήνων τοῦ ἐξωτερικοῦ, εἶναι
πάρα πολλές, πάντα εἰς βάρος τοῦ μετανά-
στη στὴ θάλασσα καί τοῦτο διότι ὁ στεργια-
νὸς μετανάστης, ἐκεῖ πού βρίσκεται, μπορεῖ
καί ἀπολαμβάνει τὰ στοιχειώδη ἀγαθὰ μὲς
ἀνθρώπινης ζωῆς, χαίρεται δηλαδὴ τὴν οἰ-
κογένειαν, ἀπολαμβάνει πλήρη καί ὑγιεινὴ
τροφή, ἡ διαβίωσή του εἶναι ἀκίνδυνος, ζεῖ
σὲ ψυχολογικὴ ἡρεμία.

Παρ’ ὅλο, κ. Διευθυντά, πού ὁ ‘Ελληνας
ναυτεργάτης, συγκρινόμενος μὲ τὸν συμπα-
τριώτη του μετανάστη στὴ στεργιά, στερεῖ-
ται τὰ παραπάνω στοιχειώδη ἀγαθὰ, στερεῖ-
ται καί ἀπὸ τὴν Πατρίδα τοῦ ἀκόμη τὴν ἴδια,
τουλάχιστον, μεταχείριση πού ἀπολαμβάνει
ὁ ἐργαζόμενος στὸ ἐξωτερικὸ ‘Ελληνας
δταν, ἀδειούχος ἢ γιὰ μόνιμη ἐγκατάσταση,
ἐρχεται στὴν Πατρίδα.

Κάθε στεργιανὸς μετανάστης, ἔχει τὴν
δυνατότητα νὰ κάνει χρῆσιν τοῦ αὐτοκινή-
του τοῦ στὴν Πατρίδα ἀτελῶς καθ’ ὅλη τὴ
διάρκεια τῆς ἀδειᾶς του, ἐπίσης νὰ τὸ εἰσά-
γει χωρὶς δασμοφορολογικὲς ἐπιβαρύνσεις
δταν μόνιμος ἐγκατασταθεῖ στὴν Πατρίδα,
ἀσχετῶς ἐάν τὴν Πατρίδα ἐπισκεπτόταν μόν-
ον γιὰ τίς θερινὲς του διακοπὲς καί ὡς ἐκ
τούτου ἡ χώρα μας «ἐβλεπε» τὸ συνάλλαγ-

μά του, γιὰ πολλὰ χρόνια, μόνον γιὰ διάστη-
μα 10-15 ἡμερῶν, ὅσο καί οἱ διακοπὲς του,
καί σὲ ποσὸν ὅσο ἀξίζουν μερικὲς μερίδες
φαγητοῦ καί μερικὲς διανυκτερεύσεις σὲ
κάποιο παραλιακὸ τουριστικὸ ξενοδοχεῖο,
στὴ συνέχεια τὸ συνάλλαγμα τοῦ συμπα-
τριώτη μας καί πάλι «πετοῦσε» μαζί του στὸ
ἀεροπλάνο τῆς ἐπιστροφῆς του στὴ χώρα
πού τὸν περίμενε γιὰ νὰ συνεχίσει τὴ δου-
λειά του στὸ ἐξωτερικὸ καί γιὰ νὰ ἀποδώσει
ἐκεῖ.

‘Ας ἔλθουμε νὰ δοῦμε καί τὸν ‘Ελληνα
μετανάστη στὴ θάλασσα, νὰ προσέξουμε
πού πηγαίνει τὸ συνάλλαγμά του, θὰ δοῦμε
ὅτι αὐτὸ δὲν τὸ ξεδεύει στὴν Πατρίδα μόνον
γιὰ 10-15 ἡμέρες, στίς διακοπὲς του, ἀλλὰ
τὸ ἐμπιστεύεται στὴ Χώρα του γιὰ μιά ὁλό-
κληρη ζωὴ τόσο γιὰ δικὲς του ὅσο καί γιὰ ἀ-
νάγκες τῆς οἰκογενείας του σὲ διατροφή,
μόρφωση παιδιῶν, ἀγορὰ σπιτιοῦ γιὰ κά-
ποια ἐπένδυση κλπ., ἐάν δὲ τὰ παραπάνω
δὲν γίνονται πιστευτὰ, ἕνας ἐλεγχος εἰσα-
γομένου συναλλαγματος, ἀπὸ μετανάστες
στὴ θάλασσα καί στὴ στεργιά, θὰ ἀποδείξει
τὴν ἀλήθεια.

Μετά τὰ παραπάνω, κ. Διευθυντά, δὲν εἶ-
ναι δυνατόν παρά μόνον πρόκληση, πρὸς
τοὺς συναλλαγματοφóρους ‘Ελληνες ναυ-
τεργάτες, νὰ χαρακτηριθεῖ ἡ μὴ ἀπόδοση
τῶν πλεονεκτημάτων πρὸς τοὺς μονίμους
κατοίκους τοῦ ἐξωτερικοῦ ‘Ελληνες καί
στοὺς μετανάστες στὴ θάλασσα ποντοπό-
ρους.

Εἶναι ἀδύνατον νὰ μὴ ἀντιλαμβάνονται οἱ
ἀρμόδιοι φορεῖς, ὅτι ὁ στόχος τῶν ‘Ελλή-
νων ποντοπόρων εἶναι κάθε χρόνο περισσό-
τερες γαλανόλευκες στά διεθνή πελάγη γιὰ
ἐξασφάλιση βέβαια καί δικῆς τους δου-
λειᾶς ἀλλὰ καί γιὰ ἀνακούφιση τῆς οἰκονο-
μίας τῆς Πατρίδος, ἐμπρὸς δὲ στὸν στόχο,
αὐτὸ ὁ ‘Ελληνας μετανάστης τοῦ κύματος
δὲν διεκδικεῖ τὰ δικαιώματά του σάν ἐργα-
ζόμενος, προβαίνοντας σὲ κινητοποιήσεις
πολύ γνωστὲς σὲ ἄλλους κλάδους ἐργαζο-
μένων.

Μετά τὰ πῶς πάνω ἀναφερθέντα δὲν γνω-
ρίζω ἂν θὰ πρέπει νὰ ἀπορεῖ ὁ οἰοσδήποτε
γιατί, ἀρκετὰ ἑκατ. δολάρια ‘Ελλήνων ναυ-
τεργατῶν, τὰ ἐκμεταλλεύονται ξένες Πατρί-
δες μέσα ἀπὸ τὰ χρηματοκιβώτια ξένων
τραπεζῶν, ὅπως καί ἡ ΠΕΠΕΝ τονίζει σὲ ὑ-
πόμνημά της.

Πῶς νὰ ἀνχεθεῖ ἡ κοινὴ λογικὴ κ. Διευθυ-
ντά, ναυτεργάτης νὰ περιμένει, μὲ τίς ὥρες,
κάποιο ταξί γιὰ νὰ πάει εἰτε στὸ γιαντρά του
ἢ γιὰ νὰ ξεκουραστῇ κάπου καί, συγχρό-
νως, νὰ βλέπει τὸν νεαρό μετανάστη, ἀπὸ
Γερμανία ἢ ‘Αμερική, νὰ διασχίζει τίς παρα-
λιακὲς λεωφόρους τῆς ‘Αττικῆς ἀναζητῶν-
τας παρέα καί ἐπιδεικνύοντας τὸν ξένο ἀ-
ριθμὸ τοῦ αὐτοκινήτου πού ἡ Πατρίδα τοῦ ἐ-
πιτρέπει ἀτελῶς νὰ κυκλοφορεῖ, χωρὶς ἡ
Πατρίδα νὰ ἔχει ὑπολογίσει ὅτι οἱ μῆνες
πού ἔχει μεταναστεύσει ὁ νεαρός, σὲ κά-
ποια στεργιά τοῦ ἐξωτερικοῦ, δὲν φθάνουν
τά χρόνια, πού ὁ ‘Ελληνας συναλλαγματο-
φóρος ναυτικός ἔχει συμπληρώσει, μετανά-
στης κι’ αὐτός, στίς θάλασσες ὅλου τοῦ κό-
σμου χωρὶς ἡ Πατρίδα ποτὲ νὰ ἔχει βρεῖ τὸ
χρόνο καί νὰ ὑπολογίσει ἂν τὸ συνάλλαγμα
πολλῶν στεργιανῶν μεταναστῶν, σὲ ‘Ιταλι-
κὲς λιρέττες, μπορεῖ νὰ φθάσει τὸ συνάλ-
λαγμα πολλῶν θαλασσινῶν μεταναστῶν σὲ
‘Αμερικανικὰ δολάρια πού καί οἱ δύο αὐ-
τὲς κατηγορίες ἐργαζομένων στὸ ἐξωτερικὸ
ἔχουν ἐμβάσει στὴν Πατρίδα.

Κύριε Διευθυντά, τὸν τελευταῖο καιρὸς, ἔ-

χει άκουσθει ότι : « έσεις οι ποντοπόροι, είτε τό θέλετε είτε όχι θά τό στείλετε τό συνάλλαγμα σας στην Πατρίδα γιά τήν συντήρηση τής οικογένειας εκεί! »

Άς πληροφορηθούν, όσοι βγάσουν τέτοια συμπεράσματα, ότι πολλές γυναίκες ποντοπόρων, εργαζόμενες μπορούν νά συντηρούν έξ όλοκληρου τήν οικογένεια στην Πατρίδα καί έτσι ό μισθός του συζύγου νά δύναται, έξ όλοκληρου, νά άποταμιευθεί. Έπίσης ότι πολλοί συναλλαγματοφόροι ναυτεργάτες συντηρούν τήν οικογένεια στην Πατρίδα άπό έσοδα ένοικίων άκινήτων πού μέ τό συνάλλαγμα τους στό παρελθόν έκτισαν, έτσι κι' αυτοί άνετα έχουν τήν δυνατότητα νά άποταμιεύουν τόν μισθό τους όπουδήποτε, καθώς έπίσης, άς καταλάβουν όρισμένοι ότι καί νά ό ναυτικός μπορεί νά συντηρήσει καί δημιουργήσει οικογένεια στό έξωτερικό όπως άκριβώς καί οι στεργιανοί συμπατριώτες του εκεί, στην περίπτωση δέ αυτή ό ποντοπόρος θά άποφύγει καί τήν προκλητική πολλές φορές στάση όρισμένων τελωνειακών έλεγκτών στό Έλληνικό αεροδρόμια καί λιμάνια, όπου στόν έλεγχο τών άποσκευών διαχωρίζεται ό ναυτεργάτης άπό τουρίστες, Έλληνες καί ξένους, γιά ... ιδιαιτερή μεταχείριση.

Έπίσης, κ. Διευθυντά, έχει άκουσθει ότι ό ποντοπόρος ναυτεργάτης διαχωρίζεται, στην παροχή πλεονεκτημάτων, άπό τόν εργαζόμενο μόνιμο στό έξωτερικό συμπατριώτη του διότι ό ναυτικός εργάζεται ως έπί τό πλείστον, σέ πλοία υπό Έλληνική σημαία, άρα, ίσχυρίζονται, αυτό σημαίνει ότι ό ναυτεργάτης είναι σάν νά εργάζεται σέ « Έλληνικό έδαφος »!

Σ' αυτούς τούς « ψιθυριστές », πού πολλές φορές υπάρχει κίνδυνος νά παρασύρουν καί κρατικούς φορείς σέ έσφαλμένες ενεργειες, οι ποντοπόροι συναλλαγματοφόροι ναυτικοί άπαντούν: Πώς, κύριοι, είναι δυνατόν ποτέ άπό « Έλληνικό έδαφος » οι ναυτεργάτες νά στέλνουν χρήματα σέ συνάλλαγμα στην Πατρίδα; Τότε κι' έσεις, κύριοι, θά είχατε τήν δυνατότητα άπό τό Έλληνικό έδαφος, όπου εργάζεσθε, νά γίνεται συναλλαγματοφόροι.

Έτσι, καί στό γράμμα μου αυτό, κάποια παράγραφος πού αναφέρει ότι καί οι συναλλαγματοφόροι ναυτικοί μπορούν νά ζήσουν μέ τίς οικογένειές τους στό έξωτερικό, ή κάποια παράγραφος πού άποδεικνύει τήν σημασία του συναλλάγματος γιά τήν Χώρα μας, ίσως αυτές τίς παραγράφους, όρισμένοι άναγνώστες, χρησιμοποιήσουν κατάλληλα καί παρουσιάσουν τούς ποντοπόρους μετανάστες του ύγρου στίβου, ότι προσπαθούν, δθθεν, νά έκμεταλλευτούν καταστά-

σεις έξ αίτίας τής θέσης πού βρίσκονται νά μπορούν δηλαδή νά εισάγουν συνάλλαγμα στην Πατρίδα.

Πρίν λοιπόν, βγάλουν όρισμένοι έσφαλμένα συμπεράσματα, άς πληροφορηθούν ότι ποτέ συναλλαγματοφόρος ναυτεργάτης δέν ζήτησε ιδιαίτερα πλεονεκτήματα έκ μέρους τής Πατρίδας του, εκείνο όμως πού δέν άνέχεται είναι νά τόν μεταχειρίζονται μειονεκτικά έναντι τών άλλων εργαζομένων έκτός Έλλάδος, άπό τούς όποιους όχι μόνον δέν ύστερεί, αλλά καί πιά άποδοτικός παρουσιάζεται, έκτός εάν ή άνιση αυτή μεταχείριση προέρχεται άπό τό θλιβερό γεγονός ότι άκόμα ό ποντοπόρος παραμένει στερημένος τών πολιτικών του δικαιωμάτων έτσι στό τέλος κάθε τετραετίας περίπου, κανείς δέν τόν σκέπτεται νά του δώσει έστω καί μία ύπόσχεση ότι θά του ίκανοποιήσει τά δίκαια, τουλάχιστον, αίτήματά του.

Μέ πολύ έκτίμηση
ΘΑΝΟΣ Φ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
Άστυματιστής

Νέα Όρλεάνη, 7 Όκτωβρίου 1985

Σημ. Συντ.: Δικαιολογημένη άπολύτως ή μακρογορία του έπιστολογράφου καί γι' αυτό άλλωστε καταχωρούμε τήν μακροσκελή έπιστολή του, αλλά πολύ περισσότερο δικαιολογημένες είναι οι άπορίες του ίδιου αλλά καί του συνόλου τών Έλλήνων ναυτικών γιά τή διαφορετική μεταχείριση πού ύφίστανται οι ναυτικοί μας σέ σύγκριση μέ άλλους Έλληνες καί κυρίως μέ τούς μετανάστες. καί τό δικό μας έρώτημα έν προκειμένω είναι άν θά βρεθεί κάποιο κάποιος πολιτικός — δέν μιλάμε γιά τούς μανδρινούς — πού θ' άντιληφθεί ότι δέν μπορούμε νά μεταχειριζόμαστε τόν Έλληνα ναυτικό μέ τόν τρόπο πού τόσο εύγλωττα σκιαγραφεί ό έπιστολογράφος.

Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΜΑΣ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ

Κύριε Διευθυντά,

Στίς γνωματεύσεις τής ΠΝΟ γιά ναυτεργατικά θέματα πού δημοσιεύθηκαν στην « Ναυτεμπορική » τής 9/10/1985, ένας ναυτικός, προφανώς Άξιωματικός, έρωτά άν έπιτρέπεται ή λήψη τών βυθισμάτων του πλοίου μέ άνεμόσκαλα ή σκάλα του πλοηγού σέ ποτάμια καί μέρη μέ ίσχυρά ρεύματα.

Η ΠΝΟ δυσκολεύτηκε νά άπαντήσει στό δύσκολο αυτό έρώτημα καί ζήτησε τήν βοήθεια του YEN πού γνωμάτευσε ως έξης: « Στην ίσχύουσα νομοθεσία δέν προβλέπεται διάταξη σχετική μέ τόν τρόπο λήψεως βυθισμάτων του πλοίου. Κατά τήν άποψη δ-

μως τής ύπηρεσίας μας έφ' όσον κριθεί άναγκαίον πρέπει, είτε νά καθαιρούνται οι λέμβοι, είτε προηγουμένως νά λαμβάνονται τά άναγκαία μέτρα άσφαλείας... ».

Μέ άφορμή τήν πιά πάνω γνωμάτευση, άπευθύνομαι σήμερα μέσα άπό τίς στήλες σας σέ όλους τούς συναδέλφους μου γιά νά έκφράσω τήν λύπη μου πού μ' αυτά τά περιστατικά αλλά καί μέ τόν τρόπο πού τά αντιμετώπιζουμε έμείς οι παλαιότεροι ναυτικοί, συνδικαλιστές καί κρατικοί ύπάλληλοι, άποδεικνύουμε τήν ποσοστιαία συμμετοχή μας στην εύθύνη πού βαραίνει τήν σημερινή κατάσταση τής Ναυτιλίας μας.

Λυπάμαι πού ύπάρχει έστω καί ένας Έλληνας ναυτικός, είτε είναι άλλος ναύτης, είτε άξιωματικός, πού άντί νά σκεφτεί νά προστατευτεί κοσάροντας (γιά νά χρησιμοποιήσω τή γλώσσα μας) τήν ζώνη άσφαλείας στή μέση του, σκέφθηκε τόσα άλλα πολύπλοκα πράγματα, πώς δηλαδή θά προβληματίσει τόν πλοίαρχο, τήν ΠΝΟ, τό YEN κι' έμένα.

Κι' άντί ή άπάντηση στην έρώτησή του νά είναι καταπέλτης, λυπάμαι πού όλοι αυτοί πού συσκέφθηκαν, άπασχολήθηκαν καί πιθανόν νά πήραν έπίδομα συμβουλίου, του είπαν ότι καθαιρούνται οι λέμβοι.

Θά σου άπαντήσω καί έγώ συνάδελφε πού ρωτάς καί θέτω τήν άπάντησή μου στην κρίση όλων όσων θυσιάστηκαν γιά νά βάλουν έστω καί ένα πετραδάκι στό οικοδόμημα πού μέ νύχια καί δόντια προσπαθείς νά γκρεμίσεις.

ΝΑΙ, έπιτρέπεται καί ΥΠΟΧΡΕΟΥΣΑΙ, διότι ΔΕΝ είναι γραμμένο στην ίσχύουσα κατά τό YEN νομοθεσία μας — πού σημερινή είναι καί άύριανή δέν είναι — αλλά είναι γραμμένο μέ άνεξίτηλα χρώματα στό διεθνές, στό παγκόσμιο, στό αιώνιο καί άλάνθαστο ναυτικό ΕΘΙΜΟ, εκεί πού ήταν, είναι καί θά είναι γραμμένες όλες εκείνες οι όμορφες συνήθειες πού άποτελέσαν τόν άρτο καί τό δλας τής Ναυτιλίας όλων τών χωρών. Έκεί είναι γραμμένος ό καφές πού ζητάς άπό τό ναύτη τής βάρδιας σου, τό coffee time, ή στοργή τών άλλων στίς δύσκολες στιγμές σου καί στην άρρώστια σου καί πόσα άλλα πού δέν έμαθες ή πού θέλεις νά καταλύσεις.

Πρίν, λοιπόν, σκεφθείς νά μάς προβληματίσεις γιατί δέν προβληματίστηκε λίγο καί έσύ; Τί κάνουν σ' αυτές τίς περιπτώσεις οι Άμερικανοί, οι Σοβιετικοί, οι Ευρωπαίοι ή οι Άφρικανοί ναυτικοί; Φωνάζουν ρυμουλκό καί του δίνουν τό ναύλο γιά νά τούς πεί τό βύθισμα ή ξυπνάνε τίς βάρδιες πού άναπαύονται γιά νά κατεβάσουν (άκουσον - άκουσον) τίς βάρκες όπως γνωματεύει ή έπιτροπή του YEN;

Μέ τή σειρά μου, κύριε Διευθυντά, έρωτώ τήν ΠΝΟ καί τό YEN καί ζητώ τήν γνωμάτευσή τους!

Ποιός θά ήγηθεί στην έπιχείρηση τής καθάρσεως καί του χειρισμού τής λέμβου στό ποτάμι;

Αυτός ό ναυτικός πού σάς προβληματίζει, ή ό πλοίαρχος; Κι άν σήμερα ύπάρχουν άκόμα Πλοίαρχοι καί Άξιωματικοί πού ξέρουν νά κωπηλατούν, όταν αυτός ό ναυτικός γίνει πλοίαρχος, τότε ποιός θά χειρίζεται τήν λέμβο;

Μετά τιμής
Α.Ν. ΙΩΑΝΝΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Σημ. Συντ.: Ποιός θά άπαντήσει σ' αυτό τό έρώτημα;

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 BUNKEF. AR

Τό λιμάνι του Πειραιά

Ανατέθηκαν στα «Ελληνικά Ναυπηγεία» οι εργασίες επισκευής των πλωτών δεξαμενών

Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς κήρυξε άγνοιο το αποτέλεσμα του επαναληπτικού διαγωνισμού της 19 Σεπτεμβρίου για την ανάδειξη μειοδότη εκτελέσεως των εργασιών επισκευής και συντηρήσεως των δύο πλωτών δεξαμενών του, επειδή οι προσφορές, κατά την άποψη του Οργανισμού, δεν ήταν σύμφωνες με τις προδιαγραφές της διακηρύξεως και ανέθεσε τις εργασίες δι' άμευθείας συμφωνία στα «Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαρामαγκά».

Η ανάθεση των εργασιών έγινε υπό τους όρους, τους οποίους αποδέχθηκαν τα Ναυπηγεία:

- Μεταφορά από Πέραμα στις εγκαταστάσεις των «Ελληνικών Ναυπηγείων» και επιστροφή στο Πέραμα και των δύο πλωτών δεξαμενών, με τη φροντίδα, την ευθύνη, το προσωπικό και δαπάνες της εταιρίας και με τη χρησιμοποίηση δικών της ρυμουλκών.

- Ο Όργανισμός θα διαθέσει, εφ' όσον τουτο απαιτηθεί, χωρίς χρέωση δύο ρυμουλικά επανδρωμένα.

- Τα «Ελληνικά Ναυπηγεία» αναλαμβάνουν την ευθύνη για την αποκατάσταση οποιασδήποτε ζημίας, μέχρι και ολικής απώλειας που θα συμβεί στις δεξαμενές για το χρονικό διάστημα από την αναχώρηση από Πέραμα, παραμονή στις εγκαταστάσεις τους και μέχρι και επιστροφής των δεξαμενών στις βάσεις τους.

- Αποδοχή από τα «Ελληνικά Ναυπηγεία» του τιμολογίου της διακηρύξεως του ΟΛΠ, μειωμένων των τιμών κατά 4,5% για όλες τις εργασίες, τόσο στη μικρή πλωτή, όσο και στη μεγάλη πλωτή δεξαμενή, συμπεριλαμβανομένων και των εργασιών των υφάλλων και των στεγανών διαμερισμάτων. Το

ίδιο ισχύει και για όλες τις επί πλέον εργασίες, που προβλέπονται από τη σχετική διακήρυξη για τις δύο δεξαμενές.

- Συμφωνείται από κοινού και όρίζεται ότι για τις πρόσθετες εργασίες των υφάλλων και των στεγανών διαμερισμάτων της μεγάλης πλωτής δεξαμενής, πέραν των 35 ήμερολογιακών ημερών θα απαιτηθεί επί πλέον χρόνος 10 ήμερολογιακών ημερών για όλες τις εργασίες στα υφάλα και στα στεγανά διαμερίσματα και αυτό στην περίπτωση που οι έλασματουργικές εργασίες στα υφάλα δεν θα υπερβαίνουν ένα όριο μετρικών τόννων, που θα καθορισθεί από τη σχετική σύμβαση.

Για κάθε επί πλέον μετρικό τόννο έλασματουργικών εργασιών στα υφάλα ο χρόνος δεξαμενισμού θα αυξάνεται κατά μία ημέρα. Ο χρόνος αυτός θα υπολογίζεται και ως χρόνος χρεώσεως δεξαμενισμού της μεγάλης πλωτής δεξαμενής.

Στην περίπτωση δεξαμενισμού της μεγάλης πλωτής δεξαμενής για όλο χρόνο κάτω των 10 ημερών θα χρεωθούν οι πραγματικές ημέρες δεξαμενισμού.

- Τα «Ελληνικά Ναυπηγεία» αποδέχονται ότι η δαπάνη χρεώσεως του δεξαμενισμού της μεγάλης πλωτής δεξαμενής θα περιλαμβάνει μόνο το μίσθωμα του επισήμου τιμολογίου των Ναυπηγείων, μειωμένο κατά 30%, ήτοι πρώτη ημέρα 1.632.800 δρχ. μείον 30%, δεύτερη ημέρα και άλλες 502.400 δρχ. μείον 30%.

Καμιά άλλη δαπάνη δεν θα χρεωθεί, όπως π.χ. ικρίωματα, ανοίγματα κλπ.

- Τα «Ελληνικά Ναυπηγεία» αποδέχονται την υποχρέωση καταβολής στον ΟΛΠ διαφυγόντων εσόδων στην περίπτωση υπερβάσεως του χρόνου επισκευής των δεξαμε-

νών με παρακράτηση του σχετικού ποσού από τον πρόσ πληρωμή λογαριασμό τους.

- Αποδοχή από την εταιρία του όρου για την τοποθέτηση των καθοριζομένων από τη σύμβαση χρωμάτων και στρώσεων με τις ίδιες τιμές για τις αντίστοιχες εργασίες χρωματισμού του τιμολογίου της διακηρύξεως, μειωμένες κατά 4,5%.

- Τα «Ελληνικά Ναυπηγεία» παραιτούνται της χρεώσεως του ΟΛΠ για οποιαδήποτε υπηρεσία κατά το δεξαμενισμό της μικρής πλωτής δεξαμενής και για όσο χρονικό διάστημα διαρκέσει ο δεξαμενισμός της.

- Ο Ο.Λ.Π. δεν θα πληρώσει στα «Ελληνικά Ναυπηγεία» Φόρο Κύκλου Έργασιών και χαρτόσημο τιμολογίου.

Οι εργασίες επί των δύο δεξαμενών προβλέπονται να ολοκληρωθούν μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου 1986 και η συνολική δαπάνη υπολογίζεται στα 200 εκατομ. δραχμές.

Απόρριψη αίτηματος

Απορρίφθηκε από τον Όργανισμό Λιμένος το αίτημα των εταιριών «STEEN MEDITERRANEAN» ΕΠΕ και «ΣΥΝΝΕΦΙΑΣ MEDITERRANEAN» ΕΠΕ για συστέγαση - συναποταμίευση τροφοφοδίων τους στην Νο 21 αποθήκη που βρίσκεται στο σταθμό τροφοφοδίων, κάτω από τη γέφυρα της Λεωφόρου Ξαβερίου έπειδή δεν υπάρχει καμιά νομική σχέση μεταξύ των δύο εταιριών.

Έγκατάσταση γερανού της ΑΓΕΤ

Ο όργανισμός Λιμένος Πειραιώς έκανε δεκτό το αίτημα της εταιρίας ΑΓΕΤ — ΗΡΑΚΛΗΣ και της χορήγησε άδεια για την εγκατάσταση ενός μικρού γερανού φορτώσεως σακκευμένου τοιμέντου, σέ αντικατάσταση και αποξήλωση του μεγάλου γερανού της στην περιοχή Δραπετσώνας.

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



BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή 'Ακτινοβολία καί 'Εμπιστοσύνη

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

Οι προτάσεις του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου γιά μία σύγχρονη έθνική ναυτιλιακή πολιτική

Στις 21 'Οκτωβρίου υποβλήθηκαν από τη Διοικούσα 'Επιτροπή του ΝΕΕ στην ήγεσία του ΥΕΝ οι τελικές προτάσεις σχετικά με τη διαμόρφωση μιάς έθνικής ναυτιλιακής πολιτικής που νά καλύψει τις σύγχρονες ανάγκες και δυνατότητες της ναυτιλίας και της ελληνικής ναυτικής βιομηχανίας γενικότερα.

Στό τεύχος μας της 15 'Οκτωβρίου είχαμε σημειώσει τις προτάσεις του ΝΕΕ γιά κάθε τομέα δράσεως όπως είχαν διαμορφωθεί σάν τελικό σχέδιο. 'Επειδή υπήρξαν όρισμένες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις στις προτάσεις που άφορούν τόν τομέα του Θαλάσσιου Τουρισμού που καλύπτει τις δραστηριότητες των Κρουαζιεροπλοίων των 'Οχηματαγωγών και του Yachting, και της 'Ακτοπλοίας αναφερόμαστε σ' αυτές παρακάτω ώστε οι άναγνώστες μας νά έχουν μία πλήρη εικόνα της πολιτικής που προτείνει τό ΝΕΕ και σ' αυτόν τόν ζωτικό τομέα τουριστικής και ναυτικής δραστηριότητας.

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Κρουαζιερόπλοια — 'Οχηματαγωγά διεθνών γραμμών — Γιώτινγκ

'Η έπιχείρηση έκμετάλλευσης κρουαζιεροπλοίων είναι ένα κομμάτι της ναυτιλίας με ειδικές ανάγκες αλλά και ξεχωριστές δυνατότητες ανάπτυξης. 'Ο ιδιαίτερος σύνδεσμος της έπιχείρησης αυτής με τό υπόλοιπο τουριστικό σύστημα της χώρας αλλά και τό όλο σύστημα των θαλασσιών μεταφορών που συμπληρώνεται από τά έπιβατηγά - όχηματαγωγά πλοία, που συνδυάζουν τις έμπορευματικές μεταφορές με αυτοκίνητα με αυτές τις μεταφορές προσώπων είναι προφανής. 'Ακριβώς αυτός ό δισυπόστατος χαρακτήρας των υπηρεσιών που προσφέρει τό κρουαζιερόπλοιο και τά έπιβατηγά - όχηματαγωγά αυτής της κατηγορίας δέν έχουν έπιτρέψει μέχρι σήμερα τήν άσκηση μιάς απο-

τελεσματικής πολιτικής ανάπτυξης του κλάδου.

'Από τήν άλλη μεριά πρέπει νά σημειωθεί ή τεράστια αύξηση των μικρών ίστιοπλοϊκών και μή σκαφών που χρησιμοποιούνται γιά θαλάσσια άναψυχή με παράλληλη αύξηση του εισαγόμενου από τήν πηγή αυτή συναλλαγματος, χωρίς όμως ή αύξηση αυτή νά συνοδευθεί με τήν αντίστοιχη βελτίωση των άναγκαίων γιά τά σκάφη αυτά λιμενικών και συναφών έξυπηρετήσεων, παρά τό γεγονός ότι ή πληθώρα και ποικιλία των ελληνικών νησιών προσφέρει φυσικά συγκριτικά πλεονεκτήματα γιά τήν ανάπτυξη του είδους αυτού του τουρισμού.

Πάιρνοντας υπόψη ότι ή άμερικανική αγορά άποτελεί τό βασικότερο πελάτη του ελληνικού κρουαζιεροπλοίου, πράγμα που δημιουργεί τήν άνάγκη της πληρέστερης δυνατής κάλυψης των υπερατλαντικών άεροπορικών γραμμών, είναι άνάγκη νά ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα γιά τό σκοπό αυτό στά πλαίσια της άναδιαπραγμάτευσης των διεθνών άεροπορικών συμφωνιών της χώρας.

'Η άναμόρφωση του πιστοδοτικού καθεστώτος και ή ρύθμιση των παλαιών δανείων, ή παροχή κινήτρων γιά έπισκευή κρουαζιεροπλοίων στην 'Ελλάδα στά πλαίσια της έπισκευαστικής πολιτικής, ή καθιέρωση πιό εύελικτων κανόνων γιά τήν σύνθεση των πληρωμάτων των κρουαζιεροπλοίων κατά τούς χειμερινούς μήνες ώστε νά ένθαρρυνθεί ή λειτουργία των πλοίων που άργούν τούς μήνες αυτούς και ή κατάργηση του ύπάρχοντος όρίου ηλικίας των κρουαζιεροπλοίων γιά τήν ασφάλιση των πληρωμάτων στο ΝΑΤ, είναι μέτρα άπολύτως άναγκαία γιά τή διατήρηση του μοναδικού αυτού τμήματος του στόλου που έχει τις περισσότερες δυνατότητες γρήγορης έξόδου από τήν κρίση.

'Η βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών (λιμενική και έπισκευαστική έξυπηρετηση, παροχή δυνατοτήτων έξοπλισμού) σέ μικρά τουριστικά πλοία (ιστιοπλοία και μηχανοκίνητα) είναι άπαραίτητος όρος γιά τήν ποιοτική άναβάθμιση του τουριστικού ρεύματος.

'Η νομοθετική ρύθμιση του καθεστώτος ναύλωσης και έκμετάλλευσης των πλοίων

αυτών, ίσως με βάση τήν έμπειρία των εταιριών μίσθωσης αυτοκινήτων είναι άναγκαία, στά πλαίσια μιάς ένιαίας «κλαδικής» πολιτικής με σαφείς στόχους και ξεκαθαρισμένα τά διαθέσιμα γιά τήν έπίτευξή τους μέτρα. Γιά τή συγκεκριμενοποίηση αυτής της πολιτικής του συντονισμού των προσπάθειών και τήν έφαρμογή ένόψει των φορέων που έμπλέκονται (ΕΟΤ — ΥΕΝ κλπ.), είναι άναγκαία ή δημιουργία ενός μονίμου συντονιστικού όργανου.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

'Επιβατηγά

Είναι γεγονός ότι ή μέση ηλικία του άκτοπλοϊκού στόλου έχει τήν τελευταία δεκαετία μικρύνει θεαματικά, αυτό όμως δέν σημαίνει ότι έξαντλήθηκαν τά περιθώρια γιά τήν παραπέρα βελτίωση των άκτοπλοϊκών πλοίων, ιδιαίτερα με τήν αντικατάσταση των ύπαρχόντων με καινούργια προχωρημένης τεχνολογίας και σχεδίασης, ώστε νά ανταποκρίνονται πληρέστερα στις ειδικές άκτοπλοϊκές ανάγκες της χώρας. Γιά τό σκοπό αυτό χρειάζεται ένα πρόγραμμα σταδιακής αντικατάστασης, διάλυσης και ναυπήγησης, στά πλαίσια ενός γενικού σχεδίου άναδιάρθρωσης των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Τήν τελευταία δεκαετία ένας σημαντικός αριθμός άνώνυμων εταιριών με μεγάλη διασπορά μετοχών, που όνομάστηκαν «εταιρίες λαϊκής βάσης» ανέλαβαν ένα σημαντικό μέρος του άκτοπλοϊκού έργου. 'Η λειτουργία αυτών των εταιριών δέν ήταν πάντα πετυχημένη. 'Ο άποκλεισμός των ναυτιλιακών εταιριών από τό χρηματιστήριο και ή συνακόλουθη έλλειψη κανόνων, που νά ρυθμίζουν τή λειτουργία της κεφαλαιαγοράς αυτής άφησε ουσιαστικά άπροστάτευτους τούς μικρούς μετόχους, που είδαν τόν έξευτελισμό της αξίας των μετοχών τους. 'Η εύνοική ανταπόκριση του κοινού στην προσφορά τίτλων άνωμένων άκτοπλοϊκών εταιριών πρέπει νά αξιοποιηθεί με τή λήψη μέτρων γιά τήν προστασία των μετόχων των εταιριών αυτών και τήν καθιέρωση κανόνων λειτουργίας της κεφαλαιαγοράς, που σχηματίζεται.

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

Η ίδρυση ενός χρηματιστηρίου ναυτιλιακών αξιών, όχι μόνο θα αποτελούσε προστασία των μικρών μετόχων των εταιριών μεγάλης διασποράς μετοχών, που υπάρχουν σήμερα, αλλά θα επέτρεπε την εισαγωγή σε αυτό και των μετοχών των υπολοίπων υγιών εταιριών, που σήμερα εμφανίζουν μικρότερη διασπορά μετοχών, με αποτέλεσμα την υγιή χρηματοδότηση του κλάδου και την κάλυψη της ζήτησης μετοχών του κλάδου αυτού με βάση χρηματιστηριακούς κανόνες, που θα εγγυώνται την τήρηση των «κανόνων του παιχνιδιού». Η διάρθρωση των δρομολογίων με την ένισχυση των τοπικών (περιφερειακών) γραμμών, έτσι που να ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες της επιβατικής κίνησης και η ενθάρρυνση της κοινοπρακτικής οργάνωσης των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων είναι πλέον ανάγκη. Ο ορθολογικός και οικονομικά συμφέρων σχεδιασμός ενός προγράμματος διαλύσεων - ναυπηγήσεων θα μπορούσε να εξασφαλίσει τη συμμετοχή σε αυτό των εταιριών, που δραστηριοποιούνται σήμερα στο χώρο αυτό.

Για την αντιμετώπιση των άμεσων προβλημάτων των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών είναι απολύτως απαραίτητος να καταρτισθεί άμεσα ένα σχέδιο επανακαθορισμού των ακτοπλοϊκών γραμμών που θα καθιερώνει τους στόχους της αναπτυξιακής προσπάθειας στον κλάδο καθώς και τις άρχες πάνω στις οποίες θα βασισθεί η προσπάθεια αυτή.

Τό σχέδιο αυτό πρέπει να περιλαμβάνει ένα ελαστικό και ρεαλιστικό ναυολόγιο τόσο των επιβατών όσο και των όχημάτων, που θα εξυπηρετεί τόσο τις ανάγκες της κοινωνικής πολιτικής, όσο και τις οικονομικές ανάγκες

των επιχειρήσεων του κλάδου επιτρέποντας συμπίεση των δαπανών λειτουργίας των επιχειρήσεων αυτών.

Επίσης πρέπει να περιέχονται κίνητρα για την αύξηση της επιβατικής κίνησης στις άγονες γραμμές, έτσι που η εξυπηρέτησή τους να γίνει δυνατή με βάση τα οικονομικά κριτήρια εκμετάλλευσης.

Αυτό είναι δυνατόν να γίνει αν ενισχυθεί ο έσωτερικός τουρισμός στα νησιά, ιδιαίτερα τους μήνες της τουριστικής ύφεσης, ή λειτουργία καταστημάτων αφορολογητών ειδών στα ακτοπλοϊκά πλοία κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και μία σειρά από ανάλογα κίνητρα. Η παρέμβαση για την εξάλειψη των δυσμενών συνεπειών που έχει για το ακτοπλοϊκό πλοίο ο αφορητός ανταγωνισμός που ασκείται από τον επιδοτούμενο εθνικό αερομεταφορέα και η κατάργηση των αδικαιολογητών απαλλαγών και εκπτώσεων που έχουν χορηγηθεί σε διάφορες κατηγορίες πολιτών ή δημοσίων υπαλλήλων είναι αναγκαία για τη διατήρηση του στρατηγικά αναγκαίου κλάδου της επιβατηγού ακτοπλοΐας.

Για την επιτυχία του σχεδιασμού, που προτείνεται, ή συναίνεση όλων των ενδιαφερομένων πρέπει να επιδιωχθεί με τη συμμετοχή τους στην κατάρτιση του προγράμματος αυτού, που όφείλει να τοποθετηθεί μέσα σε ένα συγκεκριμένο χρονικό όριζοντα αλλά και την αναμόρφωση της συνθέσεως της Γνωμοδοτικής Έπιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών στην οποία η συμμετοχή του Έπιμελητηρίου είναι αναγκαία.

Η πολιτική της περιφερειακής ανάπτυξης και οι στόχοι που αυτή καθιερώνει πρέπει να

ληφθούν υπόψη.

Ειδικά προβλήματα των ακτοπλοϊκών φορτηγών πλοίων μέχρι 500 κοχ.

Η διατήρηση του καθεστώτος «CABOTAGE» αλλά και των υπολοίπων μέτρων προστασίας της ακτοπλοούσας φορτηγού ναυτιλίας συμπεριλαμβανομένης της ανάθεσης των κρατικών θαλάσσιων μεταφορών, δεν είναι πια αρκετά για να ώθήσουν τον στρατηγικό σημαντικό αυτό κλάδο της ναυτιλίας στον αναγκαίο για την επιβίωσή του εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη.

Η αύξηση της συμμετοχής του ακτοπλοϊκού στόλου στο έργο μεταφοράς κρατικών φορτίων θα συντελέσει όχι μόνο στην ενίσχυση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό, αλλά και θα μειώσει το κόστος των κρατικών προμηθειών. Τό μέτρο αυτό θα επιδρούσε ευεργετικά στην οικονομία των απομακρυσμένων νησιών, για την ανάπτυξη των οποίων είναι απόλυτα αναγκαία η εξασφάλιση επαρκών και κατάλληλων μέσων μεταφοράς αγαθών ανάμεσα στα νησιά αυτά και την υπόλοιπη χώρα.

Μία ιδιαίτερη πολιτική τιμών για τα καύσιμα των πλοίων αυτής της κατηγορίας με γνώμονα την αποκατάσταση σχέσεων ίσης μεταχείρισης πλοίου και επιδοτούμενου σιδηροδρόμου πρέπει να μελετηθεί.

Η κατά προτεραιότητα εξυπηρέτηση του κλάδου αυτού της ναυτιλίας στα θέματα εκτάκτων και περιοδικών επιθεωρήσεων, δσον αυτό εξαρτάται από την Έπιθεώρηση Έμπορικων Πλοίων, πρέπει να αποτελέσει στόχο της υπηρεσίας αυτής.

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 δολλάρια.

Διά πληροφορίας αποστείνεσθε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους εν Λονδίνω αντιπροσώπους 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 μικροϋπολογιστές στα πλοία

Η πρόοδος που έχει επιτελέσει η βιομηχανία των μικροϋπολογιστών κατά τα τελευταία χρόνια, αρχίζει τώρα να έχει σημαντική επίδραση στη διαχείριση των πλοίων, και στα κεντρικά γραφεία των ναυτιλιακών εταιριών στην ξηρά αλλά και πάνω στα ίδια τα πλοία.

Η συνεχώς αυξανόμενη σημασία των μικροϋπολογιστών οδήγησε τώρα στη δημιουργία μίας καινούργιας θυγατρικής εταιρίας της British ShipResearch Association (BSRA) που θα αναλάβει την ανάπτυξη του προϊόντος, την πώληση και την σε παγκόσμια κλίμακα έμπορία του πρόσφατα τελειοποιηθέντος Συστήματος Διαχείρισης Πλοίων BSRA/ISHERWOOD.

Τό σύστημα αυτό είναι ένα σημαντικό και καινούργιο σύστημα διαχείρισης πλοίων με ηλεκτρονικό υπολογιστή που στις λειτουργίες του περιλαμβάνονται οι υπολογισμοί φόρτωσης, η ανάλυση της απόδοσης του πλοίου, ο έλεγχος του στόκ και η προσχεδιασμένη συντήρηση σε συνδυασμό με ένα ευρύ φάσμα προγραμμάτων που αφορούν στη διακυβέρνηση ενός πλοίου στη θάλασσα.

Τό σύστημα έχει ήδη πουληθεί σε ναυτιλιακές εταιρίες στο Χόγκ Κόγκ, στη Σιγκαπούρη, στην Εύρωπη, στη Βόρειο και Νότιο Αμερική και στην Κορέα.

Τά πρώτα βήματα

Τά πρώτα βήματα που οδήγησαν στην εγκατάσταση ηλεκτρονικών συστημάτων πάνω στα ίδια τα πλοία έγιναν στις αρχές της δεκαετίας του 1970 όταν συσκευές αναλόγων χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά, αλλά οι εξειδικευμένοι μικροϋπολογιστές μικρού μεγέθους άρχισαν να μπαίνουν σε χρήση μόνο κατά τα πρόσφατα χρόνια. Καθώς αυξήθηκε η ζήτηση για πιο εύελικτα συ-

στήματα, ο εξειδικευμένος μικροϋπολογιστής άρχισε να παραχωρεί τη θέση του στον μη εξειδικευμένο εξοπλισμό που το SOFTWARE μπορεί να γίνει κατά τρόπο ώστε ο εξοπλισμός να μπορεί να ανταπεξέλθει σε πολλά και διάφορα καθήκοντα.

Τό νέο σύστημα που τελειοποιήθηκε από την BSRA σε συνεργασία με την Joseph Isherwood Int. Ltd. χρησιμοποιεί εύχρηστα προγράμματα εφαρμογών που καλύπτουν πολλές δραστηριότητες και διαθέτει αρκετά χαρακτηριστικά που τό καθιστούν ιδεώδες για τό θαλάσσιο περιβάλλον.

Ο μηχανολογικός εξοπλισμός του συστήματος, για παράδειγμα, έχει γίνει πιο ανθεκτικός για να μπορεί να χρησιμοποιηθεί πάνω σε πλοία και προέρχεται από μία οικογένεια επιτραπέζιων ηλεκτρονικών υπολογιστών που επιτρέπουν την επέκταση του συστήματος. Τό SOFTWARE έχει σχεδιαστεί για να διαθέτει τη μέγιστη δυνατή ικανότητα μεταφοράς από μηχανήματα σε μηχανήματα και επιπλέον διαθέτει ευελιξία που οφείλεται στην αυτονομία των τμημάτων του καθώς και ικανότητα προσαρμογής σε ξένες γλώσσες. Υπάρχει επίσης ικανότητα σύνδεσης με δορυφορικές τηλεπικοινωνίες και, ακόμα πιο σημαντικό, υπάρχει ευχέρεια συντήρησης σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου.

Η ανάπτυξη του SOFTWARE

Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε στην ανάπτυξη του SOFTWARE για τό σύστημα βασίζεται σε μία αρχή δομικής προσέγγισης που είναι γνωστή σαν Μεθοδολογία Δομικού Προγραμματισμού του Τζάκσον, η οποία θεωρείται ότι έχει διάφορα πλεονεκτήματα ανάμεσα στα οποία και τό γεγονός ότι η διαπίστωση των σφαλμάτων είναι εύκολη

κατά τό στάδιο της παραγωγής. Η μέθοδος αυτή περιγράφεται επίσης και σαν μία πειθαρχημένη μέθοδος δημιουργίας SOFTWARE σε αντίθεση με μία μη πειθαρχημένη μέθοδο που, στην περίπτωση του θαλασσίου περιβάλλοντος, θα μπορούσε να αποδειχτεί επικίνδυνη.

Ένα σημαντικό τμήμα της φάσης της εφαρμογής είναι τό έγχειρίδιο του χρήστη που εισάγει τούς πρωτόπαιρους στον μηχανολογικό εξοπλισμό και στο SOFTWARE. Ο οδηγός χρήσης του καινούργιου συστήματος έχει σχεδιαστεί ειδικά για να περάσει τόν χρήστη μέσα από τό διάφορα στάδια της θέσης σε λειτουργία και της φόρτωσης και, μέχρι εκεί που είναι δυνατόν, αποτρέπει τη διάπραξη σοβαρών σφαλμάτων.

Ένα άλλο πιθανό σοβαρό πρόβλημα που έπρεπε να αντιμετωπιστεί ήταν η ασφάλεια των προγραμμάτων, των δεδομένων και των συστημάτων λειτουργίας. Τά προγράμματα στο καινούργιο σύστημα προστατεύονται με ειδικές μεθόδους étiketokólhshs του SOFTWARE.

Ένα επιπλέον πιθανό πρόβλημα, τό τυχαίο σβήσιμο ή η υπερβολική καταχώρηση σημαντικών πληροφοριών, αντιμετωπίζεται την προσφορά των δισκοτών σε τρία αντίτυπα από τό όποια τό δύο φυλάσσονται στο κεντρικά γραφεία ενώ τό τρίτο παραμένει στο πλοίο. Στην πόλη Νιουκάστλ της βορειοανατολικής Αγγλίας τηρούνται αρχεία όλων των δεδομένων των πλοίων στο κεντρικά γραφεία της BSRA.

Τά συστήματα του έλέγχου του στόκ και της προσχεδιασμένης συντήρησης έχουν έφεδρική ταινία σε κασέττα που συνιστούν οι κατασκευαστές σαν τμήμα που δέν πρέπει να λείπει από τό σύστημα.

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 1JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

Ο μηχανολογικός εξοπλισμός (HARDWARE) του συστήματος

Οι συνιστώμενες μικροϋπολογιστές μονάδες για χρήση πάνω σε πλοία είναι οι Data General Desktop Generation Series που πρέπει να είναι ειδικά προσαρμοσμένες για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Ο εξοπλισμός πρέπει να υποστεί μία σειρά από εξαντλητικές δοκιμασίες για να καταστεί δυνατόν να χρησιμοποιηθεί στη θάλασσα που περιλαμβάνουν κραδασμούς, υγρασία και ξηρή ζέση, την αύξομείωση στην παροχή ρεύματος, την αντίσταση της μόνωσης, ύψηλη τάση και δοκιμασίες κλίσης μέχρι και 45° από το φυσιολογικό επίπεδο λειτουργίας. Ο εξοπλισμός πρέπει να επιδειχθεί σε κατάσταση πλήρους λειτουργίας και κατά τη διάρκεια και μετά από όλες αυτές τις δοκιμασίες.

Βασικός εξοπλισμός

Ο ειδικά ανθεκτικός μηχανολογικός

εξοπλισμός έχει πάρει το όνομα LOADMATE που εκφράζει τις απαραίτητες προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί ένας τύπος έγκριμένου οργάνου φόρτωσης που χρησιμοποιείται για ύπολογισμούς φόρτωσης σε άκνησία και διαμήκους άντοχής.

Τό LOADMATE είναι μοναδικό στη σύλληψή του όσον αφορά στις αυτόνομες συνδέσεις και στα περιφερειακά αυτόνομα τμήματα και περιλαμβάνει τμήμα παροχής ενέργειας, κεντρικό λογικό αυτόνομο τμήμα μονάδας επεξεργασίας πέντε σχισμών, τμήμα δίσκου, τμήμα δίσκου, ένα αυτόνομο τμήμα λογικής επέκτασης πέντε σχισμών και τμήμα ταινιοκασέτας. Έπιπλέον, κάθε σύστημα πλοίου περιλαμβάνει εκτυπωτή ηλεκτρολογίου πολλαπλών λειτουργιών και μονοχρωματική μονάδα οπτικής απεικόνισης (όθονη).

Μέχρι σήμερα έχουν κατασκευασθεί ορισμένα αυτόνομα τμήματα SOFTWARE για διάφορες εφαρμογές ώστε το

βασικό σύστημα LOADMATE να μπορεί να επεκταθεί για να περιλαμβάνει λειτουργίες όπως η διαγωγή του πλοίου σε συνάρτηση με τη στοιβασία του φορτίου και την ευστάθεια, ή διατηρητική δύναμη και η ροπή κάμψης, οι ροπές κλίσης σιτηρών, ή αποθήκευση και η εκ νέου ζήτηση πληροφοριών σχετικά με τις ένδεικτικές γραμμές καταστρώματος εξάλων, ο έλεγχος του στόκ των ανταλλακτικών και η αγορά αυτών, ή προ-σχεδιασμένη συντήρηση, ή ανάλυση της διαγωγής του πλοίου, ή καλύτερη διαγωγή σε σχέση με το φορτίο, ή χάραξη πορείας βάσει των καιρικών συνθηκών, οι εκθέσεις για την εξωτερική κατάσταση του κύτους, ή έκθεση βυθίσματος, ή σχεδίαση του φορτίου, τα ηλεκτρονικά συστήματα γραφείου, ή επεξεργασία κειμένων, ή τήρηση ναυτολογίων και ο ανεφοδιασμός του πλοίου με τρόφιμα.



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: 2700046/271480/213836 — 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



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

Η ΓΕΦΥΡΑ ΣΑΝ ΚΕΝΤΡΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**Του πλοιάρχου κ. ΑΝΤ. ΓΡΥΠΑΙΟΥ**

“Έχει περίπου φθάσει ο χρόνος που ο σχεδιασμός και η κατασκευή της γέφυρας ενός πλοίου συμβαδίζει με τις τελευταίες μεθόδους ναυπηγήσεων των πλοίων. Η δραματική πρόοδος με τα ναυτιλιακά ηλεκτρονικά βοηθήματα, με τον αυτοματισμό και με τα δορυφορικά μέσα ναυσιπλοΐας και τηλεπικοινωνιών, σημαίνει ότι σήμερα κάτι περισσότερο γίνεται επάνω στη γέφυρα, και συχνά από λιγότερους ανθρώπους. Τό ανθρώπινο μυαλό απλευθερώνεται, για να κάνει πιο προηγμένες και άποφασιστικές ενέργειες και να εκτελέσει λιγότερες ανιαρές και επαναλαμβανόμενες λειτουργίες, όπως οι κλασσικές αστρονομικές και γήινες παρατηρήσεις για τον έλεγχο του στίγματος του πλοίου και οι παρόμοιες εργασίες ρουτίνας.

Μέχρι σήμερα ο σχεδιασμός και η κατασκευή της γέφυρας, δεν πετυχαίνει κατά κανόνα να αντικατοπτρίσει αυτή τη πρόοδο. Ένα παράδειγμα είναι ότι νέα ηλεκτρονικά εφόδια μπαίνουν στα υπάρχοντα πλοία με τμηματικό ρυθμό και τοποθετούνται καθυστερημένα σε κλασσικά μοντέλα γέφυρας και μόνον αφού και όταν οι πλοιοκτήτες πεισθούν για την πληρότητα της χρήσης και αξίας τους ή όταν ο διεθνής διοικητικός παράγων της ναυτιλίας απαιτήσει τη χρήση τους, όπως π.χ. η εγκατάσταση των συστημάτων SATNAV και ARPA, τα οποία επεβλήθησαν στους πλοιοκτήτες. Άλλωθις θα είμαστε ακόμη στην εποχή του ξέφανα και του παλινδρομίου. Έτσι τα νέα εφόδια και μηχανήματα συχνά τοποθετούνται σε οποιαδήποτε γωνία μπορούν να χωρέσουν, με τους τεχνικούς των ναυτιλιακών εταιριών να αυτοσχεδιάζουν με σκέψεις και αποφάσεις της στιγμής.

Λιγότερο συγχωρητέο ίσως είναι το γεγονός ότι σε πολλά νεοαναυπηγήτα πλοία ο σχεδιασμός της γέφυρας έμμενει στο παραδοσιακό πρότυπο που απλώς το επεκτείνει ώστε να δημιουργηθεί χώρος για νέα εφόδια. Πολύ λίγη σκέψη και προσοχή δίνεται στους ανθρώπους οι οποίοι καλούνται να χειρισθούν αυτά τα νέα μηχανήματα.

Υπάρχουν βεβαίως αρκετές εξαιρέσεις, αλλά δεν είναι ο κανόνας της γενικής προόδου. Η γενική πρόοδος απαιτεί εξελιγμένα μοντέρνα σχέδια και κατασκευές γεφυρών που να προσομοιάζουν με το θάλαμο διακυβερνήσεως διαστημοπλοίων, ώστε το όλο περιβάλλον να έναρμονίζεται αισθητικά με τα νέα ηλεκτρονικά δορυφορικά συστήματα ραδιοναυτιλίας και τηλεπικοινωνιών.

Η ναυτιλιακή έκθεση του ‘Αμβούργου

Στη πραγματικότητα γύρω στο ναυτιλιακό κόσμο, γίνονται πολλές σοβαρές σκέψεις

για ένα τέλειο σχεδιασμό γέφυρας. Μερικά από τα σχέδια αυτά επεδείχθησαν πρόσφατα στη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση του ‘Αμβούργου, που οργανώθηκε υπό την αιγίδα της υπηρεσίας Ναυτιλιακών Έρευνών της Γερμανίας.

Αυτή η συνάντηση διεθνών ναυτιλιακών παραγόντων στο ‘Αμβούργο, ακολούθησε μία προηγούμενη έκθεση που έγινε στο Kings Point N.Y. πρό πέντε ετών. Στην έκθεση του ‘Αμβούργου, οι επισκέπτες μπορούσαν να δουν μερικά νέα μοντέλα γέφυρας του μέλλοντος, σχεδιασμένα από διάφορα Γερμανικά κέντρα έρευνών.

Μάλλον ενοχλητικό για μερικούς από αυτούς τους επισκέπτες της έκθεσης και έρευνήτες, ίσως ήταν το γεγονός ότι μπορούσαν να δουν και να πάρουν μία ζωντανή ιδέα του ‘Πολέμου των ‘Αστρων’, με μία εμφάνιση διαστημικής γέφυρας των ναυπηγείων ‘Sietas Group’, τα οποία ισχυρίστηκαν ότι κατασκεύαζαν αυτές τις επαναστατικές γέφυρες την τελευταία πενταετία.

Υπάρχουν επίσης γενικές προτάσεις της Ναυτιλιακής Διοικήσεως των ΗΠΑ καθώς και της Γερμανίας και άλλων ναυτιλιακών κρατών, για τα μελλοντικά αλλά και σημερινά standards σχεδιασμού γεφυρών που πρέπει να ισχύσουν και μόνον η ‘Ελλάδα ύστερεί σε τέτοιες προόδους και τεχνολογικές προτάσεις.

Γερμανικά μοντέλα γεφυρών

Τό χαρακτηριστικό των προχωρημένων σε ναυπηγική τεχνολογία πλοίων ψυγείων ‘BLUMENTHAL’ και ‘BREMERTHAVEN’, εύρισκομένων τώρα σε υπηρεσία, είναι ότι η γέφυρα αποτελεί πράγματι κέντρο ελέγχου του πλοίου. Όπως επεξηγούν οι ναυπηγοί κατασκευαστές των πλοίων αυτών, οι λόγοι για τη δημιουργία του νέου σχεδίου γέφυρας περιλαμβάνουν και την επιθυμία να ελαττωθεί η νυχτερινή δουλειά στη γέφυρα στο ελάχιστο δυνατό, διατηρούμενης της ασφάλειας ναυσιπλοΐας καθόλο το χρόνο. Ένας εκτενέστερος αντικειμενικός σκοπός είναι να καλλιεργήσει η απόδοση και αποτελεσματικότητας λειτουργίας των πλοίων, εφαρμόζοντας νέα τεχνολογία και οργανώνοντας από την αρχή την εργασία στη γέφυρα, απώτερο σκοπό την ελάττωση του προσωπικού.

Τοποθετημένο στο τέταρτο κατάστρωμα των υπερκατασκευών, το κέντρο ελέγχου του πλοίου — η γέφυρα — έχει τρεις κύριες περιοχές — τομείς εργασίας και μία περιοχή ανάπαυσης. Έχει σχεδιασθεί για να λειτουργεί εν πλώ, από ένα και μόνον άνθρωπο.

Η περιοχή εργασίας No. 1 έχει τόν τομέα ασφαλείας, τόν έλεγχο και επιτήρηση του φορτίου και των μηχανημάτων αυτού. Αυτή η περιοχή περιλαμβάνει ένα μηχανήμα εκτυπωτή, ένα όργανο παρακολούθησης και ελέγχου ηλεκτρονικών συσκευών, πίνακα παρακολούθησης θερμοκρασιών ψυκτικών θαλάμων φορτίου, πίνακα και όργανα παρακολούθησης, ελέγχου και επιτήρησης μηχανημάτων καταστρώματος και φορτίου, με διακόπτες για τα φώτα ναυσιπλοΐας και καταστρώματος. Επίσης υπάρχουν ταμπλώ με διακόπτες και συναγερμούς για επιτήρηση των διαμερισμάτων, των αντλιών πυρκαϊάς, κεντρικών θυρών κλπ. Πάντως οι συναγερμοί πρέπει να μη τοποθετούνται στη γέφυρα διότι δημιουργούν πανικό τους Πιλότους — Πλοιάρχους και ναυτίλους ‘Αξιωματικούς.

Η περιοχή εργασίας No. 2 είναι ένα τραπέζι χαρτών και μελετών, με όλα τα γνωστά μέχρι σήμερα ναυτιλιακά όργανα. Από άριστερά προς τα δεξιά περιλαμβάνει: ‘Ηχοβολιστικό μηχανήμα, μετρητή άβαθών υδάτων, ηλεκτρονικό δρομόμετρο (DOPPLER) DECCA NAV, SATNAV, (δορυφορικό δέκτη ναυτιλίας), Αυτόματο LORAN—C, D.F., εκτυπωτή I.N.A. κ.λ.π. Η μονάδα I.N.A. είναι από τα αρχικά των λέξεων INTEGRATED NAVIGATION SYSTEM.

Η περιοχή εργασίας No. 3, είναι τό μπροστινό μέρος της γέφυρας, του κέντρου ελέγχου του πλοίου, όπου και τα όργανα πηδاليουχίας και πλοηγείας. Ένας χώρος κυκλοφορίας ανθρώπων έχει αφαιρεθεί, ώστε να επιτρέπει σε πλοηγούς και ναυτίλους ‘Αξιωματικούς να έχουν ένα καλό οπτικό πεδίο του πλοίου και του περιβάλλοντος. Χωρίς να εισερχόμεθα σε λεπτομέρειες όλων των ναυτιλιακών οργάνων που είναι τοποθετημένα σε αυτή τη περιοχή, ως δούμε τό πιο ουσιαστική στοιχεία, που περιλαμβάνουν, ένα ραντάρ με φωτεινή οθόνη 67 εκατοστών, ένα δεύτερο ραντάρ ARPA και ένα άλλο ARPA μοντέλο SDZ της Γερμανικής Τεχνολογίας. Τά γράμματα SDZ σημαίνουν στό γερμανικά ‘Τό πλοίο του μέλλοντος’.

Πυρήνας λειτουργίας της αυτόματης πορείας, έλεγχος και πηδاليουχία, εκτελούνται από τό σύστημα TELDIX INA, που αποτελείται από ηλεκτρονικό εγκέφαλο ναυτιλίας, μονάδα ελέγχου με φωτεινή οθόνη, ταμπλώ κομβίων του κομπούτερ και εκτυπωτή. ‘Επιπροσθέτως υπάρχει ένα ANSCHUTZ αυτόματο τραπέζι μελετών, εργασιών χαρτού και ύπουτυπώσεων. ‘Ο ηλεκτρονικός εγκέφαλος ολοκληρώνει, μεθοδοποιεί και πρακτικοποιεί τίς πληροφορίες από όλα τά γνωστά συμβατικά ναυτιλιακά βοηθήματα. Τό αυτόματο τραπέζι μελετών και ύπουτυπώσεων δ-

**LAUREL SEA TRANSPORT LTD.**

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

χει ένα κοινό χαρακτηριστικό για ναυτικές γέφυρες, αλλά είναι άσυνθητες σε εμπορικά πλοία. Έχει διαστάσεις πλαστικής διαφανούς ύλης επιφανείας ύποτυπωσης 1.20M X 0.80M επάνω στο οποίο είναι απλωμένος ένας συνήθης ναυτικός χάρτης. Η παρούσα θέση του πλοίου λαμβάνεται από το σύστημα INA και προβάλλεται επάνω στο χάρτη από το κάτω μέρος της διαφανούς επιφανείας του τραπεζιού. Το τραπέζι μελετών και υποτυπώσεων είναι τοποθετημένο δίπλα στον κύριο χώρο ναυσιπλοΐας, έτσι πού ο ναυτίλος Άξιωματικός να έχει πάντα μία καλή γενική εικόνα της θέσης του πλοίου, ιδιαίτερα σπουδαία σε στενούς ύδατοδιαδρόμους, κατά τη διάρκεια ναυσιπλοΐας με ραντάρ μέσα σε κακή ορατότητα.

Η περιοχή αναπαύσεως είναι μία αναπαυτική πολυθρόνα, και πρόχειρο κυλικείο παρασκευής καφέ, κλπ. και τοποθετείται στην άριστη πλευρά του κέντρου ελέγχου του πλοίου (γεφύρας), όπου δεν παρενοχλεί τη γύρω περιφερειακή ορατότητα. Ο ασύρματος, ή MASTER GYRO, μετασχηματιστές, κλπ. τοποθετούνται ένα κατάστρωμα πιά κάτω από τη γέφυρα, ώστε ο χώρος ελέγχου του πλοίου να είναι απαλλαγμένος από τέτοια θορυβώδη μηχανήματα και όλος ο ωφέλιμος χώρος γεφύρας να αφήνεται στη διάθεση του κέντρου ελέγχου του πλοίου.

Η νέα αυτή διάταξη του κέντρου ελέγχου του πλοίου, έχει γίνει πλήρως αποδεκτή από Πλοιάρχους και ναυτίλους Άξιωματικούς, καθώς και από τους πλοηγούς λιμένων και ποταμών. Για τους νέους αξιωματικούς απαιτείται χρόνος μιάς εβδομάδας για να εκπαιδευτούν σε όλα αυτά τα νέα εφόδια και ηλεκτρονικά βοηθήματα, ώστε να μπορούν να φέρουν σε πέρας επιτυχώς και με ασφάλεια την ύπηρεσία της φυλακής τους.

Αφού όλα αυτά τα νέα σχέδια, μοντέλα και μηχανήματα εγκριθούν από τις αρμόδιες διοικητικές αρχές, προβλέπεται οι πλοιοκτήτες να μπορούν με μία αίτηση, να τύχουν εξαίρεσεως από την απαίτηση των κανονισμών, να έχουν έναν όπτηρα στη γέφυρα, επιπρόσθετα του αξιωματικού φυλακής.

Οι αρμόδιοι λένε ότι, η πρόταση να περιοριστεί και ελαχιστοποιηθεί το προσωπικό, δεν είναι μόνον ένας αντικειμενικός σκοπός του πλοιοκτήτη, αλλά υποστηρίζεται και από το προσωπικό πού έχει ύπηρετήσει σ' αυτά τα πλοία.

Αν και τα Γερμανικά ναυπηγεία έχουν επί μακρόν συνεργαστεί στο σύστημα SDZ (πλοίο του μέλλοντος), πού προωθείται από

τό Γερμανικό Υπουργείο Έρευνας και Τεχνολογίας, το σχέδιο για γέφυρα όπως περιεγράφη, δεν πρέπει να συγχέεται με μερικά άλλα πού ανεπτύχθησαν σαν μέρος του αντικειμενικού σκοπού: του SDZ. Όλα τα ναυπηγεία της Γερμανίας, συναγωνίζονται το ένα το άλλο, πιά θα παρουσιάσει το πιά εξελιγμένο τύπο γέφυρας σε συνεργασία με τα Πολυτεχνεία της Βρέμης, και του T.N.O. στην Ολλανδία, από τα οποία άντλούν ιδέες. Οι αρμόδιοι των Γερμανικών ναυπηγείων επισημαίνουν ότι για όλα τα σχέδια πού έγιναν, ελήφθησαν υπόψη και οι απόψεις, πείρα, και γνώσεις πεπειραμένων ναυτικών, οι γνώμες των οποίων ήταν η βάση για ξεκίνημα.

Ο τύπος της γέφυρας στον όποιον καταλήξαμε, προήλθε από την εκτίμηση των πραγματικών αναγκών του ναυτίλου αξιωματικού, αναγκών επαγγελματικών, ψυχολογικών και σωματικών, με βάση ένα μεγάλο εμπορικό πλοίο, πού λειτουργεί ανά την Ύδραιο.

Μία έρευνα στα Γερμανικά πλοία Containerships, έδειξε ότι το 40-45% του χρόνου λειτουργίας του πλοίου, καταναλώνεται στο ανοιχτό πέλαγος, ένα 30% στην άκτοπλοΐα, 10% σε ποτάμια και κανάλια και ένα 5% σε χειρισμούς μέσα σε λιμάνια, δεξαμενές - LOCKS και πλοηγικούς σταθμούς. Το υπόλοιπο 10% είναι χρόνος άργίας σε αναμονή ναύλου.

Υπολογίζοντας το τύπο εργασίας πού απαιτείται να γίνει σε αυτές τις περιπτώσεις το αποτέλεσμα ήταν ένα σχέδιο πού χαρακτηρίζει ένα συγκεντρωτικό σταθμό εργασίας — τη γέφυρα — εφοδιασμένο με όλα τα απαραίτητα ναυτικά εφόδια, όργανα και ένδεικτες, κατά τέτοιο τρόπο πού να δημιουργεί ευχάριστο περιβάλλον, ώστε ο ναυτίλος — παρατηρητής να μη κουράζεται με την εργασία ρουτίνας, αλλά και χωρίς να είναι συνεχώς καταπιεσμένος να παρακολουθεί κάθε ένδειξη ή όθονη. Έτσι πού κάθε εργαζόμενος να μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του άβλαβώς, όταν η γέφυρα λειτουργεί με περισσότερα από ένα άτομα. Άρκετοί σταθμοί - τομείς εργασίας μέσα στο χώρο του πύργου ελέγχου — Γέφυρα — έχουν μελετηθεί και ανεπτύχθησαν λαμβάνοντας υπόψη τους παράγοντες του κυκλώματος έργου - οικονομία - χρήμα, τις ανάγκες των πιλότων - ναυτίλων και την ασφάλεια του πλοίου.

Η ομάδα εργασίας κατέληξε ότι δεν ύπάρχει καμία λύση ή μόνιμο σχέδιο γέφυ-

ρας, κατάλληλο για κάθε τύπο πλοίου και ότι είναι σημαντικότερο να έχουμε μία γέφυρα πού να είναι σχεδιασμένη για ένα συγκεκριμένο πλοίο, παρά να μοχθούμε για ένα μόνιμο σχέδιο για όλα τα πλοία ή να αγοράζουμε μία γέφυρα έτοιμη κατασκευασμένη από τους ναυπηγούς.

Άμερικανικά σχέδια γέφυρας

Καθ' όν χρόνον η Γερμανία προοδεύει με τα διάφορα προγράμματα του SDZ στο-μέτα της ναυτιλίας, ή ίδια προσπάθεια γίνεται και στην άλλη όχθη του Άτλαντικού, τις ΗΠΑ. Διαλέξεις εδόθησαν από τους Άμερικανούς αρμοδίους της Ναυτιλιακής Διοικήσεως στη διεθνή διάσκεψη του Άμβούργου. Θέμα τους ήταν «προδιαγραφές και σχέδια για τη γέφυρα Άμερικανικού πλοίου». Η διεύθυνση ναυτιλίας των ΗΠΑ, για το θέμα αυτό βρίσκεται σε στενή συνεργασία με τα Άμερικανικά ναυπηγεία και με Άμερικανούς ναυτιλιακούς παράγοντες. Αυτοί οι παράγοντες πού μετέχουν και σε θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και επάνδρωσης των πλοίων με κατάλληλα πληρώματα, έχουν ανταποκριθεί στις πρόσφατες εξελίξεις στη ναυσιπλοΐα, στον αυτόματισμό κλπ.

Το σχέδιο της Άμερικανικής Ναυτιλιακής Διοικήσεως ναυτιλίας για κανόνες και πρότυπα μέτρα γέφυρας, σχεδιάστηκε λαμβάνοντας υπόψη αυτές τις πρακτικές και επίσης θεωρώντας ρεαλιστικά και τα μελλοντικά επίπεδα επανδρώσεως γέφυρας για τα άμερικανικά πλοία. Τα επίπεδα για κανονική επάνδρωση γέφυρας, προβλέπουν απαιτήσεις επάνδρωσης για τρία διαφορετικά στάδια λειτουργίας του πλοίου και για δύο συνθήκες ορατότητας. Τα πεδία εφαρμογής της ειδικής επάνδρωσης άφορούν συνθήκες και καταστάσεις λειτουργίας πού απαιτούν περισσότερους ανθρώπους στη γέφυρα, εκτός του κανονικού προσωπικού φυλακής, όπως π.χ. πιλότοι - DOCK MASTERS, κλπ.

Το σχέδιο λαμβάνει επίσης υπόψη τις ανάγκες για καλή ορατότητα, ακόμη και με το ελάχιστο απαιτούμενο προσωπικό για τις δύο αυτές καταστάσεις. Μερικά σημεία είναι τα εξής: Όσο λιγότερα άτομα στη γέφυρα, τόσο μεταλύτερες οι απαιτήσεις για όπτικό πεδίο 360° από κάθε σταθμό - τομέα εργασίας. Τα παράθυρα πρέπει να είναι αρκετά μεγάλα, ώστε να δίδουν ικανοποιητικό κάθετο όπτικό πεδίο και άποψη του όριζοντα από τα άκρα της τιμονιέρας.

Τα παράθυρα πρέπει να ελαχιστοποιούν

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
444600 - Mr. E. Andresen

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

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

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

τυχόν λάμψεις - εκλάμψεις και άντανάκλασεις φώτων. Πρέπει να έχει μελετηθεί το όλο σχέδιο, έτσι που να διευκολύνει τη νυκτερινή δραση ενός χειριστού τομέων εργασίας από τη γέφυρα, ιδιαίτερα όταν χρησιμοποιούνται φωτεινές οθόνες ραντάρ - ARPA, ηλεκτρονικών υπολογιστών, SATNAV και άλλων οργάνων, ή μηχανημάτων έσωτερικού χαμηλού φωτισμού. Κατά τον ίδιο τρόπο, υπάρχουν κανονισμοί για κακή ορατότητα υπό συνθήκες μεγίστου επιπέδου επάνδρωσης. Η παρουσία κάποιου στο τομέα εργασίας του δεν πρέπει να εμποδίζει το οπτικό πεδίο του οπτήρα. Η κίνηση των ανθρώπων μέσα στη γέφυρα από σταθμό σε σταθμό εργασίας, δεν πρέπει να εμποδίζει την ορατότητα του οπτήρα. Τα παράθυρα και οι σταθμοί - τομείς εργασίας, πρέπει να ρυθμίζονται έτσι ώστε να ελαχιστοποιούν την αποτροπή προσοχής ή τη σύγχυση από άλλα άτομα.

Αν και υπάρχουν σχέδια γέφυρας και ατοματισμοί ηλεκτρονικής τεχνικής που θα μπορούσαν θεωρητικά να καταστήσουν ικανή τη λειτουργία των Έμπορικών πλοίων με ελαττωμένο προσωπικό γέφυρας, ή ασφάλεια και αποτελεσματικότητας αυτής της πρακτικής δεν έχουν ακόμη αποδειχθεί υπό συνθήκες λειτουργίας που να μπορούν να συγκριθούν με μία ικανοποιητική πείρα της σημερινής λειτουργίας των πλοίων. Όμως συνιστώντας τομείς εργασίας «Ελέγχου ενός ανδρός» στα νέα σχέδια των νέων ναυπηγήσεων, είναι δυνατόν να αναπτυχθεί βαθμιαία εμπιστοσύνη σ' αυτή την ιδέα.

Η Αμερικανική αντιπροσωπεία μοιλονότι επίσης προβλέπει ότι μέσα στο όρατό μέλλον η επάνδρωση του αμερικανικού εμπορικού στόλου, θα συνεχίσει το σύστημα της κυκλικής αλλαγής των φυλακών, θεωρεί σκόπιμο να επιχειρηθούν μερικές κατασκευές σύμφωνα προς όρισμένο σχέδιο απαύγασμα πολλών μελετών και προτύπων, ενώ παράλληλα θα αναγνωρίζεται το προνόμιο των πλοιοκτητών να διατηρούν ένα σχέδιο γέφυρας που να είναι αισθητικώς ευχάριστο και ίσως μοναδικό από όλα τα άλλα πλοία.

Μελλοντικές Έξελξεις

Οι οικονομικές πιέσεις στους διαχειριστές πλοίων να βοηθήσουν χρηματοδοτικά τις νέες ιδέες και τα νέα εξελικτικά σχέδια είναι εμφανείς. Οποιαδήποτε ιδέα και αν ακολουθηθεί, δύο τάσεις φαίνονται καθαρά. Μία είναι προς περισσότερο προσεκτική θεώρηση της γέφυρας σαν γενικού επιτελείου όλων των επιχειρήσεων, π.χ. σαν πύργου ελέγχου, σαν το κέντρο ελέγχου του πλοίου. Η άλλη τάση αναπόφευκτα οδηγεί στην ελάττωση του προσωπικού. Οι αρχαιότεροι δυνατόν να μην τό ακούν ευχαρίστως, αλλά δυστυχώς αυτό θα συμβεί. Γιατί εκεί μας οδηγεί η τεχνολογική πρόοδος, στην αντικατάσταση του ανθρώπου από τους κομπιούτερς. Τα ηλεκτρονικά βοηθήματα γίνονται καθημερινά όλο και πιο τέλεια και οι ναυτίλοι μαθαίνουν και αποδέχονται την αξία των νέων συστημάτων. Ας πάρουμε για παράδειγμα τη δορυφορική ναυτιλία που μας άπάλλαξε από

τόν εξάντα και τό άγχος της συννεφιάς, ή και τό ARPA.

Αλλά εάν πρόκειται μοντέρνα ναυτιλιακά βοηθήματα να επιτρέψουν χαμηλότερα επίπεδα επάνδρωσης, τότε ή ευθύνη του Πλοίαρχου στη γέφυρα θα αύξηθεί σύμφωνα. Πώς θα προσαρμόσουμε τόν Πλοίαρχο σε αυτό τό νέο καθεστώς; Περισσότερος χρόνος στην εκπαίδευση με SIMULATORS φαίνεται να είναι ή απάντηση. Σε αυτή τήν εκπαίδευση, φαίνεται πολύ λογικό, ότι εάν πρόκειται να ακολουθήσουμε τή πρακτική της Αεροπορίας στο σχεδιασμό και κατασκευή γεφύρας - θαλάμου διακυβερνήσεως — πρέπει ανάλογα να πράξουμε τό ίδιο και για τήν εκπαίδευση του προσωπικού.

Επιστρέφοντας από τούς SIMULATORS στις πραγματικές γέφυρες, προβληματίζομαστε από τις εξελίξεις στα ηλεκτρονικά. Πρόκειται άραγε να τοποθετηθούν και άλλα ηλεκτρονικά ναυτιλιακά βοηθήματα και μηχανήματα ναυσιπλοΐας, φορτίου και δορυφορικών τηλεπικοινωνιών; Και εάν ναι, πού θα τοποθετηθούν; Έχουν αφήσει τά νέα σχέδια γεφυρών ικανό χώρο για αυτά τά νέα μηχανήματα πού πρόκειται να εισβάλλουν; Πρέπει λοιπόν τά νέα μοντέλα γεφυρών να προβλέπουν χώρους για τις μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις.

Τό μάθημα από όλα αυτά φαίνεται να είναι ένα. Ναι στη Τεχνολογία του μέλλοντος για να γίνει ή ζωή του ανθρώπου - ναυτικού πιο εύκολη αλλά και πιο ασφαλής.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

Sale & Purchase:

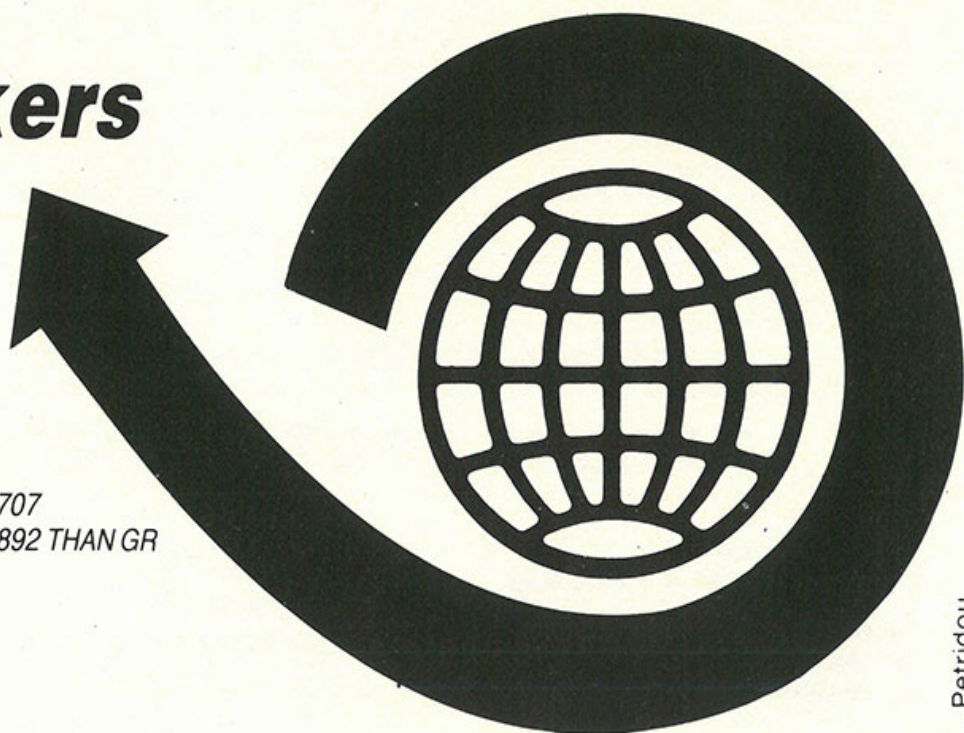
Tel. 413 4227 453 1144
Telex 21 3893 THAN GR

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



Petridou

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΠΟΛΥΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αρ. 717/1985

Πρόεδρος: Θ. Παπαεμμανουήλ

Εισηγητής: Χ. Τριτάκης

Δικηγόρος: Γ. Παυλάκης, Γ. Δανιόλος

Θαλάσσια άρωγή - Νομιμοποίηση - Έκκρεμοδικία - Προϋποθέσεις.

Τά μέλη του πληρώματος του πλοίου που χορήγησε την άρωγή νομιμοποιούνται να ζητήσουν από το δικαστήριο να προσδιορίσει συνολικά την οφειλόμενη σ' αυτά άμοιβή όταν ο πλοίαρχος αρνείται ή άμελει ν' άσκήσει τη σχετική άγωγή.

Η συμμετοχή κάθε μέλους του πληρώματος στην οφειλόμενη άμοιβή δέν άφορά τόν οφειλέτη, αλλά τίς σχέσεις τών μελών αὐτῶν μεταξύ τους. Γι' αὐτό καί δέν εἶναι άπαραιτήτο νά γίνει σχετική μνεία στό δικόγραφο τής άγωγής.

Έπειδή διά τής υπό κρίσιν άγωγής, ὡς αὐτή διευκρινίζεται διά τών προτάσεων καί ἐκτιμᾶται ὑπό τοῦ δικαστηρίου, ὁ ἐνάγων, ὅστις ἦτο μέλος τοῦ πληρώματος (Ύποπλοίαρχος) τοῦ ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν πλοίου «ΚΕ», ἱστορεῖ ὅτι κατά τόν ἐν αὐτῇ αναφερόμενον τόπον καί χρόνον παρέμεινε ἀκυβέρνητον τό εἰς τήν πρώτην τών ἐναγομένων ἀνήκον κατά κυριότητα καί ὑπό σημαίαν Σαουδικῆς Ἀραβίας δεξαμενόπλοιο «R», τό ὅποιο ἐξεμεταλλεύετο ἰδίῳ ὀνόματι κατά τόν ἐπιδίκον χρόνον ἡ δευτέρα τούτων, ὅτι κατόπιν ἐντολῆς τῆς ἐνταῦθα ἀντιπροσώπου τῆς τελευταίας τό ἐφ' οὗ ὑπηρετεῖ πλοῖον ἐσπευσεν εἰς βοήθειαν τοῦ κινδυνεύοντος τοιοῦτου καί ὅτι διά καταλλήλων χειρισμῶν ὁ πλοίαρχος καί τό πλήρωμα τοῦ βοηθοῦντος πλοίου ἐπέτυχον τήν ἀσφαλή πλαγιοδέτησιν ἀφοτέρων καί τήν παροχήν σωστικῆς βοήθειας, κατά τά ἐν τῇ άγωγῇ ταύτῃ εἰδικώτερον διαλαμβανόμενα, ἐξ ἧς ἀπεφύχθη ἡ καταβύθισις τοῦ πρὸς ὃ ἡ άρωγή πλοίου.

Έπί τῇ βάσει τούτων καί ἐπὶ τῷ προσθέτῳ ἰσχυρισμῷ ὅτι ἡ ἀξία τοῦ διασωθέντος πλοίου ἀνῆρχετο εἰς τό ποσόν τῶν 6.568.000 δολλαρίων ΗΠΑ, αἰτεῖται ὁ ἐνάγων διά τῆς κρινόμενης άγωγῆς, μετά τόν διά τών προτάσεων γενόμενον περιορισμόν τοῦ καταψηφιστικοῦ ταύτης αἰτήματος εἰς μόνον τό ἀναγνωριστικόν, νά ἀναγνωρισθῇ ὅτι τό σύνολον τῆς εἰς τό πλήρωμα τοῦ άρωγοῦ πλοίου οφειλομένης άμοιβῆς, περί τῆς ὁποίας δέν ἐπετεύχθη συμφωνία, ἀνέρχεται εἰς τόν ποσόν τῶν 3.284.000 δολλαρίων ΗΠΑ. Ὑπό τό προεκτεθέν ἱστορικόν καί αἶτημα ἡ άγωγή αὐτή ἀρμοδίως φέρεται ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τούτου (άρθρ. 18, 25 παρ. 2 ΚΠολΔ) καί πρέπει νά ἐρευνηθῇ περαιτέρω κατά τέ τό παραδεκτόν καί τό νόμον καί οὐσία βάσιμον αὐτῆς.

Έπειδή, ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν άρθρων 247 παρ. 2, 251, 252 καί 255 ΚΙΝΔ, (μὴ διαφερούσων ἐκ τῶν ἀντιστοιχῶν τοιούτων τῆς διά τοῦ Ν. ΓΩΠΣΤ/1911) κυρωθείσης συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ ἔτος 1910), εἰς τὰς ὁποίας, πλὴν ἄλλων, ὀρίζεται ὅτι ἐπὶ άρωγῆς παρασχεθείσης ὑπό πλοίου, τό ἥμισυ τῆς άμοιβῆς ἀνήκει εἰς τόν πλοιοκτήτην, τό τέταρτον εἰς τόν πλοίαρχον καί τό ἕτερον τέταρτον εἰς τό πλήρωμα τοῦ άρωγοῦ πλοίου καί ὅτι εἶναι ἀπολύτως ἀκυρος πάσα ἀντίθετος συμφωνία, σαφῶς συνάγεται ὅτι ἐπὶ ἐπιθαλασίου άρωγῆς ὕφίστανται κατά νόμον, ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τήν ἀξίωσιν περί άμοιβῆς, τρεῖς διακεκριμένοι καί ἀνεξάρτητοι ἀλλήλων κατηγορίαι δικαιούχων, τό δέ ποσοστόν συμμετοχῆς ἐκάστης τούτων εἰς τήν οφειλομένην άμοιβήν εἶναι καθωρισμένον ὑπό τοῦ νόμου κατά τρόπον ἐπιτακτικόν καί μόνον τό εἰς τό πλήρωμα ἀναλογούν ποσόν αὐτῆς κατανέμεται βάσει πίνακος, κατά τά ἐν άρθρῳ 251 παρ. 2 εἰδικῶς ὀριζόμενα, μετά τόν ὑπό τοῦ δικαστηρίου τελεσίδικον καθορισμόν τῆς (ΠοΠρΠειρ. 4497/1984 ΕΕμπΔ ΙΣΤ' 88, 580/1962 ΕΕμπΔ, ΙΔ' 344). Κατά τήν ἐπιδίωξιν τῆς

ὡς ἀνω άμοιβῆς ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου ὁ πλοίαρχος παρίσταται διά τό ἥμισυ ταύτης δι' ἑαυτόν καί ὡς ἐκπρόσωπος τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, τὰ ὁποία κατά πάσαν περίπτωσιν δύνανται νά παρίστανται καί ἄλλως. Τοῦτο σημαίνει ὅτι ἐν ἀρνήσει ἡ άμελία τοῦ πλοίαρχου νομιμοποιούνται τά μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ παρασχόντος τήν άρωγήν πλοίου νά ζητήσουν ἀπό τό δικαστήριον τόν προσδιορισμόν τῆς συνολικῆς οφειλομένης αὐτοῖς άμοιβῆς, ἐφ' ὅσον, κατά τά ἄρτι ἐκτεθέντα, ἐκάστη κατηγορία δικαιούχων νομιμοποιεῖται πρὸς ἐπιδίωξιν τῆς ἀνηκούσης αὐτῇ μερίδος (Εφ. Αθ. 1062/1966 ΕΕμπΔ, ΙΗ' 121, Πολ.Πρ.Πειρ. 725/1967, ΕΕμπΔ, ΙΗ' 450), τοῦ ζητήματος τῆς συμμετοχῆς ἐκάστου μέλους τοῦ πληρώματος εἰς τήν οφειλομένην άμοιβήν ἀφορώντας τας μεταξύ αὐτῶν σχέσεις, οὐχὶ δέ καί τόν οφειλέτην ταύτης, ἐξ' οὗ καί δέν εἶναι ἀναγκαῖον νά γίνεται σχετική μνεία εἰς τήν άγωγήν (Άναστασιάδης, παρ. 365 σημ. 21, Πολ.Πρ.Πειρ. 4497/1964, ἐνθ' αν.). Περαιτέρω, ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν άρθρων 215 παρ. 1, 221 παρ. Ια καί 222 ΚΠολΔ προκύπτει ὅτι ἐκκρεμοδικία ὕφίσταται ἀπό τῆς άσκήσεως τῆς άγωγῆς, αἱ ἀναγκαῖαι δέ προϋποθέσεις διά τήν ὑπαρξιν αὐτῆς, κατ' άρθρον 222, εἶναι: Α) Ταυτότης διαφορᾶς, ἥτοι ταυτότης δικαιώματος, ἀντικειμένου καί ἱστορικῆς καί νομικῆς αἰτίας. Καί ὕφίσταται κατά νόμον ταυτότης,

α) δικαιώματος, ὅταν τό πρὸς διάγνωσιν διά τῆς νέας άγωγῆς φερόμενον δικαίωμα εἶναι τό αὐτό μέ τό πρὸς διάγνωσιν καταχθέν διά τῆς προτεράς άγωγῆς, β) ἀντικειμένου, ὅταν ἡ διαγνωστέα ἐννομος σχέση τῆς νέας δίκης, ἀπό κοινοῦ μέ τὰ παραγωγικά αὐτῆς γεγονότα δέν εἶναι διάφορος ἀπό τήν τοιαύτην τῆς προηγουμένης δίκης καί γ) ἱστορικῆς καί νομικῆς αἰτίας, ὅταν τὰ αὐτά πραγματικά περιστατικά συγκροτοῦν τήν βάσιν ἀμοτέρων τῶν πρὸς διάγνωσιν εἰσαχθεῖσθαι άγωγῶν καί ὑπάγονται εἰς τήν αὐτήν νομικήν διάταξιν. Ἐπὶ πλέον

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellespont 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

απαιτείται να υποβάλλεται διά της δευτέρας αγωγής, επί τη βάσει των αυτών πραγματικών περιστατικών και τό αυτό αίτημα, γίνεται όμως δεκτόν ότι ή και αὐτεπαγγέλτως λαμβανομένη ὑπ' ὄψιν ἐνστάσις τῆς ἐκκρεμοδικίας θεμελιούται καί ὅταν, συντρεχουσῶν τῶν λοιπῶν προϋποθέσεων, τό αἴτημα τῆς μεταγενεστέρως ἀσκηθείσης αγωγῆς εἶναι εὐρύτερον του τῆς πρώτης ἢ ἐμπεριέχεται εἰς ἐκεῖνο (Δελικωστόπουλος - Σινανιώτης, ὑπ' ἀριθρ. 225 σ. 174).

Β) Ταυτότης προσώπων, ἥτοι διάδικοι εἰς ἀμφοτέρας τάς δίκας νά εἶναι τά αὐτά πρόσωπα, ὑπό τήν ἐννοίαν ὅτι τό δεδικασμένον ἐκ τῆς ἀποφάσεως τῆς πρώτης δίκης καταλαμβάνει καί τοὺς διαδίκους τῆς αὐτῆς διαφορᾶς τῆς δευτέρας (Ἐφ. Αθ. 6851/1964 Ἀρμ. 29262, Πολ.Πρ. Αθ 8986/1976 ΝοΒ 25224). Ἡ τοιαύτη κατ' ἀριθρ. 222 ΚΠολΔ ἐκκρεμοδικία διαρκεῖ μέχρι τῆς ἐπελεύσεως δεδικασμένου ἢ ἀναλόγου πρὸς τοῦτο δεσμεύσεως, ὅταν προκαλεῖ ὁ δικαστικός συμβιβασμός καί ὡς ἐκ τούτου, ἡ σχετική ἐνστάσις παραδεκτῶς προτείνεται κατὰ τήν διάρκειαν τῆς προθεσμίας ἀσκήσεως ἐφέσεως ὡς καί κατὰ τό διάστημα ἀπό τῆς ἀσκήσεως τῆς ἐ-

φέσεως καί πρὸ τῆς ἐξαφανίσεως τῆς προσβληθείσης ἀποφάσεως (Μπέη Πολ.Δικ. ὑπ' ἀριθρ. 222 σ. 999). Ἐν προκειμένῳ αἱ ἐναγόμεναι ἰσχυρίζονται καί ἀποδεικνύουν διά τῶν ὑπ' αὐτῶν ἐπικαλουμένων καί προαποδεικτικῶς ἐν κεκρωμένῳ ἀντιγράφῳ προσκομιζομένων α) ὑπ' ἀριθμ. ἐκθέσεως καταθέσεως 1250/1980, κατ' αὐτῶν στρεφόμενης καί ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τοῦτου ἀπευθυνομένης, ἀπὸ 17-6-1980 αγωγῆς του καί νῦν ἐνάγοντος καί ἐτέρων μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ὡς ἀρωγοῦ φερομένου πλοίου καί β) τῆς ἐπὶ τῆς αγωγῆς αὐτῆς ἐκδοθείσης ὑπ' ἀριθμ. 1975/1985 ὁριστικῆς ἀποφάσεως τοῦ ἰδίου δικαστηρίου, ὅτι, ὡς ἐδέχθη καί τό δικαστήριον, διά τῆς αγωγῆς ἐκείνης ἐζητεῖτο νά ἀναγνωρισθῇ, ἐπὶ τῇ βάσει των καί ὡς ἐστορευμένων, τό μέν, ὅτι αἱ ἐναγόμεναι ὑποχρεοῦντο νά καταβάλουν εἰς ἕνα ἑκαστον τῶν τότε ἐναγόντων τοῦ ὅπερ ἑκαστος ἐδικαιοῦτο ἐκ τῆς αὐτῆς αἰτίας ποσοῦ δολλαρίων ΗΠΑ (χωρίς νά ἀναφέρεται ὅτι εἶχε προηγηθῇ ἡ κατάρτισις τοῦ κατ' ἀριθρ. 251 ΚΙΝΔ πίνακος), τό δέ, ὅτι ἡ συνολικῶς ὀφειλομένη εἰς τό πλῆρωμα τοῦ ἀρωγοῦ πλοίου ἀμοιβή ἀνῆρχτο εἰς τό εἰς δραχμάς ἰσάξιον κατὰ

τόν χρόνον τῆς πληρωμῆς ποσοῦ 1.642.000 δολλαρίων ΗΠΑ καί ὅτι διά τῆς προμνημονευθείσης ἀποφάσεως ἡ αὐτή αγωγή ἀπερρίφθη κατὰ τό πρῶτον σκέλος ὡς ἀόριστος, ἐν ὅψει τοῦ ὅτι δέν ἀναφέρετο ἂν εἶχε συνταγῇ ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου ὁ προαναφερθεῖς πίναξ κατανομῆς τῆς εἰς τό πλῆρωμα ἀναλογούσης καί ὑφ' ἑκάστου τῶν μελῶν αὐτοῦ αἰτουμένης ἀμοιβῆς καί κατὰ τό δεύτερον (τό ὅποιον μετ' ἐκτίμησιν τῆς αγωγῆς, ἐθεωρήθη ὡς περιλαμβανόμενον ἐν αὐτῇ), ὡς ἐνδεῆς ἀνεργητικῆς νομιμοποιήσεως, κριθέντος ὅτι τά μέλη τοῦ πληρώματος δέν ἐνομιμοποιούντο νά ζητήσουν τόν προσδιορισμόν τῆς ὀφειλομένης εἰς τό πλῆρωμα συνολικῆς ἀμοιβῆς, καθ' ὅσον τό δικαίωμα τοῦτο ἀναγνωρίζεται ὑπὸ τοῦ νόμου εἰς τόν πλοίαρχον. Ἀνεξαρτήτως ὁμῶς τῆς ὀρθότητος, ἐν τούτῳ, τῆς ὡς ἄνω ἀποφάσεως, ἐφ' ὅσον οἱ διάδικοι δέν ἐπικαλοῦνται ὅτι αὐτῇ ἔχει καταστή τελεσίδικος, ὑφίσταται ἐκκρεμοδικία ὑπὸ τήν ἐννοίαν τοῦ ἀρθρου 222 ΚΠολΔ δι' ὃν λόγον πρέπει νά ἀνασταλῇ ἡ ἐκδίκασις τῆς ὑπὸ κρίσιν αγωγῆς μέχρι τελεσιδικίας τῆς κατὰ τήν πρώτην δίκην ἐκδοθείσης ἀποφάσεως.

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 & Iassonos Str. No. 2
GR. 185 - 37 Piraeus

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

Πειραματικά ταξίδια του «Κυρήνεια II»

Όπως είχε προγραμματιστεί, μετά την καθέλκυση του ομοιώματος του πλοίου της Κυρήνειας — πού έγινε στις 22 Ιουνίου — άρχισαν άμέσως τὰ δοκιμαστικά ταξίδια. Σκοπός αυτών των ταξιδιών ήταν: α) Η εκπαίδευση πληρώματος (τό ταξίδεμα του πλοίου αυτού είναι τελείως διαφορετικό από κάθε άλλο παραδοσιακό Αιγαιοπελαγίτικο πλοίο), β) Η μελέτη από τους επιστήμονες υπεύθυνους για τή ναυπήγηση της άντοχής του σκαριού και της όλης διαγωγής του πλοίου. γ) Τήν προετοιμασία για τὸ μεγάλο ταξίδι πρὸς τὴν Κύπρο.

Πραγματοποιήθηκαν ἑξι πειραματικά ταξίδια στο Σαρωνικό. Τὰ ταξίδια απέδειξαν τὶς ἐξαιρετικές δυνατότητες του πλοίου καὶ τὴ μεγάλη άντοχή του. Δέν μένει πλέον ἀμφιβολία ὅτι μπορεί νὰ πραγματοποιήσει ἕνα μεγάλο ταξίδι στο Αἶγαίο καὶ νὰ φθάσει μέχρι τὴν Κύπρο.

Εἶναι ἀπαραίτητο ὅμως νὰ γίνουν τροποποιήσεις κατὰ τὴ διάρκεια του χειμῶνα 1985-86. Σέ κοινή σύσκεψη τῶν Ἑλλήνων ἐπιστημόνων καὶ τεχνικῶν του Ἑλληνικοῦ Ἰνστιτούτου Προστασίας Ναυτικῆς Παράδοσης καὶ τῶν Ἀμερικανῶν ἀρχαιολόγων του Ἰνστιτούτου Ναυτικῆς Ἀρχαιολογίας, ἀποφασίστηκε νὰ γίνει νέο πανί 66 τ.μ. δηλαδή περίπου κατὰ 20 τ.μ. μεγαλύτερο ἀπὸ τὸ πειραματικό, ἀλλαγὴ στὸν τρόπο κατασκευῆς τῆς ἀντέννας καὶ μικροτροποποιήσεις στὴν ἀρματωσιά, κατασκευὴ δύο νέων κουπιῶν — τιμόνι μακρύτερα ἀπὸ τὰ πρῶτα, ἐγκάρσιες ἐνισχύσεις καὶ τοποθέτηση διαδρόμων ἀπὸ τὸ πρυμὸ μέχρι τὸ πλωριό κατάστρωμα. Ἐπίσης θὰ ξαναγίνει ἡ κουπαστή. Τὸ πλοῖο σύντομα θὰ ἀνελκύσεται στο ναυπηγεῖο τοῦ κ. Μανῶλη Ψαρροῦ στο Πέραμα γιὰ νὰ ἀρχίσουν οἱ ἐργασίες.

Κατὰ τὴ διάρκεια του χειμῶνα θὰ πρέπει νὰ κατασκευαστοῦν τὸ φορτίο



πού ἀποτελεῖτο ἀπὸ 404 ἀμφορεῖς καὶ οἱ 29 μυλόπετρες. Οἱ υπεύθυνοι τοῦ προγράμματος συναντοῦν μεγάλες δυσκολίες ὡς πρὸς τὴν κατασκευὴ ἀμφορέων ὁμοίων μὲ ἐκείνους πού εἶχε τὸ πρωτότυπο καράβι. Ἐλπίζεται ὅμως ὅτι οἱ δυσκολίες θὰ ξεπεραστοῦν καὶ θὰ κατασκευαστοῦν ἡ στὴν Ἑλλάδα ἢ στὴν Κύπρο.

Ἀπὸ τὸ Φεβρουάριο τοῦ 1986 τὸ Κυρήνεια II θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἑτοιμὸ γιὰ νὰ ἀρχίσει τὰ νέα πειραματικά του ταξίδια κάτω ἀπὸ δυσμενῆς καιρικές συνθήκες. Ὅπως τόνισε ὁ κ. Ἀντώνης Βασιλειάδης — υπεύθυνος γιὰ τὴν εκπαίδευση τοῦ πληρώματος — στὴν τελευταία σύσκεψη, εἶναι ἀπαραίτητο νὰ δοκιμαστῇ τὸ σκάφος καὶ σὲ συνθήκες κακοκαιρίας, ἀκόμα καὶ μὲ δύναμη 8 μπωφόρ.

Στὸ τέλος τῆς ἀνοιξῆς τοῦ 1986 μετὰ ἀπὸ ἐκτεταμένα πειραματικά ταξίδια στο Αἶγαίο τὸ «Κυρήνεια II» θὰ εἶναι ἑτοιμὸ γιὰ τὸ ταξίδι πρὸς τὴν Κύπρο πού

θὰ ἀποτελέσει καὶ τὴν ὁλοκλήρωση τῆς δεύτερης φάσης αὐτοῦ τοῦ προγράμματος πειραματικῆς ἀρχαιολογίας. Ὁ Ἀρχηγός τοῦ Γ.Ε.Ν. Ναύαρχος κ. Ν. Παπῆς ἔδωσε τὴν ὑπόσχεση στὸν κ. Χάρη Τζάλα, πρόεδρος τοῦ Ε.Ι.Π.Ν.Π., ὅτι τὸ Πολεμικὸ Ναυτικὸ θὰ διαθέσει πλοῖο γιὰ τὴν συνοδεία τοῦ «Κυρήνεια II» μέχρι τὴν Κύπρο.

Θὰ πρέπει ἐπίσης νὰ ἀναφερθεῖ ὅτι κατὰ τὸν Σεπτέμβριο τὸ πλοῖο τῆς Κυρήνειας ἐπισκέφθηκαν πολλοὶ ξένοι ἐπιστήμονες εἰδικευμένοι στὴ Ναυτικὴ ἀρχαιολογία καὶ ἐξέφρασαν τὸν ἐνθουσιασμό τους γιὰ τὴν μοναδικότητα αὐτοῦ τοῦ πειράματος. Οἱ ἐπισκέψεις τῶν ξένων ἐπιστημόνων ἐγένον μὲ τὴν εὐκαιρία τῆς πραγματοποίησης στὸν Πειραιᾶ τοῦ 1ου Διεθνούς Συμποσίου «Ναυπηγικὴ στὴν Ἀρχαιότητα» καὶ τῆς συνάντησης τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν Ὑποεπιτροπῶν τοῦ Διεθνούς Συμβουλίου τῶν Ναυτικῶν Μουσείων.

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

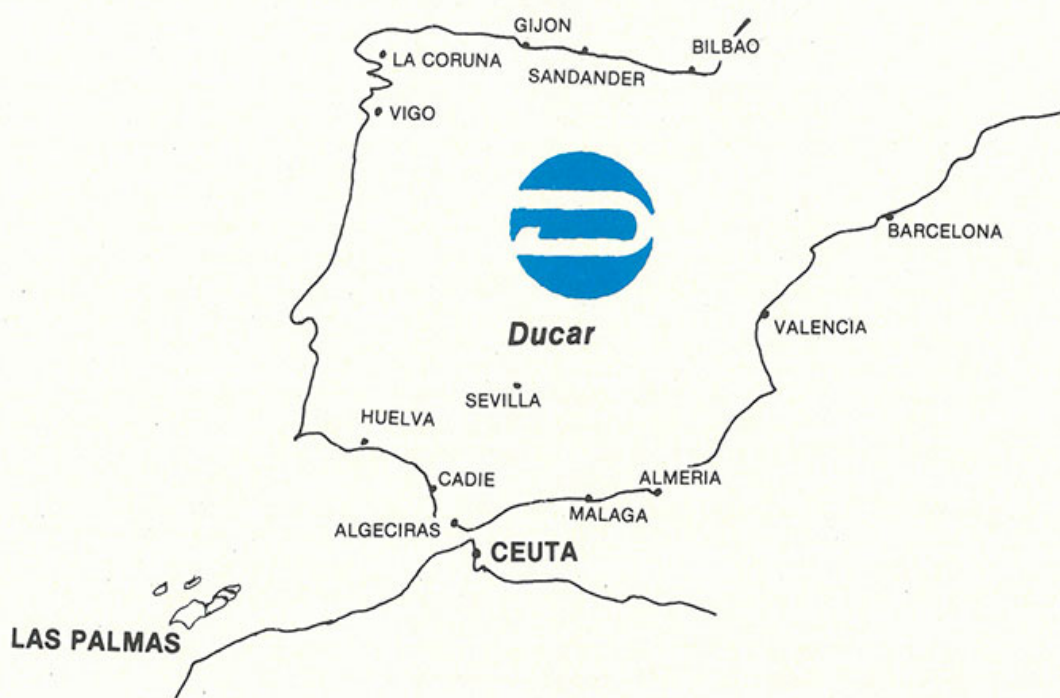
CEUTA ~ LAS PALMAS

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

Υποβρύχιες ήχητικές συσκευές

Του κ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, Αρχιπλοιάρχου Π.Ν. ε.ά.

Στις ανθυποβρυχιακές επιχειρήσεις του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά συστηματικά υποβρυχιακές ήχητικές συσκευές για τον έντοπισμό υποβρυχίων από πλοία επιφανείας ή πλοίων επιφανείας από υποβρύχια.

Βέβαια, η καταλληλότητα του θαλασσίου περιβάλλοντος για τη μεταφορά της ήχητικής ενέργειας ήταν και προηγούμενα γνωστή, από διάφορες επιστημονικές ή εμπειρικές παρατηρήσεις. Η συστηματική όμως μελέτη των ήχητικών μεταδόσεων μέσα στο θαλάσσιο νερό καθώς και η επινόηση καταλλήλων υποβρυχίων ήχητικών συσκευών έγινε στη διάρκεια αυτού του πολέμου. Τότε εξελίχθηκε ραγδαία και η πλέον κατάλληλη ναυτική τακτική προσβολής των εν καταδύσει υποβρυχίων ή προστασίας των πλοίων επιφανείας, εμπορικών και πολεμικών, από τα υποβρύχια ή ακόμη και της προσβολής υποβρυχίων από υποβρύχια κλπ. Τότε επίσης ετέθησαν και οι βάσεις για τη χρησιμοποίηση του αεροσκάφους ναυτικής συνεργασίας και αργότερα του ελικοπτερου σέ ανθυποβρυχιακές επιχειρήσεις, καθώς και οι βάσεις για την ανάπτυξη των συγχρόνων αυτοκατευθυνόμενων τορπιλλών και εύαισθητων ήχητικών νερών.

Στις συστηματικές εκείνες μελέτες και εφαρμογές συνέτεινε η αλματώδης ανάπτυξη κατά τη διάρκεια του δραματικού εκείνου πολέμου, των ηλεκτρονικών και η δικαιολογημένη αγωνία των εμπολέμων για αυτοπροστασία και καταστροφή του αντιπάλου.

Η υποβρύχια ακουστική μελετάται πλέον συστηματικά εκτοτε με αποτέλεσμα να βρίσκεται σήμερα τόσο η επίσημη, όσο και η τεχνολογία, ενώπιον έντυπωσιακών πορισμάτων και επιτευγμάτων. Όλα τα επιστημονικά και

τεχνολογικά αναπτυγμένα κράτη δαπανούν τεράστια ποσά σέ ανάλογες ωκεανογραφικές μελέτες και βελτιώσεις του επιστημονικού ή και πολεμικού εξοπλισμού τους που έχει σχέση με τις υποβρύχιας ήχητικές μεταδόσεις, επειδή η ήχητική ενέργεια είναι αποκλειστικά εκείνη που μεταδίδεται σέ μεγάλες αποστάσεις μέσα στη θάλασσα, έφ' όσον η ηλεκτρομαγνητική ενέργεια και τό φώς απορροφώνται ή διαχέονται εύκολα. Οι μελέτες αυτές άλλωστε έλυσαν πολλά προβλήματα σχετικά με τη συμπεριφορά των ήχητικών ακτίνων κατά τη διαδρομή τους μέσα σέ χώρους διαφορετικής ήχητικής καταστάσεως σέ θάλασσες δηλαδή διαφορετικής πυκνότητας, λόγω διαφορετικής θερμοκρασίας και αλατότητας του νερού σέ διαφορετικές θέσεις και βάθη, καθώς επίσης και σχετικά με θέματα θορύβων του περιβάλλοντος ισχύος και συχνότητας των ήχητικών συσκευών, χαρακτηριστικών του προβολέως τους, άπωλειών κλπ.

Οι σύγχρονες συσκευές διαιρούνται βασικά σέ ενεργητικές, παθητικές και συνεννοήσεως.

Ενεργητικές υποβρύχιας ήχητικές συσκευές είναι εκείνες που αποτελούνται από πομπό και δέκτη, εκπέμπουν δηλαδή και δέχονται οι ίδιες ήχητική ενέργεια, με αποτέλεσμα τον έντοπισμό του στόχου, που δεν είναι άλλος από την επιφάνεια πάνω στην οποία έγινε ή ανάκλση του ήχου. Οι συσκευές αυτές υπολογίζουν ταυτοχρόνως την απόσταση του στόχου από τη συσκευή και την κατεύθυνση (διόπτυση) του. Ο ένδεικτης έρευνής και άπεικόνσεως του στόχου είναι δυνατόν να είναι περιφερειακός, μπορεί όμως να είναι και μεταβλητού βήματος. Στη πρώτη περίπτωση έχουμε πανοραμική άπεικόνιση του χώρου μέσα στον οποίο κινούνται οι ήχητι-

κές δέσμες της έκπομπής, πανοραμική δηλαδή λήψη, στη δεύτερη περίπτωση ή έκπομπή και συνεπώς ή έρευνα και ή λήψη γίνονται πρὸς επιθυμητή κατεύθυνση.

Είναι όμως δυνατό ή απόσταση και κατεύθυνση του στόχου να ή άπεικονίζεται σέ ένδεικτη, αλλά να τροφοδοτείται σύστημα αυτοκατευθύνσεως πάνω σέ αυτόν όπως γίνεται στη περίπτωση των αυτοκατευθυνόμενων τορπιλλών, οι οποίες μετά από την έκσφενδόνισή τους εκπέμπουν ήχητική ενέργεια, έρευνούν για έντοπισμό του στόχου, και αυτοκατευθύνονται πάνω σέ αυτόν καταδιώκοντάς τον, μέχρις ότου τον πλύνουν. Είναι επίσης δυνατό, τά στοιχεία του στόχου, να τροφοδοτούν ήλεκτρονικό υπολογιστή, ό οποίος άμέσως σχεδόν υπολογίζει τη ταχύτητα του στόχου, τό βάθος του και τη κατάλληλη πορεία του πλοίου που φέρει τη συσκευή, ώστε να βρίσκεται σέ συνεχή έπαφή με τό στόχο. Ειδικότερα ως πρὸς τις πολεμικές εφαρμογές, ό υπολογιστής επιλύει και τό πρόβλημα βολής των καταλλήλων όπλων, αναλόγως πρὸς τά στοιχεία κινήσεως του στόχου και του φορέως του υπολογιστή, των βλητικών στοιχείων των όπλων και άλλων παραμέτρων. Ο προβολέας του πομποδέκτη έξ άλλου, είναι δυνατό να είναι σταθερά συνδεδεμένος με τό φορέα του, όπως στα ύφαλα του πλοίου, είναι όμως δυνατό να είναι και μεταβλητού βάθους να βυθίζεται δηλαδή σέ επιθυμητό βάθος και από εκεί να εκπέμπει και να δέχεται. Η τελευταία αυτή περίπτωση χρησιμοποιείται όταν ή ήχητική κατάσταση της θαλάσσης είναι τέτοια, που να επιβάλλει την έκπομπή και λήψη από βάθη μεγαλύτερα από εκείνα των ύφαλων ενός πλοίου, ώστε να επιτυγχάνεται μεγάλη απόσταση έντοπισμού. Οι ενεργητικές συσκευές εκπέμπουν γενι-

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

κά σε χαμηλά ήχητικές συχνότητες και έχουν αρκετή ισχύ, ώστε να εξασφαλίζουν την μεγαλύτερη δυνατό απόσταση και βάθος έντοπισμού ανάλογα όμως και προς τους περιορισμούς τους όποιους επιβάλλει το θαλάσσιο περιβάλλον, μέσα στο οποίο μεταδίδεται η ήχητική ενέργεια και οι οποίοι προσδιορίζουν την «ήχητική κατάσταση της θαλάσσης». Ένεργητικές ήχητικές συσκευές είναι εκείνες που χρησιμοποιούνται από τα πολεμικά πλοία για έντοπισμό των υποβρυχίων που βρίσκονται σε κατάδυση, ή για τον έντοπισμό ναρκών ή άλλων αντικειμένων κάτω από την επιφάνεια της θαλάσσης. Έπισης χρησιμοποιούνται στις αυτοκατευθυνόμενες τορπίλλες που περιγράφουμε, στα κάθε κατηγορίας ήχοβολιστικά βάθους και άλιείας, στα πλευρικά ήχοβολιστικά με τα οποία απεικονίζονται και υπολογίζονται ύψομετρικές διαφορές του βυθού ή αντικειμένων που έχουν επικαθίσει σε αυτόν, όπως ναυαγίων κλπ, στις σεισμολογικές συσκευές για τον έντοπισμό υποβρυχίων κοιτασμάτων υδρογονανθράκων, σε υποβρύχιους πυροκροτητές και σε ωκεανογραφικές ήχητικές συσκευές που απαιτούν ακρίβεια μετρήσεως απόστασεως ή βάθους κυρίως, ή σε συσκευές με τις ό-

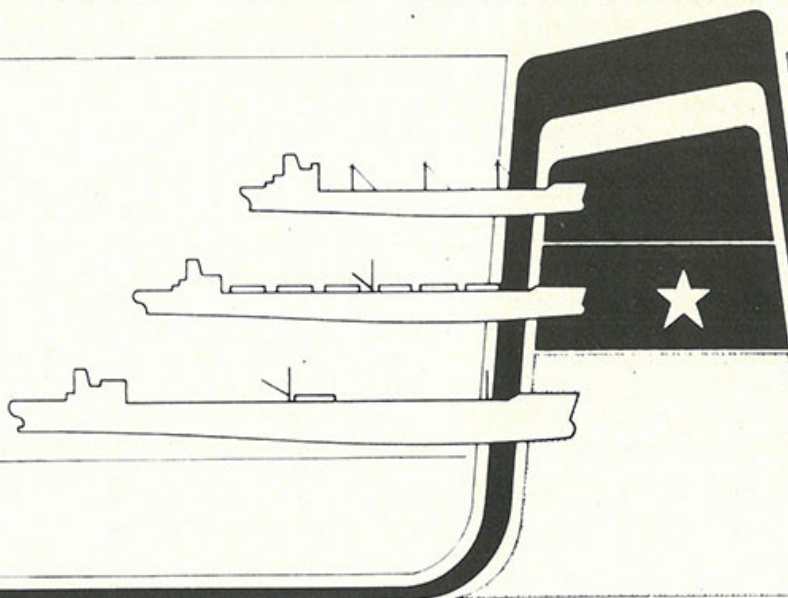
ποιες επιδιώκεται πανοραμική έρευνα και απεικόνιση.

Οι παθητικές συσκευές αποτελούνται μόνο από δέκτη. Αυτός δέχεται τον ήχο που προέρχεται από οποιαδήποτε ήχητική πηγή μέσα στη θάλασσα αρκεί να είναι συντονισμένος στη περίπου συχνότητα της πηγής ή σε άλλη αρμονική. Είναι συνεπώς δυνατό να δέχεται τον θόρυβο που προκαλούν οι έλικες ή οι μηχανές ενός πλοίου ή να δέχεται ήχο μικρότερου εύρους συχνοτήτων, όπως είναι ο ήχος ειδικής ωκεανογραφικής συσκευής. Οι παθητικές συσκευές εξασφαλίζουν ακρίβεια κατά τη διόπτειση, αρκετή εύκρινεια και έντοπισμούς σε μεγάλες αποστάσεις, ενώ όμως δεν μπορούν να υπολογίσουν αυτή την απόσταση ή οποία όμως είναι δυνατό να εκτιμηθεί με έμμεσους λογιστικούς τρόπους. Σε αυτή τη κατηγορία ανήκουν τα υδρόφωνα, τα οποία χρησιμοποιούνται εύρύτατα από τα υποβρύχια, επειδή αυτά έχουν έτσι τη δυνατότητα να ακροώνται μόνο και να έντοπίζουν πλοία επιφανείας, χωρίς να έντοπίζονται από αυτά. Χρησιμοποιούνται έπισης από τα έλικόπτερα, τα οποία βυθίζουν τα υδρόφωνα μέσα στη θάλασσα και ακροώνται σε σχετική ακινησία, καθώς και ά-

πό τα αεροσκάφη ναυτικής συνεργασίας, τα όποια ρίχνουν τα υδρόφωνα στη θάλασσα σαν ήχοσημαντήρες. Οι υποβρύχιοι αυτοί ήχοσημαντήρες έφ' όσον δεχθούν ήχο όπως εκείνον που προέρχεται από υποβρύχιο, τον μετατρέπουν σε ασύρματο με τον όποιον έδοποιείται σχετικά το αεροσκάφος. Παθητικές συσκευές χρησιμοποιούνται στις ήχητικές νάρκες σε όρισμένους τύπους αυτοκατευθυνόμενων τορπιλλών, σε συσκευές μετρήσεως θορύβων, σε σεισμολογικές συσκευές έντοπισμού υδρογονανθράκων, σε γεωλογικές συσκευές και γενικά σε ευαίσθητες υποβρύχιας ήχητικές συσκευές, που εξασφαλίζουν λήψη ακόμη και ασθενών ήχων και προσδιορισμό της κατευθύνσεως της πηγής.

Τέλος, οι συσκευές υποβρυχίου συννενοήσεως αποτελούνται από πομπό και δέκτη και βασίζονται στις ίδιες περίπου αρχές λειτουργίας των γνωστών ασυρμάτων συσκευών φωνής ή μορφικών, μόνο που χρησιμοποιούν ήχητική αντί για ηλεκτρομαγνητική ενέργεια. Η πιστότητα και εύκρινεια είναι αξιόλογη, ή δέ απόσταση συννενοήσεως έξαρτάται τόσο από την ισχύ και συχνότητα της συσκευής, όσο και την «ήχητική κατάσταση της θαλάσσης».

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



ΒΟΡ. ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Η Χάρλαντ & Γούλφ

Ο κ. Σ. Χάντερ τοποθετήθηκε Διευθυντής Σχεδιασμού της Χάρλαντ & Γούλφ, στο Μπέλφαστ. Η πείρα του κ. Χάντερ στον τομέα των πλωτών εξεδρών είναι σημαντική και περιλαμβάνει μέχρι σήμερα προγράμματα στην Νορβηγία, Νότια Κορέα, Γερμανία και την Αγγλία. Ο κ. Χάντερ θα είναι επιβλέπων σύμβουλος στα τρία κατασκευαστικά προγράμματα της Χάρλαντ & Γούλφ, το σχέδιο SWOPS, τη ναυπήγηση του μπάλκ κάρριερ των 170.000 τόν. d.w. της Μπρίτις Πετρόλεουμ και της κατασκευής του σκάφους Αεροναυτικής Έκπαίδευσης για το Υπουργείο Αμύνης.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Η ανάπτυξη των ναυπηγείων

Στην ναυτιλιακή έκθεση EXPOSHIP '85 που έγινε πρόσφατα στο Ρίο, ζητήθηκε για μία ακόμα φορά από την έφοπλιστική κοινότητα της Βραζιλίας η βοήθεια του κράτους για να αντιμετωπίσει η ναυπηγική βιομηχανία το ζοφερό μέλλον που την περιμένει. Παρά το γεγονός της υπέρβασης μιάς αγοράς 4,4 εκατομ. τόν. d.w. την οποία θα μπορούσαν να εκμεταλλευθούν τα βραζιλιανά ναυπηγεία μέχρι το 1990, οι δυνατότητες των μονάδων δεν υπερβαίνουν παραγωγή 2 εκατομ. τόνων ετησίως, καλύπτοντας έτσι το 50% της αγοράς. Συγκεκριμένα οι ναυπηγοί ζήτησαν ο έλεγχος του Ταμείου Έμπορικού Ναυτικού που χρηματοδοτεί τις ναυπηγήσεις να περάσει στην διαχείριση του εθνικού τραπεζικού συστήματος απελευθερώνοντας το έτσι από την γραφειοκρατία του κρατικού μηχανισμού. Η βραζιλιανή ναυπηγική βιομηχανία έχει καλές εν δυνάμει προοπτικές καθώς η συμμετοχή βραζιλιανών πλοίων στο εμπόριο της χώρας είναι μόνο 15%, ενώ περί το 30% των ωκεανοπόρων και το 35% των άκτοπλοϊκών πλοίων έχουν ηλικία μεγαλύτερη των 12 ετών και θα

πρέπει να αντικατασταθούν.

ΓΑΛΛΙΑ

Νέα γραμμή κοντεϊνερς

Ο Γαλλικός έφοπλιστικός οίκος Chargeurs Reunis έθεσε σε υπηρεσία το πρώτο από τα δύο πλοία κοντεϊνερς που είχε παραγγείλει στα ναυπηγεία του Ατλαντικού Σαιν Ναζέρ. Τα πλοία αυτά είναι χωρητικότητας 51.200 τόν. d.w. και μεταφορικής ικανότητας 2.536 TEU. Το δεύτερο αδελφό πλοίο θα παραδοθεί στο τέλος του Νοεμβρίου.

Τα δύο σκάφη είναι εφοδιασμένα με μηχανές Μπουρμπίστερ που καταναλώνουν κατά το ένα τρίτο λιγώτερα καύσιμα από τα πλοία που θα αντικαταστήσουν. Εξάλλου, μολονότι ο αριθμός των κοντεϊνερς που μπορούν να μεταφέρουν (2.536 TEU) είναι περίπου ίδιος με πλοία άλλων ναυτικών εταιριών, το βάρος των 15 τόνων κατά TEU είναι ανώτερο από το προσφερόμενο από τους ανταγωνιστές.

Τα δύο νέα πλοία κοντεϊνερς θα συνδέσουν τη Δυτική Ευρώπη (λιμένες: Αμβούργο, Βρέμης, Ρότερνταμ, Αμβέρσας, Χάβρη, Φέλικιτσο) με τη Νοτιοανατολική Ασία και την Απω Ανατολή (λιμένες: Κηλάνγκ, Σιγκαπούρη, Κάοσιούγκ, Μπουσάν, Οζάκας, Τόκιο).

Σημειούται ότι η εταιρία Chargeurs Reunis είναι θυγατρική της Chargeurs S.A. η οποία εκτός της ναυτιλιακής της δραστηριότητας έχει παράλληλα ενδιαφέροντα στις όδικές και αεροπορικές μεταφορές, στις κρουαζιέρες, στη βιομηχανία και σε πιστοποιητικούς οργανισμούς. Τέλος, απασχολεί προσωπικό 1.600 ατόμων και δρα σε 65 τακτικές γραμμές.

ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

Ανάπτυξη των επισκευών

Η ανάπτυξη της αρκετά επιτυχημένης επισκευαστικής βάσης του Γιβραλτάρ συνεχίζεται. Πρόσφατα η κύρια δεξαμενή χωρη-

τικότητας 35.000 τόν. d.w. υπέστη έκτακτη επισκευαστική επέμβαση που αύξησε τις δυνατότητές της ώστε να δέχεται μεγαλύτερα σκάφη μήκους μέχρι 245 μ. Ήδη δεξαμενίσθηκε το αμερικανικό δεξαμενόπλοιο «Beaujolais» με επισκευαστικές εργασίες που διάρκεσαν 18 ημέρες.

Η GIBREPAIR διαθέτει ακόμα δύο μικρότερες δεξαμενές των 25.000 και 14.000 τόν. d.w. καθώς και προβλήτες μήκους 800 μέτρων, μηχανουργεία και εγκαταστάσεις υποστηρίξεως.

Η επισκευαστική μονάδα ελέγχεται από το βρετανικό συγκρότημα «Αππλεντορ» και δημιουργήθηκε πριν έννέα μήνες για να παραλάβει τις εγκαταστάσεις του πρώην επισκευαστικού σταθμού του Πολεμικού Ναυτικού της Μ. Βρετανίας στο Γιβραλτάρ. Το απασχολούμενο προσωπικό αυξάνεται σταθερά και έχει ήδη φθάσει τα 650 άτομα ενώ η επισκευαστική βάση έχει προσφέρει υπηρεσίες τον τελευταίο χρόνο σε 93 σκάφη.

ΔΑΝΙΑ

Ενίσχυση των ναυπηγείων

Αναμένεται ότι η Κυβέρνηση θα αναγγείλει σύντομα νέα μέτρα ενίσχυσης των εθνικών ναυπηγείων, τα οποία για τον φετινό χρόνο δεν είχαν πάρει καμιά καινούρια παραγγελία.

Το γεγονός αυτό θεωρείται σαν συνέπεια της κυβερνητικής απόφασης του περασμένου Δεκεμβρίου, η οποία είχε θέσει τέρμα στα οικονομικά πλεονεκτήματα των οποίων έκαναν χρήση από μακρού οι Δανοί επενδυτές προς όφελος της ναυπηγοβιομηχανίας της χώρας.

Θεωρείται βέβαιο πάντως ότι η Κυβέρνηση δεν πρόκειται να επαναφέρει σε ισχύ το προηγούμενο χρηματοδοτικό καθεστώς το οποίο επέτρεπε στους επενδυτές την απόσβεση του 90% της επενδύσεως σε τρία χρόνια. Εκείνο το οποίο αναμένεται να γίνει τώρα είναι η επέκταση σε 14 χρόνια της προθεσμίας εξοφλήσεως των δανείων που χορηγεί η εθνική τράπεζα ναυτικών υποθηκών και η επέκταση σε τέσσερα χρόνια του μορατόριου.

ΙΤΑΛΙΑ

Αγορά ελληνικών φορτηγών

Η εταιρία «Ignasio Messina» που εδρεύει στην Γένοα ολοκληρώνει τις διαπραγματεύσεις της αναγκαίας χρηματοδότησης για την αγορά τριών σύγχρονων φορτηγών της «Ελληνικής», των «Ελληνικ Βαλόν», «Ελληνικ Εξπλόρερ» και «Ελληνικ Ιννοβέτορ».

Και τα τρία φορτηγά 17.172 τόν. γκρός εί-

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

χαν ναυπηγηθεί στα ναυπηγεία της Σασέμπο το 1978 και αποτελούσαν τὰ πλέον σύγχρονα κοντεϊνερόπλοια στο στόλο της μεγαλύτερης ελληνικής εταιρίας τακτικών γραμμών.

Μέχρι στιγμής δὲν ἐγνώσθη ἡ τιμὴ αγοράς, ἐνῶ τὰ πλοία πρόκειται νὰ δρομολογηθοῦν στὶς τακτικές γραμμές πού διατηρεῖ ἡ ἰταλική εταιρία μεταξύ Μεσογείου - Περσικοῦ Κόλπου καὶ Ἰταλίας - Ἀραβικῶν λιμένων.

ΚΙΝΑ

Συνεχίζεται ἡ συμφόρηση

Παρά τὶς μαζικές ἐπενδύσεις πού πραγματοποιοῦνται στὸ φορτοεκφορτωτικό ἐξοπλισμὸ καὶ παρόλον ὅτι οἱ λιμενικές ἐγκαταστάσεις λειτουργοῦν σὲ ἐπίπεδο ἀνώτερο τῆς κανονικῆς ἀποδόσεώς τους, οἱ κύριοι Κινεζικοὶ λιμένες δὲν εἶναι ἀκόμα σὲ θέση νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰ κύματα τῶν ἐμπορευμάτων πού εἰσάγει τὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τῆς χώρας.

Κατὰ τὶς δηλώσεις τοῦ Ὑπουργοῦ Συγκοινωνιῶν, οἱ 13 μεγαλύτεροι λιμένες τῆς χώρας ἀνταπεξέρχονται ἤδη στὸ χειρισμὸ 900.000 τόννων φορτίων ἡμερησίως, δηλαδή κατὰ 30% περισσότερο τῆς προγραμματισμένης ἰκανότητός τους. Παρόλα αὐτὰ δὲν εἶναι σὲ θέση νὰ ἀντιμετωπίσουν τὶς ἀνάγκες τοῦ συνεχῆς αὐξανόμενου ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου λόγω τῶν βασικῶν ἀδυναμιῶν τοῦ περιορισμένου ἀριθμοῦ τῶν ἐθνικῶν ἀγκυροβολίων. Σημειώνεται ὅτι κατὰ τὰ τελευταία πέντε χρόνια διατέθηκαν 8,7 δισεκατ. γ-uans γιὰ τὴν κατασκευὴ 54 νέων προβλητῶν μέ βαθιὰ νερά καὶ προβλέπεται νὰ διατεθοῦν ἀκόμη περισσότερα στὰ πέντε ἐπόμενα χρόνια. Ἡ ἐτήσια ἰκανότης χειρισμοῦ φορτίων ἡ ὁποία τὸ 1984 ἦταν τῆς τάξεως τῶν 280 ἐκατομ. τόννων ἐλπίζεται τὸ 1986 νὰ ὑπερβεῖ τὰ 330 ἐκατ. τόννων. Τελος ὁ ὕπουργος τῶν Συγκοινωνιῶν παρετήρησε ὅτι ἡ Κυβέρνηση προτίθεται νὰ παραχωρήσει προνομιακὴ μεταχείριση σὲ ξένες ἐπιχειρήσεις οἱ ὁποῖες θὰ πραγματοποιήσουν ἐπενδύσεις γιὰ τὴν ἐκτέλεση τοῦ κρατικοῦ λιμενικοῦ προγράμματος.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τὸ πρόγραμμα SWOPS

Ἡ μηχανικὴ καὶ δυναμικὴ συμπεριφορὰ τοῦ συστήματος Παραγωγῆς, Ἀποθήκευσης καὶ Μεταφορᾶς Πετρελαίου (SWOPS) δοκιμάσθηκαν σὲ ἀεροδυναμικά καὶ ὑδροδυναμικά τέστ στὶς ἐγκαταστάσεις τοῦ Ἐθνικοῦ Ναυτιλιακοῦ Ἰνστιτούτου τοῦ Τέντιγκτον καθὼς καὶ στὴν εἰδικὴ δεξαμενὴ δοκιμῶν μοντέλων πλοίων στὸ Βαγκένινγκεν τῆς Ὀλλανδίας. Οἱ δοκιμές πού διεξάγονται ἀπὸ μία κοινὴ ὁμάδα ἐρευνῶν ὅπου συμμετέχουν ἡ BP, ἡ Χάρλαντ & Γούλφ καὶ ἡ Μάθιου Χώλ, περιελάμβανε τὴν μελέτη τοῦ συστήματος σχετικὰ μὲ τὴν ἀντοχὴ καὶ τὴν προώθηση, τὴν δυνατότητα ἐλιγμών, τὴν δυναμικὴ τοποθέτηση, τὴν συμπεριφορὰ μέσα στὰ θαλάσσια ρεύματα καὶ κάτω ἀπὸ τὴν ἐπίδραση σὲ ἀεροσήραγγα. Κατὰ τὴν διάρκειά των δοκιμῶν κατασκευάστηκαν δύο μοντέλα τοῦ συστήματος. Ἐνα σὲ κλίμακα 1:32 χρησιμοποιήθηκε γιὰ μελέτῃ τῆς ἀντίστασης, τῆς προώθησης καὶ τῆς συμπεριφορᾶς τοῦ σκάφους σὲ παλίνδροια καὶ ἓνα σὲ κλίμακα

1:48 πού χρησιμοποιήθηκε σὲ μελέτες ἀξιοπλοίας, σὲ μελέτες τοῦ συστήματος προσδέσεως καθὼς καὶ σὲ μελέτες σχετικῶν κινήσεων καὶ ἐπιταχύνσεων.

N. KOREA

Ἀναβολὴ παραλαβῶν

Εἶναι πολλοὶ οἱ ἐφοπλιστές οἱ ὁποῖοι ἀπεφάσισαν νὰ ἀναβάλουν τὴν παραλαβὴ τῶν πλοίων πού ναυπηγοῦνται γιὰ λογαριασμὸ τους στὰ ναυπηγεία τῆς Ν. Κορέας ἐξ αἰτίας τῆς ἐπίμονα συνεχιζόμενης κρίσεως στὴ ναυτιλία. Τὰ πλοία αὐτὰ ἀνέρχονται σὲ 22 καὶ παραμένουν ἀπὸ δύο ἕως ἑξὶ μῆνες στὶς δεξαμενές των ναυπηγείων καὶ εἰδικώτερα τῆς Hyundai, τῆς Daewoo καὶ τῆς Samsung.

Ἐξαιτίας τῶν ἀναβολῶν αὐτῶν δὲν ἀντιμετωπίζουν προβλήματα μόνο τὰ ναυπηγεία ἀλλὰ καὶ ἡ Τράπεζα Εἰσαγωγῶν τῆς Κορέας ἡ ὁποία εἶχε χορηγήσει ναυτικά δάνεια καὶ ὑφίσταται τώρα τὶς συνέπειες. Προβλέπεται μάλιστα ὅτι τὰ προβλήματα θὰ χειροτερεύσουν, γιὰτὶ οἱ ἀναβολές πού εἶχαν ξαναπρογραμματισθεῖ γιὰ τὸ διάστημα Σεπτεμβρίου - Δεκεμβρίου ὑπάρχει φόβος νὰ ὑποστοῦν καὶ νέα μετάθεση. Πάντως μέχρι τώρα τὰ παραπάνω ναυπηγεία δὲν ἔχουν δώσει στοιχεῖα γιὰ τὴν κατάστασή τους δημιουργεῖ ἡ ἀναβολὴ παραλαβῆς τῶν πλοίων, ἀρκοῦμενα νὰ δηλώσουν ὅτι ὑφίστανται σημαντικές ζημιές.

NORVEHΓΙΑ

Νέο κρουαζιερόπλοιο

Ἡ γνωστὴ Norwegian Carribean Line, ἡ ὁποία διατηρεῖ τὴν κορυφαία θέση στὴν ἀγορὰ κρουαζιεροπλοίων, ἀνακοίνωσε πρό ἡμερῶν τὴ πρόθεσή της νὰ προχωρήσει μέχρι τὰ τέλη τοῦ ἔτους στὴν παραγγελία τοῦ μεγαλύτερου κρουαζιεροπλοίου πού ἔχει ποτὲ ναυπηγηθεῖ.

Πρόκειται γιὰ ἓνα σκάφος χωρητικότητας 3.000 ἐπιβατῶν πού θὰ προσφέρει ἐξυπηρέτησεις ἀνάλογες μὲ ἓνα «πλωτὸ νησί» καὶ τὸ ὁποῖο θὰ κοστίζει περὶ τὰ 250 ἐκατομ. δολάρια.

Ὑπενθυμίζουμε ὅτι παλαιότερα ἡ NCL συζητοῦσε τὴν δυνατότητα νὰ κατασκευάσει ἓνα κρουαζιερόπλοιο μαμοῦθ χωρητικότητας 5.000 ἐπιβατῶν, τὸ ὁποῖο τώρα ἀντικαθίστανται μὲ τὸ παραπάνω ὑπὸ μελέτῃ σκάφος.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Ἡ πολυτροπικὴ μεταφορὰ

Μετά τὴν ἐπιτυχία πού σημείωσε ὁ πετρελαϊκὸς ἀγωγὸς πού ἐνώνει τὸν Ἀτλαντικὸ μὲ τὸν Εἰρηνικὸ κινούμενος παράλληλα μὲ

τὴν Διώρυγα, ἡ κυβέρνηση τοῦ Παναμά ἀποφάσισε νὰ ἐκμεταλλευθεῖ τὴν φυσικὴ θέση τῆς χώρας καὶ σὲ ἕναν ἄλλο τομέα τῆς ναυτιλίας, συγκεκριμένα τὴν διακίνηση κοντεϊνερς.

Ἡ Πολυτροπικὴ Μεταφορὰ (Intermodal Transport) ἐκμεταλλεύεται τὴν εὐχέρεια χειρισμοῦ τῶν συσκευασμένων σὲ κοντεϊνερς φορτίων, συνδυάζοντας πλοία, ἀεροσκάφη καὶ ὁδικές μεταφορές στοῖς ἴδιους ταξίδι. Ἡ πολυτροπικὴ μεταφορὰ ἐπιτρέπει τὴν σύνδεση ἀπομακρυσμένων τόπων σὲ λιγότερο χρόνο καὶ μὲ λιγότερο χρόνο καὶ μὲ λιγότερο κόστος. Γιὰ παράδειγμα φορτὰ μποροῦν νὰ φτάσουν στὴν Ἰαπωνία ἀπὸ τὴν Εὐρώπῃ διὰ μέσου τοῦ Ὑπερσιβηρικοῦ μέσου σὲ 20-25 ἡμέρες, σὲ σύγκριση μὲ ἀνάλογο ταξίδι 30-35 ἡμερῶν μὲ πλοῖο μέσω τῆς Διώρυγας καὶ 40-45 ἡμερῶν μὲ πλοῖο μέσω τοῦ Ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἑλπίδος. Τὸ ὑπὸ μελέτῃ σχέδιο θὰ ἐνώνει μὲ πολυτροπικὴ μεταφορὰ τοὺς δύο ὁκεανούς, ἔτσι ὥστε τὰ κοντεϊνερόπλοια δὲν θὰ χρειάζεται νὰ διαπλέουν τὴν Διώρυγα, ἐξοικονομώντας χρόνο καὶ κόστος.

Ἡ Διώρυγα

Πρωτεύουσα θέση συνεχίζει νὰ κατέχει ἡ Διώρυγα τοῦ Παναμά, συγκεντρώνοντας τὴν ἐκτίμηση τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς κοινότητας σὰν ἓνα ἀξιοπρίστο συνδετικό κρίκο στὸ παγκόσμιο δίκτυο τῶν θαλάσσιων συγκοινωνιῶν. Τὸ σύστημα τῆς διώρυγας συνεχίζει νὰ ἐπεκτείνεται μὲ τὴν πρόσφατὴ ὁλοκλήρωση τῆς ἐγκατάστασης σταθμοῦ προσδέσεως τῶν πλοίων, ὅπου θὰ ἀναμένουν πρὶν τὴν εἰσόδὸ τους στὶς δεξαμενές τῆς διώρυγας, τὴν προμήθεια νεοδευκτοῦ ρυμουλκοῦ καὶ τὴν ἐγκατάσταση δεξαμενῆς ἐπισκευῆς τῶν ρυμουλκῶν τῆς Διώρυγας καὶ τὸ συνεχιζόμενο πρόγραμμα ἀνανεώσεων καὶ ἐπισκευῶν τῶν δεξαμενῶν, τῶν σιδηροτροχιῶν ρυμουλκήσεως καθὼς καὶ τὸ πρόγραμμα ἐκπαίδευσης τοῦ προσωπικοῦ γιὰ καλύτερη ἀποδοτικότητα. Κατὰ τὸ 1985 οἱ διελεύσεις αὐξήθηκαν κατὰ 2,5% καὶ τὰ ἐσοδα κατὰ 4,1% συγκρινόμενα μὲ τὸ 1984.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Νέο διαλυτήριο

Ἡ ἐθνικὴ ναυτιλιακὴ εταιρία τῆς Σιγκαπούρης Neptune Orient Line ἀπεφάσισε τὴ δημιουργία εταιρίας διαλύσεως πλοίων σὲ συνεργασία μὲ Ταϊλάνδῃ ἐπιχειρηματία, ἡ ὁποία θὰ ὀνομασθεῖ Thai International Ship-breakers.

Τὸ κεφάλαιο τῆς νέας εταιρίας θὰ ἀνέρχεται σὲ 40 ἐκατομ. δολларίων Σιγκαπούρης καὶ ἡ μὲν NOL θὰ μετέχει κατὰ 35% ἐνῶ τὸ ὑπόλοιπο θὰ κρατήσει ὁ Ταϊλάνδῃς ἐπιχειρηματίας.

Τὸ νέο διαλυτήριο θὰ ἐγκατασταθεῖ στὴν περιοχὴ πού ὀνομάζεται Bangsaranoi καὶ ἀπέχει περὶ τὰ 200 χμ. ἀπὸ τὴν Μπανγκόκ καὶ προβλέπεται ν' ἀπασχολήσει περὶ τὰ 1.000 άτομα.

Παρατηρεῖται ὅτι ἡ NOL ἐνδιαφέρεται πάντα γιὰ τὴν κατανομή τῶν δραστηριοτήτων τῆς, διατηροῦσα συμμετοχὴ σὲ ἀποθηκευτικούς οἴκους, σὲ πρακτορεϊκά γραφεῖα καὶ σὲ ἐπιχειρήσεις ἀκινήτων. Τέλος ἐνα ναυπηγεῖο ἰκανότητος τεσσάρων πλοίων πιστεύεται ὅτι θὰ ἀρχίσει νὰ λειτουργεῖ γιὰ λογαριασμὸ τῆς στὶς ἀρχές τοῦ ἐρχομένου ἔτους.



**ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ
BERA**

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Συνάντηση 'Αλεξανδρή με τον Νορβηγό ύπουργό

Ο Νορβηγός ύπουργός Έμπορίου και Ναυτιλίας Άσμπγιρν Χάβγκσβεντ επισκέφθηκε τον ύπουργό Ναυτιλίας κ. Στ. 'Αλεξανδρή, με τον όποιο συζήτησε ναυτιλιακά θέματα κοινού ενδιαφέροντος. Στη συνάντηση επίσης έγινε ανασκόπηση της καταστάσεως της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Υπουργικές εύχαριστίες για διασωθέντες από ελληνικά πλοία

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. 'Αλεξανδρής εξέφρασε τις εύχαριστίες του καί τά συχαρητήριά του πρός τούς πλοιάρχους καί τά πληρώματα τών ελληνικών πλοίων «Σύρα», «Σκορπιός», «Γάμα», καί «Πήγασος» γιά τή διάσωση ανθρώπων πού κινδύνευαν στή θάλασσα.

Ζητούνται πληροφορίες για ελληνικά πλοία

Η άρμόδια άρχή του Τορόντο στόν Καναδά ζήτησε από τήν ελληνική πρεσβεία τής 'Οττάβας στοιχεία γιά τά ελληνικά ποντοπόρα πλοία πού έχουν έκ κατασκευής ειδικές ένισχύσεις γιά πλόες σέ θαλάσσιες περιοχές με πάγους καί έπειτα από αυτό ειδοποιήθηκαν τά μέλη τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών νά γνωστοποιήσουν εάν διαθέτουν παρόμοια πλοία.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις γιά έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, τών κάτωθι πλοίων:

— «'Αίρης Γκάφ», μπάλκ κάρριερ, πρῶην «Εδνα» υπό λιβεριανή σημαία, 9.441 τον.

γκρός, ναυπηγήσεως του 1968, πού ανήκει στήν εταιρία «JEREMY MARITIME CO.» (κ. 'Ηλ. Τσάκος).

— «'Αίρης Μέντ», φορτηγό, πρῶην «Mangani» υπό λιβεριανή σημαία, 9.710 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1968, πού ανήκει στήν εταιρία «BOULEVARD SHIPPING INC.» (κ. 'Ηλ. Τσάκος).

— «'Ανάστασις», δεξαμενόπλοιο, πρῶην «Overseas Argonaut» υπό βρετανική σημαία, 69.222 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, πού ανήκει στήν εταιρία «KNOSSOS NAVIGATION CORPORATION» (κ. Δημ. Διονυσίου).

Αγοραπωλησίες

— Σέ 'Ινδούς επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Τζώννυ» 16.583 τον. d.w. 9.867 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί τών 2,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «'Οσεαν Ρέιντζερ» 26.505 τον. d.w., 14.675 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί τών 1,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί άγοραστές του φορτηγού πλοίου «Alvina» 17.449 τον. d.w., 9.872 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στήν 'Ιαπωνία τό 1976, έναντι τιμής περί τών 1,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «'Εφεςσος» 38.120 τον. d.w., 21.347 τον. γκρός ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1966, έναντι τιμής 880.000 δολλαρίων, ως εστί Πειραιά.

— Έλληνες του Λονδίνου φέρονται ως οί άγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Serena» 127.519 τον. d.w., 48.043 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στό Σάντερλαντ τό 1972, έναντι ποσού περί τών 2,6 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «World Candour» 25.907 τον. d.w., 15.355 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, ε-

ναντι τιμής 1,8 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν τό μπάλκ κάρριερ «Golden Lotus» 26.635 τον. d.w., 15.992 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στήν 'Οσάκα τό 1971, μέσω τής δανείστριας Τράπεζας έναντι ποσού περί τών 800.000 δολλαρίων συμπεριλαμβανομένων τών μπώνκερς.

— Σέ ξένα συμφέροντα επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «'Αλιβέρι Χόουπ» 27.995 τον. d.w. 18.389 τον. γκρός, γαλλικής κατασκευής 1965, χωρίς νά γνωσθούν περισσότερες λεπτομέρειες.

Διαλύσεις

— Νοτιοκορεάτες διαλυτές άγόρασαν τό υπό λιβεριανή σημαία στροβλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Ταυγέτος» 117.342 τον. γκρός, 40.750 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1975, αντί δολ. 109 ανά τόννο.

— Σέ Βραζιλιάνους διαλυτές κατέληξε τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Κραναός» 3.355 τον. γκρός του 1959, σέ άγνωστη τιμή.

— Στή Νότιο Κορέα επωλήθη γιά διάλυση τό υπό σημαία Κύπρου μπάλκ κάρριερ «Οινούσσα» 14.095 τον. γκρός, 4.970 τον. βάρους του 1970, αντί δολ. 90 ανά τόννο μέ εκτεταμένες ζημιές.

— Διαλυτές τής Κίνας άγόρασαν τό υπό λιεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Βέρα» 24.314 τον. γκρός, 9.263 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1965 αντί δολ. 112 ανά τόννο βάρους.

— Στή Βενεζουέλα κατέληξε γιά διάλυση τό μπάλκ κάρριερ «Κάμπος» 13.116 τον. γκρός, 5.353 τον. βάρους του 1971, σέ άγνωστη τιμή.

— Διαλυτές τής 'Ινδίας άγόρασαν τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Δημήτριος Δύο» 10.794 τον. γκρός, 5.000 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1967, αντί δολ. 104,60 ανά τόννο.

— Στή Μάλτα επωλήθη μέ προορισμό τή διάλυση τό μπάλκ κάρριερ «'Αρεθούσα» 9.778 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1963 αντί συνολ. τιμής περί τών 340.000 δολλαρίων.

— Διαλυτές τής 'Ινδίας άγόρασαν τό ελληνικό φορτηγό «'Αία Πέρο» 7.963 τον. γκρός, 4.350 τον. βάρους του 1961, αντί δολ. 109 ανά τόννο βάρους.

— Επίσης στήν 'Ινδία επωλήθη γιά διάλυση σέ άγνωστη τιμή, τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «'Νίκη Ρ.» 6.171 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1962.

— Στήν Κίνα τέλος κατέληξε γιά διάλυση τό μπάλκερ «'Μίνωρις Πράιντ» 17.318 τον. γκρός, 7.700 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1963, αντί δολ. 105 ανά τόννο.

Τό «Ρήτζεντ Σή»

Έγκαινιάσθηκε τό κρουαζιερόπλοιο «Ρήτ-

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 806, 5th Floor,
1067 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 · 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS · GREECE

PHONES: 4132996 · 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

ζεντ Ση» του όμιλου Λελάκη, τό όποίο απέπλευσε γιά τήν Καραϊβική όπου θά κάνει κρουαζιέρες στή διάρκεια τής χειμερινής περιόδου.

Τό σκάφος πού είναι τό πρώην «Ναυαρίνο» μετασκευάσθηκε σέ ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, έχει πλήρωμα 350 ατόμων καί διαθέτει καμπίνες γιά 850 έπιβάτες.

Τά άκτοπλοϊκά

Τά πλοία τής άκτοπλοϊας θά άκίνητοποιηθούν εάν δέν ίκανοποιηθούν τά αίτήματα γιά άναμόρφωση του ναυολογίου όχημάτων, τήν κατάργηση τών έκπτώσεων καί τόν προγραμματισμό τών δρομολογίων πού είχε ύποβάλει ή Ένωση Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Έπιβατηγών Πλοίων από τόν περασμένο Αύγουστο.

Σέ σχετικό τηλεγράφημα πρós τόν ύπουργό Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρή ύπογραμμίζεται ότι ή κατάσταση τών άκτοπλοϊκών επιχειρήσεων επιδεινώθηκε άκόμη περισσότερο μέ τήν εντός μηνός αύξηση κατά 25% τής τιμής τών καυσίμων, πού αντιπροσωπεύουν τό 40% περίπου του κόστους έκμεταλλεύσεως τών άκτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων, μέ αποτέλεσμα όλες οι άκτοπλοϊκές επιχειρήσεις νά κινδυνεύουν νά γίνουν προβληματικές. Δέν υπάρχουν άλλα περιθώρια καί θά βρεθούμε σέ άδυναμία συνεχίσεως τών δρομολογίων τών πλοίων, ύπογραμμίζει ή Ε.Π.Α.Ε.Π., ή όποία διατύπωσε καί προφορικά τά προβλήματα στον ύπουργό Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρή.

Άπορρίφθηκαν αίτήματα γιά επέκταση φορολογικών ρυθμίσεων

Τό ύπουργείο Οικονομικών άπέρριψε τρία αίτήματα τής Ένώσεως Πλοίαρχων γιά τήν επέκταση διαφόρων φορολογικών ρυθμίσεων καί σέ άλλες κατηγορίες ναυτικών. Συγκεκριμένα τό ύπουργείο Οικονομικών:

- Θεωρεί ότι πρόσωπα πού δέν αποτελούν πλέον πληρώματα ποντοπόρων πλοίων αλλά άπασχολούνται σέ γραφεία ναυτιλιακών επιχειρήσεων (άρχιπλοίαρχοι, άρχιμηχανικοί κλπ.) δέν μπορούν νά ύπαχθούν στίς διατάξεις του νόμου 1473/84 γιά τήν εισαγωγή ιδιωτικών αυτοκινήτων από τό έξωτερικό μέ τήν άπαλλαγή τών δύο τρίτων του είδικού φόρου καταναλώσεως.

- Άποφαίνεται ότι τό ποσό του συναλλάγματος πού εισάγεται από τούς ναυτικούς καί τό όποίο χρησιμοποιείται όλόκληρο γιά τή χορήγηση μίας από τίς άπαλλαγές πού έχουν θεσπισθεί γιά τούς ναυτικούς (είσαγωγή ειδών οικιακής χρήσεως καί οικιακής οικονομίας, εισαγωγή επιβατικού αυτοκινήτου

καί άπαλλαγή από τό φόρο μεταβιβάσεως άκινήτου) δέν μπορεί νά χρησιμοποιείται καί γιά τή χορήγηση τών ύπολοίπων άπαλλαγών.

- Άποφαίνεται ότι οι ναυτικοί πού διαμένουν στίς παραμεθόριες περιοχές δέν μπορούν νά τυχουν τής έκπτώσεως του φόρου πού προβλέπεται γιά τό εισόδημα πού προέρχεται από μισθούς καί συντάξεις πού αποκτούν μισθωτοί καί συνταξιούχοι τών παραμεθόριων περιοχών έφ' όσον ή φορολογία τους γίνεται μέ τίς είδικές διατάξεις του Ν.Δ. 3223/55.

Άπαιτήσεις τών λιμενικών

Τά πλοία πού πρόκειται νά καταπλεύσουν στίς περιοχές τών λιμανιών τής Σαουδικής Άραβίας Ράς Τανούρα, Νταμμάμ καί Άλ Κομπάρ πρέπει νά ύποβάλουν τηλεγραφικά στίς τοπικές αρχές, 48 ώρες πρós του κατάρτου, κατάσταση τών μελών του πληρώματος μέ τά πλήρη στοιχεία τους.

Έξ άλλου έγινε γνωστό ότι ό νέος λιβυκός κανονισμός ναυσιπλοϊας πού έχει τεθεί ήδη σέ έφαρμογή έφαρμόζεται καί στά πλοία πού διαπλέουν τά χωρικά λιβυκά ύδατα καί συνεπώς οι πλοίαρχοι τών διερχομένων πλοίων πρέπει νά συμμορφώνονται μέ τίς διατυπώσεις πού αναφέρονται στο άρθρο 7 του έν λόγω κανονισμού.

Άπαγόρευση άποβιβάσεως Αιγυπτίων λαθρεπιβατών

Άπαγορεύθηκε ή άποβίβαση στο Βόλο τριών νεαρών Αιγυπτίων λαθρεπιβατών πού επέβαιναν στο κυπριακό όχηματαγωγό «Έλλάς». Όπως διαπιστώθηκε, οι τρεις Αιγύπτιοι είχαν μπει κρυφά στο πλοίο στή Λεμεσό καί πήγαν στήν Ταρτούς τής Συρίας γιά νά βρουν δουλειά. Όταν οι προσπάθειές τους έμειναν άκαρπες μπήκαν πάλι κρυφά στο «Έλλάς» αλλά έγιναν αντιληπτοί πρín τό πλοίο φθάσει στή Λεμεσό όπου οι τοπικές άρνήθηκαν νά επιτρέψουν τήν άποβίβασή τους. Έτσι συνέχισαν τό ταξίδι τους μέχρι τό Βόλο καί μετά τήν άρνηση τών ελληνικών αρχών ξαναγύρισαν στή Λεμεσό από όπου έπρόκειτο νά σταλούν στήν Αίγυπτο.

Τελευταία έξεταστική περίοδος σπουδαστών Κ.Ε.Κ.Ε.Ν.

Η τελευταία έξεταστική περίοδος τών σπουδαστών τών Κέντρων Έπαγγελματικής Κατάρτισεως Έμπορικού Ναυτικού γιά όσους χρωστούν μαθήματα θά άρχίσει στίς 4 Νοεμβρίου. Οι έξετασεις τών πλοίαρχων θά τελειώσουν 15 Νοεμβρίου, τών άσυρματι-

στών στίς 18 καί τών μηχανικών στίς 22 Νοεμβρίου καί όσοι από τούς σπουδαστές θά όφείλουν μαθήματα καί μετά από αύτή τήν εκπαιδευτική περίοδο δέν θά έχουν δικαίωμα επανεξετάσεως, δεδομένου ότι ό θεσμός τών Κέντρων Έπαγγελματικής Κατάρτισεως Έμπορικού Ναυτικού έχει καταργηθεί από τό 1982.

Τό Τ.Α.Λ.Σ.

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας δέν έχει άσχοληθεί καθόλου μέ τό θέμα του Ταμείου Άρωγής Λιμενικού Σώματος (ΤΑΛΣ) καί κατ' άκολουθian δέν έχει αντιμετώπισει πρόβλημα καταργήσεώς του.

Στή δήλωση αύτή προέβη ό ύπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής ό όποιος πρόσθεσε ότι άλλωστε τά χρήματα του έν λόγω ταμείου ανήκουν στους λιμενικούς καί κανένας δέν μπορεί νά τά πειράξει.

Οι προτάσεις του ΝΕΕ γιά τή Ναυτιλία

Τήν Τετάρτη 13 Νοεμβρίου τό Ναυτικό Έπιμελητήριο θά δώσει συνέντευξη τύπου στο Έυγενίδειο Ίδρυμα, σχετικά μέ τίς προτάσεις πού υπέβαλλε στο ΈΥΕΝ γιά μία έθνική ναυτιλιακή πολιτική.

Έχουν κληθεί νά παραστούν ή ήγεσία του ύπουργείου Ναυτιλίας, οι Άρχές του Πειραιά καί εκπρόσωποι όλων τών Έφοπλιστικών Ένώσεων. Θά ακολουθήσει ή άπονομή τών βραβείων στους τελειόφοιτους τής Άνωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Πειραιά, οι όποιοι άρίστευσαν στά μαθήματα τής Ναυτιλιακής Οικονομίας καί Πολιτικής καί του Ναυτικού Δικαίου.

Άμφισβητείται ή άξιοπιστία τών μετεωρολογικών προβλέψεων

Οι πλοίαρχοι τών πλοίων τής άκτοπλοϊας άμφισβητούν τήν άξιοπιστία τών προβλέψεων τής Έθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, έπισημαίνουν ότι κατ' επανάληψη έχει διαπιστωθεί ότι οι προβλέψεις δέν ανταποκρίνονται στήν πραγματικότητα καί καταγγέλλουν ότι αύτό έχει σαν αποτέλεσμα νά τίθεται σέ κίνδυνο ή άσφάλεια τών πλοίων.

Σέ σχετικό τηλεγράφημα πρós τήν ΕΜΥ έπτά πλοίαρχοι άκτοπλοϊκών σκαφών ύπογραμμίζουν ότι τά δελτία τής 17ης Όκτωβρίου δέν ανταποκρίνονταν στήν πραγματικότητα, διότι οι καιρικές συνθήκες πού επικρατούσαν στήν περιοχή του Νοτίου Αιγαίου ήταν θύελλα μέ 9-10 μωφός καί ζήτούν νά ληφθούν τά κατάλληλα μέτρα γιά τήν άποφυγή δυσάρεστων καταστάσεων,

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

**OIL TRADERS — BUNKERS SUPPLIERS
DRY & LIQUID CARGO CONTRACTORS
MANAGERS — OPERATORS**

**OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.**

**2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132208 · 4515388 · 4516098
TLX: 21 1339 FLOT GR.**

μάλιστα οι πλοίαρχοι προσφέρονται να συνεργασθούν με την ΕΜΥ και να την βοηθήσουν ενημερώνοντας τις υπηρεσίες της για τις πραγματικές συνθήκες που επικρατούν στις ελληνικές θάλασσες.

Τό τηλεγράφημα που κοινοποιήθηκε και στο υπουργείο Ναυτιλίας υπογράφουν οι πλοίαρχοι Χριστ. Κοτσάμπας, του «Παναγία Τήνος», Μιχ. Δεναξάς, του «Γεώργιος Έξπρες», Κων. Θεοχάρης, του «Αίγαϊον», Εύστ. Ράπτης, του «Κυκλάδες», Γεώργ. Σιγάλας, του «Ιόνιον», Νικ. Κατσούλης, του «Νάξος» και Πέτρος Πανερίης, του «Ίκαρος».

Ταχύρρυθμη εκπαίδευση των κατωτέρων πληρωμάτων

Στήν Έπιτροπή Ναυτικής Εκπαίδευσης του υπουργείου Ναυτιλίας πρόκειται να εισηγηθούν για συζήτηση σχέδιο Π.Δ. που προβλέπει την καθιέρωση ταχύρρυθμης εκπαίδευσης των κατωτέρων πληρωμάτων και σχέδιο απόφασης του υπουργού Ναυτιλίας που αφορά τον κανονισμό των ανώτερων δημοσίων σχολών εμπορικού ναυτικού.

Η διακίνηση βυτιοφόρων με πλοία

Τά βυτιοφόρα μεταφοράς υγρών καυσίμων και υγραερίων δεν θα επιτρέπεται στο εξής να διακινούνται με όχηματαγωγά πλοία εάν δεν έχουν ελεγχθεί από τα αρμόδια Κέντρα Τεχνικού Έλέγχου Όχημάτων (ΚΤΕΟ) και δεν είναι εφοδιασμένα με τό σχετικό δελτίο ελέγχου.

Σχετική διαταγή δόθηκε σε όλα τα λιμεναρχεία από τη Διεύθυνση Έλέγχου Ναυσιπλοΐας του υπουργείου Ναυτιλίας αφού όμως έπειτα από σχετικές συνεννοήσεις τό υπουργείο Συγκοινωνιών έδωσε προτεραιότητα στον έλεγχο των βυτιοφόρων από τά ΚΤΕΟ.

Δίκτυο VHF/FM στό 'Ιόνιο

Τό υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας θά θέσει σύντομα σε λειτουργία δίκτυο VHF/FM μεγάλης έμβέλειας, πού θά καλύπτει τήν περιοχή του 'Ιονίου Πελάγους. Μέσω άναμεταδοτών στή διεθνή συχνότητα 18, έπεκτείνεται ή έμβέλεια των τοπικών δικτύων από 10-15 ναυτικά μίλια σε άποστάσεις 100 μέχρι 120 ναυτικών μιλίων. Ήδη τό έργο βρίσκεται σε δοκιμαστική λειτουργία και μέ τήν πλήρη εκμετάλλευσή του θά συμβάλλει στήν καλύτερη εξυπηρέτηση τής Ναυτιλίας και τήν βελτίωση τής απόδοσης των Λιμενικών Αρχών, σε θέματα έρευνας και διάσωσης, πυρκαϊών σε πλοία, μεταφορά άσθενών και άστυνόμευση τής περιοχής.

Μικροϋπολογιστές στήν Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων

Με αυτόνομο σύστημα μικροϋπολογιστή για τήν έπεξεργασία και τόν έλεγχο των στοιχείων των πλοίων εξοπλίστηκε ή Έπιθε-



Στιγμιότυπο από τό δείπνο πού παρέθεσε τό Liberian Shipowners Council στόν Άστέρα Βουλγαγμένης πρós τά μέλη του και τούς Έλληνες έφοπλιστές στίς 22 Όκτωβρίου, μέ τήν ευκαιρία τής ετήσιας συνελεύσεώς τους στήν Άθήνα. Διακρίνεται ό κ. Τζίμ Ντέιβις, πρόεδρος του 'Ιντερνάτιοναλ Μαριτάιμ 'Ινσταστρις Φόρουμ και στό τραπέζι από άριστερά πρós τά δεξιά οι κ.κ. Σ. Γουρδομιχάλης, πρόεδρος τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, Α. Price, πρόεδρος τής Ένώσεως Λιβεριανών Έφοπλιστών και πρόεδρος του Navcof Corp. (Vlasof Group), Α. Cooper, σύζυγος του ύφυπουργού Ναυτιλίας τής Λιβερίας και Ν. Σούτος, γενικός πρόξενος Δημοκρατίας τής Λιβερίας στήν Έλλάδα.

ώρηση Έμπορικών Πλοίων και ήδη πρόκειται νά δημιουργηθεί μαγνητικό άρχείο των στοιχείων των πλοίων ώστε νά είναι δυνατή ή σύντομη έπεξεργασία των στοιχείων αυτών.

Έπίσης ό μικροϋπολογιστής θά υποβοηθήσει τόν έλεγχο των ναυπηγικών και μηχανολογικών μελετών πού υποβάλλονται στήν Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων για έγκρισή.

Μόλις ολοκληρωθεί τό στάδιο δημιουργίας μαγνητικού άρχείου ή Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων προτίθεται νά έπεκτείνει τό σύστημα σε δύο ακόμα τερματικές μονάδες και περισσότερους έκτυπώτες.

Σημειώνεται ότι ό ύπολογιστής είναι ελληνικής κατασκευής και σχεδιάσεως.

Πειρατικές έπιθέσεις εναντίον δύο πλοίων

Τό δεξαμενόπλοιο «Μαριάννα» δέχθηκε πειρατική έπίθεση στήν 'Ινδονησία αλλά κατόρθωσε νά ξεφύγει. Έπίσης ένοπλη έπίθεση πού αποκρούσθηκε έγινε εναντίον του φορτηγού «Σάντο Βίκτωρ» στό λιμάνι Σάν-

τος τής Βραζιλίας. Καί στίς δύο περιπτώσεις οι 51 Έλληνες ναυτικοί (26 και 25 αντίστοιχα) πού επιβαίνουν στό έν λόγω πλοία δεν έπαθαν τίποτε.

Η πειρατική έπιδρομή εναντίον του δεξαμενοπλοίου «Μαριάννα» έγινε τό πρωί τής 24 Όκτωβρίου σε άπόσταση έντεκα μιλίων βόρεια από τά νησιά Νόρντ Νατούρνα τής Δυτικής 'Ινδονησίας. Οι πειρατές πού έπείβαιναν σε δύο ταχύπλοα πλοία έβαλαν εναντίον του ελληνικού δεξαμενοπλοίου μέ πολυβόλα αλλά τό σκάφος αύξησε άμέσως τήν ταχύτητά του και μέ διάφορους έλιγμούς ξέφυγε από τήν καταδίωξη. Από τούς πολυβολισμούς έσπασαν φινιστρίνια τής γέφυρας και πολλές σφαίρες διαπέρασαν τά έξωτερικά της τοιχώματα χωρίς όμως νά πάθει τό παραμικρό τό πλήρωμα. Όπως άνέφερε στό υπουργείο Ναυτιλίας ό πλοίαρχος του σκάφους κ. Βασ. Νικολινάκος, τό «Μαριάννα» συνέχισε κανονικά τά ταξίδια του για τό Έκουαντόρ όπου κατευθυνόταν.

Η έπίθεση εναντίον του φορτηγού «Σάντο Βίκτωρ» έγινε τό βράδυ τής 22 Όκτωβρίου αλλά οι ένοπλοι ληστές εκδιώχθηκαν από τούς φρουρούς του πλοίου και δύο από αυτούς συνελήφθησαν έν συνεχεία από τήν το-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

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

πική αστυνομία. Ο πλοίαρχος του σκάφους κ. Ίωάν. Θεοδωράκης γνωστοποίησε στο υπουργείο ότι και οι 25 Έλληνες ναυτικοί που αποτελούν το πλήρωμα του «Σάντο Βίκτωρ» είναι καλά και ότι μετά την ένοπλη επίθεση αυξήθηκαν ακόμη περισσότερο τα μέτρα ασφαλείας του πλοίου.

Υπενθυμίζεται ότι τελευταία έχουν γίνει επανειλημμένες επιθέσεις εναντίον ελληνι-

κων πλοίων στο Σάντος και σε άλλα βραζιλιανά λιμάνια και έπειτα από αυτά τα περιστατικά το υπουργείο Ναυτιλίας έχει ζητήσει από το υπουργείο Έξωτερικών να γίνουν έντονα διαβήματα προς τις βραζιλιανές αρχές για την προστασία των ελληνικών πλοίων και των πληρωμάτων τους στα λιμάνια της Βραζιλίας.

Βράβευση πλοιάρχων από την 'Ακαδημία 'Αθηνών

Η Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού πρότεινε στην 'Ακαδημία 'Αθηνών τη βράβευση 36 πλοιάρχων ελληνικών πλοίων για τη διάσωση Βιετναμέζων προσφύγων. Επίσης πρότεινε τη βράβευση Έλληνας πλοιάρχου ξένου πλοίου για την ίδια αιτία καθώς και τη βράβευση των πλοιάρχων των πέντε ελληνικών επιβατηγών πλοίων που είχαν πάρει μέρος στο έγχείρημα για τη μεταφορά 5.700 Παλαιστινίων από τη Βηρυττό.

Οι πλοίαρχοι των οποίων προτάθηκε η βράβευση είναι οι εξής:

● Ανδρέας Κουνέλης, του πλοίου «Κάπταιν Μιχάλης» της εταιρίας Φαφαλιού.

● Απόστ. Ρέγκος, του πλοίου «Λύδια» και Σπυρ. Σιδηροκαστρίτης του πλοίου «Λήδα» της εταιρίας «Λύδια».

● Νικ. Φουντούλης του πλοίου «Άγιος Γεώργιος» της εταιρίας «Έσπερος».

● Ίωάν. Παπαδέας, του πλοίου «Νικόλαος 'Αγγελάκης» της εταιρίας «'Αγγελάκης».

● Νικ. Γαλανός, του πλοίου «'Αλέγκρο» της εταιρίας Γουνάιεντ Σίππινγκ εντ Τρέιντινγκ.

● Θωμ. Βασιλείου, του πλοίου «Κουντουριώτης» της εταιρίας Μαμιτάνκ.

● Στρ. Πάλμος, του πλοίου «Μεσσηνιακός Παράδεισος» της εταιρίας Μιχ. Α. Καραγεώργη.

● Κων. Πλαζομύτης, του πλοίου «Αίγις Γουίστον» της εταιρίας Αίγις Σίππινγκ.

● Κων. Κοροπούλης, του πλοίου «'Αναγγελ Φρέντσιπ» και Ίωάν. Γούτη, του πλοίου «Πηλέας» της εταιρίας «'Αναγγελ Σίππινγκ».

● Έλευθ. Τριανταφυλλάκης, του πλοίου «Κάρα» της εταιρίας Γκόλντεν Γιούνιον.

● Δημ. Λιωνάκος, του πλοίου «Μεγαλόχαρη» της εταιρίας Μετροπόλιταν.

● Δημ. Ράπτης του πλοίου «'Ολύμπικ Χάρμον», Διαν. Γιαννάκης, του πλοίου «'Ολύμπικ 'Αρροου» και Εύστρ. Δήμου, του πλοίου «'Ολύμπικ Σπλέντορ» της εταιρίας Ώνάση.

● Ανδρ. Λαρετζάκης, του πλοίου «Λάμπρος Τσαγκλιώτης» της εταιρίας Θεναμάρις.

● Απόστ. Λιαούσης, του πλοίου «Ν.Ι. Πατέρας» και Ήλ. Κουτλάκης, του πλοίου «'Ακουαμαρίν» της εταιρίας Πυρσός.

● Σπ. Κοκκινόπουλος, του πλοίου «Μέιτζορ Μπαζίλ» της εταιρίας Ώλ Όσεανς Σίππινγκ.

● Σπ. Λεκατσάς, του πλοίου «Θιάκι» της εταιρίας Κοριαλός Σίππινγκ.

● Στ. Χαβιάρας, του πλοίου «'Αλίκη» της εταιρίας Διάνα.

● Νικ. Ρουμελιώτης, του πλοίου «Ματούμπα» της εταιρίας Σήσκοουπ.

● Στ. Χατζηπέτρος, του πλοίου «Κική Γεμέλου» της εταιρίας 'Αδελφοί Γέμελου.

● Μεν. Μιμής, του πλοίου «Γιάννης Χαλκούσης» της εταιρίας Χαλκούσης.

● Έλευθ. Καταχανάκης, του πλοίου «Μάρεμπελς» της εταιρίας Ση Τρέιντεντς.

● Στ. Φούσφουκας, του πλοίου «Σεραφείμ» ξένης ναυτιλιακής εταιρίας.

● Δημ. Κυριακούλης, του πλοίου «Κρήτη Γκάρνερ», Θεόδ. Μπρέσκας, Λεων. Μαρούλης και Πέτρος Καψάλης του πλοίου «Κρήτη Ρούμπι» και Παν. Χατζηγιώργης, του πλοίου «Κρήτη Έμερλντ» της εταιρίας Avin Liners.

● Ίωάν. Μπογιατζόπουλος, του πλοίου «'Ανδρομέδα» της εταιρίας Πήγασος.

● Μιχ. Παϊζης, του πλοίου «'Ανδρομέδα» της εταιρίας Πήγασος.

Επίσης η Ένωση Πλοιάρχων πρότεινε στην 'Ακαδημία 'Αθηνών να τιμηθούν ο πλοίαρχος του πλοίου «Ψιλή» που διέσωσε 12 Βιετναμέζους αλλά τό όνομά του δεν κατέστη δυνατόν να γίνει γνωστό, καθώς και οι πλοίαρχοι των επιβατηγών «'Οδυσσεύς 'Ελύτης», «Νάξος», «Βεργίνα», «Σαντορίνη» και «'Ιόνιαν Γκλόρυ» Εύαγ. Σκανδάλης, Νικ. Νομικός, 'Αναστ. Κουλουμπής, Κυρ. Μαστροκόλιας και Κων. Μαρούλης αντίστοιχα που πήραν μέρος στο έγχείρημα μεταφοράς 5.700 Παλαιστινίων από τη Βηρυττό, τό όποιο είχε γίνει υπό την αιγίδα των 'Ηνωμένων Έθνών.

Από τα στοιχεία της Ένώσεως Πλοιάρχων προκύπτει ότι τό πλοίο «Γιάννης Χαλκούσης» διέσωσε τόν μεγαλύτερο αριθμό Βιετναμέζων (παρέλαβε 242 άτομα) και ότι τό πλοίο «Κρήτη Ρούμπι» μέ διαφορετικούς πλοιάρχους κάθε φορά περισυνέλεξε Βιετναμέζους πρόσφυγες σε τρεις περιπτώσεις.

Η Συνέλευση των Μεσογειακών Επιμελητηρίων

Πραγματοποιήθηκε στην 'Αθήνα κατά τό διαρρηύσαν δεκαπενθήμερο ή 3η Συνέλευση των 'Επιμελητηρίων Μεσογειακών Έμποροβιομηχανικών και Ναυτιλιακών 'Επιμελητηρίων (ASCAME), την οποία οργάνωσε τό Έμπορικό και Βιομηχανικό 'Επιμελητήριο Πειραιώς.

Η 'Επιτροπή που άσχολεϊται μέ θέματα Μεταφορών και 'Επικοινωνιών συνήλθε υπό την Προεδρία του κ. Π. Φάμπρ, επίτιμου προέδρου του ΕΒΕ Μασσαλίας και άφού άκουσε τίς ανακοινώσεις των εκπροσώπων των ΕΒΕ

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στίς 30 'Οκτωβρίου.

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	135/136	144/149	243/247
Βοστώνης	151/153	156/161.50	260/266
N. 'Υόρκης	137/144	142/145	243/255
Φιλαδέλφειας	140/142	145/149	243/245
Βαλτιμόρης	142/144	149/152	245/250
Νόρφολκ	140/142	145/149	241.50/245
Σαβάννας	149/150	155/156	243/250
Τζάκσονβιλ	147/150	151/155	245/246
Π. Έβεργκλεϊτς	146/148	152/159	245/250
Τάμπας	140/144	146.50/149	238/245
Μόμπιλ	130/137	135/138.50	238/245
N. 'Ορλεάνης	128/134.25	133/136.75	238/241
Μπωμόντι/Π. Άρθουρ	129/136	134/142	238/245
Χιούστον	128/131	133/134	238/245
Κόρπους Κρίστι	138/140	144/145	243.50/245
Λός Άντζελες	137/140	140/145	223/225
Σάν Φραντζίσκο	139/140	143/145	225/226
Κολούμπια Ρ./Πόρτλαντ	150/151	152/153	228/230
Σηάττλ	139/144.25	143/147	224/228
Βανκούβερ	161/162	171/172	268/270
'Αγ. Εύσταθίου	154/156	157/159	240/250
Φρήπορτ/Μπαχάμας	149/150	154/155	249/250
Τρίνιταντ	162/167	174/179	250/260
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	163/165	167/168	246/249
Σάιντ Κρουά	23.85	24.10	33.10BBL
Βενεζουέλας	22.56	23.14	33.28BBL
Βραζιλίας	149	153	295
'Αμβέρσας	144/145	149/150	245/250
Ρόττερταμ	143/144	147/148	240/243
'Αμβούργου	142.50/143	146/147	255/260
Γαλλίας	141/143	153/156	268/273MTE
'Ισπανίας	149/150	151/153	265/267MTW
Θέουτας	148/149	150/151	252/255MTW
Γένουας	150/152	156/158	268/270
Αύγουστας	150/152	156/158	276/280
Πειραιώς	148/149	157.50/158.50	274/276
Σουέζ Κανάλ	158	158	275
Τζέντας	—	160	282.65
Νταμμά	—	160	275
Ράς Τανούρα	—	160	275
Κουβέϊτ	155	160	260
Ντάρμπαν	—	—	320/325MTW
Σιγκαπούρης	148.50/149	152/152.50	219/220
'Ιαπωνίας	160/162	163/165	248/250

Πειραιώς, Βόλου, Κύπρου, Ταρσούς, Μασσαλίας, Αϊακείου, Περγαμηνών, Βαρκελώνης, Ταγέρης, άρχισε συζήτηση με μεγάλη συμμετοχή του συνόλου των παρόντων εκπροσώπων.

Τά θέματα που αναπτύχθηκαν άφορούσαν τις μεταφορές στην Μεσόγειο. Έμφαση δόθηκε στις θαλάσσιες μεταφορές των όποιων ο ρόλος είναι πολύ σημαντικός για την σύνδεση των χωρών μεταξύ τους και για τό άνοιγμά τους διεθνώς. Σημειώθηκε ιδιαίτερα ή εξαίρετικά γρήγορη τεχνολογική εξέλιξη που χαρακτηρίζει σήμερα τούς τρόπους μεταφοράς (κιβωτιοποίηση, ανάπτυξη του ρόλ - όν - ρόλο - όφ) καθώς επίσης και ή τεχνική της λιμενικής διακίνησης καθώς και ή διοικητική και τελωνειακή κατεργασία των έμπορευμάτων.

Τά μέλη της Έπιτροπής έδειξαν ιδιαίτερα ένδιαφέρον για τά προβλήματα της ασφάλειας της θαλάσσιας μετακίνησης, που θά έπρεπε νά εξασφαλίζεται στους επιβάτες, στά πληρώματα και τά έμπορεύματα καθώς και στις λιμενικές εγκαταστάσεις και πρότεινε στην ASCAME νά στρέψει την προσοχή των δημοσίων άρχων σ' αυτόν τό θέμα που είναι ιδιαίτερα σημαντικό.

Συνεχίζεται σταθερά ή μείωση των παροπλισμένων

Μέ άργό άλλα σταθερό ρυθμό συνεχίζεται ή μείωση των παροπλισμένων πλοίων, στά ελληνικά άγκυροβόλια. Κατά τό διάστημα μεταξύ 7 Αύγουστου και 30 Οκτωβρίου ο άριθμός των παροπλισμένων στά άγκυροβόλια του έσωτερικού μειώθηκε κατά 6 πλοία και παράλληλα ή συνολική άργουσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 315.972 τον. γκρός. Συγκεκριμένα, τά παροπλισμένα άνέρχονταν στις 30 Οκτωβρίου σέ 327 συνολικής χωρητικότητας 5.445.605 τον. γκρός έναντι 333 συνολικής χωρητικότητας 5.761.577 τον. γκρός στις 7 Αύγουστου.

Από αυτά 52 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.087.363 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 253 συνολικής χωρητικότητας 2.194.930 τον. γκρός ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων και 22 συνολικής χωρητικότητας 163.312 τον. γκρός έπιβατηγά.

Από τά πλοία αυτά 280 συνολικής χωρητικότητας 3.892.849 τον. γκρός (40 δεξαμενόπλοια 2.069.049 τον. γκρός, 220 φορτηγά 1.674.169 τον. γκρός και 20 έπιβατηγά 149.631 τον. γκρός) ήταν με ελληνική σημαία και 47 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.552.756 τον. γκρός (12 δεξαμενόπλοια 1.018.514 τον. γκρός, 33 φορτηγά 520.761 τον. γκρός και 2 έπιβατηγά 13.681 τον. γκρός) με ξένες σημαίες.

Τό διήμερο σεμινάριο της Ναυτιλιακής Λέσχης

Σέ 100 έφθασαν οι συμμετέχοντες στό διήμερο σεμινάριο για ή Παγκόσμια Οικονομία και τις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις, οι έργασίες του όποιου άρχισαν χθές τό πρωί στη Ναυτιλιακή Λέσχη.

Στόν χαιρετισμό του ό κ. Άλεξανδρής τόνισε ότι σέ περιόδους κρίσεως όπως ή σημερινή ή ελίκρινής συνεργασία μεταξύ των ναυτιλιακών παραγόντων σφυρηλατεί άρρηκτους δεσμούς για τό μέλλον καθώς και ότι ή Έλληνική Ναυτιλία δέν θά ξεχάσει στό μέλλον εκείνους που την βοήθησαν νά ξεπεράσει ή βαθειά και χρόνια ναυτιλιακή κρίση.

Κλείνοντας ό κ. Άλεξανδρής ύπογράμμισε ότι τό έργατικό δυναμικό που κατέχει ή Έλλάς με ή σωστή συνδρομή της Πολιτείας άποτελεί έγγυηση για την έπιτυχή έξοδο της Ναυτιλίας μας από την κρίση.

Στην εισαγωγική όμιλία του κατόπιν, ό πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Στάθης Γουρδομιχάλης έθεσε τρία ούσιαστικά θέματα πρός συζήτηση από τούς Συνέδρους τά όποια άπασχολούν επίμονα όσους άσχολούνται με ή Ναυτιλία.

Οι έπισημάνσεις του κ. Γουρδομιχάλη άφορούν πρώτον στην συνεχώς παρατηρούμενη μείωση των ήθικών κανόνων που σημειώνονται στην Ναυτιλία τά τελευταία χρόνια, όπου ή χαρακτηριστική δήλωση «my word is my bond» άποτελεί πολύ συχνά λόγια του άέρα.

Τό δεύτερο θέμα άφορά στην διεθνοποίηση της Ναυτιλίας με την δημιουργία κοινών ναυτιλιακών επιχειρήσεων μεταξύ έφοπλιστών από τις γνωστές ναυτιλιακές χώρες και τό τρίτο θέτει τό όξύ πρόβλημα του περιορισμού των φορτίων από όρισμένες χώρες λόγω του προσεχώς αυξανόμενου προστατευτισμού. Όρθά ό κ. Γουρδομιχάλης έπισήμανε ότι οι Τράπεζες που έκτός των έφοπλιστών χρηματοδοτούν τις μεταφορές φορτίων μπορούν νά βοηθήσουν στό νά μειωθεί ό προστατευτισμός που άποτελεί πλέον τό κυριότερο πρόβλημα της διεθνούς ναυτιλίας.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» θά άναφερθούν διεξοδικά στά ένδιαφέροντα θέματα του σεμιναρίου, του όποιου ή όργάνωση ύπήρξε ύποδειγματική, στό έπόμενο τεύχος τούς.

γκρός) με ξένες σημαίες.

Στό διάστημα από 7 Αύγουστου μέχρι 10 Οκτωβρίου σημειώθηκαν οι έξής μεταβολές στά παροπλισμένα στά άγκυροβόλια του έσωτερικού.

Οι άπόπλοι

Μεταξύ 9 Αύγουστου και 10 Οκτωβρίου άπέπλευσαν τά έξής πλοία (έντός παρενθέσεως άναγράφεται ή ήμερομηνία άπόπλου):

- Έλευσίνα, θέση Α': τό φορτηγό «Μίνι Λίνκ» (27.9.85).
- Έλευσίνα, θέση Β': τά φορτηγά «Άσία» (26.8.85), «Γκολεμί» (12.10.85), «Σάμμερ Μέλοντ» (26.9.85), «Έλλένικ Φρέντσιπ» (6.8.85), «Σάμμερ Στάρ» (23.9.85), «Κάπταιν Τζώρτζ» (23.9.85), «Μαίριλυν Λ.» (13.9.85), «Φωτεινή Λ.» (13.9.85), «Τζάνις Λ.» (14.9.85), «Τζούλια Λ.» (13.9.85), «Εύη Λ.» (13.9.85), «Τατιάνα Λ.» (13.9.85), «Κάπταιν Διαμαντής» (30.9.85), «Πατρίσια Λ.» (13.9.85), «Πανταζής Λ.» (13.9.85) και «Νικήτας Ρούσσος» (10.10.85) και τά δεξαμενόπλοια «Σπέκτρ όφ Ρόουζ» (22.8.85), «Φιλικός Λ.» (4.10.85), «Κρήτη» (13.9.85), «Άρχιπέλαγος» (3.9.85), «Τολμηρός» (3.10.85), «Άρχιπέλαγος» (11.10.85) και «Πασίφικ Έξπρές» (8.10.85).
- Έλευσίνα, θέση Γ': τά φορτηγά «Βορράς» (20.8.85), «Ρέα» (3.9.85), «Ήζυ Ράιντερ» (19.8.85), «Έλλένικ Κονκόρντ» (6.8.85), «Λα-

κωνικός» (4.10.85), «Άθανάσιος Δ.» (15.10.85), «Μαρία Ξυλά» (20.9.85), Μπιάνκα Λ.» (24.9.85) και «Πηνελόπη II» (17.9.85).

- Χαλκίδα: τά φορτηγά «Γρηγορούσα» (8.9.85), «Μαρλέν» (19.8.85), «Κυδωνία» (13.9.85) και «Δέσποινα» (11.10.85).
- Ιτέα: τό φορτηγό «Βυτίνα» (25.9.85).
- Ήγουμενίσα: τό φορτηγό «Πηνελόπη» (7.8.85).

Οι παροπλισμοί

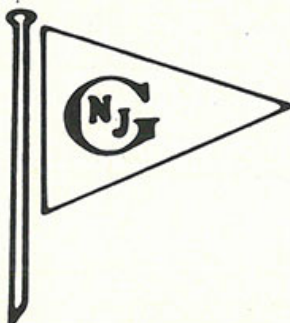
Τό ίδιο χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν στά κατωτέρω άγκυροβόλια τά έξής πλοία (έντός παρενθέσεως άναγράφεται ή ήμερομηνία παροπλισμού).

- Έλευσίνα, θέση Α': τό δεξαμενόπλοιο «Πασίφικ Έξπρές» (24.9.85) και τά φορτηγά «Ατλάντικ Χόριζον» (6.8.85), «Μίνι Λάιονες» (6.9.85), «Μίνι Λάπ» (2.9.85), «Δοτώ» (2.9.85) και «Μίνι Λίνκ» (16.9.85).

- Έλευσίνα, θέση Β': τά φορτηγά «Τατιάνα Λ.» (20.8.85), «Πάνορμος» (14.8.85), «Κάπταιν Διαμαντής» (9.8.85), «Πανταζής Λ.» (20.8.85), «Πατρίσια Λ.» (20.8.85), «Νικήτρας Ρούσσος» (7.8.85), «Πλωτώ» (9.9.85), «Γιουρόπιαν Μάστερ» (30.8.85) και «Τζών Άλεξάκης» (24.9.85), και τά δεξαμενόπλοια «Άρχιπέλαγος» (8.9.85), «Έμούλι» (6.9.85), «Έλεούθερος» (8.8.85), «Πασίφικ Έξπρές» (24.9.85) και

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

«Δυναμικός» (27.9.85).

• 'Ελευσίνα, θέση Γ': τὰ φορτηγά «Νίκαια» (27.8.85), «Τιμπέσι» (26.8.85), «Αυστράλια Φρήζερ» (12.8.85), «Ολύμπικ Χίστορ» (10.8.85), «Πηνελόπη II» (10.8.85), «Φαίαξ» (10.9.85), «Καπετάν Λουκής» (1.8.85), «'Αλέξης» (9.9.85), «Κώστας 'Αντώνης» (31.8.85), «Κονστέλεσσον Φάρος» (13.9.85), «Τρίτων» (15.9.85) καὶ «'Ωστράλ» (8.10.85) τὰ ἐπιβατηγά «Γαλαξίας» (30.8.85), «Μεντιτεράνεαν Στάρ» (13.9.85), «Μεντιτεράνεαν Σκάυ» (14.10.85) καὶ «Γκόλντεν Βεργίνα» (30.9.85), τὰ ρυμουλκά «'Ηρακλής» (13.9.85), «Περσεύς» (13.9.85) καὶ «Θησεύς» (13.9.85) καὶ τὸ πλωτὸ ναυπηγήμα «Conep II» (8.10.85).
• Χαλκίδα: τὰ φορτηγά «Δέσποινα» (13.9.85) καὶ «Λυδία» (19.9.85).

Ἡ παράνομη ἀλιεία

Συνεχίζονται οἱ ἐντατικοὶ ἐλεγχοὶ πού κάνουν οἱ λιμενικὲς ἀρχὲς σὲ ὁλόκληρη τὴ χώρα ἀπὸ τὴν 1η Ὀκτωβρίου ὅποτε ἀρχισε ἡ νέα ἀλιευτικὴ περίοδος γιὰ τὴν πρόληψη καὶ τὴν καταστολὴ τῆς παράνομης ἀλιείας.

Ε.Σ.Ι.Π. καὶ Ναυτιλία

Στις 17 Ὀκτωβρίου ἡ Ναυτιλιακὴ Λέσχη Πειραιῶς ὁργάνωσε μίαν ἀκόμη συνέντευξη μέ προσκαλεσμένο ὁμιλητὴ τὸν κ. Φοῖβο Κόσκο, πρόεδρο τῆς Συνομοσπονδίας Γεωργικῶν Βιομηχανιῶν Τροφίμων καὶ γεν. γραμματέα τοῦ Ἑθνικοῦ Συμβουλίου Ἰδιωτικῆς Πρωτοβουλίας (Ε.Σ.Ι.Π.), μέ θέμα: Ναυτιλία, Πρόκληση γιὰ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία.

Ὁ κ. Κόσκος σκιαγράφησε σωστά πολλὰ ἀπὸ τὰ προβλήματα πού ἀντιμετωπίζει ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία καὶ τόνισε ὅτι ὁ ρόλος τοῦ Ε.Σ.Ι.Π. εἶναι νὰ κινητοποιήσει τὶς δυνάμεις τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας στὴν χώρα μας, συμπεριλαμβανομένων τῶν ἐφοπλιστῶν, ὥστε νὰ ὑπάρξει μίαν βελτίωση τοῦ κλίματος

πού σήμερα εἶναι ἐνάντια σὲ κάθε μορφὴ ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ νὰ ξεκαθαρίσουν οἱ «κανόνες τοῦ παιχνιδιοῦ».

Τὴν ὁμιλία τοῦ κ. Κόσκου παρακολούθησαν ἀρκετοὶ ναυτιλιακοὶ παράγοντες, ἐνῶ ἰδιαίτερα αἰσθητὴ ὑπῆρξε ἡ παρουσία ἐπιχειρηματιῶν καὶ ἐμπόρων, οἱ περισσότεροι τῶν ὁποίων εἶναι μέλη τοῦ Ε.Σ.Ι.Π.

Ἀξίζει νὰ σημειωθεῖ ὅτι πολλοὶ ἀπὸ τοὺς παρευρισκόμενους ἀπὸ τὸν ναυτιλιακὸ χῶρο ἐσπευσαν νὰ ἐγγραφοῦν μέλη τοῦ Ε.Σ.Ι.Π., μίαν πρωτοβουλία πού κρίνεται θετική μιά καὶ ἡ Ναυτιλία ἀποτελεῖ ἴσως τὸν τελευταῖο τομέα ὅπου δρᾷ σήμερα ἐλεύθερα ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία.

Ἡμερίδα γιὰ τὶς Ναυπηγήσεις

Τὸ Ἑλληνικὸ Ἰνστιτούτο Ναυτικῆς Τεχνολογίας ὁργανώνει Συνέδριο, στὸν Πειραιᾶ μέ θέμα «Προοπτικὲς Ναυπηγοεπισκευαστικῆς Βιομηχανίας στὴν Ἑλλάδα». Στὸ Συνέδριο πού θὰ γίνεῖ στίς 18 Δεκεμβρίου θὰ συζητηθεῖ φάσμα τῶν προβλημάτων καὶ τῶν συνθηκῶν πού συνιστοῦν τὴν σημερινή εικόνα τῆς Ναυπηγοεπισκευαστικῆς Βιομηχανίας στὴν Ἑλλάδα.

«NORASIA SAMANTHA», τὸ πλοῖο τοῦ μέλλοντος

Στις 16 Ὀκτωβρίου διήλθε ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ τὸ γερμανικὸ κοντεϊνερπλοῖο «NORASIA SAMANTHA» 1.546 TEU τὸ ὁποῖο ἔχει ναυπηγηθεῖ γιὰ λογαριασμό τοῦ ἐφοπλιστῆ τοῦ Ἀμβούργου RETER DOHLE στὰ Ναυπηγεῖα HDW τοῦ Κιέλου ἐναντί 63 ἐκατομ. μάρκα καὶ ἔχει χαρακτηρισεῖ σάν τὸ πλοῖο τοῦ μέλλοντος.

Τὰ σπουδαιότερα τεχνολογικὰ ἐπιτεύγματα πού ἔχουν ἐφαρμοσθεῖ στὸ πλοῖο αὐτὸ εἶναι:

• Ἡλεκτρονικοὶ ὑπολογιστὲς παρακολου-

θοῦν τὶς μηχανές, τὴν πορεία, τὴν ταχύτητα καὶ τὶς ἠλεκτρικὲς ἐγκαταστάσεις.

• Στὴ γέφυρα πού τώρα ὀνομάζεται «ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ» ὑπάρχουν ὀκτώ πληροφορίες στὸν ὑπολογιστὴ καθὼς καὶ τηλεοπτικὲς συσκευὲς παρακολούθησης (MONITORS).

• Τὸ νέο σύστημα προώσεως (ἔλικα) στὴν εἰδικὰ διαμορφωμένη ἀσυμμετρικὴ πρύμνη ἐλαττώνει τὴ κατανάλωση καὶ ἔτσι ἐπιτυγχάνεται μιά οἰκονομία καυσίμων τῆς τάξεως τῶν 300.000 μάρκων τὸ χρόνο.

• Τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου περιλαμβάνει 14-16 άτομα.

• Γιὰ τὴν ναυπήγηση τοῦ πλοίου αὐτοῦ συνεργάστηκαν τὰ κυριότερα ἐπιστημονικὰ ἱδρύματα τῆς Δυτ. Γερμανίας.

Ἐπίσκεψη σπουδαστῶν τοῦ διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ Πανεπιστημίου

Δωδεκαμελὴς ἀντιπροσωπεῖα σπουδαστῶν τοῦ Διεθνοῦς Ναυτιλιακοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Μάλμο πραγματοποιοῦσε ἐπίσκεψη στὴν Ἑλλάδα καὶ ἐνημερώθηκε γιὰ τὴν ὁργάνωση καὶ τὸν τρόπο λειτουργίας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν του. Ἐπίσης ἐπισκέφθηκε τὸ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν., τὸ Ναυτικὸ Ἐπιμελητήριον, τὴν Ἑνωσὴ Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ τὴν Ἑλληνικὴ Ἐταιρία Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.

Δωρεές

— Ὁ ἐφοπλιστὴς καὶ μεγαλοεπιχειρηματίας κ. Ἰωάννης Σ. Λάτσης προσέφερε στὸ Κολλέγιο Ἀθηνῶν ποσὸ 2 ἐκατομ. δολларίων γιὰ τὴν ἀνέγερση διδαστηρίου στίς ἐγκαταστάσεις τοῦ Ψυχικοῦ.

— Ὁ κ. Ἰωάν. Κ. Ι. Χατζηπατέρας στή μνήμη τῶν πάππων τοῦ Μάρκου καὶ Ἀγγελικῆς Λύρα, διέθεσε γιὰ τὸ Ναυτιλιακὸ Πανεπιστήμιο τοῦ Μάλμο μίαν ὑποτροφία διαρκείας δύο ἐτῶν ἀξίας 26.000 δολларίων.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΚΩΣΤΑ Ν. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ ΠΑΤΡΙΝΑ ΔΙΗΓΗΜΑΤΑ

Ὁ πιστὸς παλαιὸς φίλος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐγκριτὸς δικηγόρος τῶν Πατρῶν κ. Κώστας Ν. Τριανταφύλλου, συνεχίζοντας τὴ γόνιμη συγγραφικὴ ἐργασία του ἐξέδωσε πρόσφατα ἕνα καινούργιο τόμο διηγημάτων ἀπ' τὶς «ῥαῖες μορφές πού πέρασαν ἀπ' τὴ ζωὴ του». Τὰ δέκα αὐτὰ διηγήματα πού ἐπιγράφονται «Πατρινὰ» μόνο γιατί γράφτηκαν στὴν Πάτρα, μᾶς μιλοῦν φυσικὰ γιὰ τὴν Πάτρα ἀλλὰ μᾶς μιλοῦν καὶ γιὰ τὴν Ἀχρίδα καὶ τὰ νησιά, γιὰ τὸν Πατριάρχη, γιὰ τὸ '40 καὶ γιὰ τὴν γαῖα. Καὶ μᾶς μιλοῦν μέ μιά ζωντάνια κι' ἀπλότητα πού σὲ κατακτᾷ ἀπ' τὴν ἀρχὴ ὡς τὸ τέλος.

Ἀναρμόδιοι γιὰ λογοτεχνικὲς κριτικὲς, ἐκφράζουμε ἀπλῶς τὴν ἱκανοποίησή πού μᾶς χάρισε ἡ ἀνάγνωσή του καὶ συγχαίρουμε θερμὰ τὸν ἐκλεκτὸ φίλο.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησαν τὰ τεύχη 5 (Μάιος) καὶ 6-7 (Ἰούνιος — Ἰούλιος) τῆς Ε.Ν.Δ. Στὸ πρῶτο περιέχονται τρεῖς ἀποφάσεις ἐπὶ θεμάτων θαλάσσιας μεταφοράς καὶ 10 ἀποφάσεις ἐπὶ θεμάτων ναυτικῆς ἐργασίας. Στὸ δὲ δεύτερο τρεῖς ἀποφάσεις τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας σὲ ζητήματα ναυτιλιακῆς φορολογίας

ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ

ΔΩΡΕΑ ΕΙΣ ΜΝΗΜΗ ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ Π. ΝΟΜΙΚΟΥ

Ὁ κ. καὶ ἡ κ. Ἀλέκου Ν. Γουλανδρὴ καὶ ἡ κ. Αἰκατερίνη Ν. Γουλανδρὴ κατέθεσαν ἀνά 10.000 δολλάρια ΗΠΑ ἕκαστος στὸν ἐν Λονδίῳ εἰδικὸ Λογαριασμό «ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ Ν.Ρ. GOULANDRIS MEMORIAL FUND», πού συστήθηκε μέ δωρεές τῆς κ. Αἰκατερίνης Ν. Γουλανδρὴ καὶ τοῦ κ. Πέτρου Ν. Γουλανδρὴ, γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση σοβαρῶν καρδιοχειρουργικῶν ἐπεμβάσεων ἐπὶ Ἑλλήνων ναυτικῶν καὶ μελῶν τῶν οἰκογενειῶν των.

Ἡ νέα αὐτὴ δωρεὰ ἔγινε εἰς μνήμην τοῦ πρόσφατα ἀποβίωσαντος ἐφοπλιστοῦ Εὐαγγέλου Π. Νομικοῦ.

Τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιο Οἴκου Ναυτοῦ, στὴν συνεδρίασή του τῆς 23.10.85 ἀποδέκτηκε τὴ νέα αὐτὴ δωρεὰ καὶ ὁμόφωνα ἀποφάσισε τὴν ἐκφραση καὶ πάλι τῶν θερμῶν εὐχαριστιῶν τοῦ Ἰδρύματος πρὸς τοὺς δωρητάς, πού ἄς σημειωθεῖ, κατ' ἐπανάληψιν ἔχουν δεῖξει τὴν ἀγάπη τους πρὸς τὸν Ἑλλήνα ναυτικὸ καὶ τὴν οἰκογένειά του, μέ ἀνάλογες συγκινητικὲς χειρονομίες.

Μέ τὴν ἴδια ἀπόφασή του τὸ ΔΣΟΝ, ἀποφάσισε νὰ δοθεῖ ἡ κατὰ τὴν ἐπιθυμίαν τῶν δωρητῶν δημοσίωσις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	Έλληνική	10.741	1964	Κατά τόν απόπλου από τό Πόρτ Σάϊδ, στίς 19/10, συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Pag» χωρίς νά γίνει γνωστή ή έκταση τών ζημιών καί συνέχισε τό ταξίδι του.
ΛΑΪ'ΟΝ ΟΦ ΠΑΪ'ΡΙΟΥΣ	Έλληνική	7.952	1980	Δ. 'Αφρική γιά 'Ινδία, προσάραξε στίς 21/10, ΒΑ τής Μαδαγασκάρης καί υπέστη ρήγμα. Τό πλήρωμα διασώθηκε μέ ελικόπτερο.
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪ'Σ	Παναμαϊκή	12.598	1979	Υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές σέ δεξαμενή στό Ντάρμπαν, στίς 15/10.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΙΝΤΑ	Έλληνική	23.218	1973	Κατά τήν φόρτωση στήν 'Αμβέρσα, στίς 14/10, υπέστη πυρκαϊά πού προκάλεσε ζημιές στό κύτος καί τό φορτίο.
ΔΙΔΥΜΟΙ	Έλληνική	19.166	1976	Προσάραξε στό 'Ιλο, στίς 19/10 καί αποκολλήθηκε στίς 20/10.
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	Λιβεριανή	37.650	1976	Ν. 'Ορλεάνη γιά Ρόττερνταμ, υπέστη βλάβη στήν ηλεκτρογεννήτρια, στίς 5/10. Μόνιμες επισκευές αναλήφθηκαν στό Ρόττερνταμ.
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	Κυπριακή	10.708	1969	Υπέστη βλάβη τής κυρίας μηχανής καί τής γεννήτριας στό Κόμπε, στίς 7/10.
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ	Κυπριακή	16.623	1971	Σαγκάη γιά Γάνδη υπέστη απώλεια ένεργείας καί προσάραξε στό π. Σχέλντ, στίς 19/10. Αποκολλήθηκε χωρίς βοήθεια καί συνέχισε τό ταξίδι του.
ΜΙΧΑΗΛΣ ΛΕΜΟΣ	Έλληνική	16.726	1978	Υπέστη ελασματοουργικές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στό Μπουσάν, στίς 5/10.
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	Έλληνική	15.320	1977	'Αγκυροβολημένο στό Γκάλβεστον, στίς 11/10, συγκρούστηκε μέ φορτηγίδα χωρίς νά υποστεί ζημιές.
ΦΕΪ'ΡΟΥΖ ΙΙ	Έλληνική	19.049	1984	Επιθεωρήθηκε στό Χόγκ Κόγκ, στίς 15/10, συνεπεία βλάβης στή μηχανή.
TANKERΣ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	Κυπριακή	17.485	1970	Μάρσα έλ Μπρέγκα γιά 'Αμβέρσα, συγκρούστηκε στό Φλάσσινγκ, στίς 26/10 μέ τό φορτηγό «Ibn Siraz» καί υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	Κυπριακή	18.000	1981	'Αμστερνταμ γιά Περσικό, υπέστη βλάβη στήν ηλεκτρογεννήτρια στίς 15/10 καί κατέπλευσε στό 'Ηράκλειο στίς 19/10 γιά επιθεώρηση.
ΚΙΤΙΟΝ	Κυπριακή	70.069	1969	Συγκρούστηκε στή Τσιταγκόγκ, στίς 22/10, μέ τό τάνκερ «Banglar Alo» καί υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΝΤΟΡΙΣ	Έλληνική	68.567	1976	Συγκρούστηκε στό Πόρτ Σάϊδ, στίς 13/10 μέ τό ρυμουλκό «Hunter» χωρίς νά γνωσθεί ή έκταση τών ζημιών.
ΠΑΣΑΔΕΝΑ	Έλληνική	45.127	1967	Λός Πάλμας γιά Νιγηρία, υπέστη βλάβη στή γεννήτρια στίς 25/9 καί κατέπλευσε στό 'Αμπιτζάν γιά επισκευές.

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

TELEX 18080 STAM AR
CABLES Q STAMATIΟΥ

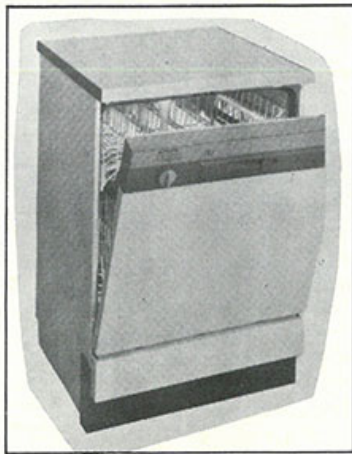
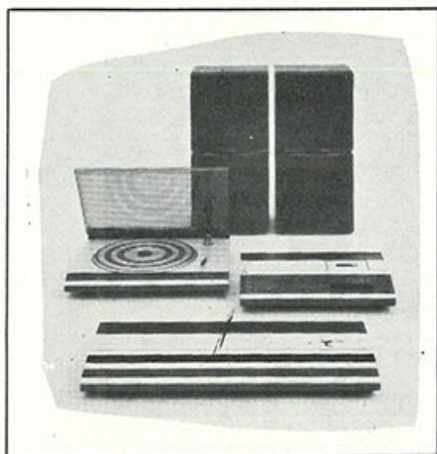
GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

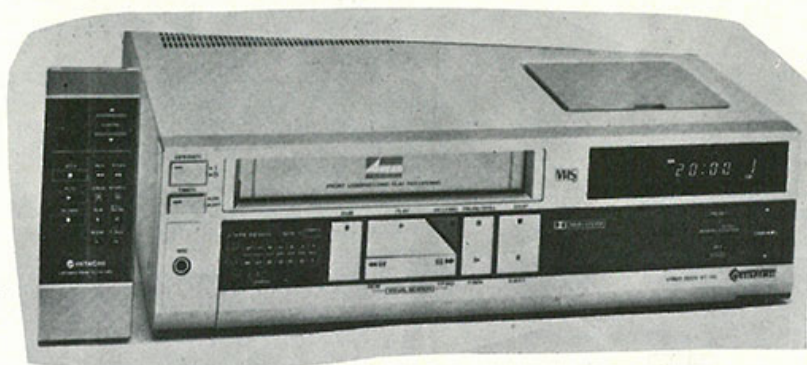
PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

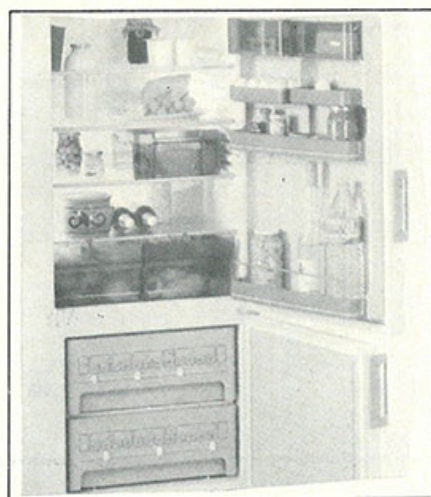
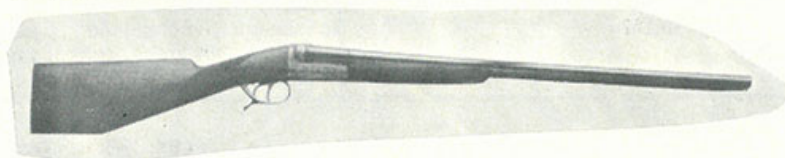


Διαθέτουμε μεγάλο ΣΤΟΚ από τις πιο καλές Ευρωπαϊκές και Ήλιπωνέζικες μάρκες:

**BANG & OLUFSEN • SALORA • TELEFUNKEN • BLAUPUNKT
GRUNDIG • 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 ναυλαγορά

Χωρίς τίποτα τό ιδιαίτερο κινήθηκε η παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το τελευταίο δεκαπενθήμερο. Άληθές είναι, ότι μέσα από άργες και έπιπνες διαδικασίες οι ναύλοι κρατήθηκαν στα προηγούμενα επίπεδα, ίσως με μία πολλή μικρή, ανεπαίσθητη σχεδόν βελτίωση. Για τούς καιρούς που ζούμε, είναι και αυτό μία επιτυχία!

Τά σιτηρά κινήθηκαν με μάλλον άργους ρυθμούς, με τούς ναύλους κυμαινόμενους γύρω από τά ήδη γνωστά χαμηλά επίπεδα. Καί είναι τόσο μικρές οι παρατηρηθείσες αλλαγές, ώστε θα ήταν σκοπιμότερο νά αποδοθούν σέ ιδιαίτερη κάθε συγκεκριμένης περιπτώσεις παρά σέ γενικότερες εξελίξεις τής ναυλαγοράς.

Τό μέγεθος πάναμαξ από Κόλπο γιά 'Ιαπωνία πλήρωνε γύρω στά δολ. 13/13.50 ενώ αντίστοιχη πρós Κόντινεντ ναύλωση κυμαινόταν περί τά δολ. 8/8.50 ανά τόννο. Σέ μικρότερα μεγέθη, οι 25.000 τόννοι γιά Αίγυπτο κλείνονταν στά δολ. 14.50 ενώ ίδια ποσότητα γιά Νορβηγία τά δολ. 12.

Με τή γνωστή ζημιά στήν είσοδο τών Μεγάλων Λιμένων, τό ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στόν 'Αγ. Λαυρέντιο μόνο με τούς 45.000 τόννους γιά 'Ερυθρά στά δολ. 14.

Από Νότια 'Αμερική, σημειώσαμε τούς 50.000 τόννους από Πλέϊτ γιά 'Ιαπωνία στά δολ. 18.50 περίπου και τούς 20.000 γιά 'Ανατολικό Μεξικό στά δολ. 21.50 ενώ από τήν Νότια Βραζιλία οι 30.000 τόννοι γιά Γαλλία πλήρωναν κάτι λιγότερο από δολ. 10.

Μικρή ή κίνηση από τόν Β. Ειρηνικό με τούς 35.000 τόννους γιά Κίνα στά δολ. 14.50 και ίδια ποσότητα γιά Σκανδιναβία στά δολ. 16.25 ανά τόννο φίο.

Στόν Εύρωπαϊκό χώρο, 34.000 τόννοι από Βόρειο 'Ιαπωνία γιά 'Ερυθρά πλήρωναν δολ. 12.50 ενώ ένδομεσογειακή μεταφορά 14.000 περίπου τόννων ('Αδριατική γιά Κόντινεντ) πλήρωνε μόλις δολ. 7.25 φίο.

Στίς λοιπές περιοχές, 22.000 τόννοι από Νότια 'Αφρική γιά 'Ιαπωνία κλείνονταν στά δολ. 17 ενώ, από 'Ανατολική Αυστραλία, οι 25.000 γιά Κίνα δολ. 15.

'Εν τώ μεταξύ, ή αγορά 1.200.000 τόννων Γαλλικού σίτου από τή Σοβιετική Ένωση γιά φόρτωση μέχρι τέλους τού έτους προσιωνίζει αύξηση τής ζητήσεως μέσου μεγέθους χωρητικότητας στόν Εύρωπαϊκό χώρο.

Στούς γαιάνθρακες, όπως πάντα, μεγάλο μέρος κινήθηκε μέσα από διαδικασίες που δέν είδαν τό φώς τής δημοσιότητας. Από ό,τι έγινε φανερό, προκύπτει ότι ή αγορά και τά επίπεδα τών ναύλων έμειναν σχεδόν στάσιμα. Από Χ. Ρόντς, οι ναύλοι κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 5.50/4.20 γιά ποσότητες 50/90.000 τόννων ενώ, σέ άλλες περιοχές, οι 65.000 τόννοι από Αυστραλία γιά Β. Εύρωπη πλήρωναν δολ. 11.50 και οι 55.000 από Ν. 'Αφρική γιά Μεσογειακή 'Ιαπωνία δολ. 7.40 φίο.

Τό ίδιο περίπου μπορεί νά λεχθεί γιά τά μεταλλεύματα τών όποιων ή μεταφορά καλύπτεται, ως γνωστόν, με μακροπρόθεσμα συμβόλαια σέ μεγάλο ποσοστό.

Από τά γνωσθέντα στήν αγορά, προκύπτει μία «λογική» κίνηση σέ όλους τούς κύριους τομείς με τούς 50.000 τόννους από Βενεζουέλα γιά Γερμανία στά δολ. 8.50, τούς 70.000 από Β. Βραζιλία γιά Ν.Α. 'Ασία στά δολ. 7.30, τούς 45.000 από Δ. 'Αφρική γιά 'Ιταλία στά δολ. 4.50 και, τέλος, τούς 140.000

τόννους από 'Αγ. Λαυρέντιο γιά Γαλλία στά δολ. 3.40 φίο.

Χωρίς ιδιαίτερη «έμπνευση», ή ζάχαρη κινήθηκε στά συνήθη πλαίσια με μικρές κυρίως παρτίδες.

Από ό,τι μπορεί νά έχει γενικότερη σημασία, άς αναφέρουμε τούς 15.000 τόννους από Φίτζι γιά Λονδίνο στά δολ. 22.50 και τούς 17.000 τόννους χύδην από Περού γιά Κόλπο ΗΠΑ στά 12.80 με διάφορες όψιόν, όπως δολ. 15.80 γιά εκφόρτωση Βοστώνη.

Single person's show τά λιπάσματα, διακινήθηκαν χάρις στό ένδιαφέρον τής 'Ινδίας μόνον με ποικιλία τόπων φορτώσεως σέ συνήθη επίπεδα ναύλων.

Στά λοιπά φορτία, μεμονωμένες περιπτώσεις άσφαλώς δέν βρίσκονται μέσα στά πλαίσια μιας δεκαπενθήμερης αναφοράς. Γενικώς, ή κάλυψη βασίζεται στή χρονοναύλωση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μοναδικό σχεδόν ένναυσμα γιά σχόλια έδινε ή φήμη μάλλον παρά όποιαδήποτε ένέργεια περί αύξημένου Σοβιετικού ένδιαφέροντος στό χώρο τού 'Ατλαντικού. Γεγονός είναι ότι ή προσωρινή άχρήστευση τών Μεγάλων Λιμένων και ή αγορά σίτου από τή Γαλλία θά σημάνει μία διαφοροποίηση τών Σοβιετικών αναγκών σέ χωρητικότητα και, πιθανόν, αριθμό νέων κλεισιμάτων. 'Η κατάσταση όμως τής αγοράς και, κυρίως, ό αριθμός τών άνοικτών πλοίων δέν επιτρέπει υπερασπισόδεσς σκέψεις.

Γιά κυκλικό 'Ατλαντικού ένα πάναμαξ έπαιρνε κάτι γύρω στά δολ. 4.800 ήμερησίως ενώ, σέ μικρότερα μεγέθη, οι 28.000 TDW από Κόντινεντ γιά Ν.Α. 'Ασία δολ. 4.000 και οι 23.000 TDW γιά Κίνα δολ. 4.300.

Στό Ν. 'Ατλαντικό, 34.000 TDW από 'Αργεντινή γιά Κίνα δολ. 4.800 και οι 70.000 TDW από Κόλπο γιά 'Απώ 'Ανατολή δολ. 4.200 πλέον δολ. 150.000.

Πλοίο 28.000 TDW από Ν. 'Αφρική γιά Κόντινεντ μόλις δολ. 3.300, μίσθωμα πολύ χαρακτηριστικό που σφραγίζεται από δύο άκόμη

παρόμοια κλεισίματα τών 31.000 και 23.000 TDW στά δολ. 3.250/3.100 αντίστοιχα.

Στήν 'Απώ 'Ανατολή, κυκλικό Ειρηνικού γιά πάναμαξ πληρωνόταν δολ. 4.600 -5.000, παρατηρήσαμε όμως και ύψηλότερα μισθώματα σέ ειδικές περιπτώσεις μέχρι δολ. 5.500.

'Άλλες χαρακτηριστικές περιπτώσεις από τό χώρο τής 'Απώ 'Ανατολής:

— 65.000 TDW, κυκλικό Β. Ειρηνικού, δολ. 4.600.

— 40.000 TDW, κυκλικό 'Ινδίας, δολ. 4.000.

— 34.000 TDW, Ν. Κορέα/Περσικό, δολ. 4.000.

— 28.000 TDW, από Αυστραλία γιά 'Ιαπωνία, δολ. 3.500 πλέον δολ. 65.000.

— 15.800 TDW, κυκλικό Ν.Α. 'Ασίας με παράδοση/έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.350.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

'Ένα σιωπηλό ένδιαφέρον στόν Περσικό Κόλπο, τόσο από 'Ιάπωνες όσο και από Δυτικούς ναυλωτές απέληξε σέ σημαντικό αριθμό ναυλώσεων που, τουλάχιστον στήν κατηγορία τών V/U/LCC ίσοφαρίζει πλήρως τήν προσφορά.

Καί ενώ πιστεύεται ότι άνακοινωθείσα ναύλωση 320.000 τόννων γιά Δυτικές όψιόν είναι «μάλλον χαμηλή», 'Ιάπωνες πλήρωναν γιά 240.000 τόννους πρós 'Απώ 'Ανατολή WS 30 - 31.5, ναύλο που άναγκάστηκαν νά πληρώσουν και άλλοι ένδιαφερόμενοι.

Σέ μικρότερα μεγέθη ύπήρξε ικανοποιητική ζήτηση με κύριο συντελεστή τήν 'Ιρανική Κυβέρνηση που ζητούσε πλοία μέχρι και 50.000 τόννων.

'Η Μεσόγειος χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις, άκολούθησε τούς συνήθεις ρυθμούς της με τούς 65.000 τόννους γιά ένδομεσογειακή μεταφορά στά WS 78.

Καλή και ή Δυτική 'Αφρική, ιδίως από τά μέσα τής περιόδου, με τούς 260.000 τόννους στά WS 31.5 και τούς 125.000 στά WS 37/38.

'Η ζήτηση στή Βόρεια Θάλασσα κάλυψε σέ ικανοποιητικό βαθμό τήν προσφορά με συνέπεια τή σταθεροποίηση τών ναύλων.

Δέν άναφέρθηκε κάτι τό ιδιαίτερο από τήν Καραϊβική όπου ό όγκος τών διακινηθέντων φορτίων ύπήρξε μάλλον περιορισμένος.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΝΑΔΑ

ΑΛΙΚΗ: 'Αμερ. Κόλπο 14.500 τόν. φωσφάτα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 31.50 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 17-27.

ΝΙΟΒΗ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τόν. φωσφάτα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 29.50 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 20-30.

ΓΑΡΜΠΗΣ: Σαίντ Λόρενς 45.000 τόν. κριθής Κωνσταντίνα δολ. 12 φίο, 5 ήμέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτώβριος.

ΑΜΑΖΩΝ: 'Αμερ. Κόλπο 55.000 τόν. περίπου γεννήματα 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ/Γκέντ δολ. 8 φίο, όψιόν 'Αμβούργο δολ. 8.25 φίο, 10 ήμέρες, 'Οκτωβ. 31 - Νοεμβρ. 7.

ΓΑΡΔΕΝΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 13.30 φίο, 10 ήμέρες, Νοεμβρ. 5-15.

ΕΝΤΕΒΟΡ: 'Αμερ. Κόλπο 78.000 τόν. περίπου γεννήματα 'Αμστερνταμ/Ρότερνταμ/Άμβέρσα, δολ. 8.50 φίο, 13 ήμέρες, Νοεμβρ. 14-22.

ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ: 'Αμερ. Κόλπο 10.400 τόν. περίπου σιτηρά Βενεζουέλα, φίο 3 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 21-25.

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 10.500 τόν. γεννήματα Μπαλμπόα, δολ. 17.50 φίο, 3 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 18-23.

ΣΙΓΑΝΤΩ ΑΣ.: Βορείως Χατέρας 25.000 τόν. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 14.50 φίο, 5 ήμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 24 - Νοεμβρ. 4.

ΑΣΤΥΑΝΑΞ: 'Αμερ. Κόλπο 55.000 τόν. γεννήμα-

" SACORAFOS "

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

ANSAPHONE 86.27.469

τα, 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ δολ. 8 φίο, 11 ημέρες, 'Οκτώβρ. 25-30.

ΑΝΤΒΕΡΠ: Άμερ. Κόλπο 14.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 32 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτώβρ. 20-30.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Άμερ. Κόλπο 55.000 τον. περίπου σιτηρά 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ, δολ. 8 φίο, 10 ημέρες, Νοεμβρ. 4-8.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Μισοσισιππή 70.000 τον. γαϊάνθρακες Άμστερνταμ/Ρότερνταμ, δολ. 7 φίο, 15.000 τον. φόρτωση/25.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρ. 13-24.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα 'Ινδονησία, δολ. 27 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 1-8.

ΑΡΓΩ II: Λείκχεντ 16.000 τον. γεννήματα 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ δολ. 27,60 φίο, 6 ημέρες, άμεση.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Άλγερία δολ. 19,75 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. τέλος 'Οκτωβρίου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.: Ντακάρ 17.500 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 25,25, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, μέσα 'Οκτωβρίου.

ΣΤΑΔΙΟΝ: Βιτώρια 25.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Κίνα, δολ. 27 φίο, 3.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτώβρ. 20-31.

ΝΤΑΡΤ: Κωνσταντία 15.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 22,50 φίο, 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτώβρ. 15-22.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.: Θεσσαλονίκη 22.000 τον. περίπου γεννήματα 'Αμβέρσα/Άμστερνταμ/Ρότερνταμ δολ. 6,75 φίο, 1.500/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτώβρ. 20-30.

ΘΑΛΙΑ: Κωνσταντία 22.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 22 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 1-10.

ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΛΑ'ΙΤ: Πόρτο Μαργκέρα 4.700-5.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 24,5 φίο, 2.500/1.000 τον., φορτοεκφόρτωση, 'Οκτώβρ. 25-30.

ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ: Βίσμαρ/Άμμουργό 20.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 24,75 φίο, 3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτώβρ. 29 - Νοεμβρ. 5.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ: 22.670 τον. d.w. του 1977, παράδοση στον πιλότο Ρότερνταμ 'Οκτώβρ. 21-25, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΠΑΜΙΣΟΣ: 28.360 τον. d.w. του 1977, παράδοση ΗΒ/Κόντινεντ άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 3.750 την ημέρα.

ΑΣΤΗΡ: 22.310 τον. d.w. του 1974, παράδοση στον πιλότο Νοτ. 'Αφρικής 'Οκτώβρ. 22-28, ένα ταξίδι μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος με επανα-

παράδοση Χάβρη/Άμμουργό δολ. 3.500 την ημέρα. ΑΝΘΕΜΙΟΣ: 14.937 τον. d.w. του 1970, παράδοση στον πιλότο Μπείρα 'Οκτώβρ. 20-30, επαναπαράδοση Αιθιοπία, δολ. 3.750 την ημέρα.

ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ: 15.139 τον. d.w. του 1973, παράδοση Φλάσσινγκ άμεση, ταξίδι μέσω 'Ακαμπα με επαναπαράδοση Πόρτ Σάϊδ, δολ. 3.800 την ημέρα.

ΚΟΡΥΤΟΝ: 30.085 τον. d.w. του 1975, παράδοση άμεση Ντακάρ, ταξίδι μέσω Νοτίου 'Αφρικής με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα/Ιαπωνία, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΝΙΚΗ: 27.469 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμβέρσα/Άμμουργό 'Οκτώβρ. 24-25, ταξίδι Περσικού Κόλπου με επαναπαράδοση Μουσκάτ/Κολόμπο, δολ. 4.350 την ημέρα.

ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΩΝ: 34.505 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βανκούβερ 'Οκτώβρ. 28 - Νοεμ. 2, ταξίδι με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 3.500 την ημέρα, πλέον δολ. 75.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Ράς Λανούφ 73.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα WS 72,5 'Οκτώβρ. 26.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Ράς Λανούφ 46.500 τον. μέρος φορτίου Φός WS 120, 'Οκτώβρ. 24.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Τής 65.000 τον. μέρος φορτίου, Γουίλχελμσχαβεν WS 76,5, 'Οκτώβρ. 26.

ΑΤΣΙΒΕΝΤ: Σίρρι 'Αϊλαντ 200.000 τον. μέρος φορτίου, Ούνγκι δολ. 1.400.000 κατ' άποκοπή, 'Οκτώβρ.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Κεϋχάν 78.000 τον. Γιουσκούλαυα, WS 65, 'Οκτώβρ. 28.

ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ: Μάρσα 'Ελ Χαρίγκα 45.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα WS 87,5, 'Οκτώβρ. 29.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: Ράς Τανούρα 30.500 τον. καθαρά Τζέντα, WS 160, 'Οκτώβρ.

ΚΟΡΙΑΝΑ: Άντεν καί Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, WS 92,5, 'Οκτώβρ.

ΤΑΥΡΟΣ: 'Ινδονησία 29.000 τον. καθαρά Άμερ. Κόλπο, δολ. 810.000 κατ' άποκοπή, Νοεμβρ. 1.

ΓΡΗΠΑΡΙΩΝ: Ρουγουαία 45.000 τον. μέρος φορτίου άκτή 'Ατλ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 80.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ: Σίντε Κερίρ 80.000 τον. μέρος φορτίου, Γιούρομεντ, WS 65, Νοεμβρ. 3.

ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ: Φιλανδία 25.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα WS 122,5, 'Οκτώβρ.

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Χάσιντ Πόιντ 70.000 τον. μέρος φορτίου, Γαλλικό λιμάνι 'Ατλαντικού WS 63,75, 'Οκτώβρ. 29.

ΑΔΑΜΑΣ: Άρζου 62.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 55, Νοεμβρ. 1.

ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: Καραϊβική 29.000 τον. καθαρά, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 97,5, άμεση.

ΕΥΑ: Καραϊβική 73.000 τον. μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 45, 'Οκτώβρ. 17.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Μεταξύ λιμενικού Καραϊβικής 20.000 τον. μέρος φορτίου δολ. 130.000 κατ' άποκοπή, μέσα 'Οκτωβρίου.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ: Χάουντ Πόιντ 66.000 τον. μέ-

ρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 57,5, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 55, 'Οκτώβρ. 15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΞΑΝ II: Σαλλόμ Βόε 78.000 τον. μέρος φορτίου, Χάλιφαζ, WS 58, 'Οκτώβρ. 19.

ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ.: Μαύρη Θάλασσα 18.000 τον. καθαρά Λίβανο, WS 175, 'Οκτώβρ. 20.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Περσικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά Μεσόγειο WS 130, μέσα 'Οκτωβρίου.

ΕΙΡΗΝΗ: Περσικό Κόλπο 124.000 τον. μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 44, μέσα 'Οκτωβρίου.

ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.: Δυτική 'Αφρική 118.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 50, όψιόν Μεσόγειο WS 52, 'Οκτώβρ. 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ: Κουά 'Ιμπόε 260.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 31,5, Νοεμβρ. 13.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Γιαμπού 120.000 τον. 'Οκινάουα καί Σακάιντε WS 35, 'Οκτώβρ. 28.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Ράς Λανούφ 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 135, όψιόν Μεσόγειο WS 45, άμεση.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 98,5, 'Οκτώβρ. 28.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Άμουαύ Μπαί 29.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 127, 'Οκτώβρ. 25.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Μπαχάμες 58.000 τον. άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 75, 'Οκτώβρ. 20.

ΕΛΕΝΗ Π.: Κίρε 110.000 τον. μέρος φορτίου, Σαίντ Κρουά, δολ. 1.020.000 κατ' άποκοπή 'Οκτώβρ. 26.

ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 98, Νοεμβρ. 1.

ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ: Μαύρη Θάλασσα 24.000 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ WS 130, όψιόν Μεσόγειο WS 40, όψιόν Λίβανο WS 165, 'Οκτώβρ.

ΛΟΥΝΑ: Περσικό Κόλπο 131.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 44 όψιόν 'Ερυθρά WS 49, 'Οκτώβρ.

ΑΒΙΛ Ο'Ι'Α ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Σίντε Κερίρ 100.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 50, όψιόν Μεσόγειο WS 52,5, 'Οκτώβρ. 24.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ': Κόλε 110.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 45, 'Οκτώβρ. 30.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 52.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 85, όψιόν Μπαχάμες WS 87,5, 'Οκτώβρ. 17.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Λά Σαλίνας 53.000 τον. μέρος φορτίου, Σαλμέτ WS 82, 'Οκτώβρ. 22.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Σαλλόμ Βόε 68.500 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 56, 'Οκτώβρ. 24.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Σιγκαπούρη 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου 'Ιαπωνία, WS 92,5, Νοεμβρ. 3.

ΝΕΣΤΩΡ: Γιουσού 32.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, Σίρρι 'Αϊλαντ, 325.000 κατ' άποκοπή.

ΠΡΟΚΥΟΝ: Έκουαντόρ 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, Άμερ. Κόλπο WS 83, 'Οκτώβρ. 20.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Σίντε Κερίρ 82.000 τον. μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 60, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP - ENGLAND

TEL. 00441 - 6284050
TLX: 886958 EPEMBI G.

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

61-65 FILONOS STR. - 4th FLOOR
GR - 185-35 PIRAEUS
GREECE

New Phones: 4137.312
Telex: 213160 BUEN GR
Cables: BUENAMAR PIRAEUS

57,5, 'Οκτωβρ. 19.

ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ: Ράς Σουκχέρ 65.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 78, 'Οκτωβρ. 20.

ΑΛΕΝΤΑΛΕ: 'Ες Σιντέρ 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Μεσόγειο, WS 68, 'Οκτωβρ. 22.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΣΤΕΛΙΟΣ: 206.198 τόν. d.w. του 1968, ταξίδια εξι μηνών με όψιν 3/3 μήνες προς δολ. 1,47, ανά τόν-

νο, 'Οκτώβριο.

ΠΑΝΟΡΑΜΑ: 36.505 τόν. d.w. πρόντακτ κάρριερ του 1974 ταξίδια 6/12 μηνών προς δολ. 5,20 ανά τόννο.

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

ΑΓΑΠΗ: 36.923 τόν. d.w. πρόντακτ κάρριερ του 1963 ταξίδια 6/7 μηνών προς δολ. 4,50 ανά τόννο.

ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ': 38.877 τόν. d.w. πρόντακτ κάρριερ του 1976 ταξίδια 12 μηνών προς δολ. 5,50 ανά τόννο.

Οι 'Αγοραπωλησίες

'Η διάψευση των προσφάτων ελπίδων για μιά ανάκαμψη της ναυλαγοράς έριξε και πάλι τό ένδιαφέρον στο επίπεδο του έστω και καλώς έννοουμένου καιροσκοπισμού και περιορίζει πλέον τόν αριθμό των αγοραπωλησιών στα πλαίσια των «έξαιρετικών» εκκείνων περιπτώσεων (έπίσπευση εκ μέρους Τραπεζών, προβληματικές καταστάσεις, κ.λπ.).

Τούτο, βέβαια, δέ σημαίνει ότι υπάρχουν πλοία καλών προδιαγραφών στην αγορά προς πώληση. 'Αντίθετα, οι χαμηλές τιμές αποθαρρύνουν με «δ,τι υπάρχει» και ό δραστηριότερος τομέας της είναι ασφαλώς οι διαλύσεις.

'Από άποψη τελειωμένων συμφωνιών, λίγα θά είχε κανείς νά αναφέρει στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων, όπου ή χαρακτηριστικότερη περίπτωση, τό MT «SEA ROYAL» (82.000 TDW/1974) συζητήθηκε σέ Bareboat βάση με τιμή περίπου δολ. 3.800.000.

Στά μπαλκάρριερς, υπάρχουν αυτή τή φορά μερικές όριστικές πωλήσεις όπως:

— MV «PALMSTAR SUMIDA» (40.700/1976) μετονομασθέν «MADAM RUTH» στά δολ. 2.100.000.

— MV «WORD CANDOUR» (25.900/1977) στά δολ. 1.800.000.

— MV «SALAMIS» και «KUNG HE!» (23.100/1977-76) σέ συνολική τιμή δολ. 3.500.000.

'Ένας μεγάλος αριθμός μπαλκάρριερς, μεταξύ των οποίων τά «SERENA» (13.700/72), «AQUAGRACE» και «AQUACHARM» (48.000/68), «ELBHOFF» (17.700/78), «RANGELOCK» (63.800/83) βρίσκονταν υπό διαπραγμάτευση.

Στόν τομέα γενικού φορτίου θά σημειώσουμε τό «BAMENDA STAR» (15.120/1979), σέ τιμή περί τά δολ. 2.700.000 και τό παλαιό-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ 41

τερο GLR MS «FRANZ XAVER KOEGEL» (15.500/70) στά δολ. 1.150.000 με πίστωση.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Η πορεία των τιμών στις αγορές της 'Απω 'Ανατολής και 'Ινδικού 'Ωκεανού θά εξαρτηθεί από τό ρυθμό της προσφοράς χωρητικότητος μέσα στις λίγες επόμενες εβδομάδες. 'Ηδη, φαίνεται ότι ή ζήτηση έχει σταθεροποιηθεί. 'Η πρόσφατη όμως είσοδος στην αγορά μεγάλων μονάδων, όπως τά δύο ULCC της GLOBTICK και εκείνα της SHELL δημιουργούν ασφυκτικές καταστάσεις με συνέπεια τή συγκράτηση των τιμών. 'Αρκεί νά ληφθεί υπ' όψη ότι τέσσερα μόνο πλοία σημαίνουν 300.000 τόννους έλαφρού εκτοπίσματος!

VLCC 30.000 τόννων άξιζαν στην Ταϊβάν δολ. 114 ανά τόννο ενώ 'Ιάπωνες διαλυτές πλήρωναν δολ. 117 για 40.800 τόννους.

Τιμές της τάξεως των δολ. 102/110 πληρώνονται στην Κίνα για πλοία έως 10.000 τόννων, ενώ ή Νότια Κορέα δέ μάς έδωσε δείγματα πρόσφατης αγοράς.

Στήν 'Ινδία, τό ένδιαφέρον ξεκινάει σέ 2-3 πλοία 4.500/6.000 τόννων ε.ε. για παράδοση Δυτική 'Ινδία με ιδέες περί τά δολ. 88. Πρόσφατη αγορά στά δολ. 92,50 για 6.100 τόννους φαίνεται τώρα ύψηλή!

Τό Πακιστάν αγόρασε μερικά μικρά πλοία (2.500 - 7.000 τ.) στά δολ. 86-93.

Δέν ακούσαμε για πωλήσεις στην 'Ισπανία και λοιπές Ευρωπαϊκές αγορές.



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

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

ΕΡΜΗΣ

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1210/969 November 1st, 1985

HELLENIC CHAMBER OF SHIPPING SETS GUIDELINES FOR A NATIONAL SHIPPING POLICY

The Hellenic Chamber of Shipping recently presented to the Ministry of Mercantile Marine a paper setting out detailed proposals for a national shipping policy, capable to solve many of the problems and burdens connected with the shipping and shipbuilding industry.

The Chamber of Shipping is urging for closer links between shipping and the national economy, with the basic belief that non-intervention by the state in shipping is vital.

Proposed measures covering the various sectors of the shipping industry include:

- Creation of an Insurance organization, similar to Lloyd's of London, to control the insurance market.

- Operation of foreign banking offices branches to serve Greek shipping.

- Establishment of a National Port Organization and creation of a free port.

- Reorganisation of the Ministry of Merchant Marine with full power over the shipbuilding and shiprepairing industry.

- Establishment of Marine courts in Piraeus, while priority should be given for the simplification and standardisation of shipping legislation.

- Reorganisation of the ailing Seamen's Pension Fund, without the imposition of higher contributions from ei-

ther seafarers or shipowners.

- Establishment of a Mediterranean freight exchange similar to that of the Baltic, which will contribute to the formation of a local chartering market.

Finally, the Chamber of Shipping calls for measures to be taken to promote the cruising and yachting sectors offering incentives for new investments, while special care is requested for the ferry vessels and the coastal cargo fleet who play a major role in the national economy.

STAYING AFLOAT IN STORMY SEAS

The two-day seminar on the World Economy and Ship Finance organised by the Piraeus Marine Club with the cooperation of the International Centre for Shipping of the City University Business School of London was inaugurated yesterday by the Minister of Merchant Marine Mr. St. Alexandris.

In a short speech, the Minister welcomed the staging of the seminar in Greece with a distinguished panel of speakers and attendants and underlined that in periods of crisis, as we are currently going through, it is important to create cooperation on mutual trust between Owners and Bankers which will prove beneficial in the better years to come.

Mr. Alexandris stressed also the Greek capabilities to ride the storm and promised the full support of his Government and the cooperation of seamen so that the Greek fleet will overcome the crisis.

In his opening speech, the president of the Greek Shipowners Union Mr. Gourdouchalis introduced three topics that he believed were worth for further exploration and discussion by the distinguished people gathered.

The topics are:

- a) Ethics or business behaviour of all involved in the sea transportation industry.

- b) The development of the internationalism of shipping, and

- c) Cargo reservation or cargo sharing agreements.

In his introductory address Professor Costas Grammenos, Director of the International Centre for Shipping and Shipping Finance of City University Business School in London, and the man basically responsible for the organisation of the seminar noted the following:

Since the 16th Century B.C. Greek shipping has faced immeasurable adversities. Surely, there is no need to go back that far. If we isolate the last forty years of the International shipping market, what we are observing are long periods of recession and a few short and sharp upward movements in freight rates, mostly due to unforeseen and unpredictable



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR

TÉL.: 4182705, γραμμές 6

4182711, γραμμές 3.

factors.

The normal short term increases in demand of the shipping services could often be forecasted and subsequently a readjustment of the supply side for shipping services could take place.

It is the unpredictable event which remunerates generously the industrious shipowners during the recession and it is the over-investment due to high freight rates which brings the period to an end.

Let me refresh your memories with events which caused sharp increases in freight rates and was followed by upward trends in shipbuilding production and in second-hand market activities, which, in turn, accelerated the coming of recession:

The outbreak of the Korean War in 1950, the Suez Canal closure in 1956, the Middle East War in 1967, the first oil crisis in 1973, the Iranian upheaval in 1978, the second oil crisis in 1979 and the outbreak of the Iran/Iraq War in 1980.

After the highly profitable boom period the recession and the depression appears. Then, the Shipowner has to learn to live with high capital and running costs and low freight rates. This is an art which is part of the well known shipping cycle.

However, in the last twenty years the

international shipping market has witnessed events, trends and tendencies which may not be of cyclical nature but might be causing changes of structural character. I now have in mind the various protective policies, the competition from low wage countries, the Governmental interference and the artificially low shipbuilding prices. All these trends and tendencies in conjunction with a decrease in World economic growth, a fall in the seaborne trade ton miles and prevailing low freight rates have resulted in an increase in uncertainty over the investment in shipping projects and an increase in the nervousness of the financial community.

These are topics well known to everyone. What is of great interest, in my opinion, are the challenges which appear over a crisis period and the innovations which are bound to come; not only the technological innovations but also those ones in the financial sector and furthermore the innovations in the daily business which that special breed of shipping entrepreneurs has to bring onto the scene.

"Naftika Chronika" will attend the interesting seminar, which is attendent by about 100 persons from the banking and shipping sectors and will publish all major points raised in their next issue.

NEVER OF SUNDAY

Western shipping men who deal with Japan consider it a great handicap that Japanese ports should be closed on Sundays. Container-ship operators reckon that the 6-day week produces inordinate delays and increases transport costs to Japan. They claim, moreover, that this is causing Japan to lose business because it costs less to send a ship to Taiwan or to Hong Kong, where work goes on during the weekend, than have it lie in the roads of a Japanese port.

On their side, the Japanese authorities have no object to having their ports open on week-ends but they cannot guarantee that the dock workers will abide by any such agreement. Indeed, the dockers' unions, which amount to 12 throughout Japan, refuse to give up the Sunday holiday which the won as a right after a long fight twenty years ago and add that to go back to work on Sunday would be a step backwards.

Another serious obstacle for container operators in Japan is the fact that large containers cannot be transported to many places because of low bridges and overhead wires. In some parts they are required to be preceded by a warning vehicle. Finally, the transport of heavy items between Kobe and Osaka is allowed only at night while on the Osaka — Nagasaki run their movement is allowed only during the day.

50 YEARS AGO

— The S. Livanos company of London has ordered a 9000 ton cargo ship from the William Gray & Co. Ltd. shipyard of West Hartlepool at an estimated cost of 75,000 pounds.

— The matter of including the masters and skippers of sailing ships in the benefits of the Merchant Navy Welfare Fund is to be settled soon. So far, only the masters of steamships can benefit from this fund.

— The steamship "Arist. A. Goulondris", coming from the Baltic with a cargo of timber for Britain, radioed that it had encountered rough seas which had damaged its deck while passing the Shetland Isles.

— The steamship "Zanis L. Cambanis" was fixed from San Lorenzo with 7000 tons of grain for London, Hull, Avonmouth, Liverpool or Birkenhead at 18/- and 17/9 if Cardiff, Barry or Rotterdam, loading on 10-30 December.

— The only worrying signs on the freight market scene are the as yet unseen repercussions of the Italo-Abyssinian war and the threat of strikes at the North Wales coal mines.

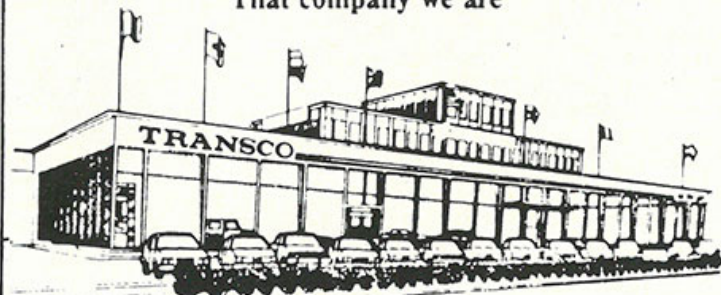
(Naftika Chronika, No. 117/1.11.1935)



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

KATASTHMA AΘΗΝΩΝ
TRANSCO HELLAS
Λεωφ. Συγγρού 336. Τηλ.: 9561948 - 9565820
9564777 TELEX: 22 2343

UP UNTIL 1990

Japan, the United States and Panama have agreed to set up a special commission which will undertake to study whether a second canal in the straits of Panama is feasible or not. The agreement in this respect is expected to be signed before the end of the year and commission should be able to begin its work at once because the sum of \$ 20 million has been allocated to it already. The amount will be shared equally by the three partners in the venture.

LSC HOLDS ANNUAL MEETING IN ATHENS

The Liberian Shipowners Council held this time their annual meeting in Athens on October 22nd. Speaking during the annual banquet that followed, Mr. Aubrey S. Price, chairman of LSC, warned of the dangers of protectionism in the United States in case the Congress can overcome President Reagan's opposition to protectionist legislation which will lead to a dangerous international slide towards trade wars and closed trading. Mr. Price underlined that the implication of this for world trade in general and for the cross-trading shipowner in particular would obviously be disastrous.

Referring to the tonnage surplus problem, he urged shipowners to resist tonnage at bargain basement prices, credit from starving shipyards or subsidies from governments anxious to keep the yards in business. He was concerned that an economic squeeze on shipowners could lead to a lowering of safety standards but emphasized that the Liberian Shipowners Council will do its utmost to assist the Liberian Administration to keep its standards high.

The commission's task will be to draw up a full and detailed report by 1990 on which of the three following projects is the best solution to the problem: a) to widen the existing canal, b) to open a new canal and c) to build new installations for overland transport.

If the canal is widened, it will allow the passage of ships up to 250,000 dwt. while if a new canal is built, this would allow ships as large as 300 to 500,000 dwt. to go through. The third solution would call for oil pipelines and motor speedways.

Mr. Price associated the LSC with characteristics that epitomized the Greek fleet — "basically and fundamentally entrepreneurial". He hoped that whenever a Greek owner considered flying an open registry flag, the Liberian flag would be the preferred choice.

Speaking on the Registration of Ships Conference, he welcomed an agreement that would essentially legalise the status quo, but warned however, of the dangers of international bodies such as UNCTAD which attempt to promote the demise of free enterprise on the spurious grounds of thereby helping the developing countries.

Finally, Mr. Price praised the achievements of the Liberian Administration in balancing their understanding of the needs of shipowners with their responsibilities as a maritime nation committed to the highest safety standards and used the opportunity to repeat his plea to Liberian officials to offer incentives for owners to registry their vessels in Liberia, by saying that "Business goes where it is appreciated".

Speaking during the LSC annual

banquet Mr. Jim Davis, Chairman of the International Maritime Industries Forum once again urged shipowners to get rid of unwanted ships because by keeping them for emotional or economic reasons only prolongs the shipping crisis and is a sure way of losing money.

Mr. Davis underlined the necessity for the construction of new scrapyards in other areas besides the Far East, as for example in Liberia and Greece, while commenting on the I.M.I.F. present role in the international shipping scene he said that they are trying to produce an intermodal solution to oversupply, that is the fundamental problem facing shipping worldwide today.

COMPUTER AIDED DESIGN
AT HARLAND & WOLFF

Harland and Wolf announced a further extension of its computer aided design/computer aided manufacturing facility, coupled with an international cooperation agreement between the Company and two leading north European yards, Wartsila of Finland and Kokums of Sweden. This cooperation will aim to further develop these new shipbuilding systems and their application.

The new system extension at Belfast is based on Cambridge interactive systems' Medusa which will be used in 2D and 3D applications, including general arrangements, machinery layout and other space management techniques. It is a significant technical development in support of Harland and Wolff's production efficiency drive and will complement the Steerbear systems developed by Kockus Computer Systems of Sweden, presently operational at the Yard.



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



‘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	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
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 ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ 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
ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ.	67	17418
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΓΙΑΙΟΝ	77	14274
ΑΓΙΑΙΟΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4109
ΑΓΙΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΓΙΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527
ΑΓΙΑΙΟΝ 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
ΑΙΔΗΣΟΣ	73	9369
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΕ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΛ	68	13633
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	36484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΟΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΟΦΕΡ	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	19869
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘΟ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638

δ. Σουέζ 21/9	
μετ. «Μινέρβα» (κ.)	
α. Κολούμπια 10/9	
α. Ντουμπάι 12/9	
α. Σάντος 12/9	
ε. «Αμστερνταμ 14/9	
δ. Γιβραλτάρ 18/9	
ε. Χόγκ Κόγκ 3/9	
ἀργεί Πειραιά	
α. Φρημάντλ 17/9	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Γιοκοχάμα 14/9	
ε. Σάν Νικόλας 13/8	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 8/9	
ε. Κοκόλα 18/9	
α. Ντάρμπαν 18/9	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. «Georg Kurz»	
ἀργεί Πειραιά	
στόν Πειραιά 7/8	
ἀργεί Πειραιά	
ωργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
α. «Αμβέρσα 19/9	
ἀργεί «Ελευσίνα	
δ. Παναμά 10/9	
α. «Αμβέρσα 11/9	
α. «Αβέρσα 1/3	
α. Κολόμπα 23/8	
α. «Αμβούργο 19/9	
ε. Σάο Σέμπασιτιό 8/9	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 13/9	
α. Πενσκόλα 17/5	
α. Ροζάριο 26/7	
ἀργεί «Ελευσίνα	
ἀργεί «Ιθάκη	
α. Φουτζέιρα 22/5	
δ. Γιβραλτάρ 10/9	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ὕψωσε κυπριακή	
ἀργεί Πειραιά	
ε. «Αμβέρσα 25/9	
ε. Σακάτα 13/9	
α. Ρόττερνταμ 17/9	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 21/5	
ἐπώληθη Ἀλλοδαπούς	
ἐπισκευές Ἀμβούργο 22/7	
ἐπισκευές Ἀμβούργο 21/7	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Μπαγκόνγκ Μπάρ 1/8	
ε. Λός Ἀντζέλες 19/9	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 30/8	
μετ. «Τίτιση» (κ.)	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Λός Πάλμας 12/9	
ἀργεί Ἀργουσόλι	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Χαλκίδα	
στη Μανίλα 2/9	
α. Νταμπιέρ 12/9	
στη Βομβάη 22/9	
στη Βομβάη 3/9	
ε. Ἀντεν 3/9	
α. Ν. Ὀρλεάν 15/9	
ἐπώληθη Ἀλλοδαπούς	
α. Χοσέ Ἰγνάσιο 18/8	
ε. Ν. Ὀρλεάν 21/8	
α. Τζέντα 25/8	
ἀργεί Πειραιά	

α. Ν. Ὀρλεάν 26/8	
ε. Μιλουγκούκι 9/9	
α. Ντάρμπαν 20/9	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Π. Σαϊδ 10/9	
ε. Ν. Ὀρλεάν 16/9	
α. Νιούπορτ 16/9	
α. Ν. Ὀρλεάν 17/9	
α. Φουκουγιόμα 3/9	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τζέντα 29/8	
ἀργεί Σάρζα	
ε. Τζέντα 12/9	
ε. Ἀμπιτζάν 2/9	
α. Ν. Ὀρλεάν 13/8	
ε. Σάουθεντ Ἀνκορ. 18/9	
ε. Μαντράς 8/9	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 28/8	
α. Τερνεουζέν 1/9	
ε. Μουτσούρε 17/9	
α. Ρίο Ἰανέιρο 29/8	
α. Ναγκόγια 14/9	
ε. Σουέζ 23/9	
ε. Αἰοί 11/9	

ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5888
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Α	70	44954
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΖΑΒΛΙΡΗΣ	78	15888
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΑΚΑΜΠΟΣ	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 ΚΟΖΜΙΚ	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
ΑΜΑΖΟΝ	79	10968
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6880
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	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 ΧΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15888
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΕΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500

α. Ν. Ὀρλεάν 10/9	
α. Χόγκ Κόγκ 16/9	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Π. Σαϊδ 18/9	
ε. Πειραιά 14/9	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Δακάρ 13/9	
δ. Π. Σαϊδ 15/9	
μετ. «Ακτὴ» (Ε.)	
α. Ντάρμπαν 22/8	
δ. Μπρουναμπουτέλ 31/8	
ε. Πειραιά 12/9	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Ρας Τανούρα 18/9	
ἀργεί Σάρζα	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κομώ Μπαϊν 20/9	
α. Σ. Ευστάθιο 5/8	
α. Μπ. Αἶρες 28/8	
ε. Χουάνγκ Που 22/8	
α. Π. Ἐλζαμπέθ 13/9	
ε. Λάγος 4/7	
α. Σουκτσβαλ 21/9	
ἀργεί Πειραιά	
στην Ἀμβέρσα 22/9	
ε. Π. Σαϊδ 19/9	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Μπάγια Μπάλνκα 4/8	
δ. Σουέζ 15/9	
ε. Ν. Ὀρλεάν 1/9	
α. Φουτζέιρα 23/9	
α. Σιγκάγο 14/9	
ἐπισκευές Ἀμβέρσα	
ε. Λισαβόνα 13/9	
ε. Τσάνα 22/9	
α. Ἀμστερνταμ 27/8	
ε. Εινγκάνγκ 10/9	
α. Χιούστον 17/9	
α. Μπλιμπό 26/8	
δ. Σουέζ 17/9	
α. Σάν Μαίικλς 13/9	
ὕπο ναυπήγηση	
ε. Χιούστον 16/9	
δ. Π. Σαϊδ 14/9	
ε. Εινγκάνγκ 10/8	
δ. Π. Σαϊδ 4/9	
α. Κακογκάβα 11/9	
α. Λός Ἀντζέλες 24/8	
α. Ἀδελαΐδα 23/8	
δ. Μπρίχουμ 18/9	
ε. Π. Καμπέλλο 24/8	

δ. Σουέζ 10/9	
δ. Ἐπτάνησα 8/9	
α. Λός Ἀντζέλες 9/9	
α. Ἴντσόν 17/9	
α. Τεργέστη 18/9	
ε. Σχέζιν 18/9	
α. Φλάσσινγκ 9/9	
α. Τενερίφη 3/9	
δ. Κων/πολη 16/8	
πρὸς Νιγηρία 28/8	
α. Τσάνα 2/9	
ε. Ρόττερνταμ 24/9	
α. Νιούπορτ 29/8	
α. Γουακαμάτσου 11/9	
α. Μακάι 2/9	
α. Μαϊμάι 16/9	
α. Ντάρμπαν 29/8	
α. Σαβάννα 17/9	
α. Φιλαδέλφεια 17/9	
ε. Σάν Φρανσίσκο 20/9	
ε. Δουνκέρκη 21/9	
α. Π. Κορτές 11/9	
α. Μανίλα 13/9	
ε. Γιοκοχάμα 19/9	
ε. Δουνκέρκη 14/9	
ε. Ντάρμπαν 23/9	
α. Ὀζάκα 12/9	
α. Γιουροπορτ 17/9	
ε. Τορόντο 20/9	
ε. Εινγκάνγκ 11/9	
α. Φρημάντλ 8/9	
α. Ραβέννα 5/9	
ε. Κρόφτον 20/9	

ΑΝΔΡΟΣ Α'Τ.Α.	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	84	10741
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	16438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ	73	8350
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	54	5383
ΑΝΤΕΛΑΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8885
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΞ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899
ΑΠΟΥΣ	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΙΛ	64	2375
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΚΟΝΟΤ	68	24877
ΑΡΓΟΣ	69	9842
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579

ΑΡΕΘΗ	73	13631
ΑΡΕΘΗ Α.	69	9343
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	83	9778
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	80	7839
ΑΡΙΕΤΤΑ	85	17113
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ	65	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25083
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΙΑ	67	9525
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633

ε. Σιγκαπούρη 19/9	
ε. Π. Γουάλλοτ 20/9	
α. Γιοκοχάμα 15/9	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/9	
α. Π. Γουάλλοτ 17/8	
διάλυση Νότιο Κορέα	
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9	

ε. Βενετία 8/9	
α. 'Αμβέρσα 21/9	
α. Ρεσίφ 20/8	
δ. Κων/πολη 8/9	
δ. Σουέζ 11/9	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 10/9	
δ. Γιβραλτάρ 8/9	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Σικάγο 19/9	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 14/9	
επιπλήθη 'Αλλοδαπούς	
αργεί Πειραιά	
α. Τζέντα 18/9	
α. Ντάρμπαν 5/9	
αργεί Πειραιά	
ε. Ναμπίρ 1/8	
αργεί Πειραιά	
επιπλήθη διάλυση	
αργεί Πόρτσμουρ	
στη Σάντα Μαρία 18/9	
δ. Κων/πολη 14/7	
α. Ρόττερνταμ 27/8	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 11/9	
ναυπηγ. Σασέμπο	
α. Ούμπε 9/9	
ε. Ντάρμπαν 14/9	
α. Μ. Μανγκάνουι 2/9	
α. Χιούστον 9/9	
ε. Χάμπτον 22/9	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 11/9	
ε. Λισαβόνα 14/9	
ε. Κανέ 9/9	
ε. Ν. Μαγκάλος 30/7	
αργεί Πειραιά	
στον Τσουνέιτι 18/8	
ε. Καρατάι 13/9	
ε. Ριγέκα 29/8	
ε. 'Αμβέρσα 17/9	
αργεί Πειραιά	
ναυπηγ. Τόκυο	
στον Πειραιά 8/8	
επιπλήθη αλλοδαπούς	
ε. Μανίλα 2/9	
α. 'Αμβέρσα 21/9	
α. Σιγκαπούρη 7/9	
αργεί Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 29/8	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. 'Ααλμπόργκ 17/9	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	

α. Μπέιρα 28/8	
στο Τζιμπουτί 29/8	
α. Ρίτσαρντ Μπαίλ 7/9	
αργεί Πειραιά	
α. Σκώ 11/9	
ε. Γκίλονγκ 18/9	
αργεί 'Ιθάκη	
αργεί Πειραιά	
α. 'Αμβέρσα 24/9	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 9/9	
δ. Σουέζ 18/9	
ε. 'Αμβέρσα 23/9	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λίβερπουλ 30/8	
ε. Φρεντερίτσα 23/9	
ε. 'Αμβέρσα 24/9	
α. Γκουαγιακούλ 10/9	
ε. Κακούτα 19/9	
αργεί Στυλίδα	
αργεί Στυλίδα	
α. Σάν Νικόλας 7/8	
αργεί 'Ελευσίνα	
δ. Μπρανσμούελ 22/8	
α. Γιοκοχάμα 17/9	
αργεί Πειραιά	
α. Φρημάντλ 11/9	
στο Κουβέιτ	
α. Σιτακόγκ 19/9	
δ. Π. Σαΐδ 20/9	
αργεί Πειραιά	
ε. Σακαΐ 19/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/9	
αργεί Γάνδη	
α. Τζέντα 11/9	
α. Βιτόρια 14/8	
υπό ναυπήγηση	
αργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 3/9	
α. Γάνδη 19/8	
επιπλήθη αλλοδαπούς	
ε. Φιλαδέλφεια 21/9	
α. Καρατάι 22/9	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/9	
δ. Σουέζ 30/7	
α. Σ. Τζών 19/9	
α. Κολόμπο 19/9	

ΑΣΤΟΡ	78	29860
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5888
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΥΛΙΣ ΕΣΠΡΕΣ	60	3476
ΑΥΡΑ	68	9624
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6880
ΑΦΘΟΡΟΣ	69	44327
ΑΦΘΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	8474
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΣΕΣΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	68	3340
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΔΑΙΟΝΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18843
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ	66	10210
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16836
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	18500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811
ΒΟΛΟΣ	75	6952
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39238
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	38038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	71	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΛΛΑΣ	70	18634
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	8885
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129

ε. Μιχάρα 13/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/8	
α. Αύγουστου 7/9	
α. Σαβόνα 23/9	
ε. Ρεσίφ 24/8	
α. Χάμπτον 21/9	
μετ. «Κάδομος» (Λιβ.)	

δ. Π. Σαΐδ 22/9	
ε. Πειραιά 8/8	
α. Γιούροπορτ 15/9	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 19/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη 21/8	
α. Κπέμε 9/9	
στην 'Αλεξάνδρεια	
δ. Π. Σαΐδ 16/9	
ε. Σακάντε 17/9	
δ. Παναμά 3/9	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 5/9	
α. Τάιτσούνγκ 4/8	
α. Τζέντα 14/9	
αργεί Σετουμπάλ	
ε. Λά Πλάτα 18/9	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Κοινηγκουαγκιντάν 7/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/9	
αργεί Χαλκίδα	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 12/8	
στο Χούκ οφ Χόλλαντ 9/9	
α. Γιούροπορτ 29/8	
αργεί Γάνδη	
α. Ντάρμπαν 4/9	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/9	
α. Μπαχαρίν 26/5	
στην Κακούτα	

αργεί Τρινκομάλη	
αργεί 'Αργιστόλι	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 5/9	
α. Κόρπους Κρίστι 1/9	
στο Μόρεχεντ Σίτυ 25/9	
αργεί 'Αλιβέρι	
στον Πειραιά	
ε. Σαγκά 4/9	
α. 'Αλγκεθίρας 10/9	
α. Σιγκαπούρη 16/9	

ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ.....	69	9038	ε. Καλκούτα 21/9
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ.....	60	5977	ἀργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	77	14275	α. Πόρτ Χάρκοντ 9/9
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ.....	72	17971	δ. Σουέζ 24/7
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ.....	61	18581	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ.....	77	14274	ε. Ντάρμπαν 18/9
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ.....	74	19702	ε. Ροζάριο 23/8
ΓΙΟΥΡΓΗΣ.....	73	9290	ε. Άσασμπ 30/8
ΓΙΩΤΑ.....	62	10163	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ).....	65	2986	ε. Φουτζέιρα 21/9
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ).....	65	3998	δ. Π. Σαΐδ 13/9
ΓΚΑΛΛ.....	70	15302	α. Τζέντα 22/8
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	21200	α. Χάμπτον 19/9
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ.....	60	7689	ἀργεί Άσασμπ
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ.....	69	1436	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991	δ. Παναμά 7/9
ΓΚΟΓΚΟΛΑ.....	71	3002	στών Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ.....	65	5836	ἀργεί Έλευσίνα
ΓΚΟΛΤΕΝ ΑΡΡΟΥ.....	67	51644	α. Δουνκέρκη 21/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	69	11148	ε. Ν. Όρλεάνη 17/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΓΚΛΟΥ.....	68	16275	α. Φουτζέιρα 16/5
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ.....	76	16014	α. Κόρπους Κρίστι 25/7
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ.....			
ΣΤΡΙΑ.....	73	18439	ε. Ν. Όρλεάνη 22/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΛ.....	76	13036	ε. Ν. Όρλεάνη 19/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ.....	73	16439	α. Χιούστον 20/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ.....	83	24843	α. Μπάγια Μπλάνκα 13/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ.....	71	12959	α. Βομβάη 21/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΡΟΣ.....	68	11148	α. Τάμπα 5/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΛΑΚ.....	77	13027	ε. Κακινάντα 19/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΛΑΓΟΣ.....	74	18439	ε. Ν. Όρλεάνη 17/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	77	16275	ε. Σ. Νικόλας 13/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ.....	76	13027	δ. Παναμά 22/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ.....	78	14531	ε. Ν. Όρλεάνη 18/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΡΙΝΣ.....	84	19500	α. Ν. Όρλεάνη 12/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ.....	76	13027	ε. Κάντλα 2/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΑΝ.....	69	11148	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ.....	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 19/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ.....	72	12919	α. Πόρτο Καμπέλλο 24/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΤΑΡ.....	75	13036	ε. Μπουκαβεντούρα 29/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ.....	77	14531	δ. Παναμά 25/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	78	14531	δ. Σουέζ 26/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ.....	68	10397	δ. Γιβραλτάρ 30/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ.....	78	14800	α. Ν. Όρλεάνη 13/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ.....	72	12959	δ. Γιβραλτάρ 14/7
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ.....	74	13036	α. Χιούστον 14/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.....	83	25200	ε. Θεσσαλονίκη 30/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΦΛΑΓΚ.....	72	43479	δ. Κων/πόλη 18/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	77	13027	α. Σάν Φραντσκο 12/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΧΟΟΥΠ.....	77	14531	ε. Ροζάριο 20/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ.....	75	13036	δ. Σουέζ 11/8
ΓΚΟΥΛΙΑΣ.....	67	20178	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ.....	71	12463	α. Ρεσίφ 24/8
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ).....	74	109893	ἀναμένει Όμάν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝΤ.....	69	22915	ε. Σουραμπάνγια 13/9
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	22912	α. Ταϊτσούνγκ 22/9
ΓΚΡΑΙΝΣ.....	63	15591	επιβλήθη διάλυση
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α.....	71	16306	α. Ριό Ιανέιρο 12/8
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.....	63	13516	α. Βίλα Κονσπιτούτιον 16/8
ΓΛΑΥΚΟΣ.....	68	16229	ἀργεί Άργουσόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ.....	69	13942	ἀργεί Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	69	26356	μετ. «Όσσενα Στάρ» (κ.)
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ).....	58	12732	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ.....	62	1427	στών Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	76	19264	ε. Λώνστεστον 12/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264	δ. Γιβραλτάρ 14/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ.....	75	19451	α. Σαλβαντόρ 15/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ.....	79	19267	α. Κοκόλα 22/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426	α. Άμβέρσα 12/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	76	19264	α. Πόρτ Έλζαμπεθ 4/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ.....	73	19451	ε. Σαγκάη 4/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΧ.....	74	19264	α. Σιγκαπούρη 14/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265	ε. Τσάρλεστον 18/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II.....	75	19451	δ. Γιβραλτάρ 10/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451	α. Πόρτ Έλζαμπεθ 9/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ.....	67	22817	α. Χάμσταντ 27/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ.....	67	22817	ε. Τζέντα 7/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ).....	85	17199	α. Βοστώνη 17/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ).....	84	17199	α. Ριό Ιανέιρο 17/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ).....	74	18204	α. Ν. Όρλεάνη 8/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ).....	84	17199	ε. Άρατού 16/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ).....	85	18300	ναυπηγ. Σκαρμαγκά
ΓΡΕΓΟΣ.....	59	9191	ἀργεί Γαλαξείδι
ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103	α. Σαντάνα 9/9
ΔΑΝΙΛΑ.....	63	13628	μετ. «Άλκμήνη Α. Άγουδιμου»
ΔΑΦΝΗ.....	74	19451	α. Τζέντα 16/9
ΔΕΛΤΑ (δ).....	61	7864	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ.....	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	71	9085	δ. Γιβραλτάρ 28/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.....	63	10085	ε. Πειραιά 13/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.....	68	9410	διάλυση Πακιστάν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.....	65	11908	στό Μπαντάρ Άμπας
ΔΗΛΟΣ (δ).....	71	17957	α. Κόρντον 23/9
ΔΗΛΟΣ.....	70	8825	ε. Δουνκέρκη 14/9
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ).....	82	31000	α. Χάμπτον 16/9
ΔΗΜΗΤΡΑ.....	69	9861	α. Θέοντα 4/8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (δ).....	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.....	85	25076	α. Κόρπους Κρίστι 22/8
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΑΙΜΙΟΣ.....	85	13958	ε. Γιοκοχάμα 21/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.....	52	2823	ἀργεί Γαλαξείδι
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ).....	58	16277	μεσογειακές μεταφορές
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	58	8243	ἀργεί Πειραιά
ΔΙΑΣ.....	71	16379	ἀργεί Μίνα Σάκρ
ΔΙΔΥΜΟΙ.....	76	19166	α. Σιγκαπούρη 8/9
ΔΙΟΓΕΝΗΣ.....	59	13393	α. Λός Άντζελες 16/9
ΔΙΟΥΥΣΣΟ (δ).....	62	23160	ἀργεί 18άκη
ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ.....	72	19162	διάλυση Κορέα
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ).....	68	48867	α. Άσασμπ 10/9
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ).....	66	48801	ἀργεί Πειραιά
ΔΥΣΤΟΣ.....	72	3847	α. Γένοβα 14/9
ΔΩΔΩΝΗ (δ).....	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
			α. Λάρνακα 19/9

ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	69	12705	ἀργεί Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ.....	78	18326	ε. Βισακαπατνάμ 18/9
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ.....	84	21300	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/9
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ.....	72	16398	α. Άμβέρσα 24/9
ΕΒΕΛΥΝ.....	63	11893	ἀργεί Πειραιά
ΕΒΙΑ.....	81	10029	ἀργεί Βασόρα
ΕΒΜΑΡ.....	76	16398	ε. Ντάρμπαν 31/8
ΕΒΡΟΣ.....	62	20372	ἀργεί Γαλαξείδι
ΕΘΝΙΚ (δ).....	75	125947	ἀργεί Πειραιά
ΕΘΝΟΣ.....	77	16726	ε. Σινγκάγκ 23/8
ΕΙΡΗΝΗ (δ).....	73	68157	δ. Σουέζ 11/9
ΕΙΡΗΝΗ.....	85	12811	α. Τέμα 11/9
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ.....	66	23814	ε. Βαλέντσια 14/9
ΕΙΡΗΝΗ Φ.....	69	2985	στή Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ).....	68	48887	δ. Ντόβερ 18/9
ΕΚΑΛΙΡ.....	63	13841	επιβλήθη 'αλλοδαπούς
ΕΚΤΩΡ.....	70	16258	α. Όζκα 17/9
ΕΚΤΩΡ.....	75	14523	α. Χαμίντα 27/8
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.....	60	2091	ε. Πειραιά 13/9
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ.....	70	5538	ε. Μπάγια Μπλάνκα 18/9
ΕΛΑΦΙ.....	68	19495	α. Ν. Όρλεάνη 20/9
ΕΛΑΦΙΝΑ.....	73	14353	μετ. «Σηχάπτι» (κ.)
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I.....	64	10652	ἀργεί Στυλίδα
ΕΛΕΝΑ Β.....	73	20713	στή Γιοκοχάμα 19/9
ΕΛΕΝΗ.....	60	1995	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II.....	75	35716	α. Ν. Όρλεάνη 7/9
ΕΛΕΝΗ Β. (δ).....	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ).....	66	48748	ε. Πειραιά 8/8
ΕΛΕΥΣΙΣ.....	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ.....	69	6006	α. Λός Πάλλμας 7/9
ΕΛΙΣΑΒΕΤ.....	72	9111	α. Ν. Τουτικόριν 13/9
ΕΛΙΤ (δ).....	75	60670	α. Ριό Ιανέιρο 17/8
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY.....	70	18734	ε. Σαγκάη 1/8
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ.....	72	11201	στή Μπίττερ Λέικς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ.....	62	6846	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΗ.....	76	12315	ε. Ικόνικ 27/8
ΕΛΛΗ.....	76	11282	ε. Βισακαπατνάμ 16/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ.....	84	22315	α. Ρεσίφ 30/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ.....	77	36237	δ. Ντόβερ 22/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	78	36237	α. Άμβέρσα 1/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.....	79	36237	α. Φιλαδέλφεια 18/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	78	36237	α. Χέυ Πόιντ 24/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ.....	84	16805	δ. Π. Σαΐδ 19/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ.....	85	16805	α. Ντάρμπαν 14/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ).....	76	48842	α. Σάλλομ Βόε 16/9
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ.....	72	16207	ε. Λισαβόνα 3/9
ΕΛΜΙΝΑ (μ).....	69	54857	α. Χοσέ Ιγκάσιο 12/9
ΕΛΟΣΕΑΝ.....	85	17847	ε. Μπάγια Μπλάνκα 18/9
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ).....	69	41478	ε. Ριγέκα 20/9
ΕΛΠΙΔΑ.....	66	9918	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ.....	75	16822	α. Κόρπους Κρίστι 9/9
ΕΛΠΙΣ.....	71	9885	ε. Μπέλαφαστ 17/9
ΕΜΕΡΑΔ.....	85	28000	α. Ριό Γκράντε 24/8
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ.....	69	12216	ναυπηγ. Κόμπε
ΕΜΟΥΛΙ (δ).....	58	20590	ἀργεί Πειραιά
ΕΜΠΡΟΣ.....	78	8890	ε. Πειραιά 7/8
ΕΝΑΤΟΝ.....	67	9548	δ. Π. Σαΐδ 19/9
ΕΝΤΕΒΟΡ.....	84	22208	ἀργεί Πειραιά
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ.....	74	13887	πρ. «Έντεβορ 1»
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ.....	85	22208	α. Λεμεσό 13/9
ΕΞΠΛΟΡΕΡ.....	84	22208	ε. Ντάρμπαν 18/9
ΕΞΠΛΕΛΕΙΑ.....	70	10006	ε. Χόγκ Κόγκ 26/8
ΕΠΟΣ.....	77	9786	α. Ντάνκαν Μπαϊ 20/9
ΕΡΝΙΩ.....	78	8053	α. Ιταζάι 14/8
ΕΡΝΙΩ.....	85	16405	ἀργεί Πειραιά
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ).....	72	126140	ε. Πειραιά 14/9
ΕΡΜΗΣ.....	72	15951	ε. Γιένμπο 21/9
ΕΡΜΙΟΝΗ.....	66	4508	α. Νιούκαστλ 17/9
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ.....	57	2074	α. Πειραιά 17/9
ΕΣΠΕΡΟΣ.....	77	9437	α. Χαλκίδα 23/4
ΕΥΑ (δ).....	81	41223	ε. Τουτικόριν 31/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ.....	81	3375	α. Κάλουντμποργκ 11/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ.....	67	12757	α. Σάλλομ Βόε 21/9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.....	74	8942	πρ. «Sarmizeresusa»
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.....	76	16844	α. Ρουέν 27/8
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.....	78	16935	α. Μπορντώ 7/9
ΕΥΗ Λ.....	67	14569	δ. Σουέζ 9/9
ΕΥΗΜΕΡΙΑ.....	73	13631	α. Κόρπους Κρίστι 3/9
ΕΥΘΑΛΙΑ.....	72	29148	α. Πειραιά 13/9
ΕΥΘΥΤΗΣ.....	73	10006	α. Πόρτ Κέλαγγκ 18/9
ΕΥΝΟΙΑ.....	70	10006	ε. Νακόντκα 8/9
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ.....	56	2872	ε. Βομβάη 21/9
ΕΥΡΥΑΛΟΣ.....	73	10713	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΥΡΩΠΗ.....	59	8222	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΩΠΗ II.....	60	8242	δ. Ντόβερ 4/9
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ.....	72	6680	ἀργεί Στυλίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ.....	79	10996	ἀργεί Πειραιά
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ.....	80	10342	ἀργεί Ήμισαβεν
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ).....	75	57180	α. Ντάρμπαν 24/9
ΖΑΝΕΤ.....	86	4503	ε. Λόγος 24/8
ΖΑΝΝΗΣ.....	81	22857	α. Φιλαδέλφεια 19/8
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	74	30168	α. Πειραιά 11/9
ΖΑΝΤΕ (δ).....	69	54282	α. Φορμάντλ 19/9
ΖΕΤΤΑ.....	71	20516	πρ. Εύενο Πόντο 26/9
ΖΗΝΟΒΙΑ.....	68	15841	α. Σ. Ράιντινγκ Πόιντ 16/7
ΖΗΝΩ.....	81	23100	ε. Σινγκάγκ 3/8
ΖΙΝΙ.....	76	11348	α. Ν. Όρλεάνη 15/9
ΖΥΓΟΣ.....	76	19168	α. Μπαχραϊν 6/9
ΖΥΓΟΣ.....	69	3490	α. Σάν Πέντρο 30/8
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	85	34501	α. Ντάρμπαν 20/9
ΗΒΗ.....	70	2865	ἀργεί Άσασμπ
ΗΖΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ.....	81	4617	ἀργεί Πειραιά
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ).....	72	54719	ἀργεί Πειραιά
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035	α. Τενερίφ 15/9
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	16700	δ. Σκάω 8/9
ΗΣΤΠΟΡΤ.....	67	27018	α. Τάμπα 3/9
ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	66	21374	ἀργεί Άργουσόλι
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ.....	84	16794	ἀργεί Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ.....	76	14052	α. Σιγκαπούρη 13/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.....	78	15660	α. Χόγκ Κόγκ 16/9
			α. Λός Άντζελες 17/9

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15680	δ. Σουζέ 16/9
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12860	ε. Πειραιά 24/8
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	ἀργεϊ Πειραιά
ΘΑΝΓΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	ἀργεϊ Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	ἀργεϊ Πειραιά
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444	α. Μελβούρη 10/9
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Πειραιά 4/9
ΘΕΑΝΤΩ Α Σ.	72	22866	ε. Χόγκ Κόγκ 11/9
ΘΕΚΟΣ	78	16685	α. Χαριμάκ 8/9
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Π. 'Αρένας 8/8
ΘΕΟΚΥΗΤΡ	73	69904	α. Ρίτσαρντ Μπαϊή 26/8
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	ἀργεϊ Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	ἀργεϊ Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Σάλλοκ Βόε 21/9
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	πρ. «Tasmania»

ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	ε. Φουκουγιάμα 29/8
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Ντάμπραν 19/9
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Λός "Αντζέλες 7/9
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	ε. Ξινγκάνγκ 29/8
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895	α. Σονάνσκ 22/9
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	60318	επιwallήθ αλλοδαπούς
ΙΔΕΑ (δ.)	65	41195	μετ. *Παπανικολής (κ.)
ΙΚΑΡΙΟΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	εγκαταλείφθηκε 15/4
ΙΛΙΑΝΚΑ Α.	73	9771	επισκευές Πειραιά
ΙΟΛΙ	72	4999	α. Ίντεργκόρντον 25/8
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	20960	α. Ρότερνταμ 25/9
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Σπλιτ 8/9
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓ'Κ'Ι'ΤΟΡ	62	10420	ε. Μόκχα 28/6
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	ἀργεί Σάρζα
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Πειραιά 15/7
ΙΟΣ	85	34400	δ. Π. Σάϊδ 17/9
ΙΘΡΕΙΣ	77	19168	ε. Ν. Όρλεάν 2/9
ΙΩ	69	8909	μετ. *Υμηττός 'Ιώ' (Ε.)
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Σουζέ 18/9
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	α. Αστικό 16/10
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	δ. Γριβαλτάρ 2/9
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΡΟΣ (δ)	82	30041	α. Βαλτιμόρη 19/9

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	18023	α. 'Αμβέρσα 12/9
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	στη Σαχάνα 6/7
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Τζέντα 7/9
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	στο Ντάρμπαν 24/9
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	α. Μπάγια Μπλάνκο 17/7
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	α. 'Ασπέρτανα 23/8
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Μπανιγιαρσάιν 4/9
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	υπό ναυπήγηση
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	ἀργεί Λονδίνο
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	α. Σάντος 13/9
ΚΑΛΥΨΟ	73	6172	α. Σολβαντόρ 16/9
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	δ. Παναμά 6/9
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	στο Κιουρασάο
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	α. Μπουένος 'Αίρες 19/9
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	αναμένει 'Ουμν
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. 'Αμβέρσα 24/9
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Θάοντα 18/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δ. Π. 'Αρένας 28/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουδάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	διόλωση Πακιστάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Λός 'Αντζελες 1/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Ρότερνταμ 24/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ἐπισκευές 'Αμβέρσα 14/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Σιύρνη 30/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ἀργεί Βουμβή
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. 'Αμοστερνταμ 20/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	δ. Ντόβερ 4/9
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	δ. Γιβραλτάρ 19/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ἀργεί Νοεβρίτα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	α. Σινγκαπούρη 3/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	δ. Σουζέ 12/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	69	9116	α. Τσάνα 23/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Λ.	66	19595	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ	82	29281	ἐπώληθη 'Αλλοδαπούς
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Κωνσπολή 10/9
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. Πόρτ Κέλανγκ 14/9
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Παρανάγουα 7/9
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	ε. Γκάλβεστον 9/6
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	63	13098	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΡΜΕΝ ΣΕΡΕΝΑ	72	15952	ἐπισκευές Πειραιά
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ	72	13098	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10582	στο Τζιμπουτί 25/9
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	α. Σινγκαπούρη 20/8
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Σάντος 9/9
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Αδράνα 7/9
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Νιούκασλ 18/9
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Βουμβή 23/9
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	ἀργεί 'Αργοστόλι
ΚΑΣΟΣ	76	14983	ἐπισκευές Ρότερνταμ 12/9
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Πειραιά 2/9
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/9
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9081	δ. Π. Σαϊδ 15/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Χαλκίδα 11/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσονυχιακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Ντόβερ 17/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	δ. Ντόβερ 17/9
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ἀργεί Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	86	38878	ε. Φός 21/9

ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Άντοφαγκόστα 11/9
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Ντόρμπαν 21/8
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	82	11416	άρχει Ρίβερ Φώλ

ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Ντῶρμαν 22/9
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. Μπλιμπαό 13/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Μπ. "Αίρες 18/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	ε. Μανάντι 26/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Χιούστον 12/9
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	α. Λομέ 23/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Γκηλονγκ 2/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	δ. Μπρανουμπάλε 26/7
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. "Αμβέρσα 13/8
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΜ	75	16307	α. Ν. Γουέστμινστερ 15/8
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	ἀργεΐ Πειραιά
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140	ἀργεΐ Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7783	διάλυση Πακιστάν
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	ἀργεΐ Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	δ. Κωμ/πολ/η 27/8
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16386	ἀναμένει Χούκ οφ Χόλλαντ 14/8
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ἀργεΐ Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Μουτσούρε 10/9
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Ρίο "Ιανέιρο 3/7
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	ἀργεΐ Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	δ. Θέρσεντλ "Άλι 12/9
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Τζέντα 14/9
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Ραβέννα 10/9
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Επτάνησα 9/8
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	δ. Παναμά 21/9
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	ε. Χάμπτον 2159
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Ρίτσαρντ Μπραί 6/9
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Σ. Φρανσίσκο 14/9
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Πειραιά 26/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000	ε. Εινγκλνγκ 14/8
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Πόρτο "Εμποδόκλε 12/9
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			α. Τσάρλεστον 31/8
ΓΚΑΛΑΕΥ	67	7680	

ΚΟΝΣΤΕΛΕΊ'ΣΟΝ	77	5539	ε. Ν. 'Υόρκη 5/8
ΕΝΤΕΡΠΡΑΊ'Ζ...	67	7887	ε. Πειραιά 7/8
ΚΟΝΣΤΕΛΕΊ'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ...	61	14764	α. ΣπλΤ 16/9
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ...	84	38000	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	55	8998	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	62	10451	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ...	78	9862	α. Σοβάννα 15/9
ΚΟΡΟΝΕΤ	75	19134	α. Νόρμπμαν 24/9
ΚΟΡΥΤΟΝ	70	11826	α. Σταούδαμτον 14/9
ΚΟΡΩΝΙΑ	59	2670	επιwallηθ άλλοδαπούς
ΚΟΣΜΟΣ	66	5153	α. Ντουμπάι 67/84
ΚΟΦΗ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ	86	5153	δ. Κωνίπολη 2/9
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8830	ε. 'Αμβέρσα 22/9
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	8598	δ. Γιβραλτάρ 19/9
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084	α. Πόρτ Χάρκωρ 20/8
ΚΡΑΤΩΝ.	76	7427	αργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Κόμπε 2/9
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. 'Ικόνιο 2/8
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Π. 'Ελζίμπεθ 23/8
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	δ. Γιβραλτάρ 20/9
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. 'Αντεν 14/9
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Νάπολη 16/9
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Βαλτιμόρη 18/9
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Γιουρπουρίτ 12/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Κουβέϊτ 31/8
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΊ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	δ. Ντόβερ 15/9
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Καράτσι 14/9
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Τζέντα 22/9
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Σουάνακ 8/9
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Γέλλοβα 9/9
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Σάλομ Βόνε 13/9
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	δ. Σουζέ 22/9
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Σιγκαπούρη 18/9
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΊ'ΝΤ	82	11500	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	59	16875	δ. Παναμά 8/9
ΚΡΙΟΣ	75	7028	α. Βενετία 4/8
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	α. Χιούστον 21/8
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	ε. 'Ασντον 19/9
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	στην Τζέντα 13/9
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	α. 'Αμβέρσα 16/8
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	αργεί Χαλκίδα
ΚΥΘΩΝΙΑ	65	2025	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Μίλφορντ Κάβεν 24/9
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784	πρ. «Σή Έλφ»
ΚΥΜΑ	60	7758	αργεί Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	ε. Τζέντα 29/8
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	αργεί 'Αστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Αιγούστα 12/9
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	στη Μομπάσα 20/9
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	89	3746	ε. Πειραιά 15/8
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	82	2935	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Μομπάι 28/8
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	στó Νόρμπμαν 24/9
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪ'Υ	68	4350	α. Άμβέρσα 30/8 *
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	8140	ἀργεί Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18858	α. Πειραιά 9/9
ΛΑ'Τ'ΟΝ ΟΦ ΠΛΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	7952	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΪΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	στό Λόγος 30/8
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907	ε. Κολόμπο 22/9
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	δ. Π. Σαΐδ 21/9
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Κολόμπο 24/3
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Άγκόνα 18/9
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	δ. Παναμά 18/9
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306	α. Λεμεσό 17/9
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ε. Π. Έλιζαμπεθ 20/9
ΛΕΔΕΑ	63	17879	ἀργεί Γαλαξειδί
ΛΕΜΑΝ	66	2953	ἀργεί Πειραιά
ΛΕΝΑ ΙΙ	68	15781	ἐπιλήθη Άλλοδοπούς
ΛΕΝΤΑΤΑΣΤΙΚ	70	10618	ἀργεί Στετομπαλ
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ	68	10618	ἀργεί Έλευσίνια
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	ἐπιλήθη άλλοδοπούς
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	ἐπιλήθη διόλωση
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Λός Άντζελες 3/9
ΛΕΩΝ	72	2311	ἀργεί Ήγουμενίτι

α. Ντάρμπαν 22/9
 α. Μπιλμπάο 13/8
 α. Μπ. "Άιρες 18/7
 ε. Ματάντι 26/8
 α. Χιούστον 12/9
 α. Λομέ 23/8
 α. Γκήλονγκ 2/8
 δ. Μπρανομπάτελ 26/7
 α. "Αμβέρσα 13/8
 α. Ν. Γουέστμινστερ 15/8
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 διάλυση Πακιστάν
 άργει Πειραιά
 δ. Κων/πολη 27/8
 αναμένει Χούκ οφ Χόλλαντ 14/8
 άργει Πειραιά
 α. Μουτσούρε 10/9
 α. Ρίο "Ιανέιρο 3/7
 άργει Πειραιά
 δ. Θέρσντελ "Αλι 12/9
 α. Τζέντα 14/9
 ε. Ραβέννα 10/9
 α. "Επτάνησα 9/8
 δ. Παναμά 21/9
 ε. Χόμπτον 21/9
 α. Ρίταροντ Μπαίρ 6/9
 ε. Σ. Φρανσίσκο 14/9
 α. Σγκαπούρη 2/9
 ε. Πειραιά 26/8
 ε. Σινγκάπωρ 14/8
 α. Πόρτο "Εμποδόκλε 12/9
 α. Τσάρλεστον 31/8

 ε. Ν. "Υόρκη 5/8
 ε. Πειραιά 7/8
 α. Σπλ'ιτ 16/9
 α. Σγκαπούρη 16/9
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Σαβάννα 15/9
 α. Ντάρμπαν 24/9
 α. Σουούθμπτον 14/9
 έπιωλήθη άλλοδαπορά
 α. Ντουμπάι 6/7/84
 δ. Κων/πολη 2/9
 ε. "Αμβέρσα 22/9
 δ. Γιβραλτάρ 19/9
 α. Πόρτ Χάρκωρτ 20/8
 άργει Πειραιά
 α. Κόμπε 14/9
 α. "Ικόνιο 2/8
 α. Π. "Ελίζαμπεθ 23/8
 δ. Γιβραλτάρ 20/9
 α. "Αντεν 14/9
 α. Νάπολη 16/9
 ε. Βαλτιμόρη 18/9
 α. Γιουροπούρτ 12/9
 α. Κουβέιτ 31/8
 δ. Ντόσβερ 15/9
 α. Καραάτι 14/9
 ε. Τζέντα 22/9
 α. Σουάνσκ 6/9
 α. Γένοβα 9/9
 α. Σάλλου Βόε 13/9
 δ. Σουέζ 22/9
 α. Σγκαπούρη 18/9
 άργει Πειραιά
 δ. Παναμά 8/9
 α. Βενετία 4/8
 άργει Πειραιά
 α. Χιούστον 21/8
 ε. "Ασντοντ 19/9
 στην Τζέντα 13/9
 α. "Αμβέρσα 16/8
 άργει Χαλκίδα
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 ε. Μίλαφορντ Χάβεν 24/9
 πρ. «Σή Στάρ»
 άργει Πειραιά
 ε. Τζέντα 29/8
 άργει "Αστακό
 α. Αιγούστα 12/9
 στη Μομπάσα 20/9
 άργει Πειραιά
 ε. Πειραιά 15/8
 άργει Πειραιά
 ε. Μομπλ 28/8
 στο Ντάρμπαν 24/9
 μεσογειοκάς μεταφορές

α. Ἀμβέρσα 30/8
ἀργεῖ Λευκάδα
α. Πειραιά 9/9
ἀργεῖ Πειραιά
στό Λάγος 30/8
ε. Κολόμπα 22/9
ἀργεῖ Πειραιά
δ. Π. Σιάβ 21/9
α. Κολόμπα 24/3
α. Ἀνκόνα 18/9
δ. Παναμά 18/9
α. Λεμεσό 17/9
ε. Π. Ἐλζαμπέ 20/9
ἀργεῖ Γαλαξείδι
ἀργεῖ Πειραιά
ἐπαλήθρ. Ἀλλοδαπούς
ἀργεῖ Στουμπάλ
ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ἐπαλήθρ. Ἀλλοδαπούς
ἐπαλήθρ. διδλωση
α. Λός Ἀντζέντς 3/9
ἀργεῖ Ἦγουμεντα

ΛΕΩΝ (δ.)	79	32995	πρ. «Scotish Lion»
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Κακούδα 28/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	αργεί Φορταλέζα
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Κιλινγκχολμ 18/9
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Πόρτ 'Ελ(ζαμπέθ 4/9
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	αργ. Σετουμπάλ
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343	δ. Κων/πολη 30/8
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	α. Σουέζ 23/9
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'ΙΝΤ	83	20200	στο Σουέζ 23/9
ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ	76	75134	ε. Σιγκαπούρη 16/9
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Γιοκοχάμα 2/9
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	ε. Λάγος 7/8
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Μομπά 25/8
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21994	α. Ράε Τανούα 18/9
ΛΙΩ	68	9650	αργεί Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	αργεί Βασόρα
ΛΟΓ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Κων/πολη 9/9
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Όκλαντ 17/9
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Υμουίντεν 24/9
ΛΟΥΣΥ	74	16006	ε. Εινγκάνγκ 21/8
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Βενετία 14/9
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Αμβέρσα 24/9
ΛΥΡΑ	67	41914	αργεί Σετουμπάλ
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Βρέμη 28/8
ΜΑΔΕΡ	68	11361	δ. Σουέζ 11/9
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Αμβούργο 23/9
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Π. Τζέφερσον 18/9
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Μπορντό 19/9
ΜΑΙΡΗ (δ.)	85	26959	ναυπηγ. Γκιντάνσκ
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	δ. Παναμά 27/8
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	αργεί 'Ελευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	αργεί Σετουμπάλ
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	αργεί Χαλκίδα
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Κίγκτον 19/9
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Όσλο 23/8
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Λέικ Τσάρλς 6/9
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	α. Λούπ Τέρμιναλ 9/9
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	α. Σύννευ 22/9
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	αργεί Στουλδα
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ	68	18525	δ. Παναμά 14/8
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Μπάχια Μπλάνκα 6/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. Γκάνδη 19/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Χόγκ Κόγκ 9/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	στη Λισσαβόνα 18/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Ακαμπά 28/8
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	82	32300	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	αργεί Σετουμπάλ
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	9867	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 31/8
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	δ. Π. Σαίξ 15/9
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	αργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Τζέντα 17/9
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607	α. Σύννευ 19/9
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	α. Χουάνγκου 10/9
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Γρενάδα 30/8
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	68	18569	δ. Παναμά 7/9
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Λάε Πάλας 13/9
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938	δ. Γιβραλτάρ 20/9
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΡΗ	70	9585	δ. Παναμά 3/8
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108	α. Μπούλνεν Μπαί 18/9
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Σιγκαπούρη 17/8
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51802	ε. Δουνκέρκη 22/9
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	επωλήθη διάλυση
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	στη Σύρο
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	67	9385	α. Αμβέρσα 28/8
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	ε. Σιγκαπούρη 14/9
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9787	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	δ. Σουέζ 14/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	δ. Κων/πολη 28/8
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	α. Φόε 8/9
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Κάντλα 7/9
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	ε. Σάο Σεμπατίστο 1159
ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14569	προσάραξε Παρανάγουα 12/9
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Χέυ Πόιντ 29/7
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	65	19586	αργεί Σετουμπάλ
ΜΑΡΙΟΝ	73	85367	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	67	33586	δ. Μπρανσμπούλε 25/8
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	30077	ε. Σετουμπάλ 8/8
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	29324	ε. Ούντεβάλλα 22/7
ΜΑΡΙΩ	72	17510	α. Ρίτσαρντ Μπαί 19/9
ΜΑΡΚΑ Α.	66	3762	α. Σάντος 6/9
ΜΑΡΚΙΖ	75	14785	α. Μπρισμπαίν 18/9
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	75	28082	διάλυση 'Ελλάδα
ΜΑΡΚΙΖ	83	21000	ε. Κολούμπια 18/9
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	α. Χάμπτον 21/9
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	ε. Φλάσσινγκ 19/9
ΜΑΡΣ	48	3368	α. Σιγκαπούρη 14/9
ΜΑΡΩ	73	32510	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ Α.	85	25000	ε. Λισσαβόνα 3/9
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/9
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	89	22391	μετ. «Αλύσια» (Ma.)
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455	
ΜΑΤΘΙΔΑ	65	7896	
ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	32723	ε. Κερπέκ 17/9
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Πόρτ 'Ελ(ζαμπέθ 11/9
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Τζέντα 23/9
ΜΕΛΟ'Υ	68	8887	ε. Αμβέρσα 22/9
ΜΕΛΠΟ Χ.	68	10355	ε. Ρότερνταμ 1/5
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	επισκευές Πειραιά
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Λέικ Τσάρλς 28/8
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9989	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Σπλίτ 20/8
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Τζέντα 13/9
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Αμβούργο 20/9
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 28/8
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε. Ντάε 'Αλάντ 22/9
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Ρότερνταμ 14/9

ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. Ρότερνταμ 20/9
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Σύννευ 21/9
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	πρόξ Σενιπάξ Τέρμιναλ 30/8
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Εινγκάγκ 11/9
ΜΗΛΟΣ Α' 'ΑΛΑΝΤ	79	10991	α. Σαβάννα 18/9
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Πειραιά 5/9
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Πειραιά 2/9
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Π. οφ Σπαίν 18/9
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1583	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Πόρτ 'Αρθουρ 13/9
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1582	α. Σαβάννα 18/9
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Γκίλντ 29/7
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	αργεί 'Ελευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Πειραιά 13/9
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1583	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/8
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Τζέντα 20/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Ραβέννα 12/9
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/9
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Ρίτσαρντ Μπαί 18/9
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές 'Ερυθράς
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Σουέζ 31/8
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Γιούρπορτ 23/9
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Μήλο 6/9
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Μομπάσα 23/8
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Τέμα 17/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	αργεί Σάρζα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Σιγκαπούρη 17/9
ΜΗΜΟΖΥΝΗ	68	36168	στο Ντάρμπαντ 21/9
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Π. Σαίξ 6/9
ΜΟΧΑ Δ.	56	8823	ε. Πειραιά 29/3
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	ε. Ρίο Γκράντε 15/9
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Αμβούργο 20/9
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Πειραιά 10/9
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	α. Φιλαδέλφεια 20/9
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	δ. Κων/πολη 1/8
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	α. Αμβέρσα 12/9
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	στο Μπούενος Άϊρες 18/9
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	αργεί 'Αργοστόλι
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Λάε 'Αντζελες 11/8
ΜΠΕΛΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	μετον. «Σάνσετ» (Ma.)
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Βαλτιμόρη 3/9
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	ε. Εινγκάγκ 4/8
ΜΠΟΥΓΚΑΝΒΙΛ	72	16704	ψώσεε Παναμαϊκή
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Χάμπτον 30/8
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	ε. Σίμπα 18/9
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Λάγος 30/8
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	81	6155	αργεί Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡ	70	9087	α. Βομβόνη 6/9
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	αργεί Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	αργεί 'Ελευσίνα
ΜΠΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68631	α. Σάλλου Βόε 17/9
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΣ	77	13382	α. Ιτακούι 3/9
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Σάρζα 21/9
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Μομπά 9/9
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	αργεί Γαλαξείδι
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	αργεί 'Αργοστόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Τζέντα 11/8
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	αργεί Γάνδη
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	δ. Γιβραλτάρ 17/9
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Τζέντα 18/9
ΝΑΞΟΣ Α' 'ΑΛΑΝΤ	80	10982	ε. Χιούστον 19/9
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Λάγος 27/8
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	αργεί Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ανάμενε Σιγκαπούρη
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	αργεί Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	α. Π. οφ Σπαίν 31/8
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 23/8
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Ρότερνταμ 14/9
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Εινγκάγκ 6/9
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. Ν. 'Υόρκη 20/9
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	μετ. «Μάουντ Πήλιον»
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΑ	66	12259	αργεί 'Ελευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/9
ΝΕΜΟΣ	71	4981	ψώσεε κυπριακή
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Αμβούργο 23/9
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Ρουέν 18/9
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	διάλυση Κίνα
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	α. Σιγκαπούρη 13/9
ΝΕΣΤΟΡ ΣΚΑ'Υ	72	9606	α. Λά Γκουέρα 29/8
ΝΕΘΕΛΗ	70	14096	ε. Λάγος 28/8
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο 'Ελ Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	δ. Κων/πολη 4/9
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Τεργέστη 8/9
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Γιούρπορτ 25/9
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	78	44689	πρ. «Paynter»
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρ. «Eastern Venture»
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44899	α. Λάε Πάλας 3/9
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Πειραιά 27/8
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19182	ε. Τζέντα 14/9
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	επωλήθη άλλοδαπούς
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	αργεί Πειραιά

ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΥΓΓΑΝΗΣ (δ.)	71	65347
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824
ΝΙΚΥ	73	14687
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	85	1238
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	88	13553
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ	85	7700
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	82	1197
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΛΓΑ	68	1586
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι ΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ	71	17187
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Ι ΟΝ	85	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.)	75	76142
ΟΣΕΑΝ ΤΟΥ'Ι ΝΕΡ	75	59636
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	83	20669
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι ΝΤΖΕΡ	72	14675
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15259
ΟΥΑ'Ι Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΑΤΙΜΑ	71	9372
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	82	35127
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΖΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Υ	71	9623
ΠΕΤΡΑ	76	23149

ε. Πειραιά 7/9		
άρχει Πειραιά		
άρχει 'Αλιβέρι		
άρχει Πειραιά		
α. Ντόρμπαν 20/9		
άρχει Πειραιά		
θέση 03.50 Β, 13.10 Δ 8/9		
ε. Ν. 'Υόρκη 1/7		
ε. Ναυλάκι 28/3		
α. Ρίτσαρντς Μπαί 8/9 /		
άρχει 'Αλεξάνδρεια		
έπωληθη διάλυση		
ε. Λουλέα 20/9		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Λός Πάλλμας 22/9		
δ. Ντόβερ 15/9		
α. 'Αμπιζάν 8/9		
α. Σέτε 14/8		
α. Νόρντενχαμ 1259		
α. Κόρπους Κρίστι 28/8		
ε. Χάβρη 19/9		
άρχει Πειραιά		
μετον. «Ναβινγκέιτορ» (Μα.)		
άρχει Πειραιά		
άρχει 'Ελευσίνα		
άρχει Λευκάδα		
α. Μπουσάν 30/8		
μεσογειακές μεταφορές		
υπέστειλε κυπριακή		
ε. 'Αμβούργο 23/9		
έπωλ. αλλοδαπούς		
ε. Λέγκχορν 7/9		
άρχει Πειραιά		
α. Σιγκαπούρη 27/8		

άρχει Πειραιά		
α. Μπαλμπό 14/9		
α. Χάιφα 13/9		
άρχει Πειραιά		
άρχει Σετσουμπάλ		
α. Σάν Ντιέγκο 20/8		
ε. Πειραιά 14/9		
άρχει Πειραιά		
α. Τεργέστη 10/9		
άρχει 'Ελευσίνα		
άρχει Πειραιά		
άρχει 'Ελευσίνα		
δ. Ντόβερ 10/9		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Γκόττενμπουργκ 8/9		
μεταφορές Νιγηρίας		
ε. Ρουέν 6/9		
ε. 'Αλεσσάντ 12/9		
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/9		
δ. Π. Σαίδ 20/9		
α. Πειραιά 9/9		
ναυπηγ. Φερρόν		
προσάρ. Πρόβιντενς 16/9		
α. Χόγκ Κόγκ 7/9		
α. Σιγκαπούρη 25/8		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
άρχει Χαλκίδα		
στό Νατάλ (αποθήκη)		
ε. Γιβραλτάρ 20/9		
διάλυση Ταϊβάν		
α. Ρεσίφ 3/9		
στό Λάγος		
άρχει Γκρέιτ Μπίτερ		

άρχει 'Ελευσίνα		
ε. 'Ιντσόν 6/9		
α. Μπ. 'Αίρες 4/9		
α. Ρεσίφ 8/9		
άρχει Γαλαξίδι		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
α. Μπάγια Μπλάνκα 22/8		
άρχει Πειραιά		
α. Πειραιά 12/9		
α. Ντόρμπαν 17/9		
ε. Βανκούβερ 18/9		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
στή Χαλκίδα 23/9		
α. Χάμπτον 8/9		
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/8		
α. Ντόρμπαν 12/9		
διάλυση Σιτακόνη		
α. Γκρέιντζαμουθ 21/9		
στό Λός Πάλλμας 21/9		
α. Λός 'Αντζελες 30/8		
δ. Σουέζ 23/9		
ναυπηγ. Ναγκασάκι		
α. Μπαλμπό 30/8		
άρχει Πειραιά		
ε. Πειραιά 2/7		
άρχει Πειραιά		
α. Πειραιά 12/9		
α. Λός Πάλλμας 30/8		

δ. Π. Σαίδ 19/9		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Μπάρ 19/9		
ε. Ρουέν 18/9		
α. Λεμεσό 27/8		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Μπρισμπαίν 13/9		
άρχει Πειραιά		
α. Λός Πάλλμας 9/9		
άρχει Πειραιά		
δ. Κων/πολη 4/8		

ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	58	17212
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9884
ΠΛΑΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΟΥ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΠΗ	74	15976
ΠΟΠΗ Π.	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585
ΠΟΡΟΣ Α'Ι 'ΑΛΑΝΤ	81	10520
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9850
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072

ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑ'Ι ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ'Ι (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ'Ι 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ'Ι 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΝΙΑ	67	9919
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ	56	4275
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΛΑ'Ι ΑΝΤ	77	9774
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΟ	75	9112
ΡΟΔΟΣ	67	15362
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11180
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑ'Ι ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι ΝΤΕΡ	64	7806
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	85	14493
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186
ΣΑΜΑΡ ΕΞΠΡΕΣ	69	9057
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5983
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5851
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'Ι ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΣΕΤ	78	9884
ΣΑΝΡΑ'Ι Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΞΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928

άρχει Πειραιά		
ε. Πειραιά 19/7		
ε. Πειραιά 10/9		
ε. Πειραιά 27/7		
α. Βρέμη 13/9		
δ. Π. Σαίδ 20/9		
άρχει Πειραιά		
α. Σάν Λορέντζο 4/8		
ε. Ρουέν 9/9		
ε. Λός 'Αντζελες 18/9		
ε. Σαφάγκα 17/9		
έπωληθη αλλοδαπούς		
δ. Σουέζ 6/9		
άρχει 'Αστακό		
άρχει 'Ηγουμενίτσα		
δ. Παναμά 11/9		
άρχει Γαλαξίδι		
ε. Σιγκαπούρη 12/9		
άρχει Λομπίτο		
α. Καλκούτα 17/9		
άρχει Γαλαξίδι		
ε. Μπαλμπό 19/6		
στό Χάιφα 13/6		
α. Κολόμπο 3/9		
α. Βανκούβερ 20/9		
α. Γυάλα 9/9		
άρχει Χαλκίδα		
ε. Ταμπίκο 5/9		
α. Γιοκοχάμα 22/8		
δ. Σουέζ 8/9		
πρ. «Οδύσσεια-10»		</

ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12081
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9787
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	71	13831
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	71	9810
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36485
ΣΗΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11886
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑ'ΙΥ	69	9305
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10683
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΚΟΡΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803
ΣΟΥΙΑ Κ.	78	15384
ΣΟΥΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260
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 ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
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
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135
ΣΤΡΥΜΟΝ	69	16229
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
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15389
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΣΙΑ	62	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17846
ΤΕΡΝΙΝΓΚ ΠΟ'Ι'ΝΤ	71	38094
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14589
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22180
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΩΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14589
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278
ΤΖΩΝ Κ.	78	15384
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	53	2731

α. Π. Χάρκωρτ 15/8	
α. Ρίο 'Ιανέριο 10/8	
α. Δραγεί Πειραιά	
α. Μοντεβιδέο 20/9	
α. Σιγκαπούρη 18/9	
α. Διάλυση Πακιστάν	
α. Πόρτ 'Αρθουρ 22/7	
α. Σαγκάη 10/9	
α. Μπ. 'Αίρες 22/8	
α. Πόρτ Λίνκολν 8/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/8	
α. Γιοκαχί 8/9	
α. Γιοκαχάμα 16/9	
α. στο Ντάρμπαν 2/9	
α. Δραγεί Χαλκίδα	
α. Σαγκάη 21/8	

α. Γκουαγιακουίλ 28/8	
α. Κήλανγκ 14/9	
α. Ντάρμπαν 20/9	
α. Γιβραλτάρ 18/9	
α. Παναμά 9/9	
α. Βοστώνη 5/9	
α. Γιβραλτάρ 17/9	
α. Μπραναμπουτέλ 21/8	
α. Δραγεί Πειραιά	
α. Χάβρη 14/9	
πρ. «Γιάννης Μ.»	
α. επωλήθη αλλοδαπούς	
α. 'Επτάνησα 22/8	
α. Σάντος 18/9	
α. ναυπηγ. Αιολί	
α. Ρίτσαρντς Μπαί 6/9	
α. Δραγεί Χαλκίδα	
α. Τζέμπελ Ντάνα 19/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/9	
α. Δραγεί Πειραιά	
α. Διάλυση Ν. Κορέα	
α. Δραγεί 'Εμδεν	
α. Δραγεί 'Ελευσίνα	
α. Χάμπτον 17/9	
α. 'Αμβέρσα 7/9	
α. Παναμά 28/8	
α. Διάλυση Τουρκία	
α. Μπραναμπουτέλ 22/9	
α. Γιοκαχάμα 19/9	
α. Βοστώνη 23/8	
α. Δραγεί 'Ελευσίνα	
α. Ροζάριο 18/9	
μετ. «Σουάριντ» (Μα.)	
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/9	
α. Παρανάγουα 15/9	
α. Ρίτσαρντς Μπαί 15/9	

α. Δραγεί Πειραιά	
α. Δραγεί Λευκάδα	
α. Μαντράς 2/9	
α. Σιδνέι 28/8	
α. Σάρζα 18/9	
α. Σουέζ 20/9	
α. στη Βομβάη 20/9	
α. στον Πειραιά 22/8	
α. Ρότερνταμ 24/9	
α. αναμένει 'Ομάν	
α. Πόρτο Καμπέλλο 24/8	
α. επωλήθη αλλοδαπούς	
α. Δραγεί Πειραιά	
α. Φόιντες 24/9	
α. στο Σουέζ	
α. Ντεμεράρα 15/9	
α. επωλήθη αλλοδαπούς	
α. Δραγεί Γκουαγιακουίλ	
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/8	
α. μεσογειακές μεταφορές	
α. Χοσέ 'Ιγνάνθιο 31/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/9	
α. Δραγεί Γαλαξείδι	
α. Δραγεί 'Ιθάκη	

α. Γκουαγιακουίλ 4/7	
α. Δραγεί Πειραιά	
α. Καρταγένα 16/8	
α. στο Μπ. 'Αμπάς 12/9	
α. μεσογειακές μεταφορές	
α. Σευχέλλες 8/9	
α. μεσογειακές μεταφορές	
α. Ζήμπραγκ 13/9	
α. Σιγκαπούρη 7/9	
α. Πόρτσμουθ 12/9	
α. Ντάρ-εσ-Σαλάμ 15/9	
α. στη Βόνη	
α. 'Ιντσόν 17/9	
α. Δραγεί Πειραιά	
α. Μάτς Πόιντ 8/9	
α. Κουβέιτ 17/9	
μετ. «Στάντοντ Βέντισιου» (Ε.)	
α. Π. Σαίδ 15/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/9	
α. Πειραιά 14/9	
α. Δραγεί 'Αστακ	
α. Ν. 'Ορλεάνη 21/9	
α. Ρίο Γκράντε 25/6	
α. Ρίο Γκράντε 11/8	
α. Γιβραλτάρ 4/9	
α. Ντόβερ 11/9	
α. Λέιτ Τσάρλς 16/9	
α. Πειραιά 13/9	
α. Μπουφάλο 28/8	
α. Πειραιά 27/8	
α. Π. Καμπέλο 28/8	
α. Λός Πάμας 17/9	
α. Ντουάλα 30/8	
α. Δραγεί Μανφρεντόνια	

ΤΖΩΝΝΥ	76	9867
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΝΤ ΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13683
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13683

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

ΦΑΔΕΡ	77	17745
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266
ΦΑΕΩΝ	71	11502
ΦΑΙΣ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443
ΦΑΝΥΑΝ	66	4617
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ 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 ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24814
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	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 ΣΑΝ	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9484
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.)	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069
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	38366
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016

ε. Κοτονού 19/9	
ε. Βομβάη 2/9	
α. Μόντρεαλ 12/9	
α. Μπιζέρια 5/9	
α. Δραγεί Χαλκίδα	
α. Δραγεί Πειραιά	
α. Πειραιά 17/8	
α. Δραγεί Πειραιά	
α. στο Ντάρμπαν 21/9	
α. Δραγεί Πειραιά	
α. Καζαμπλάνκα 17/9	
α. 'Αντοφαγκάστα 17/9	
α. Π. Χάρκωρτ 20/9	
α. Φρημάντλ 5/9	
α. Σαλβατόρ 16/9	
α. Δραγεί Πειραιά	
α. Ρίο Γκράντε 6/9	
α. Δραγεί Πειραιά	
α. Κεϋχάν 13/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/9	
α. Γκότεμπος 20/9	
πρ. «Τουαρέγκ»	
α. Σιγκαπούρη 7/9	
α. Δραγεί Πειραιά	
α. Πειραιά 15/9	
α. Δραγεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Π. Σαίδ 23/9	
α. Μελβούρνη 16/9	
α. Δεμεράρα 19/9	

ε. Δουνκέρκη 18/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/9	
α. Πόρτ Κέλανγκ 17/9	
α. Θεσσαλονίκη 31/8	

ε. Σαβόνα 10/9
 α. Δραγεί Πειραιά
 α. επισκευές Μπαμμόντ
 ε. Πειραιά 6/9
 α. Δραγεί Πειραιά
 α. μεσογειακές μεταφορές
 ε. Κουβέιτ 31/8
 α. Παρανάγου 4/9
 ε. Μπαντάρ Άμπας 4/9
 α. Δραγεί Πειραιά
 δ. Παναμά 4/9
 α. Μοντεβιδέο 15/7
 δ. Παναμά 21/9
 υπε. *Ερικα ΙΙ* (κ.)
 α. Ντόρμπακ 18/9
 ε. Μομπίλ 29/8
 δ. Σουέζ 23/9
 α. Παντάνγκ 27/8
 α. Σάντος 17/8
 α. Βιτόρια 22/8
 α. Τζέντα 4/9
 α. Ταϊκονγκ 24/9
 ε. Λειζόες 18/9
 α. *Αμστερνταμ 23/9
 α. Γκόβε 19/8
 α. Δραγεί Πειραιά
 ε. Βομβάη 14/8
 α. Π. Χάρκωρτ 29/8
 α. Ναγκόγια 19/9
 δ. Έπνάντσα 9/9
 α. Ν. Υόρκη 8/9
 α. Λαούρι 3/9
 ε. Βανκούβερ 13/9
 ε. Π. Σαΐδ 23/8
 ε. Π. Σαΐδ 12/8
 ε. Π. Σαΐδ 18/9
 δ. Κων/πολη 10/9
 α. Δραγεί Πειραιά
 ε. Γιβραλτάρ 4/8
 ε. Μαντανζάς 17/9
 διάδωλ Μπαγλαντές
 δ. Π. Σαΐδ 23/9
 α. Κουγκνιγκτό 7/6
 ε. Τζιμπουτί 5/9
 α. Μουτσούρε 6/9
 α. Κολόμπο 18/9
 α. Κόρπουες Κρίστι 28/
 α. Δραγεί Χαλκιδιά
 επώληση
 αναμένει Χώρ Φακάν
 ε. Χουάγκκπου 9/9
 στο Χώρ αλ Ζουμπάιρ
 α. Σάντος 14/9
 α. Ντόρμπακ 19/9
 ε. Π. Κέλανγκ 15/9
 ε. Ρίο Ίανέριο 16/9
 α. Π. Σαΐδ 8/9
 ε. Κόμπε 12/8
 μεταφορές Περσικού
 α. Γουελίνγκτον 12/9
 ε. Σαγκάι 1/9
 ε. Μασσάν 29/8
 έγκαταλείβει 5/8
 α. Δραγεί Πειραιά
 δ. Κων/πολη 7/9

ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΛΟΗ	75	16421
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145

δ. Π. Σιάδ' 18/9	
ε. Μπανγκόνγκ Μπάρ 26/8	
α. Τζέντα 22/7	
α. Άκαμπα 21/8	
α. Ρίο 'Ιαντίρο 8/9	
άρχει Άμβέρσα	
άρχει Πειραιά	
α. Άμβέρσα 17/8	
ε. Πειραιά 16/8	
α. Φρεντερίτσια 15/8	
πρ. «Μαίρη»	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	

ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΗ	65	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

α. Μπωμόντ 20/8	
άρχει Πειραιά	
α. Ν. Όρλεάνη 12/8	
δ. Παναμά 27/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ρας Τανούρα 13/9	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 9/9	
α. Σχζέσιν 16/9	
α. Λας Πάλμας 13/9	
άρχει 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 ἄμεσα 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 1986, περιλαμβάνει:

- Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 3.000 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).
- Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 3.500 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



Τά υπό ξένες σημαίες



ABANTI (π.)	71	9132
ABOSET (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
ΑΘΕΡΑΣ (κ.)	75	4.050
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (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 ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΪΚΟΝ	71	27958
ΑΪΓΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΓΑΝΤΕΡ (Μόλ.)	66	9135
ΑΪΝΤΗΑΛ (Μόλ.)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΖΥ (π.)	69	15850
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	68	25133
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΒΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	77	126621
ΩΝΑΞΗΣ (δ.)	74	6042
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	69	12252
ΑΛΕΞΗΣ	69	12994
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	65	29196
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	68	9383
ΑΛΙΣ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑ (π.)	65	9677
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	66	27985
ΑΛΚΜΑΝ	75	17894
ΑΛΜΑ	69	8773
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (Μ.)	66	2562
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	69	4718
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	72	9350
ΑΛΦΑ III (π.)	56	1873
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	63	15929
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	69	8054
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ	74	31863
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	72	18792
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	36911
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	77	19867
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	67	48344
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	71	54610
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	62	10344
ΑΜΠΕΡ (κ.)	65	12495
ΑΜΠΥ (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	72	14213
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)		
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
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
ΑΝΕΜΟΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617

α. Τζέντα 16/9		
α. Κολόμπο 4/10		
ε. Σάντος 26/8		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Σουέζ 27/8		
δ. Γιβραλτάρ 5/10		
αργεί Πειραιά		
α. Άλγκεθίρας 5/9		
α. Ν. Όρλεάν 11/9		
ε. Φρέντρικονταντ 26/9		
α. Μπελέμ 27/9		
α. Βενετία 4/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Σετουμπάλ 13/9		
ε. Ν. Όρλεάν 20/4		
ε. Τζέντα 13/9		
δ. Π. Σαΐδ 4/10		
ε. Πειραιά 4/10		
πρ. «Arelia III»		
δ. Σουέζ 1/10		
α. Θεσσαλονίκη 27/9		
ε. Χόγκ Κόγκ 11/6		
ε. Άλ Ρουέζ 31/8		
δ. Σουέζ 28/9		
δ. Κων/πολη 28/9		
δ. Σουέζ 2259		
ε. Μπαντάρ Άμπας 12/8		
ε. Φόρ 6/10		
δ. Σουέζ 20/9		
αργεί Πειραιά		
ε. Τσιταγκόγκ 30/9		
δ. Σουέζ 8/10		
αργεί Πειραιά		
στο Χώρ άλ Ζουμπαϊρ		
ε. Χαλδία 1/7		
επισκευές Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
ε. Ν. Όρλεάν 24/9		
α. Μπ. Άδρες 22/8		
ε. Ναβλάκι 21/7		
α. Καλκούτα 13/9		
στο Ταμπίκο		
α. Μόντρεαλ 4/10		
ε. Βόλο 3/9		
α. Χάμπτον 4/10		
ε. Όζακα 29/9		
δ. Π. Σαΐδ 1/10		
ε. Βανκούβερ 23/9		
α. Μπουσάν 26/9		
αργεί Άμστερνταμ		
αργεί Άμστερνταμ		
δ. Παναμά 17/9		
αργεί Άμστερνταμ		
α. Ρίτοαρντς Μπαϊν 30/9		
α. Ρουέν 3/10		
α. Άλ Ρουέζ 27/9		
α. Ν. Όρλεάν 15/9		
α. Μαντράς 31/8		
α. Πειραιά 3/10		
α. Ντάρμαν 3/10		
α. Μπαγκόγκ Μπαρ 2/9		
α. Κουίνουαγκτάο 2259		

αργεί Λαμπουίν		
ε. Ν. Όρλεάν 28/9		
αργεί Πειραιά		
ε. Σάν Φαντίζσκο 2/10		
στη Σιβαβέτσια 9/9		
α. Μπ. Αίρες 28/9		
αργεί Πειραιά		
δ. Π. Σαΐδ 21/8		
αργεί Χώγκεσαντ		
α. Τζέντα 30/9		
πρ. «Μαρίνα Τού»		
αργεί Πειραιά		
α. Μονφαλκόνε 3/10		
στον Πειραιά		
α. Καράτσι 24/9		
α. Ίντσον 1/3		
ε. Μπαρλέτα 3/10		
πρ. «Oden Amazon»		
α. Ρίο Ίανέ'τρο 24/9		
ε. Μπελέμ 29/9		
α. Σαντάν 30/9		
α. Σάντος 8/8		
α. Ν. Πλύμουθ 1/10		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάν 459		
αργεί Καράτσι		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάν 9/9		
α. Άμβούργο 5/10		
στο Βόλο 15/8		
πρ. «Αϊόλιον Στάρ»		
α. Τουμποράο 29/9		
α. Ν. Όρλεάν 5/10		
ε. Εϊνγκάγκ 13/9		
ε. Γιοκαϊχι 2/10		
διάλυσι Νότιο Κορέα		
ε. Χακάτα 28/9		
αργεί Πειραιά		
στη Λισαβώνα 12/9		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ρότερνταμ 1/10		

ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451
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	9.079
ΑΝΤΣΕΑΔΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΣΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΣΕΪΝΤΙΑ (π.)	70	10886
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΣΕΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	70	15898
ΑΝΤΣΕΜΠΕΡΙΝΓΚ (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 ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΑΔΗ (π.)	79	16169
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΞΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ (κ.)	66	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
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΪ'Α(π.)	71	1453
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΪ'ΟΝ	68	48559
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	71	8212
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154

ΒΑΪ'ΣΧΟ'Ι (κ.)	65	21374
ΒΑΛΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.δ.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΡΑ	65	24314
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λ.β.)	64	15716
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (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	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΑΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΑΛΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΑΛΟΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΑΛΟΝ ΝΤΕ'Ι (π.)	65	21261
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
ΓΟΥΑ'ΙΖ (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 ΓΙΟΥΤΙΑΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347

α. Τάμπα 24/9
ε. Πειραιά 12/9
δ. Κων/πολη 22/9
ε. Σάφι 5/4
επισκευές Παλέρμο
ε. Σχζέσιν 9/10
αργεί Χαλκίδα
α. Τζακσονβιλ 29/6
α. Κουίν 24/9
ε. Σιγκαπούρη 20/7
ψώσε ελληνική
α. Βιτόρια 20/9
επιβλήθη άλλοδαπούς
α. Λας Πάλμας 21/9
α. Π. Ήλιζαμπεθ 9/10
α. Σιγκαπούρη 22/9
μεσογειακές μεταφορές
δ. Κων/πολη 19/9
μεσογειακές μεταφορές
α. Χιούστον 6/10

ε. Ρίο Ίανέ'τρο 6/10
α. Ντομίνικα 2/10
αργεί Χαλκίδα
α. Άμβούργο 25/9
ολική απώλεια Μογκαντίσου
ε. Φουτζέιρα 3/9

αργεί Μπουνέι Μπαϊν
α. Ντάρμαν 24/9
αργεί Πειραιά
α. Ν. Ύορκη 11/9
αργεί Πειραιά
ε. Βαλέτα 2/10
α. Γένοβα 6/7
μετ. «ημητρής Ν.» (κ.)
ε. Άνγκρας ντ'ος Ρέις 3/1
δ. Σουέζ 12/9
αργεί Πειραιά
α. Σ. Ήλενα 5/10
δ. Κων/πολη 30/9
αργεί Πειραιά
αργεί Άλιβέρι
πρ. «Ελληνική Τομπίνα»
στό Σίριρ Άιλαντ 10/9
α. Λισαβώνα 27/9
ε. Λόγος 25/8
ε. Παραντίπ 2/8
αργεί Σετούμπάλ
ε. Τζέντα 2/10

α. Ρίο Γκράντε 21/9
δ. Δαρδανέλλια 16/9
α. Ν. Όρλεάνη 17/9
α. Ν. Όρλεάνη 14/9
ε. Ρας Σουκχέιρ 3/10
αργεί Πειραιά
δ. Παναμά 18/9
α. Κόρπους Κρίστι 27/9
διάλυση Κίβα
ε. Αβίλις 12/9
ε. Σάν Νικόλας 29/9
α. Π. Κέλανγκ 26/9
ε. Βενετία 1/10
α. Άμβέρσα 4/10
διάλυση Κίβα
αργεί Πειραιά
α. Μομπάσα 7/9
ε. Ρόττερταμ 8/10
μεσογειακές μεταφορές
στη Μομπάσα (αποθήκη)
δ. Κων/πολη 25/9
α. Λας Πάλμας 4/10
ε. Ν. Όρλεάνη 31/7
ε. Κεμπέκ 29/9
ε. Μπανγκονγκ 13/6
ε. Πειραιά 5/10
δ. Γιβραλτάρ 29/8
αργεί Πειραιά
α. Ούμ Σαΐδ 25/9
ε. Φουτζέιρα 8/10
δ. Κων/πολη 24/9
αργεί Πειραιά
α. Πλύμουθ 13/9
δ. Μπουνομπούτελ 18/8
α. Σαβόνα 2/10
ε. Τσαγκουαράμας 2/10
α. Γένοβα 5/10
επιβλήθη διάλυση
στό Μπαντάρ Άμπας
μετ. «Σαούθ Κρός» (π.)
δ. Π. Σαΐδ 23/8
μεσογειακές μεταφορές
ε. Βενετία 24/6
ε. Ρουέν 7/10
α. Σχζέσιν 24/8
α. Κολόμπο 6/10
αργεί Πειραιά
ε. Κων/πολη 29/9
α. Μπρισμπαϊν 3/10
ε. Ξινγκανγκ 7/9
α. Σάν Νικόλας 4/10
α. Μένα άλ Φαχάλ 28/9
α. Μίνα άλ Φαχάλ 16/9
α. Ρόττερταμ 14/9
α. Τάμπα 17/8
α. Γιούροπορτ 8/10

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣ (κ.)	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	6845
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΟΤΩ	68	35191

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ (Μ.)	66	23390
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069
ΕΛΕΝ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑ'ΙΖ (δ.)	76	150518
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ	77	22893
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μαλ.)	69	12102
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513
ΕΠΙΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΗΝ (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 ΛΑΚ (π.)	76	11321
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΩΔΙΚΗ (π.)	69	10900
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΗΒΗ	79	16379
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9066
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΙΑ (κ.)	67	8799
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΑΚΛΗΣ (λβ.)	53	5691
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501
ΘΕΑΝΟ (κ.)	69	10650
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΙΜΑ*	68	27989
ΙΝΔΙΑΝΑ (λβ.)	77	11280
ΙΟΝΙΑ (κ.)	69	10524
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ.)	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (Μαλ.)	52	3840
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039
ΙΟΣ (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 (λβ.)	59	5051
ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (λ.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826

ε. Νικόσια 23/9	
ε. Μπάγια Μπλάνκα 24/9	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 18/9	
α. Άμβέρσα 29/9	
α. Τουμπάρδο 5/9	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Τέμα 29/9	
αργεί Χαλκίδα	
διάλυση Πακιστάν	
α. Κασσιούνγκ 27/9	
στό Τζέμπελ Άλι	
δ. Γιβραλτάρ 4/9	
αργεί Μπλαγκούβερ	

ψψωσε ελληνική	
διάλυση 'Ινδία	
ε. Άντεν 28/9	
μετ. 'Ελλεσποντ Φαίηθ (Λ.)	
α. Τραμαντάι 6/10	
ε. Πειραιά 3/9	

στόν Πειραιά	
δ. Μπρούνμπουτελ 6/10	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Τόμα 28/9	
α. Πύλο 20/7	
ε. Μαντράς 7/8	
δ. Π. Σαϊδ 18/9	
ε. Γουκαμάτσου 29/9	
α. Φουτζέιρα 3/10	
δ. Κων/πολη 29/9	
πρ. Τζούπιτερ Νο.2*	
α. Τζιμπουτί 1/9	
δ. Σουέζ 29/9	
α. Ρουέν 27/8	
α. Σιγκαπούρη 25/9	

δ. Ντουμπάι 9/9	
δ. Π. Σαϊδ 29/9	
α. Σιγκαπούρη 27/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Φουτζέιρα 8/10	
α. Μπρούνσβιλ 25/7	
ε. Σαγκάη 2/9	
αργεί Άστακό	
ε. Λίβερπουλ 6/10	
δ. Π. Σαϊδ 5/10	
α. Βαρκελώνη 14/9	
α. Φιλαδέλφεια 28/9	
α. Μασσαλία 25/9	
ε. Σάντος 35/10	
ε. Ν. Όρλεάνη 6/10	
μεσογειακές μεταφορές	

ε. Τζέντα 4/10	
α. Π. Άντζελες 17/9	
δ. Σκώ 4/10	
ε. Ντόρ ες Σαλάμ 21/9	
ε. Τάραντα 1/10	
α. Ν. Υόρκη 23/9	
στην 'Ιαπωνία 21/9	
δ. Γιβραλτάρ 3/10	
στη Σαφάγκα (αποθήκη)	
δ. Κων/πολη 25/4	
δ. Κων/πολη 22/9	
α. Ροζάριο 1/10	
δ. Σουέζ 30/8	
αργεί Χώγκεσαντ	
α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 21/8	
α. Μόντρεαλ 1/10	
α. Κοσίν 27/9	
α. Μόντρεαλ 1/10	
αργεί Πειραιά	
α. Ν. Όρλεάνη 5/10	
στη Βασόρα	
α. Κολόμπο 28/9	
δ. Κων/πολη 26/8	
αργεί Άγ. Δομνίκου	
μετ. *'Ελλεσποντ Χόουπ (λ.)	
α. Λά Παλς 2/10	
αργεί Σαουδάραβι	
α. Μπάγια Μπλάνκα 14/8	
μετ. *Μανχάτταν* (π.)	
δ. Μπρουσμπουτελ 2/10	
μεσογειακές μεταφορές	
ψψωσε ελληνική	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
στην 'Ιντσόν 30/8	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 4/10	
ε. Ν. Όρλεάνη 22/9	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 25/5	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Κων/πολη 25/9*	

ε. Τζέντα 4/10	
α. Π. Άντζελες 17/9	
δ. Σκώ 4/10	
ε. Ντόρ ες Σαλάμ 21/9	
ε. Τάραντα 1/10	
α. Ν. Υόρκη 23/9	
στην 'Ιαπωνία 21/9	
δ. Γιβραλτάρ 3/10	
στη Σαφάγκα (αποθήκη)	
δ. Κων/πολη 25/4	
δ. Κων/πολη 22/9	
α. Ροζάριο 1/10	
δ. Σουέζ 30/8	
αργεί Χώγκεσαντ	
α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 21/8	
α. Μόντρεαλ 1/10	
α. Κοσίν 27/9	
α. Μόντρεαλ 1/10	
αργεί Πειραιά	
α. Ν. Όρλεάνη 5/10	
στη Βασόρα	
α. Κολόμπο 28/9	
δ. Κων/πολη 26/8	
αργεί Άγ. Δομνίκου	
μετ. *'Ελλεσποντ Χόουπ (λ.)	
α. Λά Παλς 2/10	
αργεί Σαουδάραβι	
α. Μπάγια Μπλάνκα 14/8	
μετ. *Μανχάτταν* (π.)	
δ. Μπρουσμπουτελ 2/10	
μεσογειακές μεταφορές	
ψψωσε ελληνική	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
στην 'Ιντσόν 30/8	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 4/10	
ε. Ν. Όρλεάνη 22/9	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 25/5	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Κων/πολη 25/9*	

α. Σαγκάη 14/9.	
αργεί Πειραιά	
α. Χοσσόιμα 7/5	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 17/9	
α. Κεμπέκ 2/10	
ε. Μπαγιόν 26/9	
ε. Ν. Όρλεάνη 6/7	
α. Βενετία 2/10	
ε. Μπαγκόνγκ 28/9	
δ. Σκώ 18/9	
α. Μπέιρα 30/4	
αργεί Π. Δο Σαίην	

ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	16266
ΚΑΠΤΑΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927
ΚΑΠΤΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301
ΚΑΡΙΝΑ I (δ.π.)	76	19016
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206
ΚΑΣΤΛ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΛ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μ.)	58	2448
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	68	2983
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΕΙΩ (κ.)	75	176009
ΚΟΜΠΟΣ (π.)	67	3809
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562
ΚΟΖΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354
ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64	2304
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087
ΚΥΣΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	65	10596
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μαλ.)	59	6140
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΙΝ (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	1559
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μαλ.)	(2)	11229

ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992
ΜΑ'Ι' ΝΙΚΑ (κ.)	70	11651
ΜΑΙΡΗ Π.	67	10797
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064
ΜΑΚΦΡΟΣΤ.	69	8064
ΜΑΛΟΟΥ	70	15579
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)*	60	13339
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
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 ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	69	9116
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΑ*	80	15552

ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.).	68	54540
ΜΙΛΕΝΑ Α. (Μ.).	86	16094
ΜΙΑΤΟΣ.	82	35000
ΜΙΜΗ Μ. (ΜΩΔ.).	69	13525
ΜΙΝΑ (κ.).	67	11870
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.).	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.).	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.).	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.).	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ.	71	1564
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.).	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ' (π.).	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.).	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.).	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.).	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.).	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.).	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.).	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΚ (π.).	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΟΜ.	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ.	71	1594

MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΟΥΤΑΥΡΟΣ (Α.β.)	69	15004
MISS MARIA (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	38050
ΜΙΣΤΡΑΛ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953
ΜΑΟΥΝΑ (π*)	77	3227
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΠΑΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855
ΜΠΑΞΙΟΝ (κ*)	68	13706
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΗΛΟ (π.)	71	9361
ΜΠΛΟ ΜΕΝΤ.	75	3520
ΜΠΛΟΥΜΠΕΡΤ	68	10398
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Α.β.)	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ (π.)	67	38603
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΗΚΑΝΤΟΥ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Α.β.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

N. I. ΠΑΤΕΡΑΣ (n)*	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ(π)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	78	13889
ΝΑΪ'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ)*	71	22759
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273
ΝΑΝΩ Κ.(κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π)*	85	35324
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π)	67	32137
ΝΕΡΑΤ'ΔΑ(δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ)*	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	86	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΕΣΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΚΗ Ρ. (π)*	62	6171
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π)*	61	6123
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ Ι. (π.)	64	1148
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΡΑ (π.)	65	21966
ΝΟΡΘ ΕΜΠΟΡ	67	25837
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΣ	85	34000
ΝΟΡΦΟΥ'ΙΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΟΥΒΑ ΣΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (κ.)	66	22280
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παv.)	63	7833
ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΣΣ (δ.κ.)	73	13778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5993

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΒΕΡΣΧΑΡΓΚΟΝΟΥΤ(Βρ.δ.)	75	69222
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ*)	63	11120
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΤΖΕΡ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι ΣΟΝ(δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΛΑΝΕΡ (δ.)	72	128556

α. Τζέντα 8/9
δ. Π. Σελιάς 27/8
π. Χ. Πένταλιν 7/9
ε. Χιμπί 30/9
ε. Χόχ Κόγκ 3/10
δ. Παναμά 3/10
α. Χιούστον 30/9
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/10
ε. Χιούστον 5/10
δ. Παναμά 5/10
άρχει Πειραιά
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/9
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
α. Ταμπίκο
ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/9
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
α. Ντεμερράρα 24/9
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/10
α. Πειραιά 1/9
α. Χιούστον 26/9
άρχει Ν. 'Ορλεάνη

ὄργει Ν. Ὀρλεάν
 ε. Σαγκλὸν 29/8
 δ. Γιβραλτάρ 26/9
 ε. Ρότερνταμ 1/10
 μετ. «Μάουτ Ελκιν» (Α.),
 ἐπιπλοήν ἀλλοδαπούς
 α. Ρουέν 1/10
 μεταφορές Ἰνδονησίας
 α. Ρουέν 12/9
 ὄργει Πειραιά
 μεσοεγκρίσεις μεταφορές
 ε. Π. Βέντρης 24/9
 π. Ν. Ὀρλεάν 2/10
 ε. Μαντράς 29/9
 στή Νιγηρία
 α. Μένα ἀντ. Ἀχμάντι 30/9
 α. Ἀμβούργο 2/10
 α. Χάμπτον 27/9
 ὄργει Πειραιά
 προσδράξ. Μπουσίφ
 α. Μελλάι 22/9
 ε. Μπαθναγκάρ 19/8
 ἐπισκέψεις Παλέρμο 10/10
 ε. Γιοκοχάμα 1/9
 α. Φουτζέιρα 5/10

ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
δ. Κων/νπολη 18/9
α. 'Οξάκα 25/9
ε. Τσάλνα 30/9
ε. Κάρσκι 28/9
ε. Ρίο Γκράντε 17/9
επιβλήθη άλλοδαπούς
μεσογειακές μεταφορές
μεταφορές 'Ερυθράς Θαλάσσης
α. Χουάνγκπου 26/8
δ. Παναμά 3/10
δ. Π. Σάϊδ 3/10
α. Βιτόρια 21/9
αργεί Πειραιά
ε. Σαγκάη 26/8
αργεί Τουλών
αργεί Δουνκέρκη
α. Λάς Πάλμας 3/9
α. Λομέ 23/9
επιβλήθη διάλυση
ε. Πειραιά 6/8
μεσογειακές μεταφορές
α. Σετούμπάλ 24/9
αργεί Πειραιά
α. Βαλτιμώρη 1/10
αργεί Χαλκίδα
ε. Σπέζια 6/8
στή Μπανζούλ 2/10
διάλυση Πακιστάν
α. Ντουμπάι 7/10
α. Μομπάσα 25/9
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/9
επιβλήθη διάλυση
ύψους ελληνική
αργεί Πειραιά
ε. Τερνέστη 3/10
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/8
δ. Κων/νπολη 22/9
α. Χιούστον 3/10
α. Τερνέστη 5/10
α. Μαυρίκιο 18/9
στό Παλάος Σαμπού (άποθήκη)
α. Γιβραλτάρ 22/9
α. Ρίο 'Ιανέιρο 2/10
α. Τσάρτσιλ 14/9
ε. Λονδίνο 5/10

ε. Φιλαδέλφεια 2/10
ε. Πόρτ Έβεργκλίντς 30/9
ε. Άπωληθη
δ. Σουέζ 8/10
άρχει Άστακό
διαλυση Ν. Κορέα
άρχει Ίτια
άρχει Έλευσινα
άρχει Έλευσινα
άρχει Π. Άρθουρ
α. Τάμπα 21/9
α. Πράια Μόλε 11/9
α. Σάδνα 4/10
ανάμενε Λαμπουάν

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΤΣ (δ.)	72	126027
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΞ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΗΓΚΙΤΕΚΝΙΟΥ(π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓΙΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΙΑ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΥΝ	73	15496
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΑΩΝ (π.)*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.) *	62	2606
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΤΑΝΣ (π.)	67	25279
ΟΡΘΕΥΣ	67	5525
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΤΡΟ'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	74	2248
ΟΣΕΑΝ ΤΖΟ'Υ'Υ	66	9058
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ)	84	38259
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10300

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η)*	74	9712
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	69	15874
ΠΑΝΘΗΡ (η)*	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΑ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (η)	68	10271
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μολ.)	62	9455
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20821
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)*	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ XII (η)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ)	70	11525
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (η.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.ηι)*	65	33595
ΠΕΝΤΕΑΝ (λβ)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (λβ)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)*	68	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (λβ)	65	15577
ΠΗΓΑΣΣΙΟΣ (η.)	77	11269
ΠΙΛΑΡΜΑΖΤ (η)	71	90757
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ)	76	44489
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΛΟΝΑ (κ)	69	6162
ΠΛΩΤΟ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΙΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ δ)*	73	118460
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η)*	70	3825
ΠΟΞΙΔΕΙΑ Α. (η)*	66	15565
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤΙ (η.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (η.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΒΙΒ (η.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η)*	61	3966
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ (η)*	73	11383
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ Μ.Π. (η)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ I (η)	63	15982
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (η)	60	4820
ΡΗΝΗ (η.)	63	15929
ΡΗΘΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (η.)	70	43598
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΟΥΣ ΣΤΟΥΟΥ (η.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (η.)*	71	2923

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.).	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.).	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.).	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (η).	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.).	65	18375
ΣΑΝ ΜΑΤ'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (η).	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.).	64	3671
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.).	66	3314
ΣΑΝΜΠΗΝ (κ.).	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ).	61	12001
ΣΑΝΡΑΤ'Ζ ΑΛΦΑ (η.).	69	4661
ΣΑΝ ΡΑΤ'Ζ ΔΕΛΤΑ (η.).	67	3861
ΣΑΝΣΕ (η).	62	15405
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.).	68	6098
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΪ (η.).	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).	72	3137
ΣΑΟΥΦ ΠΕΡΛ (μ.).*	76	43143
ΣΑΡΟΣ (κ.).	69	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.).	72	69874
ΣΕΙΡΗΝΑ (η).	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.).	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (η).	64	5807
ΣΕΜΙΙ(η).	76	12443
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.).	64	4975
ΣΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΟΥ (δ.π.).	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (η.).	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (η.).	78	10299
ΣΙ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (λιβ).	69	43456

άργει 1/4α
 άργει Πειραιά
 α. Χύρ Φακάν 12/9
 α. Σόνδονα 3/10
 α. Μπρέικ 21/10
 άργει Πειραιά
 δ. Έπταήνα 2459
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Ντάρμπαν 16/9
 α. Ν. Όρπταν 2/7
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Πειραιά
 α. Πόρτλαν 25/9
 άργει Σετούμπλι
 στο Τζιμπουτί 29/8
 α. Άμβέρσα 26/9
 ε. Κακινάδα 24/9
 α. Αυγόστο 12/9
 α. Πόρτο Βέσμε 30/9
 α. Όζότα 21/10
 α. Τσίμπα 20/9
 άργει Σάρα

α. Ούνο 20/9
 α. Χριστόστον 7/10
 δ. Γιβραλτάρ 2/10
 πρ. «Yuhei Maru»
 α. Κόρπονος Χρήστι 2/8
 ε. Σιλικάβ 22/9
 α. Νταλίν 5/7
 α. Λονδίνο 26/9
 στο Νάτωρμαν 5/10
 α. Ρίτορσταν Μπρίν 19/9
 α. Βοστώνη 10/9
 άργει Καμπάνια
 άργει Πειραιά
 δ. Γιβραλτάρ 7/9
 στο Μπαντάν Άμπας 29/9
 ε. Ν. Όρλεάν 8/8
 μεταφορές Αλγύπτου
 ε. Πειραιά 7/9
 α. Μπαχαράιν 5/10
 ε. Νάτωρμαν 4/10
 ε. Ν. Όρλεάν 6/10
 ε. Σαλάλα 7/7
 α. Ναβαλκί 3/8
 α. Ρίο Γκράντε 18/8
 α. Τζέντα 3/10
 α. Κεμπέκ 16/9
 δ. Σουέζ 30/9
 α. Σιγκαπούρη 19/9
 α. Π. Σαϊντ 28/7
 άργει Πειραιά
 α. Γιούροπουρτ 21/9
 άργει Κίμωλο
 α. Φιλαδέλφεια 22/9
 δ. Ντουμπάι 3/8
 α. Πειραιά 14/9
 έπιπλήρη αλλοδαπούς
 α. Γουακαγιμά 13/9
 άργει Πειραιά
 α. Κεμπέκ 26/9
 α. Ίταλνί 28/8
 ε. Κακινάντα 3/10
 α. Ν. Όρλεάν 24/9
 επισκοπές Μαμονά
 α. Μπουσάν 12/9
 α. Ν. Υόρκη 30/9
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Άστωκ
 διάλυση Κίνα
 α. Άμπιτζάν 20/8
 α. Δρέπανον 2/9
 α. λας Πάλμας 28/9
 α. Ρότερνταμ 15/9
 ε. Βομβή 11/9
 πρ. «Σάσσα»
 ε. Αυβέρδο 7/10

α. Γκιζάν 31/7
α. Ρόττερνταμ 3/10
ε. Σάρροχ 4/10
α. Ραβέννα 26/9
α. Φός 1/10
ε. Ζαγκάν 1/9
ε. Σγκαπούρη 27/9
μεταγειωτικές μεταφορές
δρυεί Σγκαπούρη
δρυεί Σγκαπούρη
μεταγειωτικές μεταφορές
ε. Μαντρός 5/10
ε. Ταϊτακόγκυ 29/9
δ. Παναμά 24/9
ε. Π. φ. Σπάλιν 28/9
α. Σγκαπούρη 3/10
ε. Ζ. Λορέντζο 3/10
α. Μπ. "Άρες 2/9
α. Πειραιά 19/9
επιληψία άλλοδαπούς
ε. Ζαγκάν 9/9
δ. Μπρίχαμ 29/9
α. Βουβάν25/9
α. Μορέχεντ Σίτο 30/8
δ. Κυνίπολη 25/7
α.Χάμιτον 4/10
ε. Νταμάμ 1/10
δ. Π. Σαϊδ 4/10
ε. Γιοκοχάμα 1/10
δ. Παναμά 27/8
δ. Κυνίπολη 18/9

ΣΗ ΚΩΝΔΡ (Λιβ.)	71	8894	δ. Κων/πολη 10/4	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	ε. Ντῶρμπαν 30/9
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 10/8
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	ε. Γκντάνακ 26/9	ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	ἀργεί Πειραιά
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	ἐπωλήθη	ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5093	α. Σαβάννα 17/7
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/9	ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	13618	α. Λισσαβών 1/9
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 14/9	ΤΖΩΝΗ (π.)	85	17110	α. Π. Σαίδη 5/10
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.)	70	5746	στό λόγος	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	63	21000	ε. Ρίο 'Ιανέριο 29/9
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979	ἐπωλήθη διάλυση	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μολτ.)	58	6492	ἀργεί 'Αστακό
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	στό Μαντράς 10/10	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)*	64	15910	ἀργεί 'Αστακό
ΣΗΓΚΑΛ (Μολτ.)	65	9043	α. 'Ακαμπο 19/9	ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	α. Ρανγκούν 19/9
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640	α. 'Αμβούργο 27/9	ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	ἀργεί Πειραιά
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	δ. Θέρσεντ 'Αλι 29/9	ΤΙΤΙΣΗ (κ.)	70	9025	α. Χιούστον 27/9
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095	ε. Τούμα 19/9	ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	α. Τζακάρα 29/8
ΣΗΚΟΡΑΛ (δ.κ.)	70	3295	ε. Πειραιά 17/9	ΤΟΥΞΑΝ (π.)	69	5135	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/10
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	ε. Μπουλέν Μπαίη 24/9	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Τακόμα 14/9
ΣΗΛΑΚ (Μολτ.)	67	28528	δ. Σουέζ 6/10	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	στή Τσάλλα 10/10
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21656	στό Ντῶρμπαν 1/10	ΤΡΑΜΟΥΤΑΝΑ	71	20670	α. Γάνδη 26/9
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.)	74	18963	ε. 'Αγκνισιχ 6/10	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μολτ.)	69	12412	ε. Καρβάρ 27/8	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	ε. Ναβάρκι 6/7
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Τζέντα 24/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	α. Φιλαδέλφεια 21/9
ΣΗΜΠΑΛΟΥ (Μ.)	66	10073	δ. Σουέζ 11/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΚ	67	27175	α. Φιλαδέλφεια 12/9
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Χιούστον 4/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Σιγκαπούρη 25/9
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773	δ. Κων/πολη 14/9	ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΗΣΤΑΡ (Μολτ.)	69	12411	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/9	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Λονδίνο 4/9
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Σαλβαντόρ 26/9	ΤΡΟΥ'Ι'ΤΕΝΜΠΕΑΣ (κ.)	74	11644	ὕπεστειλε ἑλληνική
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	δ. Παναυά 25/9	ΤΥΧΗ(π.)	73	6415	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/9
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)*	60	1315	ἀργεί Πειραιά	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	ε. Τούεπαν 18/8
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598	α. λὰς Πάλλμας 1/10				
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	α. Παραμαρίμπο 28/9				
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (π.)	72	7006	α. 'Αλγκεκίρας 16/8	ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Φρημάντλ 4/7
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	δ. Παναμά 3/7	ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	ε. Μουμπά 21/7
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	δ. 'Εκομουίν 18/9	ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	ἀργεί Πειραιά
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Ρουέν 30/9	ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523	α. Γισκοχάμα 26/9
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. 'Αμβέρσα 29/9
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	α. Αιγούστα 24/9	ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8869	στήν 'Αμβέρσα 5/10
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομενί	ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	στό Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. 'Οσκαρσόν 12/9	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	α. Πειραιά 22/8
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Σαράνκα 29/9
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. λὰς Πάλλμας 15/9	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	8585	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΔΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	στό Π. Σουδάν 27/7	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Π. Σαίδη 5/10
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. 'Αρίκα 3/8	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	ε. Π. Σαίδη 23/7
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)*	68	7701	ἀργεί Πειραιά	ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Ράς Τανούρα 20/9
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές	ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	ε. Π. 'Ελιζαμπεθ 29/9
ΣΟΥΝΙΟΝ	67	13540	ε. Λά Παλις 8/10	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	73	10034	δ. Σουέζ 28/9
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	134011	δ. Ντομππάι 24/8	ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	στό Κοσίν 22/9
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12581	α. Νόρνετχαμ 19/9	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	ε. Παραντίπ 22/8
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)*	63	12758	ε. Μαρίνα ντ' Καράρα 5/10	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	105886	α. Μουμπά 30/9
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	δ. Σουέζ 8/10	ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	ε. Πενάγκνκ 25/9
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	ε. Πειραιά 26/8	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.κ.)	76	122945	ε. Πειραιά 3/10
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000	α. Σάν λορέντζο 25/9	ΦΡΗΝΤΟΜ I	59	1229	ε. Τάραντα 29/9
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	δ. Σουέζ 6/10	ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΟ (π.)	69	8065	πρ. «Bassro Freezer»
ΣΤΑΡΝΑΖ ('Ονδ.)	62	4412	ἀργεί Σάρζα	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)*	61	1852	α. λὰς Πάλλμας 20/9
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	ε. Βομβάρη 22/8				
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)*	80	32000	α. Μπιμππό 2/10				
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)*	68	103176	α. Τζουέμα Τέρμ. 11/9	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σιγκαπούρη 26/8
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεί Πειραιά	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΙ (δ.)	70	51620	α. Σιγκαπούρη 29/9
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	α. Χόγκ Κόγκ 12/9	ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ (π.)	60	7925	στόν Π. 'Ορίονκο 1159
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (Μ.)	69	2967	ὕπεστειλε ἑλληνική	ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	ε. Μπωμόντ 29/9
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	ε. 'Αμβέρσα 4/10	ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279	ε. Πειραιά 9/9
				ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918	ε. Τσιότζια 14/9
				ΧΕΛΜΕΡ (π.)	64	10595	α. Κολόμπο 2/10
				ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Κήλανγκ 29/9
				ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	ἀργεί Πειραιά
				ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	ε. Π. Σαίδη 17/9
				ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983	στή Σιγκαπούρη
				ΧΡΥΣΘΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ			
				(π.)	79	12598	στό Ντῶρμπαν 7/10
				ΧΩΚ (κ.)	64	10292	ε. Χαλδία 25/9
				ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρώην «Κασσιότορας»
				ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ(π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
				ΩΡΙΩΝ(κ.)	73	18958	α. Μίνα Καμπούς 27/9
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Μπάνμπουρο 4/10				
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	δ. Σουέζ 7/10				
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (δ.)*	75	117342	διάλυση Κορέα				
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	α. Βισκαπαπάνι 18/9				
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	ἀργεί 'Αστακό				
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)*	56	6500	ἀργεί 'Αστακό				
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)*	73	9842	α. Λόγος 5/9				
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	ε. Τολέδο 2/10				

NAYTIKA XPONIKA

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς
Τηλέφωνα: 4178 658 · 4122 537
Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά
Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

NAFTIKA CHRONIKA

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

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 5.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 5.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 45,00
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 - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

NAFSI S.A.

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

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*