

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιανουαρίου 1986

Αρ. Φύλλου 1214/973

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΠΘ. 1214/973 ΔΡΧ. 150 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1986

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ**

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

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 - KANDLA - MORMUGAO -
TUTICORIN - MANGALORE - CALCUTTA - 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"

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: 2341383/2351639
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (MAJACCO)
CABLES: "OLYMPICSEA"

OPERATING ALSO AT: KHOSICHANG

MANAGING DIRECTORS: Capt. JOHN GOROS (Hellene) — GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)
Capt. EDGAR SYLVA (Indian) — SAMACK KASEM (Thai)

ΕΧΕΙ ΑΞΙΑ ΤΟ PLATO;

Οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων θα πρέπει σύντομα να αποφασίσουν αν θα συμμετάσχουν τελικά στο PLATO (Συμφωνητικό Ευθύνης για την Ρύπανση μεταξύ Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων). Το PLATO είναι ένα νέο προαιρετικό συμφωνητικό που παρέχει αυξημένη αποζημίωση για τα έξοδα καθαρισμού της ρύπανσης από διαρροές πετρελαίου και για τις ζημιές που προκαλεί η ρύπανση. Το PLATO και το συμπληρωματικό σχέδιο για τα φορτία — το αναθεωρημένο CRISTAL '85 — θα τεθεί σε ενέργεια την 1η Ιουνίου 1986 μόνο εάν η έγγραφη χωρητικότητα στο PLATO την 31η Μαρτίου 1986 υπερβαίνει τους 50 εκατομμύρια τόνο. Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει περίπου την μισή χωρητικότητα που τελεί υπό ιδιωτική ιδιοκτησία παγκοσμίως.

Είναι δικαιολογημένη μία τόσο έκτεταμένη υποστήριξη του PLATO; Θα γίνει αποτελεσματικό μόνο εάν οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων αποφασίσουν μέσα στους τρεις επόμενους μήνες εάν η αξία του δικαιολογεί το κόστος της συμμετοχής.

Όρισμένα διαβήματα έχουν γίνει για να κατανοηθεί η αξία του PLATO, και του αναθεωρημένου CRISTAL '85, με επιστολές, παρουσιάσεις στις κατά χώρες Ενώσεις Έφοπλιστών, συναντήσεις με πλοιοκτήτες και με τους εκπροσώπους των αλληλοασφαλιστικών τους οργανώσεων (Κλάμπος). Επίσης, διαφημίσεις όπως η παρούσα παρέχουν πληροφορίες που βοηθούν τον έφοπλιστή να εκτιμήσει αυτά τα προγράμματα.

Τί κοστίζει η συμμετοχή στο PLATO; Αξίζει τον κόπο με τις σημερινές δύσκολες συνθήκες; Θα προσφέρουν κάλυψη PLATO τα Κλάμπος; Οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων θέλουν απαντήσεις σε αυτά τα ερωτήματα πριν αποφασίσουν αν θέλουν να συμμετάσχουν στο PLATO.

Για το θέμα του κόστους είναι φανερό ότι η αυξημένη κάλυψη για απαιτήσεις σε περιπτώσεις ρύπανσης θα κοστίσουν περισσότερο μακροπρόθεσμα. Βραχυπρόθεσμα, το κόστος επηρεάζεται από την πείρα των πρόσφατων και τρεχόντων απαιτήσεων. Αρχικά, τα υψηλότερα όρια του PLATO θα μπορούσαν να καλυφθούν με μικρή μόνο αλλαγή στις τρέχουσες δαπάνες, αλλά αυτό θα πρέπει να καθορισθεί από τα Κλάμπος.

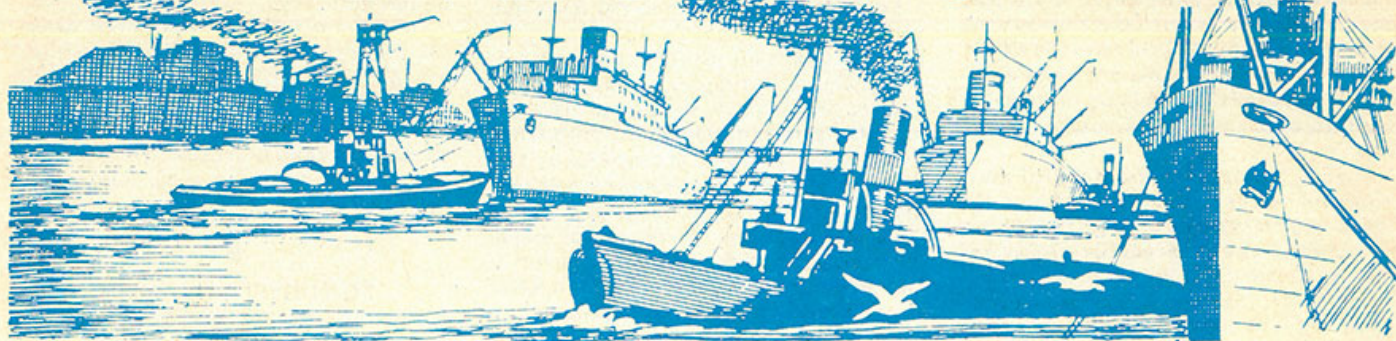
Είναι πιθανόν ότι η ζημιά που θα προκύψει αν δεν συμμετάσχει κανείς στο PLATO και κατόπιν τούτου χάσει το CRISTAL, να είναι πιο μεγάλη από το ετήσιο κόστος συμμετοχής στο PLATO. Το CRISTAL, ουσιαστικά, δεν είναι παρά μία δωρεάν επιπρόσθετη ασφαλιστική κάλυψη για διαρροές πετρελαίου από δεξαμενόπλοια. Τέτοια κάλυψη θα μπορούσε κάλλιστα να προστατεύσει τον έφοπλιστή από μία επίθεση εναντίον του δικαιωμάτων του να περιορίσει την ευθύνη του. Θα μπορούσε να υπολογιστεί το κόστος στον έφοπλιστή αν χαθεί η κάλυψη που προσφέρει το CRISTAL.

Η ασφαλιστική κάλυψη για το PLATO από τα Κλάμπος θα έπρεπε να είναι έφικτη όταν ο στόχος των 50.000.000 τόνων επιτευχθεί. Αυτή η κάλυψη είναι απαραίτητη για την επιτυχία του PLATO. Βέβαια, αυτό εξαρτάται επίσης από το σχετικό ενδιαφέρον που θα δείξουν οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων. Αυτοί θα πρέπει να ρωτήσουν τα Κλάμπος τους αν διατίθενται να προσφέρουν κάλυψη PLATO και πόσο θα κοστίζει περίπου.

Έχει αξία το PLATO; Μία προσεκτική εξέταση των δεδομένων θα πείσει τους πάντες ότι η απάντηση πρέπει να είναι «ΝΑΙ». Για να αξιοποιηθεί αυτή η αξία όμως, οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων πρέπει να δράσουν πριν από την 31η Μαρτίου 1986.

PLATO

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1214/973

1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1986

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

΄Απαράδεκτη μυστικότητα

Όμολογούμε ότι μάς εξέπληξε, όπως άλλωστε εξέπληξε και την ΄Ακτή Μιαούλη, η αναληφθείσα και από τις δύο πλευρές δέσμευση να κρατηθούν μυστικά τα όσα διαμείφθηκαν κατά την πολύωρη συνάντηση του ύπουργου κ. Στάθη ΄Αλεξανδρή και του γεν. γραμματέα κ. Βασ. Παπαδοπούλου με το προεδρείο της ΄Ενώσεως ΄Ελλήνων ΄Εφοπλιστών που πραγματοποιήθηκε την περασμένη Δευτέρα στο ΥΕΝ και κράτησε τρισήμιση ώρες.

Και αδιάστατα χαρακτηρίζουμε απαράδεκτη τη μυστικότητα αυτή γιατί θεωρούμε ότι τα όσα πρέπει να γίνουν για να σταματήσει η συρρίκνωση του έθνικου νηολογίου και για να επαναπαρτισθούν τα πλοία που έφυγαν και εξακολουθούν ακόμη να ελέγχονται από ΄Ελληνες και να προσελκυσθούν και εκείνα που έχουν προσκτηθεί και έχουν ακολουθήσει άλλες λύσεις, καθώς και όσα άλλα πλοία μπορούμε να προσελκύσουμε στο έθνικό μας νηολόγιο δεν είναι κάτι που αφορά μόνο το υπουργείο Ναυτιλίας, ή έστω την κυβέρνηση, και ούτε μπορούν να χαρακτηρισθούν σε καμμία περίπτωση συντεχνιακά αιτήματα.

Γι' αυτό καλούμε και τις δύο πλευρές — και το ΄Υπουργείο, και τη διοίκηση

της ΄Ενώσεως ΄Ελλήνων ΄Εφοπλιστών — να εγκαταλείψουν τη μυστικότητα και να ζητήσουν τη συναίνεση του ελληνικού λαού, αφού πρώτα τον ενημερώσουν για την έκταση του προβλήματος, τις επιπτώσεις από τη συνεχιζόμενη συρρίκνωση και τα κέρδη τα οποία θα προκύψουν για τη χώρα και για τον ίδιο τον λαό εάν προσελκύσουμε πάλι όλα τα ελληνόκτητα πλοία στο έθνικό νηολόγιο, εάν, με δύο λόγια, αποκτήσουμε τη δυνατότητα να τρυγούμε εμείς και όχι οι άλλοι τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των ΄Ελλήνων.

(Από δημοσιογραφικές πληροφορίες προκύπτει ότι στη συνάντηση της Δευτέρας: Πρώτο, συζητήθηκαν τα θέματα της συνθέσεως, των διμερών συμβάσεων και του ΝΑΤ. Δεύτερο, ανακοινώθηκε από τον ΄Υπουργό η διατήρηση της συνθέσεως των αυτοματοποιημένων πλοίων στα επίπεδα που είχε καθοριστεί με υπουργική απόφαση κατ' έξουσιοδότηση του νόμου 1376. Τρίτο, συμφωνήθηκε να πραγματοποιηθεί νέα συνάντηση εντός του ΄Ιανουαρίου. Και τέταρτο, το ΄Υπουργείο εμφανίστηκε να κατέχει συγκεκριμένα στοιχεία που δεν τα είχε ποτέ άλλοτε και τα οποία δεν ήταν δυνατόν να αντικρουσθούν).

Οί συνομιλίες του Λονδίνου

Σύμφωνα με πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», κατά την επίσκεψη του ΄Υπουργού κ. Στάθη ΄Αλεξανδρή στο Λονδίνο έπεται από πρόσκληση του Κομμίτη, τέθηκαν ύπ' όψει του τα προβλήματα της Ναυτιλίας και από τη σκοπιά του ελληνικού έφοπλισμού του Λονδίνου.

Κατά αξιολογική σειρά, στον κ. ΄Αλεξανδρή τέθηκαν τα προβλήματα:

Πρώτο, του καθορισμού της συνθέσεως όλων των πλοίων, και όχι μόνο των αυτομα-

τοποιημένων, στα επίπεδα που είχαν καθορισθεί με τις υπουργικές αποφάσεις που είχαν έκδοθεί κατ' έξουσιοδότηση του νόμου 1376.

Δεύτερο, της επαναφοράς του θεσμού των διμερών συμβάσεων, όπως γίνεται και από άλλες ναυτιλίες.

Τρίτο, του περιορισμού του δικαιώματος της άπεργιας σε όρισμένα γεωγραφικά όρια, όπως επίσης συμβαίνει και σε άλλες ναυτιλιακές χώρες.

Τέταρτο, της εξευρέσεως λύσεων για το ΝΑΤ με ταυτόχρονη εκκαθάριση του μητρώου των συνταξιούχων και περικοπή των δαπανών ώστε να διατηρηθεί ή αυτοτέλεια του ταμείου των ΄Ελλήνων ναυτικών.

Επίσης στον κ. ΄Αλεξανδρή τέθηκαν και άλλα σοβαρά προβλήματα που απασχολούν τον έφοπλισμό, όπως είναι τα θέματα που δημιουργεί η Λιβύη, οι δυσκολίες που προβάλλουν οι ΄Ιάπωνες για τη ναύλωση ελληνικών πλοίων, η ρύθμιση των εκκρεμοτήτων της ελληνικής ναυτασφαλιστικής αγοράς κλπ.

● Στη διάρκεια επίσημου γεύματος που παρατέθηκε προς τιμή του, ο κ. ΄Αλεξανδρής, αντιστρέφοντας την πρόταση της ΠΝΟ για επιδότηση από το Κράτος του εισαγομένου συναλλάγματος από τη Ναυτιλία και τους ναυτικούς με δέκα δραχμές ανά δολλάριο ύπερ του ΝΑΤ, ζήτησε η επιδότηση αυτή να γίνει από τον έφοπλισμό, αλλά στην πρόταση αυτή του ΄Υπουργού δεν δόθηκε, ούτε ήταν άλλωστε δυνατόν, να δοθεί καμμία συνέχεια.

Λανθασμένη επιλογή

Από δημοσιογραφικές πληροφορίες προκύπτει ότι με το νομοσχέδιο για το ΝΑΤ, το οποίο έχει ήδη καταρτισθεί, ικανοποιείται το αίτημα της ναυτεργατικής πλευράς για την αύξηση των εισφορών των ναυτικών και των έφοπλιστών κατά μία και κατά τρεις ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα, με δύο λόγια ακολουθείται και στην περίπτωση του ΝΑΤ η λανθασμένη επιλογή που έχει ακολουθηθεί σε όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες υπήρξαν έλλειμματα: Η κάλυψη των έλλειμμάτων «φορτώνεται» σ' αυτούς που εισφέρουν.

Αλλά αυτή η «πεπατημένη» που μπορεί να έχει εφαρμογή οπουδήποτε αλλού, στο ΝΑΤ θα λειτουργήσει σαν μπουέρανγκ και αντί να λύσει τα προβλήματα θα τα επιτείνει γιατί άπλουστα θα λείψουν τα εισφέροντα πλοία και αυτό φαίνεται ότι κανένας δεν τό σκέφθηκε, ίσως επειδή όλοι κάθονται στις δάφνες της αύξήσεως κατά τους μήνες Νοέμβριο και Δεκέμβριο της χωρητικότητας στη σχέση έγγραφων και διαγραφών πλοίων που όδήγησε στη διάρκεια του διμήνου αυτού στη συρρίκνωση του έθνικου νηολογίου

κατά 40 ακόμη περίπου πλοία.

Στήν Ακτή Μισούλη είναι γνωστό ότι δύο από τις κυριότερες αιτίες φυγής των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο είναι η αποφυγή της επιβαρύνσεως του ΝΑΤ και των κάθε είδους παρεμβάσεων που ασκούν στο πλοίο αρμόδιοι και αναρμόδιοι, αυτή όμως την πραγματικότητα φαίνεται να την αγνοεί το Υπουργείο.

Η λύση των προβλημάτων του ΝΑΤ και η εξυγιάνσή του δεν πρόκειται να γίνει με τον τρόπο που επιλέχθηκε αλλά με την αύξηση του αριθμού των εισφερόντων πλοίων και την εκκαθάριση του μητρώου των συνταξιούχων από εκείνους που απολαμβάνουν χωρίς να έχουν εισφέρει ούτε δραχμή. Όλα τα άλλα είναι μαντζούνια και αντί να σώσουν τον άσθενή, όπως υποτίθεται ότι επιδιώκεται, θα τον οδηγήσουν ταχύτερα στην αιώνια όδο, χωρίς ταυτόχρονα να έχει επιλυθεί κανένα πρόβλημα του ΝΑΤ και επί πλέον ο τόπος θα χάσει και αυτά που παίρνει εστω και σήμερα από τη Ναυτιλία.

Τα ανωτέρω δεν έχουν την έννοια απειλής αλλά προειδοποιήσεως. Για να μην τριβούμε κάποια ημέρα, που δεν θα είναι μακριά, τα μάτια μας.

Η ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Φοβούμαστε ότι κάποιοι παρασύρουν τον Υπουργό κ. Στάθη Αλεξανδρή σε λανθασμένες εκτιμήσεις και τον βάζουν να μιλάει με καμάρι για την αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων που γράφηκαν στα ελληνικά νηολόγια κατά το δίμηνο Νοεμβρίου — Δεκεμβρίου έναντι της χωρητικότητας εκείνων που διαγράφηκαν. Έτσι την Τρίτη, την παραμονή της Πρωτοχρονιάς από το ΥΕΝ ξεδόθη ή κατωτέρω ανακοίνωση:

«Συνεχίσθηκε και τον Δεκέμβριο η αύξηση της χωρητικότητας του ελληνικού στόλου. Τον Δεκέμβριο εγκρίθηκε η νηολόγηση 11 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 737.563 κ.ο.χ. ενώ στο ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τα νηολόγια 30 πλοία συνολικής χωρητικότητας 474.656 κόρων, δηλαδή υπήρξε αύξηση 262.907 κόρων. Αξίζει να σημειωθεί ότι η μέση ηλικία των πλοίων που εγκρίθηκε η νηολόγηση είναι οκτώ χρόνια ενώ η αντίστοιχη ηλικία αυτών που διαγράφηκαν 17 χρόνια. Είναι φανερό ότι εκτός από την αύξηση της χωρητικότητας επέρχεται και η

ανανέωση και η ποιοτική βελτίωση του στόλου».

Κάνοντας και εμείς χρήση των όρων που χρησιμοποιούνται στην ανακοίνωση του Υπουργείου λέμε ότι «αξίζει να σημειωθεί» ότι στο δίμηνο Νοεμβρίου — Δεκεμβρίου η δύναμη του εθνικού νηολογίου μειώθηκε κατά 40 περίπου πλοία και από αυτό «είναι φανερό» ότι οι θέσεις απασχολήσεως των Ελλήνων ναυτικών μειώθηκαν κατά 800 περίπου ή κατά 400 5ν ληφθεί η πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» για την αξίωση χρησιμοποίησης Ελλήνων μόνον στις θέσεις αξιωματικών, του μαγείρου και ένδεχομένου του ναυκλήρου, έφ' όσον προσφέρονται.

«Αξίζει (άκόμη) να σημειωθεί» ότι η αύξηση της χωρητικότητας κατά 262.563 τον. γκρόν για την οποία επιφέρει το Υπουργείο δεν έχει καμιά ευεργετική επίδραση στον τόπο, ούτε στην απασχόληση των ναυτικών. Και επί πλέον «είναι φανερό» ότι πολύ λίγα από τα πλοία που αγοράζουν οι Έλληνες (ένα έως δύο στα δέκα) καταφεύγουν στο εθνικό νηολόγιο και ότι η εγγραφή ορισμένων πλοίων τον τελευταίο καιρό σχετίζεται και με τα μέτρα της Λιβύης έναντι των πλοίων με λιβεριανή σημαία ή με λιβεριανή πλοιοκτήτρια εταιρία.

Η άπορία μας είναι αν όλα αυτά τα γνωρίζει ο Υπουργός.

ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ

Με επιστολή του προς την κοινοβουλευτική επιτροπή της ναυτιλίας, ο διευθυντής της Ένώσεως των Νορβηγών Έφοπλιστών εκφράζει τη γενική διαπίστωση ότι οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες της χώρας φαίνεται πως έχουν χάσει κάθε έλπιδα κάποιας άνεκτης οικονομικής εκμεταλλεύσεως των πλοίων τους υπό την εθνική σημαία. Τρανή απόδειξη αποτελεί το γεγονός ότι από της 1ης Ιανουαρίου μέχρι της 30ης Οκτωβρίου του τρέχοντος έτους τα υπό νορβηγική σημαία πλοία μειώθηκαν από 754 σε 698, ενώ συγχρόνως τα υπό ξένη σημαία νορβηγικής πλοιοκτησίας σκάφη αυξήθηκαν από 303 σε 342. Επί πλέον έχουν δοθεί άδειες για την πώληση ή την μεταφορά υπό ξένες σημαίες 67 πλοίων και τεσσάρων πλωτών γεωτρυπάνων, ενώ εκκρεμούν ακόμη και πολλές άλλες σχετικές αιτήσεις. Χαρακτηριστικό της κακοδαιμονίας που ταλαιπωρεί τις ναυτιλιακές εταιρίες είναι το γεγονός ότι ένα σημαντικό

μέρος των πωλήσεων και αλλαγών σημαίας του τελευταίου καιρού όφείλεται σε άπαίτηση των πιστωτών.

Για να σταματήσει ο κατήφορος αυτός, δεν βλέπουμε άλλη λύση, καταλήγει η επιστολή, από το να ρυθμισθούν οι συνθήκες της ναυτικής εργασίας στη Νορβηγία κατά τόσο ριζικό τρόπο ώστε η διαχείριση του υπό εθνική σημαία πλοίου να ξαναγίνει συναγωνιστική σε σύγκριση με τις χώρες χαμηλού κόστους.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΕΝ ΘΑ ΤΟΥΣ ΤΙΜΗΣΕΙ;

Η Ακαδημία Αθηνών βράβευσε τη Δευτέρα την ανθρωπιά των Ελλήνων πλοίαρχων και κατ' επέκταση την ανθρωπιά όλων των ανθρώπων της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Στην έκθεση του γενικού γραμματέα της Ακαδημίας κ. Μεν. Παλλάντιου για τη βράβευση της Ένώσεως Πλοίαρχων αναφέρεται ότι με πρόταση της Τάξεως των Ηθικών και Πολιτικών Επιστημών και απόφαση της Ολομελείας απονέμεται βραβείο στην Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Έμπορικού Ναυτικού διά της οποίας τιμάται η πατροπαράδοτη ανθρωπιστική συμπεριφορά των πλοίαρχων του Ελληνικού Έμπορικού Ναυτικού. Σύμφωνα με σχετικό έγγραφο του Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας και της προαναφερθείσας Ένώσεως, 44 Έλληνες πλοίαρχοι διέσωσαν από το 1978 ως σήμερα, κάτω από δυσμενέστατες πολλές φορές συνθήκες, 7.761 ανθρώπους, ανεξάρτητα από φυλές και προέλευση. Σ' όλους αυτούς έδωσαν φαγητό και πολλές φορές τούς έντυσαν με ρούχα που είχαν αγοράσει για δώρα στις γυναίκες και τα παιδιά τους. Αναφέρονται στα δύο αυτά έγγραφα ανατριχιαστικά περιστατικά αδιαφορίας και σκληρότητας πλοίαρχων ξένων πλοίων, σε αντίθεση προς τον ψυχισμό των Ελλήνων πλοίαρχων, για τους οποίους βραβεύεται η Ένωσή τους (τά ονόματα των 44 πλοίαρχων καθώς και άλλες λεπτομέρειες από τη βράβευση δημοσιεύονται στις σελίδες 23 και 24).

Υπενθυμίζοντας ότι οι Έλληνες πλοίαρχοι που έχουν περισυλλέξει φυγάδες από το Βιετνάμ έχουν ήδη βραβευθεί και από την Υπατη Αρμοστεία Προσφύγων των Ηνωμένων Εθνών, διατυπώνουμε εκ νέου την άπορία μας: Το Υπουργείο Ναυτιλίας δεν θα τους τιμήσει;

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΕΎΧΟΝΤΑΙ

ΣΤΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΚΑΙ ΣΕ ΟΛΟΥΣ
ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΥΣ

ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΟ ΤΟ 1986

ΤΑ ΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ

Μας καταγγέλλεται ότι το ΝΑΤ με διάφορες προφάσεις καθυστερεί την επιστροφή των πιστωτικών υπολοίπων τα όποια προκύπτουν από την έκκαθάρση των ναυτολογίων. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα πιστωτικά υπολόγια δημιουργούνται από τον αμείνων τρόπο με τον οποίο υπολογίζονται οι εισφορές από το ΝΑΤ και ότι με την καθυστέρηση ή οποία υπάρχει στην έκκαθάρση των ναυτολογίων σημαντικά ποσά κατακρατούνται ως άχρηστος καταβληθέντα για τρία έως τέσσερα χρόνια.

Θεωρούμε απαράδεκτη οποιαδήποτε καθυστέρηση στην επιστροφή των πιστωτικών υπολοίπων και σημειώνουμε ότι σε όσους μας έχουν καταγγείλει τον τελευταίο καιρό παρόμοιες περιπτώσεις συστήσαμε να προσφύγουν δικαστικώς εναντίον του ΝΑΤ ώστε να σταματήσει η αμείνων άσκηση και από εκείνους που υποστηρίζουν ότι διαθέτουν «πολιτική κάλυψη», η οποία, ειρήσθω εν παρόδω, δεν τους παρέχει καμία νομική κάλυψη!

• Οι στήλες αυτές είχαν διατυπώσει μια πρόταση για το θέμα της ασφαλίσεως πληρωμάτων πλοίων με ξένες σημαίες αλλά μέχρι τη στιγμή δεν υπήρξε καμία απάντηση — οι αρμόδιοι φαίνεται ότι το παραμελούν το ζήτημα αλλά στο μεταξύ το πουλί θα πετάξει, αν δεν πέταξε ήδη, και οι χαμένοι από την άβεστη είναι το ίδιο το ΝΑΤ και οι Έλληνες ναυτικοί.

ΟΙ ΤΡΑΠΕΖΕΣ

Ο χρόνος που πέρασε υπήρξε τρικυμώδης για την Έμπορική μας Ναυτιλία και πρωταρχικό ρόλο στην επιβίωση αρκετών ναυτολογικών επιχειρήσεων διαγραμμάτισαν οι Τράπεζες.

Γνωστές οι ενέργειες ορισμένων ξένων Τραπεζών έναντι των οφειλετών τους με κατασχέσεις, εκποιήσεις πλοίων και πτωχεύσεις των εταιριών. Άλλα πολλές και οι περιπτώσεις όπου η κατανόηση και η συμπράξη των Τραπεζών υπήρξε κεφαλαιώδης και σωτηρία για την διατήρηση των πλοίων σε λειτουργία, γεγονός που επέτρεψε, έστω και με τους χαμηλούς ναύλους των καιρών, να πληρώνονται τουλάχιστον οι τόκοι των οφειλομένων δανείων.

Η πράξη απέδειξε ότι στις περισσότερες περιπτώσεις κατασχέσεως και εκποιήσεως πλοίων με πλειστηριασμό οι ζημιές των Τραπεζών υπήρξαν σημαντικές, ενώ αντίθετα ο-

που υπήρξε συνεργασία με τους οφειλότες το αποτέλεσμα ήταν θετικό και για τις δύο πλευρές.

Ελπίζουμε ότι φέτος οι συνθήκες της αγοράς θα βελτιωθούν έναντι του 1985 και θα ελαχιστοποιηθούν οι περιπτώσεις που θα υπάρξει ανάγκη χρησιμοποίησης του εσχατου μέτρου της κατασχέσεως, θα συνεχισθεί δέ η άσαστη συνεργασία Τραπεζών και πλοιοκτησίας η οποία έπαιξε πρωταρχικό ρόλο στην δημιουργία του ελληνικού ναυτικού θαύματος.

Η ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΤΗΣ ΕΟΚ

Η είσοδος από σήμερα της Ισπανίας και της Πορτογαλίας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα σημάνει αναμφισβήτητη την αύξηση της οικονομικής της ισχύος, κυρίως στις εξαγωγές, όπου ήδη κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο.

Άλλα θα σημάνει επίσης και μία σχετική πτώχευση της κοινότητας και αύξηση των τοπικών αντιθέσεων. Σε ότι αφορά το κατά κεφαλήν εισόδημα, η Ευρώπη των 12 θα βρεθεί έτσι σε κατώτερο επίπεδο από αυτό της Αυστραλίας ή της Ιαπωνίας και φυσικά των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η πλήρης απελευθέρωση των ανταλλαγών θα προκαλέσει διάφορες δυσκολίες στην Πορτογαλική και Ισπανική οικονομία, και γι' αυτό θα εφαρμοσθεί σταδιακά.

Για τις δυτικογερμανικές, γαλλικές ή βρετανικές βιομηχανίες, η είσοδος των δύο χωρών σημαίνει πρώτα απ' όλα σημαντική διευρύνση της αγοράς τους, αφού ο αριθμός των καταναλωτών στην κοινότητα θα αυξηθεί κατά 50 εκατομμύρια, φθάνοντας τα 320 εκατομμύρια, με αποτέλεσμα οι βιομηχανίες των χωρών της Ίβηρικής να δούν να παρουσιάζονται στο έδαφος τους πολλές ξένες βιομηχανίες πολύ πιο ανταγωνιστικές.

Στόν τομέα της αλιείας η συμμετοχή της Ισπανίας είναι σημαντική καθώς ο στόλος της αντιπροσωπεύει το 70% του εκποσίματος των ευρωπαϊκών χωρών, εξαιρουμένης της Ελλάδος, ενώ τέλος στην ναυτιλία, που μας ενδιαφέρει άμεσα, οι αναμενόμενες επιπτώσεις είναι κατά την γνώμη μας διφορούμενες.

Είναι γνωστό ότι οι Ισπανοί έφοπλιστές ασκούν έντονες πιέσεις στην χώρα τους να περιορίσει τον όγκο του εξωτερικού έμπορου που διακινείται κατά 70% περίπου με πλοία άλλων χωρών και έχει σαν αποτέλεσμα τη συρρίκνωση των υπό ισπανική ση-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Έφθονον επιδειχθή η στοιχειώδης προβλεπτικότητα και διασφαλισθή η εν στενή συνεργασία των τριών παραγόντων, Κράτους, ναυτικών και κεφαλαίου, αντιμετώπισης του ελληνικού έμπορου ναυτικού προβλήματος, εν έπιγνώσει της πραγματικότητας, το αρχόμενον σήμερα έτος δύναται ν' αποτελέσει την άφετηρίαν ενός καλύτερου μέλλοντος διά την έθνικήν ναυτιλίαν.

— Είς την δύναμιν της αμμήρους ναυτιλίας μας κατά το 1935 προσετέθησαν 19 σκάφη και 50.274 τον. γκρόν, ούτως ώστε η όλική χωρητικότητα αυτή νά αριθμεί την 31ην Δεκεμβρίου 597 σκάφη 1.760.770 τον. γκρόν.

— Βάσει των στατιστικών του «Λούδ Ρέτζιστερ» η Ελλάς κατέχει την έννάτην θέσιν από άπόψεως χωρητικότητας μεταξύ όλων των ναυτιλιών του κόσμου. Ός προς την αναλογία της χωρητικότητας προς τον πληθυσμόν η Ελλάς κατέχει την τετάρτην θέσιν με 267 τόννους ανά 1000 κατοίκους. Κατέχει έξ άλλου την τρίτην θέσιν μεταξύ άλλων των ναυτιλιών είς «τράμπς» φορτηγά.

— Θά έχαρακτηρίζετο ως έτος ναυτο-λιακής ευημερίας το 1935 εάν ήθελε συγκριθεί προς την μακράν της κρίσεως περίοδον. Η από το 1934 άρξαμένη βελτίωσις των υπερθαλασσίων μεταφορών επέτρεψε είς την ελληνικήν ναυτιλίαν νά κρατήσει έν κινήσει όλα σχεδόν τά σκάφη της.

— Τό χαρακτηριστικώτερον της εκπτώσεως της έπιβατηγού ναυτιλίας μας είναι ότι κατά το 1935 ούδεμία προσθήκη είς την δύναμιν αυτής έσημειώθη.

«Ναυτικά Χρονικά», τ. 121/1.1.1936)

μαία πλοίων. Προκύπτει λοιπόν το έρώτημα ποία θά είναι η θέση τόσο των Ισπανών όσο και των Πορτογάλων με τίς φθίνουσες ναυτιλίες έναντι της κοινής ναυτο-λιακής πρακτικής που προσπαθεί νά καθιερώσει η ΕΟΚ, μέ κύριο γνώρισμα την καταπολέμηση κάθε μορφής προστατευτισμού.

ΟΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΕΣ

Γνωστός εφοδιαστής πλοίων που παρακολουθεί συστηματικά τά ζητήματα και τά προβλήματα που αντιμετωπίζει αυτός ο παρα-



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

γαγωγικός κλάδος μάς διατύπωσε το έξης έρωτημα: Γιατί δεν εφαρμόζεται και εδώ το καθεστώς που έχει καθιερωθεί στις χώρες της ΕΟΚ για τον έφοδιασμό των πλοίων, προσαρμοσμένο όπου χρειάζεται στα καθ' ημάς;

«Αναδιατυπώνοντας το έρωτημα προς κάθε κατεύθυνση και κυρίως προς τον φίλτατο κ. Γιώργο Κατσιφάρα που και από τη σκοπιά του υπουργείου Ναυτιλίας και από τη σκοπιά του υπουργείου Έμπορίου έχει αποδείξει έμπρακτα το ενδιαφέρον του για την ανάπτυξη των έφοδιασμών πλοίων σε ελληνικά λιμάνια, προσθέτουμε ότι με την εφαρμογή στα καθ' ημάς ενός ανάλογου καθεστώτος ο κλάδος θα αναπτυχθεί περισσότερο και ταυτόχρονα θα μπορέσει να αποφύγει τον έντονο ανταγωνισμό των ξένων μέσα στο ίδιο το λιμάνι του Πειραιώς.

Με την ευκαιρία επαναλαμβάνουμε τη σύσταση να συμμετάσχουν όλοι οι τροφοδότες στον συνεταιρισμό «Ακτίνα» που δημιούργησε ομάδα έφοδιαστών — οι αντιρρήσεις έπειδή άλλοι είχαν την πρωτοβουλία δεν μπορούν να δικαιολογηθούν σε καμία περίπτωση, ενώ οι ιδρυτές στην ιδρυτική διακήρυξη τους μιλούν σαφέστατα για είσοδο όλων των έφοδιαστών με έλεύθερη συναίνεση. Και παράλληλα συνιστούμε να παρασχεθεί στον συνεταιρισμό κάθε δυνατή βοήθεια, κυρίως από τον κρατικό τομέα, για να μπορέσει να υλοποιήσει τις διακηρύξεις του για την ταυτόχρονη με την απόκτηση κέρδους ένισχυση της έθνικης οικονομίας που θα έπιτευχθεί με τον έφοδιασμό των πλοίων με ελληνικά προϊόντα.

ΝΑ ΤΑ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΟΥΜΕ ΕΔΩ

Τό παγκόσμιο συνέδριο της Διεθνούς Ένώσεως Έφοδιαστών των Πλοίων θα γίνει τό 1987 στην Ελλάδα — έφέτος θα πραγματοποιηθεί στη Γιοκοχάμα, ενώ τό λήξαν έτος έγινε στη Λισσαβώνα υπό την αιγίδα του Προέδρου της Πορτογαλίας κ. Έάνες. Ήδη ο αντιπρόεδρος της Διεθνούς Ένώσεως Έφοδιαστών κ. Νικ. Οικονόμου ενημέρωσε για τό συνέδριο αυτό τον υπουργό Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή, ο οποίος απόδεχθηκε και πρόταση να γίνει τό συνέδριο υπό την αιγίδα του Έπουργού Ναυτιλίας.

Με την ευκαιρία αυτή τό «Ναυτικά Χρονικά» προτείνουν να καταβληθεί μία συντονισμένη προσπάθεια ώστε να προσελκύσουμε στην Ελλάδα όλα τά διεθνή ναυτιλιακά συ-

νέδρια — τό όφελος για τον τόπο θα είναι πολλαπλό, ενώ ταυτόχρονα θα παρέχεται έτσι ή δυνατότητα παραγωγικών έπαφών των ανθρώπων της Έλληνικής Ναυτιλίας με παράγοντες της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Μιλάμε φυσικά για κάποια σοβαρή προσπάθεια και όχι για τίς συνηθισμένες ελληνικές προχειρότητες που όχι μόνο δεν ώφελουν αλλά μάς εκθέτουν και συνεπώς βλάπτουν και τά συμφέροντα του τόπου.

ΤΙΜΕΣ ΝΤΑΜΠΙΓΚ

Γνωστή ελληνική ναυτιλιακή εταιρία ή όπρια έχει έγκυριασει σε πολλά από τά πλοία της τον ελληνικό διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού «Ποσειδών» διαπίστωσε μέ έκπληξη, όταν ζήτησε προσφορές για την έγκατάσταση διαχωριστήρων και σε άλλα πλοία της, ότι ξένα παρόμοια μηχανήματα διετίθεντο σε τιμές μικρότερες κατά 300-350 δολάρια έναντι τιμών που ίσχυαν πρό δύο μηνών. Έπειδή τίποτε δεν δικαιολογεί αυτή τη μείωση των τιμών των ξένων διαχωριστήρων, άγόμεθα στό συμπέρασμα ότι καθιερώθηκαν τιμές ντάμπιγκ για να έξοντωθεί ή ελληνική έπιχείρηση που κατασκευάζει τον διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού «Ποσειδών» καθώς και τον άνιχνευτή διαχωριστικής έπιφανείας «PL - 1» και τον μετρητή περιεκτικότητας «PL - 15».

Φυσικά ή ένδιαφερομένη έπιχείρηση δεν μπορεί να κάνει τό παραμικρό για να άντιμετωπίσει τό ντάμπιγκ που καθιέρωσαν εκείνοι που έπιθυμούν να διατηρήσουν τό μονοπώλιο που διέθεταν, μπορεί όμως να παρέμβει τό κράτος, έφ' όσον ύπάρξουν συγκεκριμένα στοιχεία. Και τέτοια στοιχεία μπορούν να συγκεντρώσουν οι ναυτιλιακές εταιρίες οι όποιες ζητούν προσφορές για διαχωριστήρες και έχουν στη διάθεσή τους και παλαιότερες προσφορές όποτε οι συγκρίσεις είναι εύκολότερες — έμεις επαναλαμβάνουμε ότι έφ' όσον τά έν λόγω ελληνικά μηχανήματα είναι έφάμιλλα των ξένων πρέπει να προτιμούνται από όλες τίς ελληνικές ναυτιλιακές έπιχειρήσεις.

ΤΟ ΘΕΑΤΡΟ ΤΟΥ ΠΕΡΣΙΚΟΥ

Παρά τούς συνεχιζόμενους βομβαρδισμούς της Ίρακινής άεροπορίας, ή πετρελαϊκή σύνδεση Κάργκ Σίρρι δεν φαίνεται να έχει διαταραχθεί. Άφου μετά τούς βομβαρ-

δισμούς του Νοεμβρίου, τό τέρμιναλ του Κάργκ έκλεισε για τρείς μέρες, ή έπικοινωνία επανέλήφθη κανονικά και άρκετά πλοία άνέμεναν για φόρτωση στη νήσο Σίρρι.

Ή Περσία ώστόσο άπεφάσισε να αύξήσει τίς τιμές της κατά 10-15% μετά τίς 20 Δεκεμβρίου, έτσι που τό βαρέλι για την Άπω Άνατολή θα φθάσει τά 27,50-27,55 δολάρια. Συγχρόνως τό Περσικό Ναυτικό συνεχίζει τίς έπεμβάσεις σε τρίτα πλοία, μέ προτίμηση τά πλοία κοντέινερς. Κατά τά στοιχεία του Λόυδ από τό καλοκαίρι του τρέχοντος έτους έχουν βεβαιωθεί νηοψίες σε 12 τουλάχιστον πλοία μεταξύ των οποίων όκτώ κοντέινερς. Άπό τά πλοία αυτά τρία ήταν υπό σημαία Κουβέιτ, τρία υπό Δυτικογερμανική, δύο υπό Δανική και άνά ένα υπό Ίταλική, Γιουγκοσλαβική, Ίαπωνική και Κινεζική. Ή πιό πρόσφατη περίπτωση θεωρείται του Όλλανδικού ναυαγοσωστικού που άκίνητοποιήθηκε στην άνοικτή θάλασσα 20 μίλια από την πολεμική ζώνη.

Στό μεταξύ οι μεγάλες δυνάμεις φροντίζουν να διατηρούν τον έξ άποστάσεως έλεγχο. Έτσι Γαλλικά πολεμικά σταθμεύουν κοντά στα στενά του Όρμούζ μεταφερόμενα από τη βάση του Τζιμπουτί. Ή Μεγ. Βρετανία διαθέτει στον Κόλπο ένα καταδρομικό, μία φρεγάτα και άρκετά βοηθητικά. Ή ΕΣΣΔ έπωφελείται από τίς εύκολίες που της παρέχει ή Νότια Έμεννη στό λιμάνι της Σοκότρα και του Άντεν. Και τέλος οι ΗΠΑ διατηρούν στολίσκο 5-6 πολεμικών έτοιμων να επέμβουν καθώς και καταδιωκτικά άεροπλάνα από τη βάση του Όμάν, τά όποια βρίσκονται σε συνεχή έπαγρύπνηση για τά σοβιετικά ύποβρύχια που άλώνίζουν την περιοχή.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΡΑΞΗ

Ύστερα από τόσα χρόνια, ένα Όμοσπονδιακό Άμερικανικό δικαστήριο θα άνοίξει τη δεύτερη φάση της περιβόητης ύποθέσεως του Amoco Cadiz, μέ κοινή άποδοχή των συνηγόρων του συγκροτήματος Amoco και του Γαλλικού κράτους. Ή έναρξη της διαδικασίας θα γίνει τον Άύγουστο του 1986 και μετά τό πέρας της θα πρέπει να έκδοθεί άπόφαση καθορίζουσα τό ύψος της άποζημιώσεως που όφείλουν οι εταιρίες που κρίθηκαν υπεύθυνες του ναυαγίου. Ή εϋθύνη αυτή θεμελιώθηκε επί των άποδείξεων κατά τίς όποιες τό θρυνικό δεξαμενόπλοιο των 240 χιλιάδων τόννων ήταν κακώς κατασκευασμένο και ότι ή συντήρηση και οι έπισκευές του είχαν έκτελεσθεί πλημμελώς.

Τό ύψος των άποζημιώσεων που άξιούνται από τό σύνολο των έναγόντων άνέρχεται στο έντυπωσιακό ποσό των 760 έκατ. δολαρίων, άνω δηλαδή των 6 δισεκ. φράγκων. Έξ αυτού οι Κοινότητες και οι έπαγγελματίες της Βρετάννης — οι άκτές της όποίας υπέστησαν την περιβαντολλογική καταστροφή — ζητούν για λογαριασμό τους ένα δισεκ. φράγκων. Έφόσον οι έναγόμενοι καταδικασθούν να καταβάλουν τό ποσό αυτό θα πρέπει να τό προσαρμόσουν λόγω της νομισματικής ύποτιμώσεως και των τόκων που τρέχουν επί του άρχικού ποσού από την ήμερα του άτυχήματος.

ΠΡΟΚΛΗΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ

Σάν πρόκληση κατά των έξαγγελιών και των σχεδίων για τη μόνιμη σύνδεση της Μάγχης, ή γνωστή εταιρεία Townsend — Thoresen άνακοίνωσε ότι σύντομα θα είναι

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS
STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222063

Telex: 16724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR., 23573 BUNKER AR
CABLES: HELLASMAR BAIRE

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Υπάρχει στη Γαλλία ένα παλαιότατο ειδικό Σώμα 'Αξιωματικών Λιμένων (Officiers de port) που ιδρύθηκε με την περίφημη Ordonnance του Κολμπερ το 1681 από πρώην αξιωματικούς του 'Εμπορικού και Πολεμικού ναυτικού για την εξυπηρέτηση των πλοίων στην μετά της ξηράς επικοινωνία τους.

Τό Σώμα, απ' ό,τι διαβάζουμε, είναι ευφύμως γνωστό στη Γαλλία για τη σοβαρότητα, την ικανότητα και την αφοσίωσή του στο καθήκον. Οι αξιωματικοί λοιπόν αυτοί, με έντολη των συνδικαλιστικών οργανώσεών τους απήργησαν σε όλη τη χώρα για πρώτη φορά στην υπερτριοσασετή Ιστορία του Σώματος, σε ένδειξη διαμαρτυρίας για τη μη τήρηση των κυβερνητικών υποσχέσεων ως προς την προάσπιση του επαγγελματικού καθεστώτος που τους διέπει. Η ημέρησια αυτή απεργία προκάλεσε, όπως ήταν φυσικό, σοβαρή διαταραχή στην εξυπηρέτηση των πλοίων σε όλα τα λιμάνια της χώρας και ιδιαίτερα στη Μασσαλία.

Την είδηση της απεργίας των Γάλλων Λιμεναρχών διαβάσαμε σύγχρονα με την είδηση της απεργίας των 'Ελλήνων πιλότων της 'Ολυμπιακής που δημοσίευσε ο ημερήσιος τύπος συνοδεύοντας την με εγχρωμες φωτογραφίες των «έν στολή» απεργούντων. Και όμολογούμε πως και οι δύο μάς εντυπωσίασαν. Γιατί είναι αλήθεια πως μη έχοντας συνθηθεί σε απεργίες βαθμοφόρων ή ενστολών αξιωματικών, όλα αυτά μάς φαίνονται υπερβολικά και αντίθετα στην προγονική σύσταση: «έντεχνον δέ τό την μέσην εν άπασι τέμνειν». Και σκεφθήκαμε ότι πάλι καλά που οι δικοί μας Λιμενάρχαι, με τό στρατιωτικό χαρακτήρα της υπηρεσίας τους, όχι μόνο δεν απεργούν αλλά εργάζονται και χωρίς υπερωρίες.

Σύμφωνα με τους ίδιους υπολογισμούς κατά την μηνιαία περίοδο 15 Δεκεμβρίου — 16 Δεκεμβρίου 1985 επαναλειτούργησαν ή οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια τάνκερς και μικτά σκάφη χωρητικότητας 4 εκατομ. τον. d.w.

Βεβαίως οι αριθμοί δείχνουν μία ικανοποιητική μείωση του πλεονάζοντος τοννάζ, αλλά δεν πρέπει να γίνουν αντικείμενο έσφαλμένων συμπερασμάτων, ιδίως εάν αναλογισθούμε ότι η υπερπροσφορά στα πλοία μεταφοράς υγρών φορτίων τό 1981 δεν υπερέβαινε τους 14 εκατ. τον. d.w.

Η έμπορικη συμφωνία που υπογράφηκε πρόσφατα μεταξύ 'Ηνωμ. Πολιτειών και 'Ιαπωνίας για την όμαλοποίηση των διμερών συναλλαγών, έλπιζεται ότι θα βελτιώσει τις άμερικανοϊαπωνικές σχέσεις και να όφελήσει την αγορά των φορτηγών πλοίων.

Άλλη μία σημαντική αύξηση των ναύλων — ή έκτη μέσα σε διάστημα δύο χρόνων — ανακοινώθηκε πρόσφατα από την Κόνφερανς των πλοιοκτητών του Βόρειου 'Ατλαντικού. Οι ναύλοι για τους εξαγωγείς στο 'Ηνωμένο Βασίλειο και την Εύρώπη θα αύξηθούν κατά 5% τον Μάρτιο και κατά τό ίδιο ποσοστό ξανά στις αρχές 'Ιουλίου. Αυτό σημαίνει αύξηση κατά 80-90% από τό τέλη του 1983.

κρύπτει ότι ή απόφασή της αυτή άποτελεί άπάντηση σε κείνους που έκθειάζουν και θριαμβολογούν για τό διάφορα σχέδια της Μάγνης, δεδομένου ότι θα άνατρέψει όλα τό προγνωστικά των οικονομικών ύπολογισμών στους όποιους βασίζονται τό προγράμματα της όποιασδήποτε όδικής συνδέσεως.

ΕΝΑΣ ΠΑΛΑΙΟΣ ΦΙΛΟΣ

Ο παλαιός μας φίλος και διακεκριμένος στέλεχος του 'Ομίλου Νιάρχου, κ. Ζήνων Παπαδόπουλος, καταλήφθηκε από τό όριο ήλικίας, άποχώρησε στις 31 Δεκεμβρ'ιου από την ένεργό ύπηρεσία.

Ο κ. Παπαδόπουλος ύπηρετήσε επί 30 χρόνια σε έπιτελικές θέσεις των έπιχειρήσεων του κ. Σταύρου Νιάρχου στα γραφεία του Λονδίνου, Σκαραμαγκά και Μόντε Κάρλο και χαιρεί μεγάλης έκτιμήςεως από τους παράγοντες της διεθνούς ναυτιλιακής και τραπεζικής κοινωνίας με τους όποιους συνεργάσθηκε στην μακρόχρονη παρουσία του στην Ναυτιλία.

d.w. μετέφεραν τό 1984 τό 93% των διακινηθέντων φορτίων σιδηρομεταλλεύματος.

Αξίζει, άκόμη νά σημειώσουμε ότι από τό 1981, που θεωρείται ή καλύτερη χρονιά που γνώρισε ή Ναυτιλία την τελευταία 10ετία και μετά τέσσερα χρόνια συνεχούς μειώσεως του όγκου των διακινουμένων χύδην φορτίων, τό 1984 ύπηρεσε μία σαφής βελτίωση και ό συνολικός όγκος αύξήθηκε κατά 14%.

Χάριν συγκρίσεως παραθέτουμε τον όγκο των διακινηθέντων βασικών χύδην φορτίων τό 1981 και 1984, όπως τό ύπελόγισαν ό Φέρνλεϋς σε έκ.τ. τόννους.

	1981	1984
Σιτηρά:	206	207
Σιδηρομετάλλευμα:	303	306
Γαιάνθρακες:	210	232
Βωξίτες:	45	44
Φωσφάτα:	42	44
	806	833

Μετά την Σαουδική 'Αραβία και τό 'Ιράν χρησιμοποιεί συμφωνίες «netback» για την προώθηση των πωλήσεων πετρελαίου.

Πηγές της αγοράς πετρελαίου όμιλούν για ποσότητες των 500-600.000 βαρελιών ήμερησίως, οι όποιες θα πωλούνται με την μέθοδο αυτή από τό 'Ιράν κατά τη διάρκεια του 1986.

Σύμφωνα με τη συμφωνία «netback» ή τιμή του ιρανικού άργου θα διαρφώνεται βάσει της τιμής πωλήσεως των προϊόντων πετρελαίου στην αγορά σπότ της Εύρώπης μεϊον τό κόστος μεταφοράς και διυλίσεως.

Η ζωηρότης της αγοράς του πετρελαίου κατά τό διαρρεύσαν δίμηνο είχε μία εύεργετική άπήχηση στον άργούντι στόλο.

Η βρεταννοί ναυλομεσίτες Γκίμπσον ύπολογίζουν ότι τό παροπλισμένα σε παγκόσμια κλίμακα δεξαμενόπλοια και μικτά πλοία έφθασαν στο χαμηλότερο επίπεδο των τριών τελευταίων έτών και περί τις 20 Δεκεμβρίου άνέρχονταν σε 200 πλοία, 29,6 έκ.τ. τον. d.w.

σε θέση νά όρομολογήσει στη γραμμή Ντόβερ — Καλαί μία καινούργια γενιά γιγαντιαίων φέρυ — μπότ που θα άπειλήσουν ύσιαστικά την οικονομική βάση όποιουδήποτε μεγαλεπήβολου σχεδίου σήραγγος ή γέφυρας.

Τά πλοία αυτά που θα είναι έτοιμα από τις αρχές του 1987, έχουν παραγγελθεί στα ναυπηγεία της Δυτ. Γερμανίας Schichau Unterweser και θα είναι 20.000 τόννων με κόστος 2,5 δισεκατ. φράγκων τό καθένα. Με δυνατότητα μεταφοράς 2.400 έπιβατών και 700 αυτοκινήτων, με τέσσερα έστιατόρια και τρία μπάρ, με συγκρότημα καταστημάτων άφορολόγητων ειδών και συνθήκες πολυτελούς άνέσεως, θα είναι τό μεγαλύτερα και πολυτελέστερα πλοία που χρησιμοποιήθηκαν ποτέ σε γραμμές βραχείας διαδρομής. Παράλληλα νέες προβλήτες θα κατασκευασθούν στο Ντόβερ και στο Καλαί για την ταχεία και άνετη έξυπνρήτηση των πλοίων και του έπιβατικού κοινού. Τέλος κάθε ένα από τά πλοία αυτά θα πραγματοποιεί 10 διαδρομές ήμερησίως, διαρκείας 75 λεπτών.

Με τά δεδομένα αυτά ή εταιρεία δεν άπο-

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

Η άνατολή του 1986 βρίσκει τις διαπραγματεύσεις για τη διάσωση της Σάνκο Στήμσιπ σε βελτιωμένη σημεία, καθώς τέσσερα από τά έννεα Trading Houses, με έπικεφαλής την Σουμιτόμο, έμφανίζονται διατεθειμένα νά άποδεχθούν τις προτάσεις του κυβερνητικού έπιτρόπου για άναδιευθέτηση των δανειακών ύποχρεώσεων για τά 97 νεο-ναυπηγήματα μπάλκ κάρριερς.

Πληροφορίες από τό Τόκυο όμιλούν για την δημιουργία, με την άδεια του δικαστηρίου, μιας νέας εταιρίας διαχειρίσεως 137 πλοίων, δηλαδή των 97 μπάλκερς και των σκαφών μεταφοράς ύγροποιημένων άερίων, ή όποία θα λειτουργήσει άνεξάρτητη από προηγούμενες έπιβαρύνσεις από τον προσεχή Μάρτιο. 'Ιδωμεν.

Στην λύση της δημιουργίας καρτέλ μπορεί νά όδηγηθούν οι μεγάλες ναυπηγικές έπιχειρήσεις της 'Ιαπωνίας για νά άντιμετωπίσουν την συρρίκνωση των ναυπηγήσεων, οι όποιες προβλέπεται ότι θα μειωθούν πέρα πάσης προβλέψεως κατά την περίοδο 1986-90.

Τό ένδεχόμενο καταφυγής στην δημιουργία καρτέλ τέθηκε από τον πρόεδρο των 'Ιαπωνών Ναυπηγών, αλλά προς τό παρόν πρέπει νά θεωρηθεί άρκετά δυσχερής λύση, καθώς οι περισσότερες από τις μεγάλες ναυπηγικές έπιχειρήσεις παρουσιάζουν άκόμη κέρδη από άλλες δραστηριότητες.

Μία ένδιαφέρουσα μελέτη των Νορβηγών ναυλομεσιτών Φέρνλεϋς, άποδεικνύει ότι τά μπάλκ κάρριερς μεγάλους άνω των 40.000 τον. d.w. αύξάνουν σταθερά τη συμμετοχή τους στις μεταφορές των βασικών κατηγοριών χύδην φορτίων.

Αναλυτικά, ένν τό 1978 τά μπάλκερς άνω των 40.000 τον. d.w. μετέφεραν τό 64% των διακινηθέντων φορτίων σιτηρών, γαιανθράκων, βωξίτου, άλουμίνας και φωσφάτων, τό 1984 ή συμμετοχή τους στις μεταφορές των παραπάνω προϊόντων αύξήθηκε σε 73%. Άκόμη, σύμφωνα με τους ύπολογισμούς των Νορβηγών, τά μπάλκερς άνω των 40.000 τον.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό Δολλάριο

Μετά από τέσσερα χρόνια σταθερής ανόδου απέναντι στα ευρωπαϊκά νομίσματα, το αμερικάνικο δολλάριο το 1985 μπήκε σε μία περίοδο ταχέως, αλλά πειθαρχημένης αποσθώρησης.

Οι παρεμβάσεις της Bundesbank και της Τράπεζας της Ιαπωνίας διατηρούν την τιμή του Δολλαρίου σταθερά γύρω στα 2.50 μάρκα και 205 γιέν.

Οι τάσεις ανόδου, που οφείλονται σε όρισμένους βελτιωμένους δείκτες ως π.χ. του α.ε.π. (άνοδος 3.3% το τρίτο τρίμηνο), της ανεργίας (7,1% τον Οκτώβριο έναντι 7.8% τον Σεπτέμβριο) και του δείκτη τιμών καταναλωτή (που δείχνει μία άνοδο 3.2% σε ετήσια βάση) βρίσκονται σε αντίθεση με τις πτωτικές τάσεις όπως η μείωση της βιομηχανικής παραγωγής κατά 0,1% τον Σεπτέμβριο (έναντι ανόδου κατά 0,6% τον Αύγουστο), άνοδο του όμοσπονδιακού χρέους (212 δισεκ. δολ.) το 1984/5 έναντι 185 δισεκ. το 1983/4), άνοδο του εμπορικού ελλείμματος σε 15.5 δισεκ. δολ. τον Σεπτέμβριο, μείωση κατασκευής κατοικιών (-9.3 το Σεπτέμβριο έναντι + 4.9 τον Αύγουστο).

Η Άγγλική Λίρα

Μετά την άποτυχία της συνόδου του Ο.ΠΕΚ και τη σημαντική μείωση της τιμής του πετρελαίου προελεύσεως Βορ. Θαλάσσης, η οικονομία της Μεγ. Βρετανίας αντιμετωπίζει έναν ακόμη άρνητικό παράγοντα.

Η ανεργία συνεχίζει σε ύψηλα επίπεδα, αν και τον Οκτώβριο έδειξε μία σχετική βελτίωση, 13,5% έναντι 13,8 τον Σεπτέμβριο. Επίσης η βιομηχανική παραγωγή παρουσίασε μία βελτίωση 0,5% τον Αύγουστο έναντι πτώσεως 1,5% τον Ιούλιο.

Τουναντίον το εμπορικό έλλειμμα έφτασε τον Σεπτέμβριο τα 200 εκατ. στερλινών ενώ το ισοζύγιο τρεχουσών λογαριασμών παρουσίαζε πλεόνασμα της τάξεως των 200 εκατ. τον Σεπτέμβριο.

Ήδη η κυβέρνηση Θάσερ μελετά την επistroφή της Λίρας στην δέση των Ευρωπαϊκών νομισμάτων (Ε.Μ.Σ.) κι αυτό προκαλεί

σχετική πίεση στις ισοτιμίες της Στερλίνας.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Με όλους τους δείκτες ευνοϊκούς: κόστος καταναλωτή + 1,8%, α.ε.π. + 2,5% (+ 3,5% για το 1986), πλεόνασμα στο εμπορικό ισοζύγιο 7.4 δισεκ. μάρκα τον Σεπτέμβριο (3.3. δισεκ. τον Αύγουστο), πλεόνασμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών 4.3 δισεκ. μάρκα (έναντι ελλείμματος 0.8 δισεκ. τον Αύγουστο), μείωση της ανεργίας σε 8,6% τον Οκτώβριο (250.000 νέες θέσεις εργασίας) αλλά και μία πτώση στην βιομηχανική παραγωγή (3,2% τον Αύγουστο και 0,2% τον Σεπτέμβριο), το Γερμανικό μάρκο αποτελεί πόλο έλξης για τους επενδυτές, παρά τα χαμηλά επιτόκια των Ευρωμάρκων (4%).

Τό Ιαπωνικό Γιέν.

Τό Γιέν παρουσιάζεται σήμερα από τα ισχυρότερα νομίσματα του κόσμου. Όλοι οι δείκτες είναι ευνοϊκοί. Έτσι έχουμε ένα πλεόνασμα στο εμπορικό ισοζύγιο της τάξεως των 5.3 δισεκ. δολ. τον Σεπτέμβριο ύστερα από 4.4 δισεκ. τον Αύγουστο (περίπου 50 δισεκ. δολ. για το 1985), πλεόνασμα στο ισοζύγιο τρεχουσών λογαριασμών 4.9 δισεκ. δολ. τον Σεπτέμβριο (3.5 δισεκ. δολ. τον Αύγουστο) και τούτο παρά τη σοβαρή φυγή κεφαλαίων για επενδύσεις στις ΗΠΑ και την Ευρώπη.

Η Τράπεζα της Ιαπωνίας συνεχίζοντας τις παρεμβάσεις της στην αγορά συναλλάγματος και διατηρώντας τα επιτόκια σε πολύ χαμηλά επίπεδα, κατόρθωσε να ανεβάσει το Γιέν από 330 τό δολλάριο προς τριετίας και 262/265 τον Φεβρουάριο του 1985, σε 203-205 Γιέν.

Τό Ελβετικό Φράγκο

Η Ελβετία όπως και η Ιαπωνία παρουσιάζει τον χαμηλότερο πληθωρισμό στον κόσμο, 1,0% σε ετήσια βάση, έχει σχεδόν ανύπαρκτη ανεργία, σταθερή κυβέρνηση, το υψηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα της Ευρώπης και παραμένει το πρώτο νόμισμα αποθησαυρισμού.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Η αλλαγή της οικονομικής πολιτικής του κ. Φαμπιούς έφερε ήδη καρπούς, καθώς ο πληθωρισμός συγκρατήθηκε στα επίπεδα του 4,5% και το ισοζύγιο πληρωμών είναι πλέον ισορροπημένο.

Στήν βελτίωση συνέτεινε και η πτώση της ισοτιμίας του δολλαρίου που προκάλεσε μείωση του ύψους των πληρωμών για εισαγωγές αγαθών και πετρελαίου.

Η Ιταλική Λιρέττα

Ύστερα από την υποτίμηση της Λιρέττας τον Ιούλιο του 1985 που έφερε την τιμή της πάνω από 2.000 λιρέτες το δολλάριο, σήμερα κυμαίνεται περί τις 1710.

Η συγκράτηση του πληθωρισμού στο 9,5% σε ετήσια βάση και η μείωση της ανεργίας γύρω στα 10% με ταυτόχρονη άνοδο της παραγωγής ευνόουν την διαμόρφωση σταθερότερης ισοτιμίας προς τα λοιπά ευρωπαϊκά νομίσματα.

Η Δραχμή

Μετά τις επίσημες διαβεβαιώσεις καταρρίφθηκαν οι διαδόσεις για νέα υποτίμηση της δραχμής, αν και θα συνεχισθεί η πρόσφορη μέθοδος της διολίσθησης ανάλογα με τις οικονομικές εξελίξεις.

Πρός το παρόν η αδυναμία του Δολλαρίου και της Άγγλικής Λίρας επιτρέπει στην δραχμή να παρουσιάζει μία σταθερότητα έναντι των άλλων νομισμάτων και μία σχετική βελτίωση έναντι των δύο πρώτων.

Ισοτιμίες Δολλαρίου (Νέα Υόρκη)

	24.11.85	24.12.85	Διαφορά %
Λίρα Άγγλ.	1.4462	1.4290	+ 1.2
Μάρκο Γερμ.	2.5665	2.5080	+ 2.3
Φράγκ. Έλβ.	2.1015	2.1055	- 0.2
Φράγκ. Γαλ.	7.8180	7.6925	+ 1.6
Λιρέτες Ιταλ. (100)	1734.0	1709.0	+ 1.4
Γιέν Ιαπων. (100)	201.0	202.50	- 0.7

Επιτόκια

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8 1/8	8 1/8	8 1/8
Λίρες Άγγλ.	11 3/16	11 3/8	11 3/8
Μάρκ. Γερμ.	5 1/8	5	5
Φράγκ. Έλβ.	5 7/16	4 3/4	4 1/2
Φράγκ. Γαλ.	11 5/8	12 1/8	12 1/8

Ισοτιμίες Δραχμής (Τιμές Fixing)

	24.10.85	24.12.85	Διαφορά %
Δολλ. ΗΠΑ	155.465	150.495	+ 3.3
Λιρ. Άγγλ.	222.010	214.990	+ 3.3
Μάρκ. Γερμ.	58.780	59.990	- 2.0
Φράγκ. Έλβ.	71.714	71.360	+ 0.4
Φράγκ. Γαλ.	19.271	19.562	- 1.5
Λιρ. Ιταλίας (100)	8.7080	8.784	- 0.9
Γιέν Ιαπων. (100)	71.860	74.242	- 3.2
ECU	129.765	131.433	- 1.3

FOR ALL CREW REQUIREMENTS

CONTACT

THE GOODWILL P.V.T., LTD. SHIPPING & TRADING — MALDIVES

WE PROVIDE ANY NUMBER OF SEAMEN WITH ALL
NECESSARY GUARANTIES — CALL US TO SUPPLY YOU
WITH BEST CREWS

GODWILL SHIPPING & TRADING

MA. CENCORNER
MAJEEDI MAGU
MALDIVES

TELEPH. MALE 4297
TELEX: 77034 GOODWILL MF
CABLE: GODWIL

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU 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

Η αλληλογραφία μας

ΤΑ ΜΙΚΡΑ, ΣΤΡΑΒΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΟΔΑ

Μέ την πάροδο του χρόνου οι ανάγκες εξαντάσσονται στους έφοπλιστές να διαχωρίζουν τα πλοία τους μετά από ναυπηγομετασκευαστικές εργασίες, σε διάφορων τύπων όπως Ε/Γ, Ο/Γ, κρουαζιερόπλοια, φορτηγά κλπ.

Δέν νομίζω όμως ότι όταν κάποιο πλοίο παροπλισθεί πρέπει να χάνει την πραγματική του ιδιότητα ή χαρακτηριστικό με αποτέλεσμα πολλές, αν όχι όλες τις διευκολύνσεις που απορρέουν από τον τύπο του να καταργούνται.

Έτσι όμως και αν ο νομοθέτης δέν πρόβλεψε κάτι τέτοιο, δέν θά έπρεπε κάποιος αρμόδιος (μέ ευρύτητα σκέψης) να διορθώσει τα κακώς κείμενα προτείνοντας αναθεώρηση αυτής της διατάξεως και του ΦΕΚ 110/2.8.84.

Αποψη μας είναι ότι άπαξ και χαρακτηριστεί ένα πλοίο ως Ε/Γ ή κρουαζιερόπλοιο, μέ ότι πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα σημαίνει αυτό, θά πρέπει έτσι να διατηρηθεί μέχρι τέλος της ζωής του, εκτός εάν μεσολαβήσει μετασκευή και άρα αλλαγή του χαρακτηριστικού του.

Συγκεκριμένα τό κρουαζιερόπλοιο μέ «Κένταυρος» πού παροπλισμένο στον Κόλπο της Έλεούσας πρό έτών δίχως να έχει υποστεί καμία μετασκευή, αναγκαστήκαμε να τό μετακινήσουμε (κατόπιν έντολης του Κ.Λ. Έλεούσας) δέν θά έπρεπε να έπιβα-

ρυνθούμε μέ τό κόστος των πλοηγικών δικαιωμάτων (όσο μικρό και να ήταν τό ποσό) γιατί ναί μέν δέν εκτελεί αυτή τή στιγμή τουριστικούς πλόες, αλλά όμως δέν έπαυσε να είναι χαρακτηρ. μένεν ως τουριστικό.

Σας έπισυνάπτουμε φωτοτυπία του παραστατικού του ΚΛΠ.

Διά τήν
ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΚΑΒΟΥΝΙΔΟΥ Α.Ε.
Πάτροκλος Χατζηθανασίου

Πειραιάς 28/11/85

ΕΛΑΣΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στήν σημερινή συγκυρία πού οι συνθήκες είναι δύσκολες και ό ανταγωνισμός ύψηλός, έπιβάλλεται να υιοθετηθεί μία πολιτική μειώσεως των ελαστικών δαπανών, ώστε τό κόστος κινήσεως και εκμεταλλεύσεως των πλοίων να πάψει να γίνεται δυσβάσταχτο και ή ελληνική ναυτιλία να παραμείνει ανταγωνιστική.

Έτσι αναφερόμαστε σε ένα ειδικό έξοδο αλλά ένδεικτικό των περιθωρίων πού υπάρχουν ώστε μέ τήν μεσολάβηση αξιόλογων προσώπων του ύπουργείου να υπάρξουν σημαντικές περικοπές έξόδων και μειώσεις του κόστους.

Στή φωτοτυπία πού σας έπισυνάπτουμε αναφέρεται τό κόστος των υποχρεωτικών φαρμάκων στην έλάχιστη ποσότητα για ένα

κρουαζιερόπλοιο. Αντιλαμβάνεσθε λοιπόν πώς τό κόστος για τήν ανανέωση του «STOCK» λόγω χορήγησης φαρμάκων στους έπιβάτες στην διάρκεια των κρουαζιερών και λόγω λήξεως της ήμερομηνίας τους, πού πολλαπλασιαζόμενο μέ τον αριθμό των πλοίων δημιουργεί μία δαπάνη τεράστια πού μεγάλο μέρος της είναι σε συναλλαγμα (πρώτες ύλες, εισαγωγές έτοιμων κλπ.).

Προτείνω ότι μπορεί να εξετασθεί τό ένδεχόμενο προμήθειας φαρμάκων έστως TRANSIT ή ακόμα να παρασχεθεί ή δυνατότητα στις ναυτιλιακές εταιρίες να προμηθεύονται από τις φαρμακαποθήκες ή μέ ειδικές τιμές από τήν Κρατική Έταιρία Φαρμάκων ή ότι άλλο θεωρείται συμφερότερο.

Ας ληφθεί επίσης ύπ' όψη ότι για τό άνέβασμα του STANDARD των πλοίων, τά φάρμακα χορηγούνται «δωρεάν». Ταυτόχρονα τό κόστος συμπλήρωσης των φαρμάκων στην 8μηνη κίνηση εκάστου πλοίου άνέρχεται κατ' έλάχιστον στις 500.000 δρχ.

Πειραιάς, 28/11/85

Φιλικότατα
Πάτροκλος Χατζηθανασίου

Υ.Γ. Ένα έρώτημα πού θέλουμε να θέσουμε είναι αν τους καλοκαιρινούς μήνες στην Πάτμο ή στην Μύκονο μέ τους 30.000 τουρίστες ύπάρχει ή ίδια φαρμακευτική περίθαλψη πού προβλέπεται για τά κρουαζιερόπλοια τά όποια σχεδόν καθημερινά προσεγγίζουν δύο ελληνικά λιμάνια μέ 400-500 μόνο έπιβάτες;

Μήπως τελικά τό ίδιο τό ΦΕΚ πού καθορίζει τά αναγκαία φάρμακα χρήζει κάποιας αναθεώρησης;

Τό λιμάνι του Πειραιά

Αναγκαία ή ίδρυση Έλευθέρας Ζώνης

Ένδιαφέρουσα κρίνεται ή πρόταση του Έμπορικού και Βιομηχανικού Έπιμελητηρίου Πειραιώς για τήν ίδρυση Έλευθέρας ζωνών στη χώρα μας, ή όποια ύποβλήθηκε στους αρμοδίους κυβερνητικούς φορείς περί τά μέσα του 1985 και ή όποια, ένώ στην άρχή βρήκε θετική ανταπόκριση, τό ένδιαφέρον περιορίστηκε μόνο στην ανταλλαγή αλληλογραφίας.

Έτσι τό Έπιμελητήριο έπανήλθε στις 20 Δεκεμβρίου, ύπογραμμίζοντας τους λόγους πού έπιβάλλουν τήν ίδρυση και λειτουργία έλευθέρων ζωνών στη χώρα μας και πού καθιστούν τό θέμα αυτό έπείγον και σοβαρό για τήν ανταγωνιστικότητα της έθνικής μας οίκονομίας.

Τό Έπιμελητήριο Πειραιώς αναφέρει ένδεικτικά, προς ένίσχυση της προτάσεώς του, ότι:

- Η τουρκική κυβέρνηση αποφάσισε τήν ίδρυση δύο έμπορικών και δύο βιομηχανικών έλευθέρων ζωνών στα λιμάνια Μερσίνης, Άτταλείας, Σμύρνης και Άδάνων, πού έχουν άρχίσει να προσελκύουν τό διεθνές έπιχειρηματικό ένδιαφέρον.

- Ο λιμένας Φός της Μασσαλίας κηρύχθηκε από τον περασμένο Άπρίλιο έλευθέρως λιμένας.

- Στην περιοχή της διώρυγας του Σουέζ λειτουργεί Έλευθέρα ζώνη.

Αυξάνονται τά τιμολόγια χρήσεως χώρων του ΟΛΠ.

Αυξάνονται από τον Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς κατά ποσοστόν 23% για τό έτος 1986 όλα τά τιμολόγια και δικαιώματα για χρήση χώρων του Όργανισμού και ειδικότερα:

α. Των τιμολογίων τροχοφόρων γραφείων.

β. Των τιμολογίων εκδοτηρίων Άκτής Ποσειδώνος.

γ. Των τιμολογίων μεταλλικών ύποστέγων της Έπισκευαστικής Βάσεως Περάματος.

δ. Των δικαιωμάτων πού καταβάλουν διάφορα νομικά και φυσικά πρόσωπα για τους μετά από διαγωνισμό και μέ σύμβαση παραχωρηθέντες χώρους του Όργανισμού, έντός και εκτός λιμενικής περιοχής και οι όποιοι δέν μπορούν να ύπαχθούν σε κανένα από τά παραπάνω τιμολόγια ή στο έναιο, κατά περιοχή (ζώνες) τιμολόγιο και σύμφωνα μέ τίς συμβατικές τους ύποχρεώσεις έχουν αποδεχθεί όρο άναπροσαρμογής κατ' έτος.

Γιά τή διετία 1986-1987 ή ήμερησία, άνά τετραγωνικό μέτρο, τιμή χρήσεως των χώρων του εκθεσιακού κέντρου του ΟΛΠ καθορίζεται σε 70 δρχ.

Άγονος ό διαγωνισμός για τόνσταθμό κοντέϊνερς

Κηρύχθηκε άγονος ό διεθνής διαγωνισμός, πού έγινε στις 15 Μαΐου 1985, για τήν άνάθεση εκτελέσεως του σταθμού έμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ίκονιο Περάματος.

Ο διαγωνισμός, σύμφωνα μέ απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του ΟΛΠ, θά έπαναληφθεί μέ τους ίδιους όρους της διακήρυξεως, χωρίς να γίνει έφαρμογή της έγκυκλίου Α14/22.8.83 βάσει της όποιας έγινε ή πρώτη δημοπράτηση και πού άπαίτοϋσε τή δημοσίευση της περιλήψεως στην Έφημερίδα Έπισήμων δημοσιεύσεων της ΕΟΚ.

Όδοποιητικά έργα στο λιμάνι

Όδοποιητικά έργα, προϋπολογισμού δαπάνης 31 εκατ. δραχμών, εκτελούνται από τον Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς σε διάφορες περιοχές.

Ειδικότερα άνακατασκευάζονται οι άσφαλτοτάπητες στην περιοχή Λούκου και τά δάπεδα στο Νέο Ίκονιο και άσφαλτοστρώνονται, πλακοστρώνονται τά πεζοδρόμια, ηλεκτροφωτίζεται και δημιουργείται νησίδα στον άνισόπεδο κόμβο της λεωφόρου Ξαβερίου, στην περιοχή του προβλήτα III.

ΑΝΑΖΗΤΩΝΤΑΣ ΤΙΣ ΡΙΖΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

Εισαγωγή στην ιστορία του ναυτικού χάρτη

Το κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Όπως είναι γνωστό η ναυτική χαρτογραφία (θεωρητική και εφαρμοσμένη) διαπραγματεύεται τον τομέα των ναυτικών επιστημών που έρευνά τα προβλήματα που ανακύπτουν από την οριζόντιο επιφάνεια αναπαράσταση της υδάτινης σφαιρικής επιφάνειας της γης και ακόμη την απεικόνιση στον χάρτη των στοιχείων αυτών που καθιστούν τον χάρτη κατάλληλο για τον ναυτιλλόμενο.

Η ναυτική χαρτογραφία δέχθηκε στο βάθος του χρόνου την συμβολή διακεκριμένων χαρτογράφων και ναυτικών εξερευνητών με αποτέλεσμα σήμερα οι κυκλοφορούντες στην διάθεση του ναυτιλλόμενου ναυτικοί χάρτες από πλευράς πιστότητας να εγγυώνται την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

Είναι βεβαιωμένο ιστορικά ότι ο άνθρωπος χρησιμοποίησε χάρτες για την καθοδήγησή του κατά την εκτέλεση ταξιδιών σε προχριστιανικούς χρόνους, των πρώτων γνωστών χαρτών αναφερόμενων τον έβδομο ή έκτο αιώνα πρὸ Χριστού.

Ήταν βασικά μία τράπεζα από πηλό και απεικόνιζε τον κόσμο σαν ένα επίπεδο δίσκο με την Βαβυλώνα στο κέντρο περιβαλλόμενο από ένα πελώριο ποτάμι με άλμυρο νερό ονομαζόμενο από τον Όμηρο «ΩΚΕΑΝΟΣ» (1), (2), (3).

Αμφότεροι οι Πυθαγόρας και ο Αριστοτέλης είχαν αποδείξει κατά τον τέταρτο πρὸ Χριστού αιώνα ότι η γη ήταν σφαιρική. Έρατοσθένης (275-194 π.Χ.) (δημιουργός της μαθηματικής Γεωγραφίας μαζί με τον Ίππαρχο) δεχόμενος την σφαιρικότητα της γης πέτυχε να μετρήσει την περιφέρεια της γης. (4). Η μέθοδός του ήταν απλή.

Χρησιμοποιώντας αγροτικές μετρήσεις στις πλούσιες κοιλάδες του Νείλου, υπολόγισε την απόσταση από την αρχαία Σήνη (σύγχρονο Άσσουάν) μέχρι την Άλεξάνδρεια σε 5.000 στάδια. Με την βοήθεια της σκιάς ενός γνώμονα που στην Σήνη κατά το θερινό ήλιοστάσιο μηδενιζόταν ενώ στην Άλεξάνδρεια είχε σκιά, υπολόγισε ότι η γωνία

κή απόσταση από το κέντρο της γης με ταξύ Σήνης — Άλεξάνδρειας ήτο 7° - 12' ή 1/50 των 360°. Έτσι ο Έρατοσθένης μπόρεσε και υπολόγισε την περιφέρεια της γης σε 252.000 στάδια δηλαδή μόλις 4% περισσότερο της τιμής που προκύπτει από τους υπολογισμούς της σύγχρονης γεωδεσίας.

Τό 100 περίπου πρὸ Χριστού, ο Μαρίνος ο Τύριος φέρεται ότι σχεδίαζε χάρτες για χρήση των ναυτιλλομένων βασιζόμενος σε κυλινδρική προβολή σχηματίζουσα ένα πλέγμα παραλληλογράμων τό κέντρο των οποίων αποτελούσε η Ρόδος, τό ναυτικό κέντρο του τότε γνωστού κόσμου. (5) Υπάρχει η γνώμη ότι σύμφωνα με τά γραφέντα από τον Πτολεμαίο, ο Μαρίνος ο Τύριος (6) στηρίχθηκε συνειδητά σε προκληθείσα εργασία παλαιότερων Γεωγράφων. Αυτή όμως η άποψη δεν φαίνεται να ευσταθεί απόλυτα-δεδομένου ότι: Μόνο ο Μαρίνος έχει τηρήσει τον παράλληλο της Ρόδου σύμμετρον πρὸς τον μεσημβρινόν, κατά τον λόγον των εἰς τήν σφαῖρα ὁμοίων τόξων, 5/4 περίπου.

Ο Πτολεμαῖος ὅπως είναι γνωστό, ὑπῆρξε πολυγραφότατος και τό πασίγνωστο ἔργο του ὑπῆρξε ἡ GEOGRAPHIA στήν ὁποία πραγματεύεται τό θέμα τῆς γεωδεσίας ὡς και τά μαθηματικά τῆς χαρτογραφίας και καταγράφει τίς συντεταγμένες του πλάτους και του μήκους 8.000 σημείων παρμένα από παλιούς χάρτες ἡ υπολογισμένα βάσει ταξιδωτικών περιγραφών.

Ο Πτολεμαῖος πιστεύοντας ότι ὁ γνωστός τότε κόσμος κατελάμβανε τό μισό τῆς γήινης σφαίρας ἀρίθμησε τούς μεσημβρινούς εἰς 0-180 μοίρες ἀπό δυσμάς πρὸς ἀνατολάς ἀρχίζοντας ἀπό τά νησιά FORTUNATE (σημερινά Κανάρια) τά πλέον ἀπομακρυσμένα (τίς ἀκρότερες) πού θεωροῦντο γνωστά πρὸς δυσμάς.

Στήν GEOGRAPHIA διαπραγματεύεται τρία συστήματα προβολῆς πού ὁ ἴδιος εἶχε ἐπινοήσει γιά τήν ἀναπαράσταση ὁλόκληρης τῆς σφαίρας ἡ τό μισό αὐτῆς σε ἐπίπεδη ἐπιφάνεια. Ἡ ἀ-

πλούστερη ἀπό αὐτές εἶναι ἡ κωνική προβολή τήν ὁποία περιέγραφε ὅπως παρακάτω: «Ὅτι πρέπει νά γίνει εἶναι νά ἀπλώσουμε τή γῆ σε ἐπίπεδη ἐπιφάνεια. Συνεπῶς θά πράξουμε σωστά νά χαράξουμε εὐθεῖες γραμμές γιά τούς μεσημβρινούς ἀλλά νά παρεμβάλουμε τούς παραλλήλους σάν τόξα κύκλων πού ἔχουν τό ἴδιο κέντρο πού ὑποτίθεται ὅτι εἶναι ὁ Βόρειος Πόλος και ἀπό τόν ὁποῖο χαράζουμε εὐθεῖες γραμμές πού εἶναι οἱ μεσημβρινοί, διατηρούμενης τῆς ὁμοιότητος πρὸς μιά σφαῖρα, στό σχῆμα και τήν ἐμφάνιση τῆς ἐπίπεδης ἐπιφάνειας».

Ο παγκόσμιος χάρτης του Πτολεμαίου πού χαράχθηκε στήν δευτέρα προβολή του παρουσιάζει τήν Μεσόγειο μέ κάποια ἀκρίβεια. Παρουσιάζει τήν Ἀγγλία και Σκωτία και ἀκόμη τήν Ἰσλανδία πλὴν ὅμως ἡ Ἀφρική ἀπλώνεται πρὸς νότον σάν μιά μεγάλη ἡπειρος κατά μήκος του Ἰνδικοῦ ὠκεανοῦ πού συνεχίζεται πρὸς βορρά και συναντᾷ τήν Κίνα.

Ἡ Ἐρυθρά Θάλασσα και ὁ Περσικός Κόλπος ἀπεικονίζεται μέ ἐξαιρετική ἀκρίβεια.

Τό ἐνδιαφέρον τῶν Ρωμαίων γιά τή χαρτογραφία περιορίστηκε σε ὁδικούς χάρτες σχεδιασμένους σε ἐπιμήκεις ἐπιφάνειες κυλινδρικοῦ σχήματος γιά χρήση κατά μήκος τῶν μεγάλων στρατιωτικῶν ὁδῶν πού διέσχισαν τήν τότε αὐτοκρατορία. Ἡ GEOGRAPHIA του Πτολεμαίου μαζί μέ τούς χάρτες του και τίς προβολές του παρέμειναν παραμεινένες στήν μακριά σκοτεινή περίοδο τῆς χαρτογραφίας.

Από πολύ νωρίς ἡ κατεύθυνση στήν θάλασσα μέσα στή Μεσόγειο προσδιοριζόταν μέ βάση τήν κατεύθυνση τῶν κρατούντων ἀνέμων. Οἱ κατευθύνσεις αὐτές, συνολικά ὀκτώ τόν ἀριθμό, ἱσπεῖχαν μεταξύ τούς καλύπτοντας τίς 360° του ὁρίζοντα.

Κατά τό τέλος του 13ου αἰῶνα ἔχει προσδιορίσει τά πλοῖα στήν Μεσόγειο χρησιμοποιοῦσαν χάρτες.

Τόν ἐπόμενο αἰῶνα ἐμφανίστηκαν οἱ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR

TÉL.: 4182705, γραμμές 6

4182711, γραμμές 3.

περίτεχνοι «χάρτες πορτολάνες» του πρώτου από αυτούς χαραχθέντος επί περγαμηνής στην Βενετία και Γένοβα που ήταν τότε γνωστές ναυτικές πολιτείες. Η λέξη «πορτολάν» (7) έχει χρησιμοποιηθεί για κάποιο χρόνο από τους χαρτογράφους σαν μία μορφή γραπτού πλοηγού ή οδηγού των ναυτιλλομένων, ενώ ο όρος «χάρτης πορτολάνος» (8) αναφέρεται επίσης ως οδηγός προς τους ναυτιλλομένους πλύν όμως — στο χάρτη χαραγμένος. Σημειώνεται ότι ο πρώτος ελληνικός πορτολάνος τυπώθηκε το 1573 στη Βενετία από τον Δημήτρη Γάγια από την Πάργα της Ήπειρου.

Οι ίδιοι χάρτες πορτολάνες αργότερα ονομάστηκαν χάρτες πυξίδας για τον λόγο ότι απεικόνιζαν τις κατευθύνσεις χωρίς καθόλου να αναφέρονται στο θέμα της υπό Πτολεμαίου αναπαράστασης της σφαίρας σε όριζόντια επιφάνεια.

Μία ενδιαφέρουσα εξέλιξη μεταξύ του «πορτολάνου» και του «χάρτου πορτολάνου» είναι η ιταλική ISOLARIA ή αλλιώς «νησιωτικός οδηγός» που περιέχει γραπτές και πολλές φορές ποιητικές οδηγίες για την ναυσιπλοΐα μαζί με χονδροειδείς χαράξεις των ακτών των νησιών που βρίσκονται στη πορεία μεταξύ Ιταλίας και Κωνσταντινουπόλεως.

Για την κατασκευή ενός χάρτη πορτολάνου ο χαρτογράφος στην αρχή τοποθετούσε πάνω σε δέρμα προβάτου ή κατσίκας ένα αριθμό από «αστέρια» πυξίδας από τα οποία ξεκινούσαν λοξοδρομίες για να καλύπτουν ολόκληρη την επιφάνεια. Αυτές του έδιναν την δυνατότητα να χαράζει τις άκτογραμμές και διευτηρείτο σαν ένα πλέγμα διοπτρεύσεων από τις οποίες ο ναυτίλος χαραζε τις πορείες του με διαβήτη και κυλιόμενο κανόνα (διπαράλληλο).

Στους χάρτες πορτολάνες λίγες λεπτομέρειες της στεριάς απεικονίζονται. Η επιφάνεια της στεριάς χρησιμοποιείται κυρίως για ονόματα τίτλου, σημειών και σημαιοστολισμών των παρακτίων κρατών και για τους λιμένες τους.

Κατά την διάρκεια του 13ου αιώνα το Βασίλειο της Αραγόνας που περιελάμβανε και τα λιμάνια της Πάλμας της Βαρκελώνης και της Βαλέντίας είχε αναπτυχθεί σε μία ναυτιλιακή χώρα στην

οποία υπάγονταν ακόμη και τα λιμάνια της Σικελίας.

Οι χάρτες τώρα είχαν γίνει μία πραγματική ανάγκη για τα ταξίδια και στην Πάλμα αναπτύχθηκαν το κέντρο της Καταλανής χαρτογραφίας, που μολονότι βασιζόταν στους Ιταλούς χαρτογράφους ένδεχόμενα εξεπόνησε τους δικούς της χάρτες πορτολάνες με ένα διακριτικό καταλανικό στυλ, περιλαμβανομένων των κλιμάκων σε «μίλια πορτολάνων» που βασική μονάδα μέτρησης ήταν «καταλανή λεύγα» με μήκος περίπου 6.000 μέτρα.

Στόν 14ο αιώνα ήλθε η σειρά της Πορτογαλίας να επεκτείνει το ναυτιλιακό της έμποριο με πλοία που απέπλεαν από την Λισσαβώνα και το Όπρτο και έφταναν μέχρι την νότιο Αγγλία και την Φλάνδρα για φορτία.

Τότε εμφανίστηκε και ο Έρρίκος ο Θαλασσοπόρος. Ως νέος έλαβε μέρος στην εκστρατεία καταλήψεως της Σέουτας το 1415 και έκτοτε αφιέρωσε την ζωή του στην εξερεύνηση των Ατλαντικών ακτών της Αφρικής. Έγκαταστάθηκε στην χερσόνησο Σαγκρές της νότιας Πορτογαλίας και προσήλκυσε εκεί τους χαρτογράφους της εποχής του για να μελετήσει και να προαγάγει τις μεθόδους της ωκεανοπλοΐας και να προετοιμάσει την καταγραφή των εθνικών ανακαλύψεων.

Μεταξύ αυτών που ήλθαν στο Σάγκρες ήταν ο SAFONDA CRECQUES γιός ενός σημαίνοντος Έβραίου της καταλανικής σχολής χαρτογράφων που καταφεύγει εκεί διαφεύγοντας την καταδίωξη των Έβραίων που είχε αρχίσει η Αραγονία.

Αυτός πράγματι μετέφερε την εμπειρία των χαρτογραφίσεων στους Πορτογάλους χαρτογράφους του Έρρίκου. Ο Έρρίκος πέθανε το 1460 κατά την περίοδο που οι караβέλες του έπλεαν νότια μακριά μέχρι την ακτή της Γουϊνέας και οι εξερευνητές του ανέπλεαν τον ποταμό Γκάμπια και τους άλλους ποταμούς της Αφρικής σε αναζήτηση του μυθικού χριστιανικού βασιλείου του Αγίου Ιωάννου.

Ήταν 28 χρόνια προτού ο Βαρθολομαίος Διάζ ανακαλύψει και περιπλεύσει το άκρωτήριο της Καλής Έλπίδας και ά-

κόμη 10 προτού ο Βάσκο ντέ Γκάμα φθάσει στην Ινδία το 1498. Το 1500 ο Καμπράλ έπλευσε για να επεκτείνει τις προς ανατολάς ανακαλύψεις του Ντέ Γκάμα και κατευθύνθηκε προς δυσμάς όπου και αντίκρυσαν τις ακτές της Βραζιλίας ή οποία βάσει της συνθήκης της Rodesillan υπάχθηκε το 1494 στη Πορτογαλία.

Ο ίδιος ο Έρρίκος δεν έπλευσε στα πορτογαλικά ταξίδια αλλά αυτός έστειλε τους πολυάριθμους εξερευνητές, τους οποίους είχε πολύ καλά προετοιμάσει για τα μεγάλα προβλήματα ναυσιπλοΐας που θα συναντούσαν.

Απορροφημένοι καθώς ήταν στις προς ανατολάς ανακαλύψεις, ο βασιλιάς της Πορτογαλίας και οι σύμβουλοί του δεν ενδιαφέρθηκαν για μία πρόταση του νεαρού Γενοβέζου του Κολόμβου για την ανακάλυψη της Ιαπωνίας του Marco Polo πλέοντας προς δυσμάς τον Ατλαντικό, με αποτέλεσμα αυτός να αναζητήσει την υποστήριξη από την ισπανική αούλη και να ανακαλύψει τον Νέο Κόσμο το 1493. Βέβαια οι Πορτογάλοι είχαν ανακαλύψει αρκετές περιοχές για να βρίσκουν απασχόληση στους δικούς τους χαρτογράφους.

Αν και πολύ λίγοι από τους χάρτες του 15ου αιώνα έχουν διασωθεί, παραμένουν ακόμα σαν ένα λαμπρό δείγμα της δουλειάς τους. Οι περισσότεροι γνωστοί από τους Πορτογάλους χαρτογράφους είναι πιθανώς οι PEDRO και JORGE REINEL. Ο δεύτερος μάλιστα εγκατέλειψε την δική του πατρίδα για να απασχοληθεί στην Σεβίλλη για την προετοιμασία του Μαγγελάνου για το ταξίδι του γύρου του κόσμου. Κατά τα τέλη του 15ου αιώνα οι Πορτογάλοι κοσμογράφοι είχαν εφοδιάσει τους ναυτικούς τους με το QUADRANT (9) για την παρατήρηση του ύψους του πολιτικού άστερα και αργότερα του ήλιου για την εύρεση του πλάτους.

Κατά το 1480 τέθηκαν στην διάθεση του Πορτογάλου ναυτίλου πίνακες της κλίσεως του ήλιου και ένα σύστημα που έδινε διορθώσεις που έπρεπε να γίνουν στις παρατηρήσεις του πολιτικού άστερα σύμφωνα με τις θέσεις των γειτονικών άστρων των «φρουρών». Έτσι παρακολουθώντας κατά τον απόλυτο συγκεκρι-

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

TELEX 18080 STAM AR
CABLES Q STAMATIQU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT · EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1088 BUENOS AIRES)
ARGENTINA

μένο παράλληλο, δηλαδή πλέον τούς κατά πλάτος, είχαμε ένα αποδεκτό τρόπο ναυσιπλοίας στην προσέγγιση των άκτων μετά ένα υπερωκεάνιο ταξίδι (10). Η μέθοδος αυτή άγταποκρινόταν στους χάρτες με την εισαγωγή περί τό 1500 της κλίμακας πλάτους που σημαίνει ότι είχε επιζηήσει μέσω των εποχών ή ακρίβεια της μετρήσεως περιφέρειας της γης από τον Έρατοσθένη.

Μετά από μερικά χρόνια μετά την επιστροφή του Βάσκο ντέ Γκάμα από τις Ινδίες ιδρύθηκε στην Λισσαβώνα η CASA DA INDIA για να διακινεί το εμπόριο με την Ινδία και την Αφρική και ακόμη να προβαίνει στη νέα έκδοση και παραγωγή νέων χαρτών και ναυτιλιακών οδηγιών του ωκεανού. Τό 1504 η Ισπανία ίδρυσε τό CASA DA CONTRATACION στην Σεβίλλη για παρόμοιο σκοπό. Κατά συνέπεια η Πορτογαλία και η Ισπανία διεκδικούν την διακρίση για τη δημιουργία των πρώτων στον κόσμο υδρογραφικών γραφείων.

Κατά τό 1530 ο βασιλεύς της Πορτογαλίας διόρισε τον PEDRO NUNEZ ένα έμπειρο κοσμογράφο, ως έπικεφαλής υδρογράφο εις τό CASA DI INDIA. Πορτογάλοι ναυτίλοι επέσυραν την προσοχή του NUNES στην δυσκολία που αντιμετώπιζαν κατά την χάραξη πορείων ωκεανοπλοίας σέ επίπεδο χάρτη, γεγονός που οδήγησε αυτόν στην μελέτη του προβλήματος. Τό 1537 δημοσίευσε τά συμπεράσματά του που δείχνουν ότι αυτός είχε αντιληφθεί ότι οι μεσημβρινοί συγκλίνουν προς τούς πόλους και ότι έκτός του ίσημερινού μία πορεία που τέμνει τούς μεσημβρινούς υπό σταθερά γωνία δέν είναι μέγιστος κύκλος αλλά μία σπειροειδής λοξοδρομία.

Μία εξαιρετικά ενδιαφέρουσα περίπτωση στον κόσμο της χαρτογραφίας συνέβη τό 1400 όταν ο PAPA STROZZI ένας Φλωρεντίνος γραμματικός, απέκτησε στην Κωνσταντινούπολη ένα αριστούργημα: την GEOGRAPHIA του Πτολεμαίου με ένσωματωμένους χάρτες και οδηγίες για την κατασκευή των χαρτών που θεωρούντο χαμένοι από τον κόσμο για περισσότερο από χίλια χρόνια.

Η εργασία μεταφράστηκε από τά αρχαία Έλληνικά στά Λατινικά και διακεκριμένοι κοσμογράφοι και γεωγράφοι

άρχισαν νά φθάνουν στην Φλωρεντία για νά κάνουν μεταφράσεις στις αντίστοιχες γλώσσες τους.

Από τό 1477 εκδόσεις της GEOGRAPHIA άρχισαν νά εκσυγχρονίζονται και οι χάρτες νά περιλαμβάνουν λεπτομέρειες που σιγά σιγά απλώθηκαν και πέρα από την Ιταλία στον πολιτισμένο κόσμο, κάνοντας πλατύτερες τις ιδέες του Πτολεμαίου για τό πώς ή σφαιρική γη μπορεί νά αναπαρασταθεί σέ επίπεδη επιφάνεια.

Έτσι από τό τέλος του 15ου αιώνα οι Ιταλοί, Πορτογάλοι και Ισπανοί χαρτογράφοι συνειδητοποιούν περισσότερο την κατανομή των μαζών, της ξηράς πάνω στην γη, όπως ο Πτολεμαίος παρουσίασε αυτές, των συστημάτων μήκους και πλάτους στην χαρτογραφική προβολή του Πτολεμαίου και προσπαθούν στό σύστημα αυτό νά εντάξουν τον κόσμο των ανακαλύψεων του Κολόμβου, του Βεσπούτσι, του Τζών Κάμποτ, του Βάσκο ντέ Γκάμα, του Καμπράλ και άλλων.

Ήταν πράγματι εξαιρετική ή τεχνική της έκτύπωσης ή όποια έκανε δυνατή την δημοσίευση των «Ατλάντων» ή αλλιώς «συλλογές χαρτών» που ονομάστηκαν μετά την άπεικόνισή τους ωμούς του «Ατλанта της γήινης σφαίρας. Τούτο έγινε από τον Ιταλό LAFRERI.

Στή συνέχεια όμως ή έκδοση των χαρτών άρχισε νά μετακινείται βορειότερα στις Κάτω Χώρες, όπου τό 1570 στην Άμβέρσα ο Όρτέλιους δημοσίευσε τον δικό του «Ατλанта THEATRUM ORBIS TERRUM στον όποιο μεταξύ άλλων περιλαμβάνει και ένα πολύ σημαντικό παγκόσμιο χάρτη. (11).

Χρησιμοποιώντας σαν πρώτο μεσημβρινό αυτό που περνά από τις Καναρίους Νήσους ολόκληρος ο κόσμος άπεικονίζεται με την προβολή του Πτολεμαίου κατά 180° ανατολικά και δυτικά. Οι νέες ανακαλύψεις τοποθετούνται προς δυσμάς της κάπως πιά πλατιάς νότιας Άμερικής. Μία έκτεταμένη ήπειρος που περικλείει τό νότιο τμήμα του κόσμου που ονομάζεται AYSTRALIS NONDUM COGNITA είναι αυτή ξηρά που έμεινε έξω από αυτά που είχε περιλάβει ο Πτολεμαίος.

Περισσότερο όμως σημαντικό από πλευράς ναυτιλλομένου παρά τό ότι

δέν έγινε πλατύτερα τότε αντιληπτό, είναι ή δημοσίευση τό 1569 από τον GEORARD MERCATOR (13) του παγκόσμιου «Ατλанта με 18 φύλλα χάρτες. Ο Μερκάτωρ στό δεύτερο μέρος της εργασίας του περιέλαβε και χάρτες της Ελλάδας και της Ιταλίας.

Ο Μερκάτωρ περιγράφηκε από τον φίλου του ORTELIOUS σαν τον μεγαλύτερο χαρτογράφο μετά τον Πτολεμαίο (5). Ο Μερκάτωρ γι' αυτό τον χάρτη επινόησε ένα δίκτυο μεσημβρινών και παραλλήλων που επέλυσε τό πρόβλημα της λοξοδρομίας, γεγονός που είχε βασανίσει προηγουμένως για 309 χρόνια τον ΝΙJNES στην Πορτογαλία.

Η προβολή του Μερκάτωρ όπως έχει παγκόσμια ονομάσει από τούς ναυτιλλομένους εξαρτάται από την αρχή ότι ή σύνευση των μεσημβρινών είναι άνάλογη προς τό συνημίτονο του πλάτους.

Εάν μία άνάλογη άνάπτυξη του τμήματος του μεσημβρινού εισαχθεί μεταξύ δύο διαδοχικών παραλλήλων πλάτους, καθώς αυξάνει τότε ή σπειροειδής λοξοδρομία, που τέμνει κάθε μεσημβρινό (δηλ. τούς διαδοχικούς μεσημβρινούς) με την ίδια γωνία γίνεται εύθεια γραμμή.

Μολονότι ή μέθοδος του Μερκάτωρ για την κατασκευή του ναυτικού χάρτη έχει γίνει για την εξυπηρέτηση του ναυτιλλομένου χρειάστηκε χρόνος ενός σχεδόν αιώνα ακόμη προτού νά τύχει γενικής χρήσεως στη θάλασσα. Για την επιβεβαίωση των πλεονεκτημάτων του Μερκατορικού χάρτη χρειάστηκε ή δημοσίευση τό 1599 από τον Άγγλο EDWARD WRIGHT του βιβλίου CERTAIN ERROS OF NAVIGATION. Απέδειξε τό πώς με βάση την αρχή του Μερκάτωρ οι λοξοδρομίες είναι εύθειες γραμμές. Ένας τυπωμένος χάρτης του βορειοανατολικού Άτλαντικού κατασκευασμένος με τον τρόπο αυτό που περιλήφθηκε στό CERTAIN ERROS OF NAVIGATION σημειώνει πράγματι μία επάνσταση στον σχεδιασμό των ναυτικών χαρτών.

Ακολουθώντας την επιτυχία του άτλанта του ORTELIOUS οι Κάτω Χώρες πήραν την πρωτοπορία στην δημοσίευση ναυτικών χαρτών για τούς ναυτιλλομένους της βόρειας Εύρώπης που πα-

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: 23067 OR 21017 FAROS - AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 886, 5th Floor,
1067 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 - 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4132998 - 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

ραδοσιακά μέχρι τότε ταξίδευαν με τό σκαντίλιο βασιζόμενοι στους πλοηγούς για τις πορείες από κάβο σε κάβο.

Στις Κάτω Χώρες, όπως και άλλοι, ήταν ο LEESKART (χάρτης άναγνώσεως) που πρώτα άναπτύχθηκε και στη συνέχεια ο PASKART (χάρτης διάπλου) που δημοσιεύτηκε από τον CORNELIUS A-NHTONISZ.

Επίσης τό 1584 δημοσιεύθηκε από τον LUCAS JANSZON WAGHNAER τό SPIEGEL DER ZEEVAERT. Αυτή ή έργασία σε δύο μέρη περιείχε μιά συλλογή από χάρτες μαζί με γραπτές ναυτιλιακές οδηγίες για τήν ναυσιπλοία από τήν Βαλτική στό Κάδιξ της Ισπανίας. Οι χάρτες αυτοί σε πολλά μοιάζουν με τις πορτολάνες της Μεσογείου ως προς τον τρόπο άπεικόνισης των άνεμολογίων και της λοξοδρομίας και είχαν σχεδιαστεί από πλοηγούς με μεγάλη πείρα. Τά βάθη δίνονταν από τό επίπεδο της μέσης στάθμης της παλλίροιας για τά άγκυροβόλια και τά ρηχά. Η τοπογραφία άπεικονιζόταν με πανοραμικό τρόπο, όπως φαίνεται από τή θάλασσα κατά τρόπο ώστε νά βοηθούσε στην άναγνώριση των άκτών.

Πολλές από τις λεπτομέρειες των άκτών πιθανώς είχαν ύποτυπωθεί με τεμνόμενες διοπτύσεις της πυξίδας από τό πλοίο καθώς αυτό παράπλεε τις άκτές σε συνδυασμό με τήν παρακολούθηση του δρομομέτρου. Έκτός από τον γενικό χάρτη από τό Βόρειο Άκρωτήριο μέχρι τις Καναρίους Νήσους, στους άκτοπλοϊκούς χάρτες δέν υπήρχαν κλίμακες πλάτους και μήκους. Κλίμακες μιλίων δίνονταν σε ειδικά πλαίσια πάνω στον χάρτη ένν βασικά σύμβολα χρησιμοποιήθηκαν επίσης για νά δείχνουν άσφαλή άγκυροβόλια και ύφάλους.

Τό SPIEGEL DER ZEERVAERT μεταφράστηκε και δημοσιεύτηκε στην Άγγλία. Όταν στην Άγγλία έμφανίστηκε ή έκδοση THE MARINERS MIRROR τό 1588, τό έτος της άρμάδας, είχε τόση έπιτυχία που οι Άγγλοι ναυτικοί άναφέρονταν στους χάρτες αυτούς ως WAGONERS για πολλά χρόνια μεταγενέστερα.

Τόν WAGHENAER τον άκολούθησε ό BLEAU τό 1608 με τό HET LIGHT που μεταφράστηκε στα Άγγλικά. Ο BLEAU κατέβαλε μεγαλύτερες προσπάθειες για νά έκσυγχρονίσει και νά δημοσιεύ-

σει τις νέες εκδόσεις. Έδώ άναφέρεται άκόμη ότι ό πρώτος έντυπος χάρτης όλόκληρου του έλληνικού χώρου τυπώθηκε από τον JACOBO CASTALDI τό 1545.

Έφτασε τό 1670 μέχρι ό Άγγλος χαρτογράφος SELLER νά σπάσει τό μονοπώλιο των Όλλανδών δημοσιεύοντας στην Άγγλία ένα άτλαντα με πολλά στοιχεία από τους Όλλανδούς προκειμένου νά του δώσει μιά νέα πειστική έμφάνιση.

Ήταν φανερό ότι οι Όλλανδοί γνώριζαν περισσότερα για τις άγγλικές άκτές από ότι οι ίδιοι οι Άγγλοι ναυτικοί.

Και για 100 περίπου χρόνια βασίστηκαν στους Όλλανδούς μέχρι που τό 1681 άνατέθηκε στον πλοίαρχο του ναυτικού GREENVILLE CLINS νά αναλάβει τήν εύθύνη της χαρτογράφησης των Άγγλικών άκτών και των λιμένων. Του διατέθηκαν δύο γιώτς για νά προχωρήσει το τεράστιο έργο του, δεδομένου ότι τότε δέν υπήρχαν σημεία τριγωνισμού που θά μπορούσε νά βασίζει τήν έργασία του.

Με βασικά όργανα μιά άλυσίδα μετρήσεων, μιά πυξίδα, και μιά κοινή βολίδα, έκανε έπτά χρόνια νά ολοκληρώσει τό έργο του που δημοσιεύτηκε τό 1693 με τίτλο GREAT BRITAINS COASTING PILOT που περιείχε χάρτες λιμένων και άκτών.

Οι χάρτες αυτοί είναι επίπεδοι χάρτες παρόμοιοι σε πολλά σημεία με αυτούς των WAGHENAER και BLAEU με πολύ καλαίσθητες άπόψεις των εύθυγραμμίσεων που μπορούσαν νά ακολουθήσουν τά πλοία για άσφαλή είσοδο σε λιμάνια και κόλπους.

Παρά την κριτική που δέχτηκε, έν τούτοις κάλυψε τις άνάγκες των Άγγλων ναυτίλλων για πολλά χρόνια άφού έπανεκδόθηκε 12 φορές κατά τον 18ο αιώνα.

Πολλοί τόμοι από τήν έκδοση αυτή σχολιάζονται άκόμη από τους πλοίαρχους που ταξιδεύουν.

Κατά τά τέλη του 17ου αιώνα ή Γαλλία με τον Βασιλέα Ηλιο και τον «ναυτικά» σκεπτόμενο COLBERT γνώρισε τήν ναυτική έπιστημονική άφύπνιση. Μεταξύ των άλλων προόδων ήταν τό 1667 ή ίδρυση του άστεροσκοπείου των Παρισίων για καλύτερη κατανόηση της ού-

ράνιας σφαίρας και τή βελτίωση των χαρτογραφίσεων.

Ο Ιταλός κοσμογράφος OCSSINI τό 1669 έγινε ό ένθουσιώδης διευθυντής του άστεροσκοπείου που ύλοποίησε τήν μέθοδο της εύρέσεως του μήκους με τήν παρατήρηση των δορυφόρων του Δία. Άφότου τό πλάτος και τό μήκος των Παρισίων προσδιορίστηκε με άκρίβεια είχε τεθεί ή βάση για τήν χαρτογράφηση όλόκληρης της Γαλλίας με τήν μέθοδο του τριγωνισμού.

Πολλές θέσεις των άκτών προσδιορίστηκαν με βάση των μεσημβρινό των Παρισίων. Οι Γαλλικοί χάρτες είχαν κατασκευαστεί με βάση τήν μέθοδο του Μερκάτορα που αναλυτικά περιγραφόταν στην έκδοση LE NEPTUNE FRANCOIS του έτους 1697.

Τό 1720 στη Γαλλία ιδρύθηκε τό DEPOT ETCARTES ET PLANS DE LA MARINE που έξακολούθησε τήν επανέκδοσή του LE NEPTUNE FRANCOIS.

Επί των ήμερών του Κάρολου του II ιδρύθηκε τό ROYAL OBSERVATORY στό GREENWICH για τήν σπουδή της ναυτικής άστρονομίας καθώςσον πιστευόταν ότι ή λύση του προβλήματος του μήκους βρισκόταν στον ούρανό.

Τό 1714 τό Βρεταννικό Κοινοβούλιο πέρασε τον περίφημο νόμο του μήκους που προέβλεπε μιά γενναία άμοιβή σε κάθε άτομο ή άτομα που συνέβαλαν στον προσδιορισμό του μήκους στην θάλασσα. Παρά τό ότι οι ROYAL ASTRONOMERS προσπαθούσαν για τήν λύση του που βρισκόταν στην ύπαρξη ένός ώρολογιού πάνω στό πλοίο.

Η μακρά ιστορία του πώς ό JOHN HARRISON κατασκεύασε τά τέσσερα χρονόμετρα και τον άγώνα του νά κερδίσει τό βραβείο των 20.000 λιρών Άγγλίας στην ήλικία των 78 έτών άποτελεί πράγματι ένα πολύ μεγάλο θέμα που ξεφεύγει από τά πλαίσια αυτής της έργασίας.

Ο πλοίαρχος Cook πήρε πράγματι μαζί του στό δεύτερο ταξίδι στον Ειρηνικό τό 1772 και δοκίμασε στην πράξη τό άλάθητο της χρήσεως του χρόνου στη θάλασσα επιλύοντας έτσι τό πρόβλημα του μήκους.

Κατά τά μέσα του 18ου αιώνα τό σύστημα της μετρήσεως της βασικής γραμμής του τριγωνισμού και του δικύου των τριγώνων για τήν διασύνδε-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

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

12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ση των θέσεων επεκτάθηκε σε όλη την Ευρώπη.

Τό σύστημα αυτό επεκτάθηκε επίσης και μέσα στη θάλασσα ενόψει άκτων και όδηγησε στην συστηματική χαρτογράφηση των άκτων των Όρκάδων Νήσων, Σκωτίας, Ουαλίας, Ίρλανδίας, καθώς και την βυθόμετρησή της θάλασσας.

Η ανωτέρω εργασία έγινε με την ευθύνη του MURDOCH MACKENZIE που μετά την αποστρατεία του τό 1770 στο βιβλίο TREATISE ON MARITIME SURVEYING ανέπτυξε πώς τό «QUADRANT» του HADLEY θά μπορούσε νά χρησιμοποιηθεί γιά τή λήψη όριζοντίων γωνιών μεταξύ τριών διαδοχικών σημείων της ξηράς καί πώς τό όργανο «STATION POINTER» θά μπορούσε νά ύποτυπώσει στην θάλασσα τό στίγμα μέ δύο διαδοχικές όριζόντες γωνίες.

Ο HADLEY ανέπτυξε στίς άρχές του 18ου αιώνα (9) τό όργανο αυτό πού είχε ένσωματωμένα ανακλαστικά κάτοπτρα καί έτσι έκανε κατορθωτή την λήψη ύψών των ουρανίων σωμάτων από την θάλασσα.

Γιά τά επόμενα 15 χρόνια ό MURDOCH MACKENZIE μέ τόν άνηψιό του συνέχισε τίς χαρτογραφήσεις του ναυαρχείου χρησιμοποιώντας τό στίγμα μέ τόν «STATION POINTER» γιά τόν προσδιορισμό της θέσεως των βολισμάτων. Η άπλη αυτή μέθοδος θεωρήθηκε επαναστατική στην θαλάσσια χαρτογράφηση καί γενικεύθηκε κατά τόν 19ο αιώνα.

Η Άγγλία άρχισε νά παίζει σημαντικό ρόλο στην κατασκευή των χαρτών κατά τά τέλη του 18ου αιώνα. Συγκεκριμένα τό 1770 ό DES BARRES, ένας Έλβετός πού ύπηρετούσε τό άγγλικό στρατό της Βόρειας Αμερικής, έόπτευε την εργασία γιά χαρτογράφηση των ανατολικών άκτων της Β. Αμερικής πράγμα πού κατέληξε στην δημοσίευση του ATLANTIC NEPTUNE πού ήταν μία υπέροχη σειρά πού επρόκειτο νά αποτελέσει την βάση γιά τούς χάρτες της Β. Αμερικής γιά 50 χρόνια μετά την ίδρυση των ΗΠΑ.

Η εργασία του DES BARRES άντανακλά την ύψηλή ποιότητα της χαράξεως στό χαλκό πράγμα πού εισήχθηκε στην Άγγλία. Η έκδοση ATLANTIC NEPTUNE κατέδειξε επίσης μία σημαντική πρόοδο από προηγούμενους άτλαντες γιάτί έπιπροσθέτως περιέλαβε πολλά σύμβολα πού χρησιμοποιούνται στους 158 χάρτες πού αποτελούσαν την συλλογή.

Τό 1795 τό ναυαρχείο άκολουθώντας τό παράδειγμα της εταιρίας των ανατολικών Ίνδιων διώρισε τόν ύδρογράφο της εταιρίας ALEXANDER DALTRY MAPLE μέ την ίδια θέση στό Βασιλικό Ναυτικό.

Τό πρώτο του καθήκον ήταν νά έκπονήσει ένα κατάλογο όλου του διαθέσιμου ύλικού στό Λονδίνο γιά την σύνθεση καί παραγωγή χαρτών γιά χρήση του αυτοκρατορικού στόλου.

Η χαρτογράφηση γύρω στό 1800 άρ-

χισε νά δείχνει την άληθή εικόνα του κόσμου. Ο COOK είχε άποκλείσει την ύπαρξη μιάς μεγάλης νότιας ήπειρου καί τοποθέτησε την Νέα Ζηλανδία στό χάρτη. Ο FLINDERS παρέπλεσε πρός τά νότια την άκτή της Αυστραλίας. Ο VAN COUVER καί ό BROUGHTON συνέχισαν εκεί πού είχε εγκαταλείψει ό COOK, προσδιορίζοντας έτσι τά όρια του Βόρειου Ειρηνικού. Σ' αυτούς είχε προστεθεί καί ό LA PEROUSE προτού νά άπωλέσουν τά πλοία του.

Η πλούσια γνώση πού είχαν άποκτήσει μυστικά οί Όλλανδοί στίς ανατολικές Ίνδιες τόν 17ο αιώνα γινόνταν σιγά σιγά διαθέσιμη γιά έκμετάλλευση καί σε άλλες χώρες.

Ο πρώτος χάρτης πού τυπώθηκε από τό ναυαρχείο έκδόθηκε στίς άρχές του 19ου αιώνα πλύν όμως περισσότεροι χάρτες άργισαν νά έκδοθούν δεδομένου ότι η Άγγλία ήταν μπλεγμένη στους Ναπολεόντειους πολέμους.

Τελικά τό 1808 ό πλοίαρχος HURD του ναυτικού πού είχε μεγάλη πείρα χαρτογραφήσεων αντικατέστησε τό DAIRY MAPLE καί έπίσπευσε την έκδοση των χαρτών του ναυαρχείου πού τό 1823 γιά πρώτη φορά διατέθηκαν γιά τό έμπορικό ναυτικό. Οί χάρτες του 19ου αιώνα χαρακτηρίζονται γιά την ύποδιαίρεση του έξωτερικού μεσημβρινού καί παραλλήλου, την αύξανόμενη πυκνότητα των βολισμάτων καί γιά λεπτομέρειες της φύσης του θαλασσίου βυθού.

Επίσης άπεικόνιζαν τά άληθή καί μαγνητικά άνεμολόγια καθώς επίσης έκαναν δυνατή καί την χρήση του διπαράλληλου κανόνα.

Η ύδρογράφηση καί χαρτογράφηση του ναυαρχείου έφτασε πιθανώς στό άνώτερο επίπεδο της γύρω στό 1850 στό τέλος της βασιλείας του γνωστου ναυάρχου BEAUFORT ως ύδρογράφου. Οί ναυτικοί χάρτες της περιόδου αυτής διακρίνονται γιά την εύρύτερη ύδρογεια κάλυψη, την ακρίβειά τους καί την τεχνική της χαράξεώς τους.

Οί Ήνωμένες Πολιτείες ίδρυσαν τό 1809 την ύπηρεσία χαρτογράφησης των άκτων πλύν όμως πολύ μικρή πρόσδος έγινε μέχρι τό 1830 πού τό BOARD OF COMMISSIONERS του ναυτικού έκανε τά πρώτα βήματα λειτουργίας ύδρογραφικού γραφείου ιδρύοντας τό DEPT OF CHARTS AND INSTRUMENTS.

Στή συνέχεια τό 1866 ιδρύθηκε τό NAVAL HYDROGRAPHIC OFFICE στην Ουάσιγκτον. Στίς ΗΠΑ λειτουργήσαν βασικά δύο φορείς ό ένας ήταν η COAST AND GEODETIC SURVEY μέ ευθύνη την ύδρογράφηση καί χαρτογράφηση των άκτων των ΗΠΑ καί τό HYDROGRAPHIC OFFICE μέ ευθύνη γιά τά έκτός των ΗΠΑ ύδατα.

Οί δύο αυτοί φορείς συνειδητοποίησαν περισσότερο την ανάγκη της προτυποποίησης των συμβόλων καί έπιτιμήσεων σε διεθνές επίπεδο.

Εν τούτοις όμως ό Γάλλος ύδρογράφος RENAUD έπικεφαλής του γαλλικού

ύδρογραφικού γραφείου ήταν αυτός πού έπεισε τόν ύποναύαρχο SIR JOHN PARRY τόν ύδρογράφο του ναυαρχείου στόν καιρό του Α' παγκοσμίου πολέμου νά ρυθμίσει την πρώτη διεθνή ύδρογραφική διάσκεψη του 1919 στό Λονδίνο, την όποία παρακολουθήσαν αντιπρόσωποι από 24 χώρες.

Ο PARRY, ό RENAUD καί ό πλοίαρχος SIMSON, ύδρογράφος του ναυτικού των ΗΠΑ, όρίστηκαν από την συνδιάσκεψη νά λάβουν τά άναγκαία μέτρα γιά την ίδρυση ενός μόνιμου ύδρογραφικού γραφείου, τό όποίο στην πραγματικότητα άρχισε νά λειτουργεί στό Μονακό κατόπιν προσκλήσεως του πρίγκηπα Άλβέρτου του Ι τό 1921.

Τό ύδρογραφικό γραφείο έπέτυχε πολλά τά τελευταία πενήντα χρόνια ιδιαίτερα στόν τομέα της προτυποποίησης καθώς τά μέλη του ξεπέρασαν τίς 50 χώρες.

Οί σπουδαστές της ναυτικής χαρτογραφίας κατανοούν σήμερα περισσότερο την βαθμιαία κίνηση πρός την όμοιόμορφη εμφάνιση των χαρτών καί κατά τρόπο ώστε οί καλύτερες ιδέες μιάς χώρας νά γίνονται άποδεκτές από τίς άλλες χώρες, κατόπιν συστάσεως του γραφείου.

Τά τελευταία χρόνια γίνεται περισσότερο συνειδητή η όμοιόμορφη εμφάνιση των χαρτών γεγονός πού όδηγεί στην έκτύπωση των διεθνών χαρτών καί την μέτρηση των βαθών σε μέτρα αντί των όργυιων καί ποδών.

Σημειώνουμε ότι ειδικά γιά τίς έλληνικές θάλασσες τό θέμα της χαρτογραφίας είναι τεράστιο καί παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον πού άξίζει τόν κόπο γιά μία ξεχωριστή μελέτη.

ΥΠΟΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

- (1) BOWDITCH σελίδα 23.
- (2) Χρ. Ντούνη «Η Θάλασσα πού μάς περιβάλλει» (Ναυτικά Χρονικά 15/4/81 καί 1/5/81).
- (3) Στράβωνας βιβλίο Α κεφ. 1-6 καί 7.
- (4) Στράβωνας βιβλίο Α κεφ. Α-20 καί 21.
- (5) Κ. Αντωνόπουλου, «Ιστορία του Έμπορικού Ναυτικού» σελ. 67.
- (6) α) Ν. Φωτεινός «Μαρίνος ό Τύριος» καί β) R. DONIOL «Μερκάντωρ ό λογοκλόπος» Περ. NAVIGATION T. 34/1966.
- (7) α) Αίγαιοπελαγίτικοι Πορτολάνοι έκδοση Ναυτικού Μουσείου, β) THE SEA CHART (ύπό DEREK HOWSEAND M. SANDERSON καί ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ έκδοση ΕΤΕ γ) ΚΑΤΑΚΤΗΤΙΚΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ του ΠΙΡΙΡΕΙΣ
- (8) B. HEWSON "A HISTORY OF THE PRACTICE OF NAVIGATION" (σελ.5).
- (9) Χρ. Ντούνη «έξάντας»: η ιστορία καί εξέλιξη του, ΜΕΝΤΩΡ 1968
- (10) B. HEWSON "A HISTORY OF THE PRACTICE OF NAVIGATION" (σελ. 106) καί Ναυσιπλοΐα: Δημαράκη Ντούνη σελ. 544.
- (11) BOWDITCH σελ. 7 πού άπεικονίζεται ό παγκόσμιος χάρτης του ORTE LIUS.

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

‘Ο ‘Ελληνικός Ναυλομεσιτικός Οἶκος
μέ τήν 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

Τά 'Ιαπωνικά ναυπηγεία

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέχει ο 'Ιαπωνικός τύπος ή οικονομική κατάσταση των μεγάλων 'Ιαπωνικών ναυπηγείων (και γενικότερα των επιχειρηματικών συγκροτημάτων στα οποία ανήκουν) για το πρώτο εξάμηνο του οικονομικού έτους 1985 έχει ως εξής:

Μισοιμπίσι: Είναι το μόνο συγκρότημα που διπλασίασε τα καθαρά κέρδη του που έφθασαν τα 707 εκατ. γιέν. Τα κέρδη προέρχονται κυρίως από την πώληση ενεργητικού και συμμετοχές σε θυγατρικές εταιρίες. Ο κύκλος εργασιών έφθασε τα 869.746 δισεκ. γιέν. Το τμήμα Ναυπηγείων και χάλυβος γνώρισε δυσκολίες, με μείωση κερδών κατά 19,6%. Οι πωλήσεις πλοίων ανήλθαν σε 16 μονάδες 445.000 τον. γκρός και αξίας 57 δισεκ. γιέν. Οι νέες παραγγελίες ανήλθαν ανήλθαν σε 8 μονάδες 661.000 τον. γκρός αξίας 59 δισεκ. Τό συνολικό καρνέ του συγκροτήματος υπολογίζεται της τάξεως των 3.000 δισεκ. γιέν από τις οποίες τό 17% αναφέρεται σε πλοία και αντιπροσωπεύει 53 μονάδες αξίας 355 δισεκ. γιέν.

'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα: Ο συνολικός κύκλος εργασιών μειώθηκε συνεπεία των κακών αποτελεσμάτων των τμημάτων Πλοίων και Χερσαίου 'Υλικού. Ο κύκλος εργασιών του τμήματος πλοίων εμφανίζεται με 48 δισεκ. γιέν, από τα οποία 38 δισεκ. από τις επισκευές. Δέχθηκε εξάλλου νέες παραγγελίες εξι πλοίων 380.000 τον. γκρός αξίας 25 δισ. και επισκευές αξίας 8,8 δισεκ. Τό συγκρότημα υπολογίζει μέχρι τον Μάρτιο του 1989 να απολύσει 4.000 άτομα περιορίζοντας τό προσωπικό του σε 20.000. Οι απολύσεις θα συνδυασθούν με συνταξιοδότηση, μεταφορά σε άλλους τομείς και μείωση του όριου ηλικίας από 59 σε 58 έτη.

Χιτάτσι: 'Υπέστη καθαρή ζημία της τάξεως των 18 δισεκ. γιέν, ενώ ο κύκλος εργασιών παρέμεινε σταθερός στα 145 δισεκ. γιέν. 'Ως λόγοι των κακών αποτελεσμάτων θεωρούνται ή κα-

θυστέρηση πληρωμής των ναυπηγούμενων πλοίων, περιορισμός των εργασιών, ζημιές από την πώληση μετοχών της Σάνκο. κλπ. 'Η παράδοση των έννεα σκαφών αυτού του έτους αντιπροσωπεύει αξία 37 δισεκ. γιέν, οι δε εργασίες επίσκευής και μετασκευής αξία 13 δισεκατομμυρίων.

Στό τέλος του Σεπτεμβρίου τό καρνέ των παραγγελιών περιελάμβανε 25 πλοία 839.000 τον. γκρός αξίας 135 δισεκ. γιέν. Τό πρόγραμμα ανασυγκροτήσεως περιλαμβάνει τό κλείσιμο από τό 1987 του ναυπηγείου της 'Ινσίμα και παράλληλη συγκέντρωση των μέν έμπορικών ναυπηγήσεων στην 'Αριάκε, των δε πολεμικών στο Μαϊζούρου, ενώ ή 'Οζάκα θά παραμείνει για τίς πλωτές εξέδρες. 'Από τό Μάρτιο του 1987 θά απολυθούν περί τούς 5.000 εργάτες από τούς όποιους 2.000 από τό ναυπηγικό τμήμα.

Καβασάκι: Παρουσίασε ύψηλότερο κύκλο εργασιών, που έφθασε τα 340 εκατ. γιέν, αλλά μειωμένα καθαρά κέρδη. Οι παραγγελίες των πλοίων του έτους έφθασαν τα 36 δισεκ. και ανέβασαν τό συνολικό καρνέ παραγγελιών σε πλοία στα 120 δισεκ. γιέν. 'Ως προς τον περιορισμό του προσωπικού πρότεινε στα συνδικάτα να μειώσει τή δύναμη του τμήματος ναυτικών κατασκευών από 4300 άνδρες σε 3.950 και βρίσκεται σε συνεννοήσεις με τίς θυγατρικές εταιρίες για τήν απορρόφηση του πλεονάζοντος αριθμού.

Μισοιμπίσι: Αύξησε τον κύκλο εργασιών σε 144 δισεκ. γιέν αλλά τά καθαρά κέρδη μειώθηκαν σε 367 εκατ. γιέν. 'Εχει ακόμη στα ναυπηγεία της τέσσερα πλοία της Σάνκο κι έχασε περί τα 100 εκατ. γιέν πουλώντας τίς μετοχές της Σάνκο προς 6 γιέν ενώ τίς είχε αγοράσει προς 230 γιέν. Μιά ήμιβυθιζόμενη πλωτή εξέδρα απέδειχθη έλλειμματική, ενώ τό τμήμα ναυτικών μηχανών υπέστη πανωλεθρία. Οι νέες παραγγελίες υπολογίζονται σε 124 δισεκ. γιέν,

τό δε συνολικό καρνέ παραγγελιών περιλαμβάνει 39 πλοία 1.740.000 τον. γκρός, αξίας 185 δισ, που εξασφαλίζουν εργασία

Μισοιμπίσι: Αύξησε τον κύκλο εργασιών σε 144 δισεκ. γιέν αλλά τά καθαρά κέρδη μειώθηκαν σε 367 εκατ. γιέν. 'Εχει ακόμη στα ναυπηγεία της τέσσερα πλοία της Σάνκο κι έχασε περί τα 100 εκατ. γιέν πουλώντας τίς μετοχές της Σάνκο προς 6 γιέν ενώ τίς είχε αγοράσει προς 230 γιέν. Μιά ήμιβυθιζόμενη πλωτή εξέδρα απέδειχθη έλλειμματική, ενώ τό τμήμα ναυτικών μηχανών υπέστη πανωλεθρία. Οι νέες παραγγελίες υπολογίζονται σε 124 δισεκ. γιέν, τό δε συνολικό καρνέ παραγγελιών περιλαμβάνει 39 πλοία 1.740.000 τον. γκρός, αξίας 185 δισ, που εξασφαλίζουν εργασία μέχρι τέλους του 1986. Τά συμβόλαια των επίσκευών υπολογίζονται σε 8,2 δισ. Τό ναυπηγείο, ενώ παλαιότερα άπασχολούσε 16.000 εργάτες, σήμερα έχει μόνο 10.700 και συμφώνησε με τά συνδικάτα να τούς περιορίσει κατά 2.000.

Νίππον Κόκαν: Ο κύκλος των εργασιών του είναι 677 δισεκ. γιέν και τά καθαρά κέρδη 9,4 δισ, με έλαφρά μείωση έναντι των περσινών. 'Η αξία των νέων παραγγελιών υπολογίζεται σε 89 δισεκ. γιέν, ή δε αξία του συνολικού καρνέ παραγγελιών πλοίων υπολογίζεται σε 369 δισ.

Σουμιτόμο: Για πρώτη φορά από τριακονταετίας παρουσίασε έλλειμμα της τάξεως του 1,9 δισεκ. γιέν. Ο κύκλος εργασιών μειώθηκε κατά 22% και έφθασε τα 113 δισ, ενώ ο κύκλος εργασιών του τμήματος πλοίων έφθασε τα 23 δισεκ. γιέν. 'Η αξία των νέων παραγγελιών πλοίων ανέρχεται σε 16 δισ και των επισκευαστικών εργασιών σε 4 δισ. Στό τέλος του Σεπτεμβρίου τό συνολικό καρνέ παραγγελιών πλοίων έφθανε τα 13 πλοία 824.000 τον. γκρός, αξίας 88 δισεκ. γιέν.

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

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

Tlx: 24282-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3891, 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

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ**Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΜΙΚΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Πρώτη μεταξύ των χωρών χωρίς ακτές. Η ιστορία των δύο παγκοσμίων πολέμων. Η ναυτιλιακή νομοθεσία. Ο σημερινός στόλος της και οι μεγαλύτερες εταιρίες. Έδρα διαχείρισης πλοίων.

Θέση, εξειδίκευση και χρηματοδότηση. Τα πλοία των Τραπεζών.

Ο πολύς κόσμος δεν φαντάζεται άσφαλως ότι η μεσόγειος Έλβετία μπορεί να είναι ναυτική χώρα. Κι όμως ο έλβετικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος σε σύγκριση με τους στόλους όλων των άλλων καθαρώς μεσογειακών χωρών. Περιλαμβάνει σήμερα 36 πλοία συνολικού τοννάζ 355.000 τον. γκρόζ. Άλλες χώρες χωρίς ακτές στη θάλασσα που κατέχουν εμπορικά πλοία είναι κατά σειρά η Αυστρία με 29 πλοία 134.000 τον. γκρόζ, η Τσεχοσλαβία με 19 πλοία 184.000 τον. γκρόζ, η Ουγγαρία με 19 πλοία 77.000 τον. γκρόζ και η Βολιβία με δύο πλοία 15.000 τον. γκρόζ.

Τα Έλβετικά πλοία είναι νηολογημένα στη Βασιλεία, μία πόλη που απέχει 450 μίλια από τον Άτλαντικό, 425 μίλια από τη Βόρ. Θάλασσα και 250 μίλια από τη Μεσόγειο. Κι όμως χάρη στη διεθνή σύμβαση της Βαρκελώνης του 1921 που αναγνώρισε το δικαίωμα των μεσογειακών χωρών να έχουν δικά τους πλοία νηολογημένα σε δικό τους μέρος, η Βασιλεία αποτέλεσε λιμένα νηολογήσεως ισότιμο με τό ... Λονδίνο, τό Ρόττερταμ ή τό Τόκιο.

Ουδέτερη και στους δυο παγκοσμίους πολέμους και χωρίς δικό της στόλο η Έλβετία αντιμετώπισε σοβαρά προβλήματα ανεφοδιασμού. Στόν πρώτο παγκόσμιο πόλεμο που υπήρχε αρκετά διαθέσιμος χώρος για τα πλοία των ουδετέρων, η Έλβετία δεν είχε παρά να ναυλώσει ξένα πλοία για τον ανεφοδιασμό της. Στό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο δοκίμασε και πάλι τό ίδιο σύστημα, ναυλώνοντας κυρίως ελληνικά πλοία. Όταν όμως η Ελλάς μπήκε στόν πόλεμο και χάθηκε ο ναυτιλιακός ρό-

λος της στη Μεσόγειο, τότε η Έλβετία δεν είχε άλλη διέξοδο παρά να δημιουργήσει δικό της εθνικό στόλο. Τό 1941 αγοράσθηκε τό πρώτο πλοίο και νηολογήθηκε στη Βασιλεία. Στη συνέχεια τά έλβετικά πλοία αυξήθηκαν και συνέβαλαν ουσιαστικά — έστω με ύψηλό κόστος — στόν ανεφοδιασμό της χώρας διαρκούντος του πολέμου. Άλλά ο πόλεμος ποτέ δεν έξε 'ξε ιδιαίτερα μεγάλο σεβασμό πρός τίς οι δέτερες σημαίες. Τά έλβετικά πλοία βομβαρδίσθηκαν, τορπιλίσθηκαν και χτυπήθηκαν από νάρκες όπως και τά πλοία όλων των έμπολέμων και αρκετά βυθίσθηκαν.

Μετά τη λήξη του πολέμου συνεστήθη μία Έπιτροπή για να διαμορφώσει τό έλβετικό ναυτικό δίκαιο και τό 1953 εγκρίθηκε απ' την Όμοσπονδιακή Συνέλευση ή νομοθεσία περί των ποντοπόρων έλβετικών πλοίων. Με τη νομοθεσία αυτή ως εκτελεστικό όργανο έποπτείας της εθνικής ναυτιλίας όρίσθηκε τό Όμοσπονδιακό Συμβούλιο. Υπάρχουν προβλέψεις για την άποφυγή καταλήψεως ή βυθίσεως των έλβετικών πλοίων στη διάρκεια έχθροπραξιών, καθώς και για τον έφοδιασμό κάθε έλβετικού πλοίου με ένα ειδικό έγγραφο εθνικότητας, είδος ναυτικού διαβατηρίου.

Σήμερα όπως είπαμε, ο έλβετικός στόλος άπαρτίζεται από 36 πλοία. Έξ αυτών τά 14 είναι συμβατικά φορτηγά, τά 12 μπάλκ κάρριερς, δύο όχηματοφόρα ρό-ρό και ένα πετρελαιοφόρο. Πάνω από τό 40% του στόλου αυτού είναι γραμμένο στό Λόυδ Ρέτζιστερ. Όρισμένα έλβετικά πλοία εκτελούν τακτικές γραμμές μεταξύ Ευρώπης — Άσίας — Μ. Άνατολής και

μεταξύ Ευρώπης — Κεντρ. Άμερικής — Νότιας Άμερικής. Σάν κυριώτερες ναυτικές εταιρίες της χώρας θεωρούνται ή Alpi-na Reederei, ή Keller Shipping, ή Societe d' armement Maritime, ή Suisse Outremer, ή Contal Shipping κλπ.

Η Suisse Outremer, ή όποία ιδρύθηκε τό 1953 με άρχική έδρα τη Γενεύη και τώρα τη Ζυρίχη, διαθέτει στόλο από τρία OBO, ένα μπάλκερ, ένα τάνκερ χυμών και δύο ψυγεία. Όλα είναι νεοαναπήγχα 4-5 έτών και άπασχολούνται στην αγορά τράμπ εκτός των ψυγείων που εργάζονται στό έμπόριο μπανανών μεταξύ Ίσημερινού και Ν. Υόρκης και του τάνκερ που είναι τό πρώτο στόν κόσμο ειδικά ναυπηγημένο για μεταφορά χυμών και εργάζεται μεταξύ Βραζιλίας και Ν. Υόρκης ή Ρόττερταμ. Η Έλβετική κυβέρνηση για την ενίσχυση του εθνικού έφοπλισμού παρέχει έγγυήσεις στις έλβετικές τράπεζες για τη χρηματοδότηση των υπό την εθνική σημαία πλοίων, υπό τον όρο ότι τά πλοία αυτά θά διατηρήσουν τη σημαία τους για ένα όρισμένο χρονικό διάστημα, ώστε σε περίπτωση διεθνούς κρίσεως να είναι έξασφαλισμένος ο έφοδιασμός της χώρας.

Λόγω της κεντρικής θέσεώς της ή Έλβετία έχει προσελκύσει αρκετές ναυτιλιακές εταιρίες. Η Acomarit Services Maritimes έδρευε στη Γενεύη από τό 1967 και εϊδικεύεται στη διαχείριση έμπορικών στόλων. Σήμερα διαχειρίζεται πλοία ενός έκατ. τον. d.w. που περιλαμβάνουν μπάλκερς, τάνκερς, OBO, ψυγεία και κοντέϊνερς, στά όποια παρέχει όλο τό φάσμα των υπηρεσιών έκμεταλλεύσεως (ναυλώσεις, έ-

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 · 4518088
TLX: 21 1339 FLOT GR.**

πιθεωρήσεις, παρακολούθηση ναυπηγήσεων, ασφάλιση, μεσιτεία, δανεισμός κλπ.). Όλων αυτών των υπηρεσιών μπορούν να επωφεληθούν οι μικροί εφοπλιστές αναθέτοντας τη διαχείριση του πλοίου τους σε τέτοιες ειδικευμένες επιχειρήσεις.

Ένα μεγάλο τμήμα του έλβετικού στόλου απασχολείται στις μεταφορές δημητριακών, των οποίων η ανάγκη είναι πάντοτε όξεία υπερτερώντας κατ' αυτό τους γαιάνθρακες και το σίδηρο. Ο μεγαλύτερος πελάτης είναι σήμερα η Ρωσία ή όποια παρά την αύξηση της παραγωγής της θα εισαγάγει τον επόμενο χρόνο περί τα 30-40 εκατομμ. τόννων δημητριακών. Εκτός της Ρωσίας μεγάλο εμπόριο δημητριακών διεξάγεται με την Κίνα, Κορέα, Ιαπωνία και Δ. Ευρώπη αλλά κυρίως σε παραπροϊόντα και ελαιόκαρπο παρά σε βασικά είδη (στάρι, κριθάρι, καλαμπόκι).

Οι Έλβετοι πλοιοκτήτες και διαχειριστές δεν απολαμβάνουν ιδιαίτερων φορολογικών πλεονεκτημάτων. Πιθανώς μάλιστα

νά έχουν πολύ υψηλότερα έξοδα από όπουδήποτε άλλο. Έν τούτοις η εξειδίκευση και η κεντρική διάθεση που κατέχουν τους φέρνει σε άμεσώτερη επαφή με όλους τους μεγάλους οργανισμούς και είναι σε θέση να εξυπηρετούν καλύτερα την πελατεία τους. Εξάλλου η χρηματοδότηση σε έλβετικά φράγκα είναι φθηνότερη από τα δολάρια, πράγμα που αποκτά ιδιαίτερη σημασία όταν στην Έλβετία τα επιτόκια κυμαίνονται περί το 3,5 - 4% έναντι του 12% που ισχύει στην Αγγλία. Υπάρχει βέβαια το μειονέκτημα ότι οι εφοπλιστές εισπράτουν δολάρια και πρέπει να αναλαμβάνουν τον κίνδυνο της διακυμάνσεως των συναλλαγματικών τιμών.

Πάντως οι πανέξυπνοι Έλβετοι καταφέρνουν να επωφελούνται ακόμα και από τα δεινά της ναυτιλιακής κρίσεως, αναλαμβάνοντας τη διαχείριση πλοίων τα οποία αποκτούν οι δανειοδοτικοί οργανισμοί από ύφειλές που αδυνατούν να τους εξοφλήσουν. Αυτό έγινε συνηθέστατο τον

τελευταίο καιρό που πλήθυναν τα ανεξόφλητα χρέη. Πολλές Τράπεζες βρέθηκαν με πλοία χωρίς να διαθέτουν εξειδικευμένο προσωπικό για ναυτιλιακές εργασίες. Οι Έλβετοι λοιπόν αναλαμβάνουν αυτοί να διαχειρισθούν τα πλοία αυτά συναγωνιστικά για λογαριασμό των Τραπεζών, οι οποίες στο κάτω - κάτω μ' αυτόν τον τρόπο θα προστατεύσουν αν όχι την αξία τουλάχιστον την κατάσταση του κεφαλαίου τους. Γιατί πολλές φορές ο ύφειλτης πλοιοκτήτης είτε γιατί δεν θέλει είτε γιατί δεν μπορεί, αφήνει εγκαταλελειμένο κι ασυντήρητο το πλοίο με αποτέλεσμα να καταστρέφεται το κεφάλαιο της τράπεζας.

Τελειώνοντας μπορούμε να πούμε ότι, η Έλβετία δεν κατέχει βέβαια μεγάλο μέρος στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή. Αλλά, αν μέσα σε τούτη την οικονομική κρίση υπάρχει περιθώριο να αποκομίσουν οι Έλβετοι ένα τίμιο κέρδος, έχουν αρκετά προσόντα για να το πετύχουν.

E.E.



YES! IN ITALY YOU CAN TRUST IN

"MEDOV"

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

ESTABLISHED 1947

FOTIS G. POULIDES
President

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

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 • BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS •
OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS

CENTRO CROCIERE S.r.l.,
Cruise Operators
Telex: 271460

HEAD OFFICE:
29, Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA
Phones: 541361 - 268532 Cable: MEDOV
Telexes: 270046 (Management) - 270070 - 213836 (OPR) - 270346 - 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

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

ἀνακοπή ταύτη διαδίκων, λόγω εὐλόγου ἀμφιβολίας τῆς ἀνακοπούσης περί τῶν ἐκβασιν τῆς δίκης (ἄρθρ. 179 Κ.Πολ.Δ.).

IV. Ἐπὶ τῆς ἀνακοπῆς τῆς ἐταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Τ.Η.»

Διὰ τῆς ὥς ἄνω ἀνακοπῆς ἡ ἀνακόπτουσα ἐκθέτει ὅτι καὶ αὕτη ἀνηγγέλθη νομίμως καὶ ἐμπροθέσμως εἰς τὸν προαναφερθέντα πλειστηριασμόν διὰ ποσὸν δραχμῶν 3.419.094, ὀφειλόμενον εἰς αὐτὴν ἐξ ἐργασιῶν συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῆς τοῦ πλειστηριασθέντος πλοίου, ὡς αἱ ἐργασίαι αὐτῆς μετὰ τῶν ἐπὶ μέρους κονδυλίων καὶ τοῦ ποσοῦ τῶν δεδουλευμένων τόκων ἀναλυτικῶς παρατίθενται ἐν αὐτῇ, ὅτι ἅπασαι αἱ ἀναγγελλθεῖσαι ἀπαιτήσεις αὐτῆς ἥσαν προνομιούχοι κατὰ τὸ ἐφαρμοστέον Κυπριακὸν δίκαιον καὶ ὅτι, παρὰ ταῦτα, αὗται δὲν κατετάγησαν εἰς τὸν συνταγέντα καὶ προσβαλλόμενον πίνακα κατατάξεως. Ἰστορεῖ περαιτέρω ἡ ἀνακόπτουσα ὅτι οὐχὶ νομίμως κατετάγη ὁ καθ' οὗ ἡ ἀνακοπή ΟΛΠ, συμμέτρως, διότι:

α) Ἡ ἀναγγελία αὐτοῦ ἦτο ἀόριστος μὴ συνοδευμένη ὑπὸ τῶν ἀποδεικνύοντων τὴν ἀπαίτησίν του δικαιολογητικῶν ἐγγράφων, τὰ ὅποια πάντως δὲν κατετέθησαν ἐντὸς τῆς νομίμου προθεσμίας μετὰ ἀποτέλεσμα νὰ καθίσταται δυσχερὴς ἡ ἀμυνα αὐτῆς (ἀνακοπούσης) διὰ προβολῆς ἀντιρρήσεων,

β) ὅτι ἡ καταταγὴς ἀπαίτησις τοῦ καθ' οὗ διὰ δικαιώματα αὐθαίρετου πρυμνοδετήσεως εἶναι νόμω καὶ οὐσίᾳ ἀβάσιμος, εἰδικώτερον κατὰ τὸ ποσὸν τὸ ἀφορῶν εἰς τὸ μετὰ τὴν διενέργειαν τοῦ πλειστηριασμοῦ χρονικὸν διάστημα (17/1-16/2/1983), ὡς καὶ κατὰ τὸ ποσὸν τῶν τόκων καὶ χαρτοσήμου καὶ γ) ὅτι τὸ ἐκ δρχ. 537.494 κονδύλιον δι' ἐξόδα πίνακος, δι' ὃ κατετάγη ὡσαύτως ὁ καθ' οὗ, εἶναι ἀόριστον καὶ δὲν καλύπτεται διὰ προνομίου. Κατ' ἀκολουθίαν δὲ τούτων ἡ ἀνακόπτουσα αἰτεῖται τὴν μεταρρύθμισιν τοῦ προσβαλλομένου πίνακος ἐπὶ σκοπῷ κατατάξεως ἐν αὐτῷ καὶ εἰς τὴν θέσιν τοῦ καθ' οὗ, εἶναι ἀόριστον καὶ δὲν καλύπτεται διὰ

προνομίου. Κατ' ἀκολουθίαν δὲ τούτων ἡ ἀνακόπτουσα αἰτεῖται τὴν μεταρρύθμισιν τοῦ προσβαλλομένου πίνακος ἐπὶ σκοπῷ κατατάξεως ἐν αὐτῷ καὶ εἰς τὴν θέσιν τοῦ καθ' οὗ τῆς ἰδέας διὰ τὸ σύνολον τῶν ἀναγγελλθεισῶν ἀπαιτήσεων τῆς ἄλλως διὰ ποσὸν δρχ. 2.795.125.

Ἐπειδὴ, ὡς προεξετέθη, κατὰ τὸ ἐφαρμοζόμενον ἐν προκειμένῳ Κυπριακὸν δίκαιον εἶναι προνομιούχοι καὶ κατατάσσονται εἰς τὴν ἐννῆτην τάξιν αἱ ἀπαιτήσεις δι' ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου ἢ πορισμὸν πραγμάτων ἢ ὑλικῶν εἰς τὸ πλοῖον, ὡς τοιαῦτα δὲ νοοῦνται αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὰς ἀναγκαίας ἐκείνας δαπάνας, τὰς ὁποίας θὰ ἐπραγματοποιεῖ οἰοσδήποτε συνετὸς πλοιοκτῆτης διὰ τὴν καλὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου.

Ἐπομένως δὲν δύναται νὰ ὑπαχθῶν εἰς τὴν ἄνω κατηγορίαν δαπανῶν ἐκ τῶν εἰς τὴν ἀνακοπὴν διαλαμβανόμενων α) ἡ ἐκ δρχ. 251.228 τοιαύτη, ἡ ὁποία παριστᾷ ὀφειλόμενον ὑπόλοιπον συνολικῆς ἀπαιτήσεως δρχ. 2.512.000 ἐκ τῆς μετασκευῆς τῆς μηχανῆς τοῦ πλοίου ἀπὸ DIESEL εἰς FUEL καὶ β) ἡ ἐκ δρχ. 20.000 ὁμοία, ἀφορῶσα ἀμοιβὴν τεχνίτου πρὸς παρακολούθησιν τῶν ὑπ' αὐτῆς ταύτης τῆς ἀνακοπούσης ἐκτελεσθεισῶν ἐπισκευῶν, ὡς πρὸς τὰς ὁποίας ἡ ἀνακοπή εἶναι νόμω ἀβάσιμος καὶ ἀπορριπτέα.

Ἐπειδὴ, ἐπὶ ἀναγγελίας τοῦ Δημοσίου ἢ νομικῶν προσώπων δημοσίου δικαίου ἐπὶ τῶν ὁποίων ἔχουν ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τοῦ ΚΕΔΕ (ὡς ὁ καθ' οὗ), δὲν τηροῦνται αἱ διατυπώσεις τοῦ ἀρθροῦ 972 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ. ἀλλ' αἱ τοιαῦται τοῦ ἀρθροῦ 55 παρ. 1 τοῦ ΚΕΔΕ, κατὰ τὰς ὁποίας ἡ ἀναγγελία πρέπει νὰ συνοδεύεται ὑπὸ πίνακος περιλαμβάνοντος τὸ ὄνοματεπώνυμον τοῦ ὀφειλέτου, τὸ εἶδος, τὸ ποσὸν τῶν χρεῶν, τὸ οἰκονομικὸν ἔτος εἰς τὸ ὁποῖον ἀνήκουν, τὴν χρονολογίαν βεβαιώσεως ὡς καὶ μνείαν τῆς δι' ἑκαστον τούτων τυχόν ὑπαρχούσης ἀσφαλείας. Αἱ διατυπώσεις αὗται ἐτηρήθησαν, ἐν προκειμένῳ, ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ ὑπὸ τοῦ καθ' οὗ ἐπικαλουμένου καὶ προσκομιζομένου ἀναγγεληρίου μετὰ τοῦ

καταλόγου τῶν ἀναγγελλθεισῶν ἀπαιτήσεων του. Ἐπομένως εἶναι ἀβάσιμα καὶ ἀπορριπτέα τὰ ὑπὸ τῆς ἀνακοπούσης περί τοῦ ἀντιθέτου ὑποστηριζόμενα.

Ἐπειδὴ, κατὰ τὸ ἀρθρον 16 παρ. 1 τοῦ κανονισμοῦ Οἰκονομικῆς Διαχειρίσεως τοῦ καθ' οὗ, ψηφισθέντος διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 417/1972 ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. αὐτοῦ, ἡ ὁποία ἐνεκρίθη διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 45057/1972 ὁμοίας τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν, Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων, εἰς περίπτωσιν μὴ ἐξοφλήσεως τῶν πρὸς αὐτὸν ὀφειλῶν ἐντὸς τῆς ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 7 παρ. 2 τοῦ ἄνω κανονισμοῦ προβλεπομένης προθεσμίας, ὀφείλεται τοκοὺς ὑπερμερίας ἀπὸ τῆς πρώτης ἡμέρας κοινοποιήσεως τοῦ οἰκείου λογαριασμοῦ (τιμολογίου), κατὰ τὴν ἐξοφλήσιν δὲ τούτων χορηγεῖται σχετικὴ ἀπόδειξις ὑποκειμένη εἰς (ἀναλογικόν) τέλος χαρτοσήμου βαρύνον τὸν ὀφειλέτην (ἄρθρ. 4 Β δ 23.8.1948 ἐν συνδρ. πρὸς τὸ ἀρθρ. 16 παρ. 3 στοιχ. β' τοῦ Κώδικος Τελῶν Χαρτοσήμου ὡς οὗτος ἐτροποποιήθη). Ὡς δὲ ἐξετέθη ἐν ἀρχῇ καὶ αἱ παρεπόμεναι αὗται ἀπαιτήσεις τοῦ ΟΛΠ εἶναι προνομιούχοι κατασσόμεναι εἰς τὴν αὐτὴν μετὰ τῆς κυρίας ἀπαιτήσεως σειράν (Ε.Π. 1444/1982). Κατ' ἀκολουθίαν τὰ ὑπὸ τῆς ἀνακοπούσης ὑποστηριζόμενα ὅτι οὐχὶ νομίμως ὑπελογίσθησαν τόκοι καὶ τέλος χαρτοσήμου ἐπὶ τῆς ὥς ἄνω κυρίας ἀπαιτήσεως τοῦ ΟΛΠ καὶ κατετάγη οὗτος καὶ διὰ τὰς παρεπόμενας ταύτας ἀπαιτήσεις προνομιακῶς, εἶναι ἀβάσιμα καὶ ἀπορριπτέα.

Ἐπειδὴ, ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ ἀναγγεληρίου τοῦ καθ' οὗ τοῦ συνοδευόντος αὐτὸ πίνακος χρεῶν καὶ τοῦ προσβαλλομένου πίνακος κατατάξεως ὁ ΟΛΠ κατετάγη συμμέτρως:

α) διὰ ποσὸν δρχ. 818.535, ἀφορῶν εἰς δικαιώματα αὐθαίρετου πρυμνοδετήσεως τοῦ ρηθέντος πλοίου περιόδου 17/1-16/2/1983, ἥτοι τοιαῦτα ἀναγόμενα εἰς τὸν μετὰ τὴν διενέργειαν τοῦ πλειστηριασμοῦ καὶ

β) διὰ ποσὸν δρχ. 537.444 δι' ἐξόδα πίνακος. Ἡ τοιαύτη ὁμῶς κατάταξις ὡς πρὸς τὸ πρῶτον κονδύλιον εἶναι μὴ νόμιμος, ἐφ'

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

δσον ή αντίστοιχος άπαίτησις του καθ' ου δέν ήτο γεγεννημένη και βεβαιωμένη κατά τον χρόνον του πλειστηριασμού (άρθρ. 55 παρ. 1 του ΚΕΔΕ), της διατάξεως του άρθρ. 47 του ΚΕΔΕ ρυθμιζούσης όλως διάφορον θέμα και μή έχούσης έν προκειμένω εφαρμογήν, ως ουχί όρθως ύπολαμβάνει ο καθ' ου. Έξ άλλου, καθ' όσον άφορά εις τό δεύτερον των άνω κονδυλίων, ο καθ' ου ουτε διά των προτάσεών του, ουτε διά της ως άνω άσκηθείσης (και μετά της υπό κρίσιν συνεκδικαζομένης) άνακοπής του, τούς λόγους και Ισχυρισμούς της όποιας επικαλείται και ώδε και εις την όποιαν ειδικώς αναφέρεται διά των προτάσεών του, παραθέτει τά παραγωγικά της άμφισβητουμένης ταύτης άπαιτήσεως του περιστατικά, ως και κατά νόμον ύποχρεούται. Κατ' άκολουθίαν ουχί όρθως, ως πρώτας επί μέρους ταύτας άπαιτήσεις, κατετάγη ο καθ' ου ή άνακοπή έναντι της άνακοπούσης και δέον όπως επιφυλαχθή το δικαστήριον νά τροποποιήση τον προσβαλλόμενον πίνακα κατά την νέαν συζήτησιν, επί σκοπώ κατατάξεως της άνακοπούσης, έν μή ύπάρξει ή άποδείξει έτέρων προνομιούχων άπαντήσεων, εις την (ως προς τάς άνω άπαιτήσεις) θέσιν του καθ' ου, κατ' άποδοχήν του αντίστοιχου λόγου της άνακοπής ως νόμου και ουσία βασίμου.

Έπειδή, ως προελέχθη, ή εκ δικαιωμάτων αυθαίρετου πρυμοδετήσεως άπαίτησις του καθ' ου είναι προνομιούχος και προηγείται των, μή άμφισβητουμένων υπό τούτου, άπαιτήσεων της άνακοπούσης. Συνεπώς τά περί του εναντίου υπό της τελευταίας ύποστηριζόμενα είναι άβάσιμα και άπορριπτέα. Έν όψει όμως του ότι ή έν λόγω διάδικος άμφισβητεί την ύπαρξιν της ρηθείσης άπαιτήσεως του καθ' ου ήτις δέν άποδεικνύεται έναντι αυτής εκ των ύπ' εκείνου προαποδεικτικώς προσκομιζόμενων έγγραφων, ήτοι των λογαριασμών δικαιωμάτων αυτού (βλ. σχετικώς Ε.Π. 265/265/1980) ύπόχρεως καθίσταται ούτος εις άπόδειξιν ταύτης διά παντός νομίμου άποδεικτικού μέσου και μαρτύρων, συγχωρουμένων ως εκ της άδυναμίας κτήσε-

ως έγγραφου έναντι της, ρύσης τρίτης, άνακοπούσης (άρθρ. 394 παρ. 1 β' Κ.Πολ.Δ.).
Υ.) Έπί της άνακοπής της Έταιρίας Περιορισμένης Εύθύνης υπό την έπωνυμία «Κ» Ε.Π.Ε.

Έπειδή, ως προκύπτει εκ των επικαλουμένων και προσκομιζόμενων ύπ' αριθ. 124/27.4.1983 και 135/27.4.1983 εκθέσεων επιδόσεως του δικαστικού Έπιμελητού παρά τώ Πρωτοδικείω Άθηνών «Χ.Γ.» άκριβές αντίγραφον της υπό κρίσιν άνακοπής μετά πράξεων καταθέσεως, όρισμού δικασίμου και κλήσεως προς συζήτησιν έπεδόθη νομίμως κ έμπορθέσμως εις τάς εκτην και έβδόμην των καθ' ών, αιτινες μή εμφανισθείσαι ουδ' άλλως πώς παραστασι κατά την έν άρχή άναφερομένην δικάσιμον, νομίμως μετ' άναβολήν όρισθείσαν, κατά την όποιαν ή ύπόθεσις έξεφωνήθη προσηκόντως εκ της σειράς του οικείου πινακίου, δέον όπως δικασθών έρήμην (άρθρ. 271 παρ. 1 και 2 Κ.Πολ.Δ.).

Έπειδή διά της ως άνω άνακοπής ή άνακόπτουσα εκθέτει ότι εις τον προαναφερθέντα πλειστηριασμόν άνηγγέλη νομίμως και έμπροθέσμως δι' άπαιτήσεις της συνολικού ύψους δρχ. 433.081 και δι' όφειλόμενα ποσά κατά της πλοιοκτητρίας εταιρίας.

- α) δρχ. 34.825 εκ προμηθείας έφοδίων.
- β) δρχ. 83.834 εκ παροχής ύπηρεσιών.
- γ) δρχ. 158.030 εκ της καταβολής υπό της ίδιας, ως πράκτορος, εις τον ΟΛΠ των δικαιωμάτων πρυμοδετήσεως του εκπλειστηριασθέντος πλοίου περιόδου 3/3/1982 έως 10/3/1982,
- δ) δρχ. 126.392 εξ όφειλομένης εις αυτήν άμοιβής εκ της πρακτορεύσεως του αυτού πλοίου κατά τό αυτό χρονικόν διάστημα και
- ε) δρχ. 30.000 διά δικαστικά έξοδα και ότι, άν και αι άναγγελθείσαι άπαιτήσεις της είναι προνομιούχαι κατά τό Κυριακόν δίκαιον και έδει νά καταταγούν προνομιακώς, τούθ' όπερ και ήτήσατο, έν τούτοις δι' ουδεμίαν εξ αυτών κατετάγη εις τον

συνταγέντα πίνακα κατατάξεως. Αίτείται δέ την τροποποίησιν τούτου επί σκοπώ κατατάξεως της, συμμετρως μετά του πρώτου των καθ' ών και πρό των άπαιτήσεων των λοιπών εξ αυτών, επ' αντίστοιχω άποβολή των αντίδικων της.

Έπειδή ή άνακοπή στρέφεται κατά των δανειστών, των όποιων προσβάλλεται ή κατάταξις εις τον πίνακα κατατάξεως (άρθρ. 971 παρ. 2 έδάφ. τελευταίον) και ειδικώτερον κατ' εκείνων εκ των καταταγέντων, ως προς τούς όποιους ο άνακόπτων έχει συμφέρον και έλπίζει νά επιτύχη των εκτοπισμών των και την κατάταξιν αυτού εις την θέσιν των (Μπρίνιας, ένθ. άνωτ. σελ. 1169), Α.Π. 1266/1974 ΝΟΒ 23-733, Α.Π. 748/1976 ΝΟΒ 25-153). Έπομένως ή κρινομένη άνακοπή, καθ' ο μέρος στρέφεται κατά των εκτης και έβδόμης εκ των καθ' ών, είναι άπορριπτέα λόγω έλλείψεως έννόμου συμφέροντος, διότι, ως προκύπτει εκ του προσβαλλόμενου πίνακος, αυται ουδόλως κατετάγησαν επί του ύπολοίπου του πλειστηριάσματος, ένεκα άνεπαρκείας αυτού. Ουτε δύναται νά ύποστηριχθή βασίμως ότι ή άνακόπτουσα νομιμοποιείται νά στραφή κατ' αυτών εκ του ότι αι άναγγελθείσαι (και μή καταταγείσαι διά τον προαναφερθέντα λόγον) άπαιτήσεις των καλύπτονται, κατά τά εις τάς άναγγελίας των εκτιθέμενα, υπό προνομίου επικρατεστέρου, διότι άν ή άνακοπή της γίνη δεκτή έναντι των (καταταγέντων) λοιπών εκ των καθ' ών, αυτη (άνακόπτουσα) θά καταταγί εις την θέσιν εκείνων, άλλως, άν δηλαδή άπορριφθή αυτη, ή κατάταξις δέν θά μεταβληθή ως προς την άνακόπτουσαν και τάς εκτην και έβδόμην των καθ' ών, εφ' όσον αυται δέν έχουν άσκήσει άνακοπήν.

Έπειδή τό ναυτικόν προνόμιον, συνδεόμενον προς ώρισμένην άπαίτησιν άνεξαρτήτως του προσώπου του δανειστού μεταβιβάζεται μετά της άπαιτήσεως την όποιαν καλύπτει εις περίπτωσιν καθολικής ή ειδικής διαδοχής. Η διά λογαριασμόν του όφειλέτου άπλή έξόφλησις υπό τρίτου τινός της προνομιακής άπαιτήσεως δέν ώφελεί

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



αυτοδικαίως τόν καταβαλόντα τρίτον. 'Υπαρχούσης όμως ένοχης εις όλόκληρον, έάν τό χρέος κατέβαλεν εις έκ των συνοφειλετών και έχη δικαίωμα άναγωγής κατά των λοιπών, τοϋθ' όπερ συμβαίνει όσάκις συνεπεία της μεταξύ αυτών ύφισταμένης έννόμου σχέσεως (π.χ. έντολης, εταιρίας, μισθώσεως έργου) δικαιούται νά στραφή κατ' έκείνων και νά απαιτήσει τό ύπ' αυτού καταβληθέν ποσόν, οϋτος ύποκαθίσταται αυτοδικαίως εις τά δικαιώματα του δανειστοϋ (άρθρ. 481, 488 Α.Κ.). Πρόκειται δηλονότι εις τήν περίπτωσιν ταύτην περί αυτοδικίας μεταβίβσεως της απαιτήσεως του δανειστοϋ εις τόν ίκανοποίησαντα αυτόν συνοφειλήτην υπό μορφήν νομίμου έκχωρήσεως, καθ' ήν συμμεταβιβάζονται και τά ασφαλίζονται τήν κυρίαν άπαίτησιν ένέχυρα, ύποθήκαι, προνόμια και άλλα παρεπόμενα δικαιώματα (Γεωργιάδη — Σταθοπούλου, 'Αστικός Κώδι, υπό τό άρθρ. 488 άριθ. 8, Α. 'Αντάπασης, ένθ. άνωτ. σελ. 74, 75, Ε. Αίγαιου 63/1972 νΟΒ 21-807). 'Εξ άλλου, ως προεξετέθη, τά δικαιώματα του ΟΛΠ διά τήν προσόρμισιν, παραβολήν, πρυμνοδέτησιν κλπ. του πλοίου καλύπτονται υπό προνομίου και κατατάσσονται εις τήν πρώτην τάξιν των προνομίων του άρθρ. 205 ΚΙΝΔ, ύπεύθυνοι δέ εις όλόκληρον διά τήν καταβολήν των αντιστοιχών ποσών είναι ό κύριος του πλοίου, ό έφοπλιστής, ό πράκτωρ και έν γένει αντιπρόσωπος του πλοίου ('Αντάπασης, ένθ. άνωτ. σελ. 127, 128, βλ. και Κανονισμόν και Τιμολόγια δικαιωμάτων επί πλωτών ναυπηγημάτων εις περιόχην ΟΛΠ). 'Εν προκειμένω, ως προκύπτει έκ του έπικαλουμένου και προσκομιζομένου ακριβοϋς αντιγράφου της από 20.1.1983 άναγγελίας της άνακοπούσεως, αυτή άνηγγέλθη εις τόν προδιαληφθέντα πλειστηριασμόν διά ποσόν δρχ. 433.081, έκ του όποιου δρχ. 158.030 άφορουν εις δικαιώματα πρυμνοδετήσεως του ΟΛΠ, τά όποια κατέβαλεν έξ ίδίων ή άνακόπτουσα πράκτωρ του άνω πλοίου διά λογαριασμόν της πλοιοκτητρίας, μετά της όποιας ηϋθύνετο εις όλόκληρον διά τήν καταβολήν αυτών έναντι του ΟΛΠ. Ειρήσθω ότι τόσον τό ύψος, όσον και ή καταβολή του άνωτέρω ποσού υπό της άνακοπούσεως, δέν άμφισβητούνται υπό των καθ' ών. 'Εδει, επομένως, διά τό ποσόν τοϋθ' ή άνακόπτουσα νά καταταγή συμμέτρως μετά του ΟΛΠ εις τήν προαναφερθεύσαν τάξιν, τοϋθ' όπερ δέν έγένετο, ταύτης μή καταταγείσης διά ποσόν τι, ως άποδεικνύεται έκ του προσβαλλομένου πίνακος.

Πρέπει, ως έκ τούτου, νά έπιφυλαχθή τό δικαστήριον νά τροποποιήσει τόν προσβαλλόμενον πίνακα κατά τήν νέαν συζήτησιν επί σκοπώ αναλόγου κατατάξεως της άνακοπούσεως, ως πρός τήν άνωτέρω άπαίτησιν της, κατ' άποδοχήν του δευτέρου λόγου της υπό κρίσιν άνακοπής ως νόμου και ούσία βασίμου.

'Επειδή, ως προεξετέθη, αι απαιτήσεις διά τās όποιās άνηγγέλθη ή δευτέρα των καθ' ών δέν άπολαύουν προνομίου τινός κατά τό Κυπριακόν δίκαιον (ως έκ του χρόνου γενέσεως των) και συνεπώς ούχι όρθως κατετάγησαν, συμμέτρως, εις τόν προσβαλλόμενον πίνακα. 'Αντιθέτως αι λοιπαι έκ των άναγγελθεισών απαιτήσεων της άνακοπούσεως, ή ούσιαστική βασιμότης των όποιών δέν άμφισβητείται υπό των καθ' ών, ύπάγονται εις τήν έννάτην τάξιν των ναυτικών προνομίων του Κυπριακού δικαίου. Πρέπει, κατ' άκολουθίαν, νά έπιφυλαχθή και πάλιν τό δικαστήριον νά τροποποιήσει κατά τήν νέαν συζήτησιν τόν πρόσβαλλόμενον πίνακα κατατάξεως, προκειμένου νά κατατάξη τήν άνακόπτουσαν, έν μή ύπάρξει ή άποδείξει άλλων προνομιούχων απαιτήσεων, εις τήν θέσιν της άνω αντιδίκου της, κατ' άποδοχήν του τελευταίου λόγου της άνακοπής ως νόμου και ούσία βασίμου.

'Επειδή, ως και άνωτέρω εξετέθη, εάν άμφισβητηθή διά της άνακοπής ή ύπαρξης απαιτήσεως τινός καταταγείσης εις τόν συνταχθέντα πίνακα κατατάξεως, ό δικαιοϋχος ταύτης (καθ' οϋ ή άνακοπή) όφείλει νά έπικαλεσθή διά των προτάσεων του σαφώς και ώρισμένως άπαντα τά παραγωγικά ταύτης περιστατικά, ως θά έπραττεν άν ένήγαγε περί αυτής ό ίδιος, εις τρόπον ώστε νά ταχθούν εις βάρος του τά οικεία θέματα άποδείξεως, της έλλείψεως ταύτης μή δυναμένης νά άναπληρωθή διά της παραπομπής εις λοιπά (έκτός των προτάσεων του) έγγραφα. Τούτου δέ μή γενομένου, ή άνακοπή καθίσταται δεκτή έναντι αυτού (Μπέης, Δ 9-828, Βλ. και τās περί ών έν τοίς πρόσθεν λοιπάς παραπομπάς).

Ειρήσθω ότι ή ως άνω κατά τήν τακτικήν διαδικασίαν άπόδειξις απαιτείται και επί απαιτήσεως έκ παροχής εξηρημένης εργασίας, όσάκις ό άνακόπτων (ήτοι ό άμφισβητών ταύτην) δέν είναι ό έργοδότης ή έτερον πρόσωπον έκ των εις τό άρθρον 663 Κ.Πολ.Δ. άναφερομένων, όποτε και μόνον εφαρμόζεται ή ειδική διαδικασία των άρθρων 664-176 Κ.Πολ.Δ. (βλ. 1356/1981 Ε.Ν.Δ. 10-156). Καί επί της έρευνωμένης ά-

νακοπής ή άνακόπτουσα άμφισβητεί καταγορηματικώς τās άναγγελθείσας απαιτήσεις των τρίτου, τετάρτου και πέμπτου των καθ' ών, ίσχυριζόμενη ειδικώτερον ότι οϋτοι οϋδέποτε παρέσχον τās ύπηρεσίας των επί του έκπλειστηριασθέντος πλοίου, ότι, κατ' άκολουθίαν, αι απαιτήσεις αυτών είναι άνύπαρκτοι, άλλως εικονικά και ότι ούχι νομίμως κατετάγησαν εις τόν προσβαλλόμενον πίνακα (τυχαίως). Παρά ταϋτα οι άνακόπτοντες δέν έπικαλούνται, ως έδει, τά παραγωγικά των απαιτήσεών των περιστατικά κατά τόν έκτεθέντα άνωτέρω ποσόν, παραπέμποντες επί τούτω διά των προτάσεων των εις τήν ύπ' αυτών άσκηθείσαν άγωγήν κατά της πλοιοκτητρίας εταιρίας και τήν επ' αυτής έκδοθεύσαν ύπ' άριθ. 1587/1983 άπόφασιν του δικαστηρίου τούτου. Πρέπει, συνεπώς, όπως, κατ' άποδοχήν έν τούτων της άνακοπής ως νόμου και ούσία βασίμου, έπιφυλαχθή και επ' αυτής τό δικαστήριον νά τροποποιήσει κατά τήν νέαν συζήτησιν τόν προσβαλλόμενον πίνακα επί σκοπώ κατατάξεως (έν συνδρομή των προαναφερθεισών λοιπών προϋποθέσεων) της άνακοπούσεως εις τήν θέσιν των ειρημένων αντιδίκων της παρελκούσης μετά ταϋτα της έρεύνης των λοιπών λόγων της άνακοπής, διά των όποιών προσβάλλεται ή κατάταξις αυτών.

'Επειδή, τέλος, ή άνακόπτουσα ίσχυρίζεται ότι ούχι νομίμως δέν κατετάγη συμμέτρως μετά του πρώτου των καθ' ών διά τό σύνολον των άναγγελθεισών απαιτήσεων της (ήτοι και διά τό πέραν των δρχ. 158.030 ποσόν), έφ' όσον αυται, ούσαι προνομιοϋχοι κατά τέ τό Κυπριακόν και τό 'Ελληνικόν δίκαιον, έπρεπε νά καταταγούν εις τήν αυτήν μετά των απαιτήσεων εκείνου (τήν ύπαρξιν των όποιών οϋδόλως άμφισβητεί) σειράν. 'Εν τούτων όμως ή άνακοπή είναι μή νόμιμος και άπορριπτέα, διότι κατά εφαρμοζόμενον έν προκειμένω δίκαιον της Κύπρου αι ως άνω απαιτήσεις του ΟΛΠ προηγούνται των τοιούτων της άνακοπούσεως. 'Ωσαύτως μή νόμιμος και άπορριπτέα τυγχάνει ή άνακοπή, καθ' όσον δι' αυτής ή άνακόπτουσα αίτείται τήν προνομιακήν κατάταξιν της έκ δικαστικών έξόδων απαιτήσεως της ύψους δρχ. 30.000, διότι ή άπαίτησις αυτή δέν είναι προνομιοϋχος κατά τό ίσϋον έν Κύπρω δίκαιον. Σημειωτέον ότι ή άνακόπτουσα δέν ίσχυρίζεται ότι τά ως άνω έξοδα έγέγοντο διά τό κοινόν συμφέρον των δανειστών.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 - TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

Η ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΑΘΗΝΩΝ ΒΡΑΒΕΥΣΕ ΤΗΝ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Ἡ Ἀκαδημία Ἀθηνῶν βράβευσε τὸ ἀπόγευμα τῆς Δευτέρας τὴν Ἑνωσὴ Πλοίαρχων γιὰ τὴ διάσωσιν ἀπὸ μέλη τῆς ἀνθρωπίνων ὑπάρξεων πού κινδύνευαν στὴ θάλασσα, τὴν περισυλλογὴ Βιετναμέζων φυγάδων καὶ τὴ μεταφορὰ Παλαιστινίων ἀπὸ τὴ Βηρυτό. Τὸ βραβεῖο τῆς Ἀκαδημίας παρέλαβε ὁ πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως Πλοίαρχων κ. Γιάννης Ψαρράς, ἐνῶ σὲ νέα τελετὴ πού ὀργανώνει ἡ ΠΕΠΕΝ στὶς 10 Ἰανουαρίου στὸ Δημοτικὸ Θέατρο Πειραιῶς, θὰ ἀπονεμηθοῦν τιμητικὲς διακρίσεις ἀπὸ τὸν γεν. γραμματέα τῆς Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν κ. Μεν. Παλλάντιο καὶ τὸν πρόεδρο τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐρυθροῦ Σταυροῦ κ. Ὁρ. Λουρίδη στοὺς 42 πλοίαρχους πού περισυνέλεξαν Βιετναμέζους πρόσφυγες καὶ πῆραν μέρος στὸ ἐγχείρημα μεταφορᾶς τῶν Παλαιστινίων ἀπὸ τὴ Βηρυτό μὲ ἑλληνικὰ ἐπιβατηγὰ πού εἶχε γίνῃ ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῶν Ἑνωμένων Ἐθνῶν. Στὴν ἴδια τελετὴ θὰ τιμηθεῖ ἐπίσης μὲ βραβεῖο τοῦ Ἐρυθροῦ Σταυροῦ καὶ ἡ Ἑνωσὴ Πλοίαρχων.

Οἱ πλοίαρχοι πού θὰ τιμηθοῦν εἶναι οἱ ἑξῆς:

— Ἀνδρέας Κουνέλης, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Κάπταιν Μιχάλης» τῆς ἐταιρείας «Φαφαλιός Σίππιγκ» (ἔδωσε τρόφιμα, νερό καὶ βοήθεια σὲ 14 Βιετναμέζους).

— Ἀπόστ. Ρέγκος, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Λυδία» τῆς ἐταιρείας «Λύντια Κομπανία Ναβιέρα» (περισυνέλεξε 51 Βιετναμέζους).

— Νικ. Φουντούλης, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Ἅγιος Γεώργιος» τῆς ἐταιρείας «Ἑσπερος Σίππιγκ» (περισυνέλεξε 13

Βιετναμέζους).

— Ἰωάν. Παπαδέας, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Νικόλαος Ἀγγελάκης» τῆς ἐταιρείας «Ἀγγελάκης Σίππιγκ» (περισυνέλεξε ἑννέα Βιετναμέζους).

— Νικ. Γαλανός, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Ἀλλέγκρο» τῆς ἐταιρείας «Γιουνάϊτεντ Σίππιγκ ἐντ Τρέιντιγκ» (περισυνέλεξε 27 Βιετναμέζους).

— Βασ. Θωμᾶς, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Κουντουριώτης» τῆς ἐταιρείας «Μάμιτανκ Σίππιγκ» (περισυνέλεξε 31 Βιετναμέζους).

— Στράτος Πάλμος, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Μεσσηνιακός Παράδεισος» τῆς ἐταιρείας «Μιχαήλ Α. Καραγεώργης» (περισυνέλεξε τρεῖς Βιετναμέζους).

— Κων. Πλαζομύτης, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Αἰγίς Γουϊστον» τῆς ἐταιρείας «Αἰγίς Σίππιγκ» (περισυνέλεξε 14 Βιετναμέζους).

— Κων. Κοροπούλης, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Ἀναγγελ Φρέντσιπ» τῆς ἐταιρείας «Ἀναγγελ Σίππιγκ» (περισυνέλεξε 96 Βιετναμέζους).

— Ἰωάν. Γούτης, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Πηλέας» τῆς ἐταιρείας «Ἀναγγελ Σίππιγκ» (περισυνέλεξε 19 Βιετναμέζους).

— Δημ. Λιωνάτος, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Μεγαλόχαρη» τῆς ἐταιρείας «Μετροπόλιταν Σίππιγκ» (περισυνέλεξε 24 Βιετναμέζους).

— Δημ. Ράπτης, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Ὀλύμπικ Χάρμον» τῆς ἐταιρείας «Σπρίνγκφιλντ Μαριτάϊμ» (περισυνέλεξε 11 Βιετναμέζους).

— Διαμαντὴς Γιαννάκης, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Ὀλύμπικ Ἀρρόου» τῆς ἐ-

ταιρείας «Σπρίνγκφιλντ Μαριτάϊμ» (περισυνέλεξε 18 Βιετναμέζους).

— Εὐστρ. Δήμου, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Ὀλύμπικ Σπλέντορ» τῆς ἐταιρείας «Σπρίνγκφιλντ Μαριτάϊμ» (περισυνέλεξε 37 Βιετναμέζους).

— Σπ. Σιδηροκαστρίτης, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Λήδα» τῆς ἐταιρείας «Λύντια Κομπανία Μαριτίμα» (περισυνέλεξε 59 Βιετναμέζους).

— Ἀνδρέας Λαρετζάκης, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Λάμπρος Τσαγλιώτης» τῆς ἐταιρείας «Θεναμάρ» (περισυνέλεξε 21 Βιετναμέζους).

— Ἰωάν. Καστανός, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Ἐλένη Μ.» τῆς ἐταιρείας «Θεναμάρ» (περισυνέλεξε 51 Βιετναμέζους).

— Ἀπόστ. Λιαούτης, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Ν.Ι.Πατέρας» τῆς ἐταιρείας «Πατέρας Μπρόξ» (περισυνέλεξε 34 Βιετναμέζους).

— Σπ. Κοκκινόπουλος, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Μεϊτζορ Μπαζιλ» τῆς ἐταιρείας «Ὡλ Ὁσεαν Σίππιν» (περισυνέλεξε 10 Βιετναμέζους).

— Σπ. Λεκατσάς, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Θιάκι» τῆς ἐταιρείας «Κοριαλός Σίππιγκ» (περισυνέλεξε 17 Βιετναμέζους).

— Στυλ. Χαβιάρης, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Ἀλίκη» τῆς ἐταιρείας «Διάνα Σίππιγκ» (περισυνέλεξε 17 Βιετναμέζους).

— Νικ. Ρουμελιώτης, πλοίαρχος τοῦ πλοίου «Ματούμπα» τῆς ἐταιρείας «Σήσκοουπ Σίππιγκ» (περισυνέλεξε 25 Βιετναμέζους).

— Σταύρ. Χατζηπέτρος, πλοίαρχος

MARCELOS STEFANOU

SHIP CHANDLER

DECK CABIN ENGINE

GOOD PROVISIONS GOOD PRICES

OFFICE:

"SICHES & BROWN 3698"
INGENIERO WHITE (8103) B. BLANCA
ARGENTINA
TELEX: 71808 - Tel: 091-70004 & 71711
CESPE AR.

ALSO AT:

ROSARIO - BUENOS AIRES - NECOCHEA

— Κων. Μαρίνης, πλοίαρχος του επιβατηγού «Ιόνιαν Γκλόρυ» τό οποίο μετέφερε 1.300 Παλαιστίνιους.

Στούς πλοίαρχους που θά τιμηθούν περιλαμβάνεται καί ο πλοίαρχος του πλοίου «Ψηλή» της εταιρίας «Μεθενίτης έντ Σόνς» του οποίου όμως δέν έχει γνωσθεί τό όνομα. Επίσης από την Ένωση Πλοίαρχων έχουν προταθεί καί θά τιμηθούν οί λιμενικοί Κυρ. Μουτσάτσος, αντιπλοίαρχος καί Βασ. Αντύπας, πλωτάρχης, οί όποιοι συνόδευσαν τά πέντε έλληνικά επιβατηγά κατά τό έγχειρήμα μεταφοράς των Παλαιστίνων από τή Βηρυτό.

Υπενθυμίζεται ότι οί πλοίαρχοι που έχουν περισυλλέξει Βιετναμέζους φυγάδες έχουν τιμηθεί καί από την Ύπατη Αρμοσσία Προσφύγων του ΟΗΕ.

Έξ άλλου στίς 15 Ιανουαρίου, κατά την κοπή της πίτας των πλοίαρχων που θά γίνει στην αίθουσα τελετών του ξενώνα της Έστίας Ναυτικών, θά απονεμηθούν τιμητικές διακρίσεις σέ πλοίαρχους που διακρίθηκαν στή διάρκεια του 1985 καί θά βραβευθούν οί άριστοί πλοίαρχοι Α', Β' καί Γ' τάξεως. Επίσης στην ίδια εκδήλωση θά απονεμηθούν τά έφ' άπαξ του ΚΑΠΕΝ στους πλοίαρχους που εξέρχονται στή σύνταξη καί θά δοθούν οικονομικές ενισχύσεις στίς οικογένειες των θυμάτων της τραγικής άεροπειρατείας της Μάλτας. του πλοίου «Κική Γέμελος» της εταιρίας

«Γέμελος Μπρός» (περισυνέλεξε 101 Βιετναμέζους).

— Μενέλαος Μιμής, πλοίαρχος του πλοίου «Γιάννης Χαλκούσης» της εταιρίας «Α. Χαλκούσης» (περισυνέλεξε 242 Βιετναμέζους που είναι ό μεγαλύτερος άριθμός άτόμων που περισυλλέχθηκαν από έμπορικό πλοίο).

— Έλευθ. Καταχανάκης, πλοίαρχος του πλοίου «Μάρινεμπελς» της εταιρίας «Σή Τρέιντερς» (περισυνέλεξε 52 Βιετναμέζους).

— Σταύρος Φουσφούκας, πλοίαρχος του πλοίου «Σεραφείμ» ξένης ναυτικής εταιρίας (περισυνέλεξε 93 Βιετναμέζους).

— Ιωάν. Μπογιατζόπουλος, πλοίαρχος του πλοίου «Δυναμικός» της εταιρίας «Μάγιαμαρ Μαρίν» (περισυνέλεξε 18 Βιετναμέζους).

— Μιχ. Παϊζης, πλοίαρχος του πλοίου «Ανδρομέδα» της εταιρίας «Πήγασος Σίππινγκ» (περισυνέλεξε 21 Βιετναμέζους).

— Έλευθ. Τριανταφυλλάκης, πλοίαρχος του πλοίου «Κάπα» της εταιρίας «Γκόλντεν Γιούνιον» (περισυνέλεξε 50 Βιετναμέζους τους όποιους παρέδωσε σέ άμερικανικό πολεμικό σκάφος).

Λεων. Μαρούλης, πλοίαρχος του πλοίου «Κρήτη Ρούμπι» της εταιρίας «Α-VIN LINERS» (περισυνέλεξε στίς 22.7.1980 20 Βιετναμέζους).

— Πέτρος Καψάλης, Πλοίαρχος του πλοίου «Κρήτη Ρούμπι» της εταιρίας «Α-VIN LINERS» (περισυνέλεξε στίς 13.7.1981 24 Βιετναμέζους).

— Θεόδ. Μπρέσκας, πλοίαρχος του πλοίου «Κρήτη Ρούμπι» της εταιρίας «Α-VIN LINERS» (περισυνέλεξε στίς 20.6.1985 21 Βιετναμέζους).

— Δημοσθ. Κυριακούλης, πλοίαρχος του πλοίου «Κρήτη Γκάρνερ» της εταιρίας «ΑVIN LINERS» (περισυνέλεξε 60 Βιετναμέζους).

— Χρηστ. Μαρκόπουλος, πλοίαρχος του πλοίου «Κρήτη Τζέιντ» της εταιρίας «ΑVIN LINERS» (περισυνέλεξε 39 Βιετναμέζους).

— Παν. Χατζηγιώργης, πλοίαρχος του πλοίου «Κρήτη Έμερλαντ» της εταιρίας «ΑVIN LINERS» (περισυνέλεξε 24 Βιετναμέζους).

— Εύάγ. Σκανδάλης, πλοίαρχος του επιβατηγού «Όδυσσέας Έλύτης» τό όποίο μετέφερε από τή Βηρυτό 1.600 Παλαιστίνιους πρόσφυγες.

— Νικ. Νομικός, πλοίαρχος του επιβατηγού «Νάξος» τό όποίο μετέφερε 800 Παλαιστίνιους.

— Άναστ. Κουλουμπής, πλοίαρχος του επιβατηγού «Βεργίνα» τό όποίο μετέφερε 800 Παλαιστίνιους.

— Κυρ. Μαστροκόλιας, πλοίαρχος του επιβατηγού «Σαντορίνη» τό όποίο μετέφερε 1.200 Παλαιστίνιους.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

Sale & Purchase:

Tel. 413 4227 453 1144

Telex 21 3893 THAN GR

Chartering:

Tel. 453 1883 453 1556 453 1707

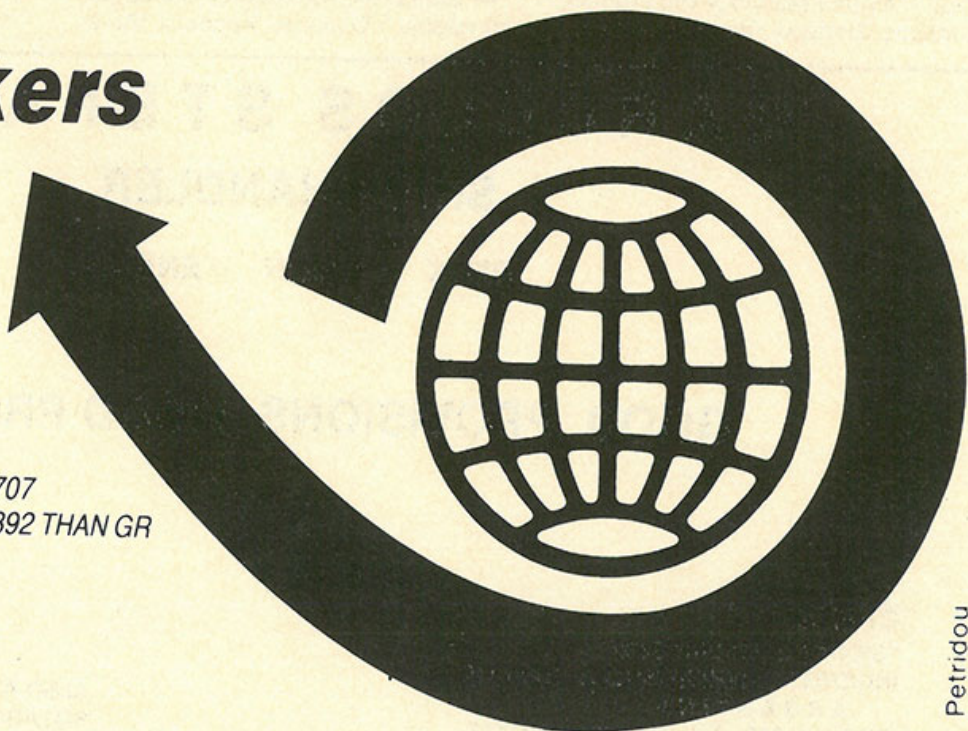
Telex. 21 3891 THAN GR 21 3892 THAN GR

Branch:

107-109 Filonos Str.

P.O.Box 80167

GR - 185 10 Piraeus - Greece



Petridou



ΔΑΝΙΑ

Όχι άλλες πιστώσεις

Τό 'Υπουργείο Βιομηχανίας αρνήθηκε να χορηγήσει τις συμπληρωματικές πιστώσεις των 800 εκατομ. κορωνών προς τα εθνικά ναυπηγεία. Τις πιστώσεις αυτές είχαν ζητήσει τα ναυπηγεία για να μπορέσουν να ενισχύσουν τη συναγωνιστικότητά τους στη διεθνή αγορά.

Σάν αντίβαρο για την άρνηση των πιστώσεων, τό 'Υπουργείο παραχώρησε μείωση κατά 1% του έπιτοκίου των ναυπηγικών δανείων καθώς και τη δυνατότητα να συμφωνείται ή επιχορήγηση κατά περίπτωση, ώστε τα εθνικά ναυπηγεία να μπορούν να εϋθυγραμμίζουν τις τιμές τους με τις τιμές των ξένων ανταγωνιστών τους. Προβλέπονται ακόμα και διάφορα άλλα διευκολυντικά μέτρα όπως οι εύκολες αποπληρωμές και οι οικονομικές ελαφρύνσεις. Τα μέτρα αυτά φαίνεται ότι είναι αποτέλεσμα του πλήγματος που προκάλεσε η γνωστή παραγγελία του συγκροτήματος Μόλλερ στην 'Ολλανδία, ή οποία περιλαμβάνει τέσσερα ανεφοδιαστικά σκάφη θαλασσιών εξορρύξεων.

Μειώνει τό στόλο του

Ο γνωστός Δανικός έφοπλιστικός οίκος Τζ. Λόριτζεν αποφάσισε να ελαττώσει τη δύναμη του στόλου του κατά 25% στο άμεσως προσεχές μέλλον. Η ελάττωση αυτή θα υλοποιηθεί με την πώληση τεσσάρων μεγάλων μονάδων. Ως πιθανότερα μεταξύ αυτών φέρονται τα πλοία ψυγεία *Samoan* και *Tunesian* που τελούν υπό Δανική σημαία και τα πλοία ψυγεία *Belgian* και *Brazilian* που τελούν υπό σημαία Μπαχάμας.

Οι πωλήσεις αυτές υπολογίζεται ότι θα στοιχίσουν την απόλυση μεγάλου αριθμού ναυτικών της εταιρίας καθώς και προσωπικού γραφείων.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η δύναμη του στόλου

Στό τέλος 'Οκτωβρίου ο γερμανικός έμπορικός στόλος υπό εθνική σημαία περιελάμβανε 1.395 πλοία συνολικής χωρητικότητας 5,7 εκατομ. τόννων γκρός.

Από τις άρχές του έτους παρουσίασε αύξηση κατά έπτά μονάδες, αλλά σέ τοννάζ παρουσίασε μείωση, ή οποία έφθασε τούς 26.957 τόν. γκρός.

Σύμφωνα με δήλωση του 'Υπουργού Μεταφορών, ο οποίος και ανακοίνωσε τούς άνωτέρω άριθμούς, ή άνασυγκρότηση του στόλου συνεχίζεται. Η τάση είναι όριστικά προς τα πλοία κοντείνερς, ενώ ο άριθμός των πετρελαιοφόρων περιορίζεται. 'Ηδη μόνο 16 δεξαμενόπλοια άκαθάρτου πετρελαίου βρίσκονται σέ λειτουργία.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Πωλούν για διάλυση

'Εγνώσθη ότι ή άμερικανική εταιρία *US Lines* προτίθεται να πουλήσει όκτώ πλοία κοντείνερς προς έπιχειρήσεις διαλύσεως, στά πλαίσια του προγράμματος άνασυγκροτήσεως και έκσυγχρονισμού του στόλου της.

Τά προς διάλυση πλοία είναι τά *American Leader*, *Ace*, *Alliance*, *Legend*, *Accord*, *Archer*, *Legacy* και *Argosy*. Είναι όλα της τάξεως των 479 TEU με μεταφορική ικανότητα 15.850 τόν. d.w. και έχουν ναυπηγηθεί μεταξύ 1953 και 1954. Για την πραγματοποίηση της πωλήσεως ή *US Lines* ζήτησε την άδεια της *Maritime Administration* με τη δήλωση ότι ή πώληση θα γίνει προς τό διαλυτήριο *Gulfar Transportation CV*.

'Εγνώσθη επίσης ότι και ή εταιρία *American Ocean Transportation* υπέβαλε προς την

Maritime Administration αίτηση πωλήσεως του δεξαμενοπλοίου «*Aero*», μεταφορικής ικανότητας 31.905 τόν. d.w. τό όποιο είναι άμερικανικής ναυπηγήσεως του 1959. Τό έν λόγω σκάφος θα δοθεί σέ διαλυτήριο του *Μπαγκλαντές*.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η διάσωση της Σάνκο

Σέ μία ύστατη προσπάθεια να διασώσει τό φιλόδοξο σχέδιο άνασυγκροτήσεως της Σάνκο, ο διαχειριστής που έχει όρίζει τό Δικαστήριο, άποφάσισε να πληρώσει τις έκκρεμώσες όφειλές ναυλώσεως των 12 σκαφών της Σουμιτόμο. Η άπόφαση αυτή έλήφθη υπό την άπειλή της Σουμιτόμο ότι θα πάρει πίσω τά έν λόγω πλοία. Την ίδια άπειλή διατύπωσαν και άλλοι έμπορικοί οίκοι που έχουν εκμισθώσει πλοία στή Σάνκο. Συνολικά ή Σάνκο έχει μισθώσει περί τά 100 σύγχρονα πλοία ξηρού φορτίου άνήκοντα σέ έννέα διαφορετικές εταιρίες.

Ως γνωστόν ο διαχειριστής προσπαθεί να συγκεντρώσει τά 31 δισεκ. γιέν που χρειάζονται για να διατηρηθεί στή ζωή ή Σάνκο μέχρι να κανονισθεί τόν έπόμενο χρόνο ένα γενικό σχέδιο άνασυγκροτήσεως. Πρός τό παρόν μερικές από τις μεγάλες Τράπεζες συμφώνησαν να συγκεντρώσουν 20 δισεκ. στά όποια ή τράπεζα *Daiwa* προσέθετε άλλα πέντε. Αντιθέτως οι εταιρίες που εκμισθώνουν πλοία στή Σάνκο αρνήθηκαν να τροφοδοτήσουν αυτό τό κεφάλαιο, μη διεκδικώντας όμως τις έκ ναύλων όφειλές.

Νέες περικοπές στά ναυπηγεία

Συμβαδίζοντας με την μείωση στην ζήτηση για νέες ναυπηγήσεις, οι 'Ιάπωνες ναυπηγοί έτοιμάζουν νέες περικοπές στίς παραγωγικές δυνατότητες των ναυπηγείων της χώρας. Η συνολική ναυπηγική παραγωγή θα σταθεροποιηθεί μεταξύ 3,3 και 3,5 εκατομ. τόν. γκρός τό 1987, σχεδόν 20% κάτω από τά σημερινά επίπεδα των 6,2 εκατομ. τόν. γκρός. Τις περικοπές σέ ναυπηγική ικανότητα θα συνοδεύουν μειώσεις στο προσωπικό που θα φτάσουν τά 11.000 άτομα τά έπόμενα δύο χρόνια. Οι περικοπές αυτές θα πρέπει να έγκριθούν από τό κρατικό Συμβούλιο των Ναυπηγείων, τό όποιο τά τελευταία πέντε χρόνια με μία σειρά όδηγιών που έχει εκδόσει μειώνει σταθερά τά άνωτέρα επίπεδα έπιτρεπομένης ναυπηγικής παραγωγής.

Η ναυτιλιακή κρίση έχει καταστροφικά ά-

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

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



Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

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

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

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

Swiss Service Company: Seatramp S.A.

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

ποτελέσματα στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία καθώς το 82% του συνόλου των παραγγελιών του 1985 πρόκειται να παραδοθούν το επόμενο δωδεκάμηνο.

Όπως αναλυτικά αναφέρεται σε άλλες στήλες του παρόντος τεύχους, οι πωλήσεις των έξι μεγάλων ναυπηγικών συγκροτημάτων της Ιαπωνίας σημείωσαν πτώση κατά 10% το πρώτο εξάμηνο του 1985, ενώ οι προοπτικές για το μέλλον είναι ζοφερές.

ΙΣΡΑΗΛ

Ζητούν επιχορήγηση της ναυτιλίας

Αναζητώντας την έξοδο από την ναυτιλιακή κρίση, ο έφοπλισμός του Ισραήλ στρέφεται προς μία ενεργή υποστήριξη της κυβέρνησης προς την ναυτιλία. Σύμφωνα με την αναφορά του Ινστιτούτου Έρευνών για την Ναυτιλία, το κόστος των πληρωμάτων στα πλοία του Ισραήλ φθάνει μέχρι 50% ακριβότερο των αντίστοιχων Ευρωπαϊκών και περισσότερο από το διπλό των ασιατικών πληρωμάτων. Μεταξύ των μέτρων που προτείνονται για τη διάσωση της ναυτιλίας είναι κρατικές επιχορηγήσεις ανάλογες αυτών που το κράτος προσφέρει σε άλλους εξαγωγικούς τομείς, όπως της βιομηχανίας, καθώς η ναυτιλία συνεισφέρει στο ισοζύγιο σχεδόν το 1/6 των εσόδων από τις εξαγωγές. Τα μέτρα ζητείται να περιλαμβάνουν φορολογικά έρεθίσματα για τους ναυτικούς, μείωση των κοινωνικών παροχών που πληρώνουν οι έφοπλιστές, επιχορηγούμενα δάνεια και ευκολίες για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθώς και τη διαμόρφωση υψηλότερων κομίστρων για τις ισραηλινές ναυτιλιακές γραμμές. Ακόμη τα μέτρα θα πρέπει να προχωρήσουν σε μείωση της συνθέσεως των πλοίων.

Υπολογίζεται ότι μείωση του πληρώματος στα 18 άτομα θα επιφέρει εξοικονόμηση 35% στο κόστος λειτουργίας ενός κοντεϊνερπλοίου ή μπάκ κάρριερ, επιτρέποντας έτσι στα ισραηλινά πλοία να ανταγωνισθούν τα ευρωπαϊκά και τα ανήκοντα σε ελεύθερα ηολόγια.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Έναντίον της συνδέσεως

Σε συγκέντρωση που πραγματοποίησαν στο Ντόβερ 200 μέλη των ναυτικών συνδικάτων, αποφάσισαν ομόφωνα να αναλάβουν έντονη εκστρατεία έναντίον του σχεδίου της μόνιμης συνδέσεως της Μάγχης. Σάν μία πρώτη άρχη τα ενδιαφερόμενα συνδικά-

τα προτίθενται να απαιτήσουν δημόσια έρευνα με σκοπό να τεθεί το όλο ζήτημα ενώπιον της Έπιτροπής Μονοπωλίων της Μ. Βρεταννίας, γιατί πιστεύουν ότι οι πολυάριθμες ύπηρεσίες επιβατών και εμπορευμάτων δεν είναι διόλου διατεθειμένες να χάσουν τη δραστηριότητά τους με τη δημιουργία μόνιμης συνδέσεως ή οποία, όπως είναι φυσικό, θα επιβάλει μία μονοπωλιακή κατάσταση.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στη συγκέντρωση αυτή πήραν μέρος και οι εκπρόσωποι των ενδιαφερομένων βελγικών συνδικάτων, τα οποία πιστεύουν επίσης ότι η τυχόν πραγματοποίηση του σχεδίου θα απειλήσει εξίσου και τα δικά τους συμφέροντα.

Τό παρόντομα του συνδικάτου ναυτικών του Ντόβερ είναι ιδιαίτερα δραστήριο και άριθμεί πλέον των 3.000 μελών της μεγάλης Έθνικής Ένώσεως Ναυτικών (National Union of Seamen) καθώς και των 1.500 μελών που ανήκουν στη άλλη μεγάλη συνδικαλιστική οργάνωση προσωπικού Έμπορικου Ναυτικού και Αεροπορίας (National Union of Merchant Navy and Airline Staff Association).

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Οι επιθεωρήσεις των πλοίων

Σύμφωνα με την έτήσια έκθεση της Επιθεωρήσεως Πλοίων που έδωσε στη δημοσιότητα το Υπουργείο Συγκοινωνιών για την περίοδο 1984-85, περίπου το 5% των πλοίων που επιθεωρήθηκαν στο πλαίσιο της συμφωνίας του λιμενικού έλεγχου, παρουσίασαν σοβαρές ελλείψεις κυρίως στον τομέα των σωσιβίων μέσων, του αντιπυρικού εξοπλισμού και των οργάνων ναυσιπλοΐας.

Ως γνωστόν, επικυρώνοντας τη διεθνή συμφωνία περί λιμενικού έλεγχου, 14 ευρωπαϊκές χώρες ανέλαβαν την υποχρέωση να ασκούν έλεγχο ασφαλείας σε όλα τα πλοία που εισέρχονται στα λιμάνια τους. Στο διάστημα του τελευταίου έτους οι Ολλανδικές αρχές πραγματοποίησαν άνω των δέκα χιλιάδων επιθεωρήσεων επί 7.665 πλοίων ανηκόντων σε 112 διαφορετικές χώρες. Έξ αυτών 428 πλοία παρουσίασαν σοβαρές ελλείψεις. Η επιθεώρηση αφορά κυρίως στην τεχνική συντήρηση του σκάφους, στον εξοπλισμό του, στις συνθήκες διαβιώσεως και εργασίας των μελών του πληρώματος και στην τήρηση των μέτρων αποφυγής ρυπάνσεως της θαλάσσης.

Τόν έρχόμενο Απρίλιο θα συνέλθει στη Χάγη διάσκεψη των υπεύθυνων για τους λιμένες Υπουργών των 14 ευρωπαϊκών χω-

ρών που έχουν κυρώσει τη συμφωνία για να συζητήσουν το θέμα «ασφαλέστερα πλοία για καλύτερη θάλασσα».

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Μετατροπές όχηματαγωγών

Η Ναυτιλιακή Έταιρία της Μαύρης Θάλασσας ανέθεσε την μετατροπή δύο όχηματαγωγών πλοίων σε κρουαζιερόπλοια, στα ναυπηγεία του Μπρέμερχαβεν. Τα δύο πλοία, το «Αζερμπαϊστάν» και το «Μπυελορούσια» χωρητικότητας 13.251 τον. γκρός και ναυπηγημένα στην Φινλανδία το 1975, θα μετατραπούν σε κρουαζιερόπλοια μεταφορικής ικανότητας 500 επιβατών έκαστο. Οι μετασκευαστικές εργασίες θα διαρκέσουν 99 ημέρες και θα εφοδιάσουν τα πλοία με νέες καμπίνες και αίθουσες, ειδικούς χώρους προσωπικού, ενώ θα τοποθετηθούν και εγκαταστάσεις παραγωγής ποσίου νερού δυνατότητας 100 τον. ήμερησίως καθώς και με δύο νέες λέμβους. Μετά την παράδοσή του το «Μπυελορούσια» θα χρονοναυλωθεί σε δυτικογερμανό εφοπλιστή ενώ το «Αζερμπαϊστάν» θα εκτελεί κρουαζιέρες με βάση το Τίλμπουρι.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

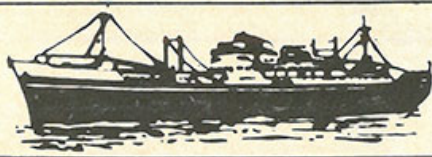
Ναυπηγήσεις παγοθραυστικών

Παρά την σφοδρή αντίδραση των αντιπάλων ναυπηγείων της χώρας, η πολύχρονη πείρα της Βαρτσόλα, κέρδισε για τα ναυπηγεία του Έλσίνκι την ανάθεση της ναυπηγής ενός νέου παγοθραυστικού. Το συμβόλαιο ύψους 44 εκατομ. δολλαρίων αναφέρεται στην ναυπήγηση του αδελφού σκάφους ενός παγοθραυστικού που ναυπηγείται ήδη στις εγκαταστάσεις της Βαρτσόλα. Το πλοίο ανήκει στην κλάση παγοθραυστικών «KARHU II», σχεδιάστηκε σε συνεργασία και για λογαριασμό της Φινλανδικής Ναυτιλιακής Έπιτροπής, με σκοπό να αντικαταστήσει την άπρηχαιωμένη κλάση παγοθραυστικών «KARHU». Τα νέα παγοθραυστικά, χωρητικότητας 9.000 τον. γκρός, θα είναι εφοδιασμένα με τέσσερις μηχανές τύπου 16V32 που θα προσδίδουν ταχύτητα 18,5 κόμβων. Τα σκάφη θα έχουν μήκος 99 μ. και βύθισμα 6,5 μέτρων και στην ναυπήγησή τους θα εφαρμοσθεί η υψηλή τεχνολογία που χρησιμοποιήθηκε για τα ατομικά παγοθραυστικά του τύπου «TAIMYR» που η Βαρτσόλα ναυπηγεί για λογαριασμό της Σοβιετικής Ένώσεως.

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Δημόσια ακρόαση για την κοινή ναυτιλιακή πολιτική

Εκπρόσωποι της Ένωσης Έλλληνων Έφοπλιστών και της Πανελλήνιας Ναυτικής Όμοσπονδίας θα εκφράσουν τις απόψεις τους για τα θέματα της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΟΚ σε δημόσια ακρόαση που θα γίνει στις Βρυξέλλες στις 26 και 27 Ιανουαρίου. Στην ακρόαση αυτή που αποφάσισε να οργανώσει η Έπιτροπή Μεταφορών του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου, θα κληθούν επίσης να μετάρχουν εκπρόσωποι των έφοπλιστικών και ναυτεργατικών οργανώσεων και άλλων χωρών μελών της ΕΟΚ, καθώς και αντιπρόσωποι διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών, του «Λόυντς», του ΟΟΣΑ κλπ. Στην ακρόαση θα εξετασθούν προτάσεις οι οποίες περιλαμβάνονται στο τρίτο μνημόνιο της Ευρωπαϊκής Έπιτροπής για τη χάραξη κοινής ναυτιλιακής πολιτικής και άπασχόλησαν τους τελευταίους μήνες το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Κοινότητας.

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Φρήντομσιπ Λ.», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Esso Bilbao», υπό σημαία Μπαχάμας, 132.999 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «CAROLINE NAVIGATION INC.» (Κων. Χατζηαντωνίου).

— «Κρήτη Μάουντενς», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Eastern Thistle», υπό βρετανική σημαία 18.250 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «KRITI MOUNTAIN SHIPPING COMPANY S.A.» (κ. Βαρδής Βαρδινογιάννης).

«Κρήτη Ρόκ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Cape Thistle» υπό βρετανική σημαία, 18.250 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανή-

κει στην εταιρία «KRITI HERO SHIPPING COMPANY S.A.» (κ. Βαρδής Βαρδινογιάννης).

«Ολύμπικ Άβέντζερ», δεξαμενόπλοιο, πρώην λιβεριανό υπό το αυτό όνομα, 106.123 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «CAMROSE PANAMA S.A.» (Springfield Shipping Co. Panama S.A.).

— «Ολύμπικ Άσπριέσιον», δεξαμενόπλοιο, πρώην λιβεριανό υπό το αυτό όνομα, 106.123 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «HAZELTON NAVIGATION COMPANY PANAMA S.A.» (Springfield Shipping Co. Panama S.A.).

— «Σποράδες» δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο ΝΟ. 287, 18.000 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «SPORADES SHIPPING CORPORATION» (κ. Ιωάν. Καρασταμάτης).

— «Ατλάντικ Έμπερσορ», δεξαμενόπλοιο, πρώην λιβεριανό υπό το αυτό όνομα, 128.399 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «ORINOCO SHIPPING Co. Ltd.» (Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ — ΕΛΛΑΣ).

— «Δημητρός Κρητικός», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Kerbrave» υπό λιβεριανή σημαία, 21.426 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «COMPANIA MARITIME MARMARA S.A.» (MARINE MANAGERS Ltd.).

Τα συμβεβλημένα

Κατά τους μήνες Οκτώβριο και Νοέμβριο υπεγράφησαν στο ΝΑΤ συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των παρακάτω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Θεοσκέπαστη», κυπριακό, 1.465 τόν. γκρός, από 5.9.85, εκπρόσωπος κ. Σταύρος Ρούσσος.

— «Άγία Μαρκέλα», παναμαϊκό, 17.179 τόν. γκρός, από 16.7.85, εκπρόσωπος κ. Έμμ. Μούνδρος.

— «Ευαγγελία Ι.», κυπριακό, 1598 τόν.

γκρός, από 21.6.85, εκπρόσωπος κ. Νικολ. Χατζηδάκης.

— «Σίφνος Στάρ», κυπριακό, 9.645 τόν. γκρός, από 1.5.85, εκπρόσωπος κ. Νικολ. Λεβεντάκης.

Οι διαγραφές

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διεγράφησαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων, τά εξής πλοία:

— «Μυρτιδιώτισσα», κυπριακό, 498 τόν. γκρός, από 16.10.85, λόγω πωλήσεως.

— «Νικολάκης», κυπριακό, 1.368 τόν. γκρός, από 1.11.85, λόγω πωλήσεως.

— «Άνδρος Σίτυ», λιβεριανό, 21.425 τόν. γκρός, από 21.11.85, λόγω πωλήσεως.

Στίς 30.11.85 τά συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ πλοία ανέρχονταν σέ 320, συνολικής χωρητικότητας 5.738.263 τόν. γκρός.

Άγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Berlin», 392.798 τόν. d.w. γερμανικής κατασκευής του 1975, έναντι ποσού περί τών 5,1 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό έπίσης στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Brazilian Splendour» 372.200 τόν. d.w., 176.052 τόν. γκρός του 1974, έναντι ποσού περί τών 6,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε έπίσης τό μικτό πλοίο «Champlain» 121.934 τόν. d.w. 68.596 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού περί τών 4,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δηζελοκινήτου δεξαμενοπλοίου «Golden Portsmouth» 77.100 τόν. d.w., 39.656 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί τών 4 εκατομ. δολλαρίων.

10 χρόνια Έλληνοσοβιετικής ναυτιλιακής συνεργασίας

Μέ τη δεξίωση που παρέθεσε στίς 18 Δεκεμβρίου ο Σοβιετικός έμπορικός ακόλουθος κ. Βλαντιμίρ Πούσκιν, γιορτάστηκαν τά 10 χρόνια από της υπογραφής της έλληνοσοβιετικής έμπορικής συμφωνίας για τη ναυτιλία.

Στήν εκδήλωση, που πραγματοποιήθηκε στή Ρωσική Πρεσβεία, παρέστησαν ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Άλεξανδρής, ο πρώην ύπουργός ναυτιλίας κ. Κατσιφάρας, ο νέος άρχηγός ΛΣ κ. Παπανδρέου, έπικεφαλής άντιπροσωπείας του Λιμενικού Σώματος, ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Γουρδομικήλης, πολλά από τά μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ένώσεως Έφοπλιστών και άρκετοί Σοβιετικοί αξιωματούχοι που ύπηρετούν στήν Έλλάδα.

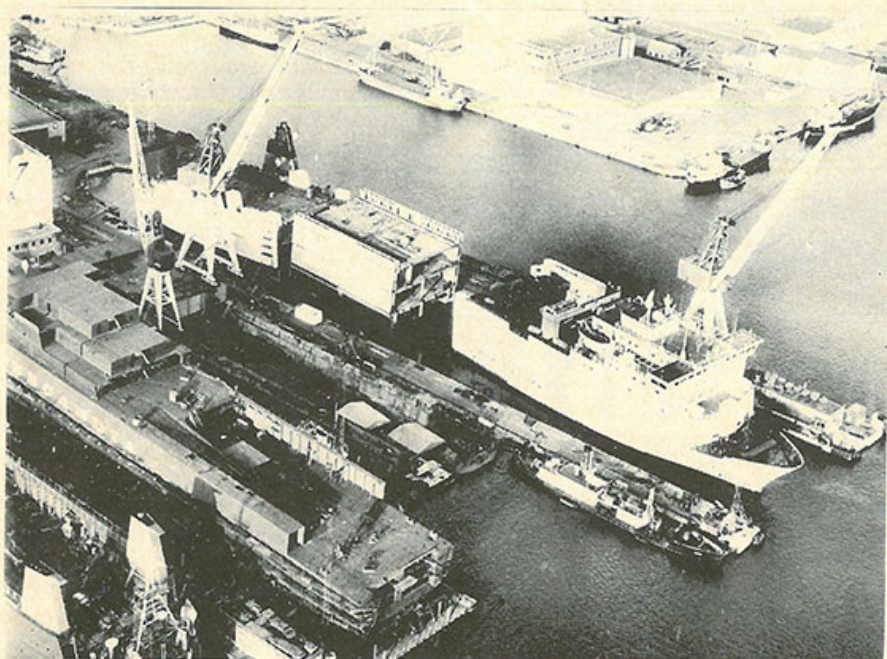
COULOUTHROS LTD.

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



Το πλοίο ρό-ρό «Dana Futura» της γνωστής DFDS, κατά τη διάρκεια των εργασιών επιμηκύνσεώς του κατά 31 μέτρα στα ναυπηγεία Frederikshavn Vaerft.

Με την επιμήκυνση ή χωρητικότητα του πλοίου αυξήθηκε από 6.500 τον. d.w. σε 10.150 τον. d.w. και η μεταφορική ικανότητα κοντεϊνερς από 402 σε 562 TEU.

Μηνύματα προς τούς ναυτικούς

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής με την ευκαιρία των Χριστουγέννων και του Νέου Έτους απηύθυνε το κατωτέρω μήνυμα προς τούς Ναυτικούς:

Έλληνίδες, Έλληνες ναυτικοί,

Με αισθήματα βαθιάς αγάπης επικοινωνώ μαζί σας τούτες τις άγιες μέρες για να ευχηθώ καλά Χριστουγέννα και Ευτυχισμένο τόν καινούργιο χρόνο με υγεία, ειρήνη, χαρά και ευτυχία για όλους εσάς και τις οικογένειές σας.

Διακατέχομαι από ιδιαίτερη συγκίνηση όταν ξέρω ότι οι περισσότεροι από σας θα περάσετε τα Χριστούγεννα και την Πρωτοχρονικά μακριά από τα σπίτια σας, τις οικογένειές σας και τα αγαπημένα σας πρόσωπα, κάτω από δύσκολες τις περισσότερες φορές συνθήκες. Δεν απαλύνεται ο πόνος και δεν μετριάξει η νοσταλγία με εύχές και μηνύματα, αλλά είναι χρέος μου να σας διαβεβαιώσω για τη βαθιά αναγνώριση του έργου σας από τον Έλληνικό λαό αλλά και για το άμεστο ενδιαφέρον της Κυβέρνησης και ιδιαίτερα του Πρωθυπουργού για την τάξη σας. Σκυμμένοι νύχτα μέρα πάνω από τα προβλήματα σας δίδουμε τη δική μας μάχη για να εξασφαλίσουμε τα συμφέροντά σας και να βελτιώσουμε τις συνθήκες εργασίας σας. Μοναδική μας ανταμοιβή είναι η δική σας εμπιστοσύνη και το χαμόγελο των δικών σας δ-

ταν ξαναγυρίζετε στα σπίτια σας.

Έλληνίδες και Έλληνες ναυτικοί, κρατείστε ζωντανή μέσα σας την Ελλάδα, την Ελλάδα που σας περιμένει, την Ελλάδα που ταξιδεύει μαζί σας.

Έλληνίδες και Έλληνες ναυτικοί, χρόνια πολλά.

Επίσης ο πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλης απηύθυνε το κατωτέρω μήνυμα προς τούς ναυτικούς:

Με την ευκαιρία των εορτών των Χριστουγέννων και του νέου Έτους, εκ μέρους όλων των συναδέλφων μου, απευθύνω θερμές ευχές στους αξιωματικούς και τα πληρώματα της ναυτιλίας μας για ειρήνη, πρόοδο, υγεία και ευημερία. Καλή χρονιά και καλά ταξίδια.

Δέν χρειάζονται θεώρηση

Με απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρή, δέν χρειάζονται θεώρηση οι συνταγές φαρμάκων ασφαλισμένων του Οϊκου Ναύτου όταν είναι άξιας μέχρι 1.200 δρχ.

Διαγωνισμός λιμενικών δοκίμων

Διαγωνισμός για τη κατάταξη στο Λιμενικό Σώμα 26 δοκίμων σηματοφόρων προκήρυξε το ύπουργείο Ναυτιλίας.

Στό διαγωνισμό μπορούν να μετάσχουν ιδιώτες και υπαξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος ή λιμενοφύλακες που έχουν πτυχίο Νομικών ή Οικονομικών ή Πολιτικών Έπιστημών ή δίπλωμα πλοιάρχου ή μηχανικού Γ' τάξεως Έμπορικού Ναυτικού με 6 μήνες θαλάσσια ύπηρεσία μετά την απόκτηση του διπλώματος.

Από τις 26 θέσεις οι 13 θα καλυφθούν από πτυχιούχους των Ανώτατων Σχολών, οι τρεις από Πλοιάρχους Ε.Ν. και ή μία από μηχανικούς Ε.Ν. ενώ οι υπόλοιπες 9 θέσεις θα καλυφθούν από πτυχιούχους των Ανώτατων Σχολών ή των ΑΔΣΕΝ που κατάγονται από την Β. Ήπειρο, παραμεθόριες περιοχές, ή είναι παιδιά ή αδελφάκια αναπήρων και θυμάτων πολέμου, έθνικης αντίστασης, αναπήρων ή θυμάτων στρατιωτικών ειρηνικής περιόδου, παιδιά μονίμων στρατιωτικών εν ενεργεία, άποστρατεία ή θανάτων και παιδιά πολυτέκνων.

Σε περίπτωση που δέν συμπληρωθούν οι έννεα θέσεις από ύποψηφίους των ειδικών κατηγοριών, οι θέσεις αυτές θα συμπληρωθούν από έπιτυχόντες της γενικής σειράς.

Επίσης το Ύπουργείο Ναυτιλίας προκήρυξε διαγωνισμό για την κατάταξη στο Λιμενικό Σώμα 18 δοκίμων λιμενοφυλάκων γυναικών με την προοπτική αύξησης του αριθμού μέχρι 55. Οι ύποψηφιοι πρέπει να είναι ήλικίας 18 μέχρι και 24 χρόνων, να έχουν άπολυτήριο έξαταξίου Γυμνασίου ή Λυκείου ή άλλης αναγνωρισμένης και ισότιμης Σχολής, να μην έχουν στερηθεί των πολιτικών δικαιωμάτων και να μην έχουν καταδικασθεί για παράβαση των Νόμων περί μέτρων ασφαλείας του κράτους, του πολιτεύματος, του κοινωνικού καθεστώτος και προστασίας των έλευθεριών των πολιτών καθώς και για διάφορες άλλες παραβάσεις άρθρων του Ποινικού Κώδικα, να είναι υγιείς και να έχουν ύψος τουλάχιστον 1,60 μ.

Στό Νορβηγικό Νοηογνώμονα

Ανέλαβε τα καθήκοντά του ο νέος διευθυντής του Νόρσκε Βέριτας κ. I. Lilja, ο όποιος εκτός της Ελλάδος έχει την έποπτεία για την Κύπρο, Γιουγκοσλαβία, Ρουμανία και Βουλγαρία.

ΟΙ ΗΠΑ θα μετάσχουν με έθνικό περίπτερο στό «Ποσειδώνεια 86»

Επίσημη παρουσία, με έθνικό περίπτερο, απέφασαν να έχουν οι Ένωμένες Πολιτείες στη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνεια» που θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά από 2 έως 7 Ιουνίου τό 1986.

Σημειώνεται ότι είναι ή πρώτη φορά που οι Ένωμένες Πολιτείες μετέχουν στην Έκθεση ως έθνική άποστολή και προστίθενται έτσι σε μία σειρά άλλων μεγάλων ναυτιλιακών κρατών που μετέχουν στό «Ποσειδώνεια» με έθνικά περίπτερα, όπως ή Μεγάλη

UNITY MARINE INSURANCE SERVICES

HULL — MACHINERY & P + I COVER
CARGO INSURANCE — T.C. LIABILITIES
S.O.L. & CREW COVERS

FILONOS 48
185 35 PIRAEUS

TEL: 417 2268
TLX: 21-1355

Βρεταννία, ή 'Ιαπωνία, ή Σοβιετική Ένωση, ή Γαλλία, ή Δυτική Γερμανία, ή 'Ιταλία, ή Βραζιλία, ή Φιλανδία, ή Πολωνία, ή Δανία, ή 'Ολλανδία, ή Νότιος Κορέα, ή Γιουγκοσλαβία και ή Σιγκαπούρη.

Οι επιθεωρήσεις των πλοίων σε λιμάνια

Από την Γραμματεία του «Μνημονίου συνεννοήσεως για τον έλεγχο των πλοίων» (Μ.Ο.Υ.) κυκλοφόρησε ή έτήσια έκθεσή του ή οποία περιλαμβάνει, εκτός από τις αποφάσεις που πάρθηκαν και τις δραστηριότητες του Μνημονίου από 1 'Ιουλίου 1984 μέχρι 30 'Ιουνίου 1985, και στατιστικές αναλύσεις της πρώτης τριετίας εφαρμογής του (1.7.1982 - 30.6.1985).

Σύμφωνα με τις στατιστικές αυτές, σε τρία χρόνια της εφαρμογής του Μνημονίου έγιναν συνολικά από τις 14 χώρες - μέλη του 28.730 επιθεωρήσεις πλοίων, από τις οποίες οι 10.044 διενεργήθηκαν τό χρονικό διάστημα από 1 'Ιουλίου 1984 μέχρι 30 'Ιουνίου 1985.

Από τις 28.730 επιθεωρήσεις, σχεδόν οι μισές έγιναν σε πλοία που είχαν τή σημαία των χωρών - μελών του Μ.Ο.Υ και αυτό αποδεικνύει ότι δεν έπαληθεύτηκαν οι ύποψίες που είχαν κράτη μή μέλη του «Μνημονίου» ότι θα γίνονται διακρίσεις σε βάρος τους κατά τον έλεγχο των πλοίων.

Τό ΕΛΙΝΤ για τις ναυπηγήσεις

Στήν Τεχνολογική Έσπερίδα που διοργάνωσε τό Έλληνικό 'Ινστιτούτο Τεχνολογίας, τήν Τετάρτη 18 Δεκεμβρίου, εξετάστηκε ή σημερινή κατάσταση της ελληνικής ναυπηγοβιομηχανίας και οι προοπτικές που διαμορφώνονται για τόν κλάδο. Στή συζήτηση τονίστηκαν θέματα όπως ή διάρθρωση και τό τεχνολογικό επίπεδο των ελληνικών ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, ή απασχόληση του κλάδου, ή παραγωγικότητα του εργατικού δυναμικού, ή ύποδομή των μονάδων, οι διακρατικές συμβάσεις, τό νομικό καθεστώς και ή στροφή των ναυπηγικών εγκαταστάσεων προς τις βιομηχανίες κατασκευές.

Πρόστιμο 2 εκατ. για ρύπανση

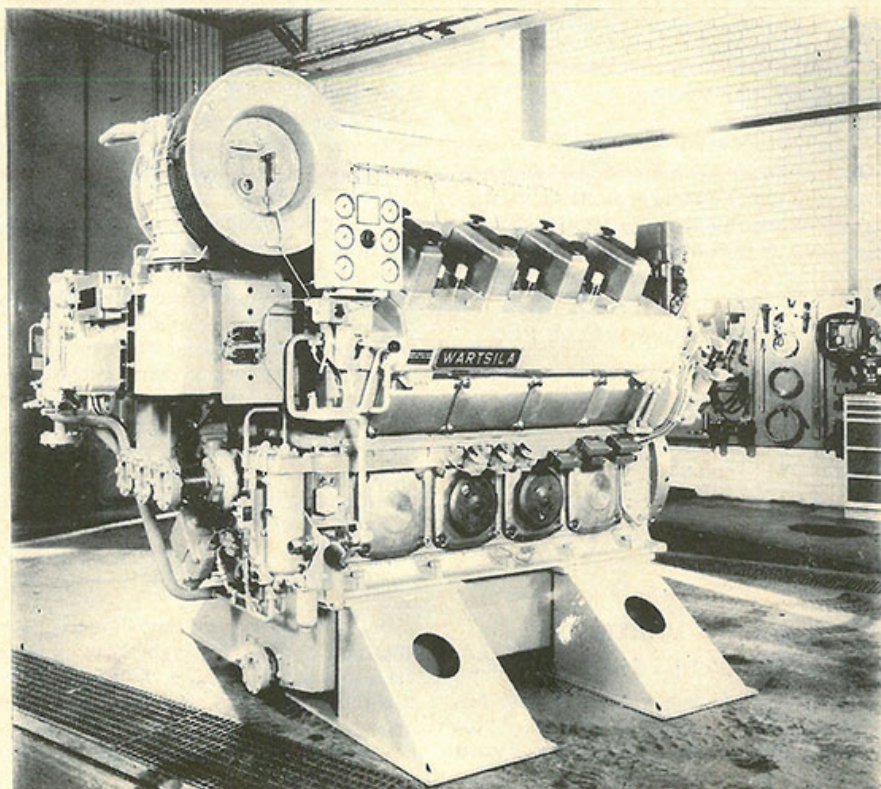
Πρόστιμο 2.000.000 επιβλήθηκε με απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή στον ύπεύθυνο της Έταιρίας Πετρελαίου Βορείου Αιγαίου γιατί τόν περασμένο Αύγουστο από τις εγκαταστάσεις της άντλησεως πετρελαίου προκλήθηκε έκταταμένη ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής Πρίνου.

Τά εισιτήρια της Έστίας Ναυτικών

Άρχίζει από τις 19 Δεκεμβρίου ή διανομή θεατρικών εισιτηρίων από τήν Έστία Ναυτικών που θα συνεχισθεί μέχρις ότου τελειώσουν και πάντως όχι μετά τις 31.1.86. Η διανομή γίνεται από Δευτέρα μέχρι και τήν Παρασκευή στήν ισόγειο αίθουσα της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας στήν οδό Νοταρά 123. Για τούς έν ενεργεία ναυτικούς τά εισιτήρια θα διανέμονται από τις 9 τό πρωί μέχρι τις 2 τό μεσημέρι ενώ για τούς συνταξιούχους από τις 3 τό μεσημέρι μέχρι τις 8 τό βράδυ.

Όσοι θα προσέρχονται για τήν παραλαβή του εισιτηρίου θα πρέπει νά έχουν μαζί τους τό βιβλιάριο άσθενείας τους τό οποίο πρέπει νά είναι σε ισχύ.

Γιά περισσότερες πληροφορίες οι ένδια-



Ένα από τά νέα προϊόντα της Βαρτσίλα είναι ή μηχανή ντήζελ VASA 8V22, που αποτελεί βελτίωση της πετυχημένης σειράς VASA 22 HF. Η μηχανή έχει απόδοση 1160-1400 KW στίς 900-1200 στροφές/λεπτό και διακρίνεται για τό μικρό όγκο και βάρος που τήν κάνουν κατάλληλη για μικρά σκάφη. Η χρήση ύλικών ύψηλης ποιότητας και ή σωστή σχεδίαση της μηχανής συνηγορούν για μεγάλη διάρκεια ζωής και άσφαλή λειτουργία. Ηδη ή πρώτη VASA 8V22 έχει τοποθετηθεί σε ένα Όλλανδικό άλιευτικό σκάφος.

Έξετάσεις για απόκτηση διπλωμάτων και πτυχίων

Οι έξετάσεις για τήν απόκτηση άποδεικτικών ναυτικής ικανότητας στή διάρκεια του 1986 καθορίστηκαν ως έξης:

Πλοίαρχοι Γ': Υποβολή δικαιολογητικών μέχρι 18 Φεβρουαρίου, έναρξη έξετάσεων 18 Μαρτίου για τήν πρώτη περίοδο και 8 Αύγουστου - 8 Σεπτεμβρίου, αντίστοιχα, για τήν δεύτερη περίοδο.

Πρακτικοί Πλοίαρχοι: 21 'Απριλίου - 19 Μαΐου για τήν πρώτη περίοδο και 3 Νοεμβρίου - 1 Δεκεμβρίου για τήν δεύτερη περίοδο.

Μηχανικοί Γ': 7 Μαρτίου - 7 'Απριλίου και 22 Σεπτεμβρίου - 20 'Οκτωβρίου, αντίστοιχα.

Πρακτικοί Μηχανικοί: 24 'Ιανουαρίου - 24 Φεβρουαρίου και 24 'Ιουνίου - 21 'Ιουλίου, αντίστοιχα.

Μηχανοδηγοί Α': 7 Μαρτίου - 7 'Απριλίου και 22 Σεπτεμβρίου - 20 'Οκτωβρίου, αντίστοιχα.

Άστυματιστές Α': 3 Φεβρουαρίου - 3 Μαρτίου.

Άστυματιστές Β': 10 'Ιανουαρίου - 10 Φεβρουαρίου και 9 'Ιουνίου - 7 'Ιουλίου, αντίστοιχα.

Οικονομικοί Α': 30 Δεκεμβρίου - 29 'Ιανουαρίου.

Οικονομικοί Β': 10 Φεβρουαρίου - 10 Μαρτίου και 11 'Ιουλίου - 11 Αύγουστου, αντίστοιχα.

Φροντιστές και Πρακτικοί Φροντιστές: 3 'Ιανουαρίου - 3 Φεβρουαρίου.

Κυβερνήτες Α' και Β' Ρυμουλκών και Ναυκληροί: 18 Φεβρουαρίου - 18 Μαρτίου και 25 Αύγουστου - 24 Σεπτεμβρίου, αντίστοιχα.

Κυβερνήτες Τουριστικών Θ/Γ: 18 Φεβρουαρίου - 18 Μαρτίου.

Θαλαμηπόλοι Α' και Αρχιθαλαμηπόλοι Α' και Β': 10 Φεβρουαρίου - 10 Μαρτίου και 15 Σεπτεμβρίου - 13 'Οκτωβρίου, αντίστοιχα.

Άρχιμάγειροι Α' και Μάγειροι Α' και Β': 6 Φεβρουαρίου - 6 Μαρτίου και 8 Σεπτεμβρίου - 6 'Οκτωβρίου, αντίστοιχα.

Διευκρινίζεται οι ήμερομηνίες που αναφέρονται στους άστυματιστές Α' άφορούν μόνο αυτούς που χρωστούν μαθήματα από προηγούμενες έξεταστικές περιόδους. Για τούς νέους ύποψήφιους θα ισχύσει σύμφωνα με προεδρικό Διάταγμα που προωθείται, τό σύστημα εισαγωγής τους στό ΚΕΣΕΝ.

For all your shipping requirements

and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Tlx: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

φερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στην 'Εστία Ναυτικών, Φίλωνος 97-99, τηλέφωνο: 4178993, καθώς και στην Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία, τό Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο και τον Οίκο Ναύτου.

Προαγωγή λιμενικών

Με Προεδρικό Διάταγμα προάχθηκαν στο βαθμό του ανθυποπλοιάρχου ΛΣ ο σημαioφόρος Βασ. Τετράδης και στο βαθμό του σημαιοφόρου ο ανθυπασπιστής Άριστ. Φράτης.

Έπί 20ετίας συνεργάτης μας

Με απόφαση του Υπουργείου Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων κ. Γ. Γεννηματά διορίστηκε πρόεδρος του Ταμείου Συντάξεων Έκτελωνιστών (Τ.Σ.Ε.) ο αντιδήμαρχος Πειραιά κ. Χρ. Πατραγάς.

Ο κ. Πατραγάς αναλαμβάνει τα νέα καθήκοντά του από σήμερα.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΛΕΝΗΣ ΜΠΑΣΔΑΝΗ

ΟΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Σε πολυγραφημένο τεύχος 35 σελίδων διαβάσαμε τη μελέτη της συγκοινωνιολόγου δ. 'Ελένης Μπασδάνη για τη σημερινή κατά-

σταση και τις προοπτικές των ελληνικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, που αποτέλεσε και την εισήγησή της στο πρόσφατο διεθνές συμπόσιο που έγινε στην Αθήνα στις αρχές Δεκεμβρίου.

Η μελέτη, συνταγμένη με ιδιαίτερη επιμέλεια και επιστημονική μέθοδο, στοχεύει στην ανάλυση των σημερινών δεδομένων της επιβατικής και φορτηγού ακτοπλοΐας μας και στον προσδιορισμό των προοπτικών της εξέλιξής της. Ύστερα από σύντομη εισαγωγή, αναφέρεται στις συνθήκες κάτω από τις οποίες αναπτύχθηκε η ακτοπλοΐα στη χώρα μας και στη συνέχεια εξετάζει σε τέσσερα χωριστά κεφάλαια: τη ζήτηση, την υποδομή και τα μέσα, το θεσμικό πλαίσιο και τις παραμέτρους της δρομολογιακής εξυπηρέτησής. Στο τέλος παραθέτει τα συνοπτικά συμπεράσματα ως προς τη μορφή και τα προβλήματα της ακτοπλοΐας και καταλήγει με τις προοπτικές για ένα μακροπρόθεσμο σχεδιασμό και μία βραχυπρόθεσμη κάλυψη των αναγκών. Τη μελέτη συνοδεύουν χρησιμώτατοι πίνακες και παραστατικά διαγράμματα.

Η δ. Μπασδάνη που εκπόνησε τη μελέτη, αποτελεί σήμερα στέλεχος του Λιμενικού Σώματος, οι δέ σπουδές της (είναι απόφοιτος του Έθν. Μετσ. Πολυτεχνείου και διπλωματούχος συγκοινωνιολόγος M.Sc.) αποτελούν ένγυρη για μία πολύτιμη θετική

προσφορά στο επίτελικό έργο του ΥΕΝ.

Συγχαίροντας τη δ. Μπασδάνη για την πρώτη αυτή συγγραφική παρουσία, εκφράζουμε την πεποίθηση ότι μαζί με τους αξιόλογους συναδέλφους της, θα δικαιώσουν τις ελπίδες με τις οποίες η ναυτιλιακή διοίκηση τούς περιέλαβε στη δύναμή της.

Ξ.Α.Α.

ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

«ΓΝΩΡΙΜΙΑ ΜΕ ΜΙΑ ΤΡΙΗΡΗ»

Τό Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος κυκλοφόρησε ένα καλαίσθητο φυλλάδιο, τό οποίο μέ παραστατικά σκίτσα έπεξηγεί στην ελληνική και αγγλική γλώσσα τί ακριβώς είναι μία «τριήρης» και γιατί αυτό τό άρχαιο Έλληνικό πολεμικό, πού όνομάσθηκε τό άριστούργημα της άρχαίας ελληνικής ναυπηγικής, θεωρείται τόσο μεγάλης σημασίας.

Χρησιμοποιούνται στοιχεία από την όμω-νυμη έκδοση του «Trigeme Trust» και οι εικόνες του τεύχους περιλαμβάνονται στό βιβλίο «Η Αθηναϊκή Τριήρης» των κ.κ. Τζ. Μόρισσον και Τζ. Κόουτς πού θά έκδοθει από τό τυπογραφείο του Κέμπριτζ τό 1986.

Τό καλοκαίρι του 1986 μία τριήρη, πού τώρα βρίσκεται υπό κατασκευή σέ ελληνικό ναυπηγείο, θά διασχίσει και πάλι έπειτα από 2.000 σχεδόν χρόνια τά γαλανά νερά της Σαλαμίνας και του Αιγαίου.



Θαλάσσια άτυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	Έλληνική	5.590	1970	Πειραιά για Μανφρεντόνια, κενό φορτίου, κατέπλευσε στό Μπάρι στις 21/12, ρυμουλκούμενο συνεπεία βλάβης μηχανής.
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	Έλληνική	5.509	1977	Γάνδια για Στέφενβιλ, υπέστη βλάβη της μηχανής στις 21/12 και παρέμεινε άκυβέρνητο σέ θέση 50.09 Β, 37.35 Δ.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	Έλληνική	15.412	1973	Προσάραξε, έμφορτο προϊόντων σιδήρου στό Κρίστιασαν, στις 18/12 και υπέστη ζημιές στόν πυθμένα. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών για την άποκόλληση.
ΕΝΤΕΒΟΡ	Έλληνική	22.208	1984	ΗΠΑ για Ίαπωνία έμφορτο ζαχαρώς, συγκρούσθηκε κατά τόν διάπλου της διώρυγας του Παναμά στις 10/11 μέ το μπάλκερ «Delrem» και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	Παναμαϊκή	17.879	1985	Κατά την άγκυροβόληση στό Κωνσταντζα στις 4/12, προσάραξε σέ άβαθη και άποκολλήθηκε αύθημερόν χωρίς νά ύποστει ζημιές.
ΣΗΜΠΟΣ	Κυπριακή	33.328	1969	Προσάραξε στις 8/12, στόν π. Όρινόκο και άποκολλήθηκε στις 9/12 δι' ιδίων μέσων.



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

5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173997, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

Η ναυλαγορά

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η άναφορά στη ναυλαγορά του τελευταίου δεκαπενθήμερου του 1985 δεν διακρίνεται ασφαλώς για το πλούσιο περιεχόμενό της. Ο αριθμός των άργιων αλλά, κυρίως, η έορταστική διάθεση (mood), δεν επέτρεψαν πλήρη ανέλιξη της αγοράς πού, κατά τα άλλα, κινήθηκε μέσα στο γνωστό πιά χαμηλό τόνο των καιρών μας. Τίποτε και πουθενά δεν βρέθηκε σε έξαρση, όπως, επίσης, τίποτα δεν άπουσίασε από την αγορά σε βαθμό πού να δημιουργεί χάσμα.

Τα σιτηρά κινήθηκαν σταθερά στην υποτονικότητά τους, με τους 52.000 τόννους από Κόλπο για 'Ιαπωνία στα δολ. 13.25 - 13.10 ενώ στα δολ. 7.75 διαμορφωνόταν ο αντίστοιχος πρὸς Κόντινεντ ναύλος.

Άσθενής και ο Β. Ειρηνικός με τους 52.000 τόννους για 'Ιαπωνία στα δολ. 8.50 περίπου. Αριθμός Αυστραλιανών φορτίων κινήθηκε επίσης, τόσο πρὸς 'Απω 'Ανατολή όσο και πρὸς τις 'Αραβικές χώρες.

Στά μέτρα της αγοράς κινήθηκαν οι γαιάνθρακες με τους 55.000 τόννους από Κόλπο για 'Ιαπωνία στα δολ. 11-11.30 με πτωτικές τάσεις πού έφθαναν τα δολ. 10.50 ανά τόννο. Οι 90.000 τόννοι από Χ. Ρόντς για Κόντινεντ πλήρωναν δολ. 5.25 ενώ το χαρακτηριστικό ταξίδι με 110.000 τόννους από Χ. Ρόντς με συμπλήρωση Ν. 'Αφρική για 'Ιαπωνία πλήρωνε δολ. 9.50 ανά τόννο. Η Νότιος 'Αφρική αποτέλεσε την πηγή και αριθμού άλλων φορτίων, μεταξύ των οποίων οι 40.000 τόννοι για Κόντινεντ στα δολ. 9.50 ανά τόννο.

Στο ίδιο περίπου κλίμα κινήθηκαν και τα σιδηρομεταλλεύματα. Κύριοι τόποι φορτώσεως ή Β. Βραζιλία (120.000 τόννοι για Ταϊβάν στα δολ. 7.50 και 120.000 για Κόντινεντ στα δολ. 3.85) και ή Δυτική 'Αφρική (40.000 τόννοι για Πορτογαλία στα δολ. 3.75 και 75.000 για Κόντινεντ δολ. 4.60) και ή Νορβηγία (Νάρβια) με 3-4 μεγάλα φορτία για Κόντινεντ.

Η ζάχαρη πραγματοποίησε αριθμό πρᾶξεων από Αυστραλία, Ν.Α. 'Ασία, Κεντρική 'Αμερική πρὸς 'Απω 'Ανατολή και 'Αφρική ενώ ή 'Ινδία πρωτοστατούσε στις ναυλώσεις λιπασμάτων, ως συνήθως με την ναύλωση δέκα περίπου πλοίων.

Η ζήτηση για γενικό φορτίο, ελάχιστη αυτή τη χρονιά, εξασθένησε πλήρως μετά τις 15 Δεκεμβρίου. Ό,τι υπήρχε, εκφράστηκε με χρονοναύλωση μάλλον παρά ελεύθερο ταξίδι.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ό,τι έγινε γνωστό είναι ασφαλώς πολύ λίγο για να χαρακτηρίσει την αγορά. Όπως, δηλαδή, ένας αριθμός κλεισιμάτων πίσω από ένα περαπέτασμα μυστικότητας αποτελεί τό κλειδί της αξιολόγησης του δεκαπενθήμερου.

Πέρα από τη Σοβιετική δραστηριότητα πού εκφράστηκε με αριθμό κλεισιμάτων δυσανάλογο πρὸς τό θόρυβο και τά σχόλια πού προκαλεί, ή αγορά κινήθηκε υποτονικά τόσο στο δυτικό όσο και στο ανατολικό ημισφαίριο, πού φαίνεται να υποφέρει ακόμη από μεγάλη υπερπροσφορά χωρητικότητας.

Οι 33.000 TDW από 'Ιαπωνία για 'Ερυθρά πληρώθηκαν μόλις δολ. 3.800 ενώ δολ. 4.300 ήταν τό μίσθωμα ταξιδιού από Ν. Κορέα για Περσικό πλοίου 37.000 TDW. Σε μικρότερα μεγέθη, οι 18.000 TDW από 'Ιαπωνία για Μεσόγειο έπαιναν δολ. 4.000 περίπου. Πάναμαξ (65.000 TDW) πληρωνόταν δολ. 4.800 - 5.000 για κυκλικό Ειρηνικού ή Αυστραλίας.

Οι 60.000 TDW για κυκλικό 'Ατλαντικού έπαιναν δολ. 4.500 ενώ οι 40.000 TDW από Κόντινεντ για ΗΠΑ ('Ατλαντικού ή Κόλπο) μόλις δολ. 3.000. Είναι προφανές, ότι υπήρχε πίεση και εδώ.

Έν τούτοις, οι τελευταίες ημέρες δεν ήταν πρόσφορες για την εξαγωγή συμπερασμάτων πού θα είναι σαφώς ασφαλέστερα αν άναμείνει κανείς μέχρι και τό τέλος 'Ιανουαρίου.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Σαϊντ Λόρενς 22.000 τόν. γεννήματα Βάρνα, δολ. 16,75 φίο, 5 ημέρες/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρ. 24-30.

ΒΙΟΛΕΤΤΑ: Νάρβικ 27.500 τόν. σιδηρομεταλλεύματα Ροστόκ, δολ. 5,35, όψιόν 'Αμμούργο δολ. 5,05 4.000/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωση Δεκεμβρ. 19-21.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ: 'Αμερ. Κόλπο 22.650 τόν. γεννήματα Λά Γκουάιρα, δολ. 317.000 κατ' άποκοπή 29 ημέρες, Δεκεμβρ. 14-20.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ: Τάμπι 32.500 τόν. φωσφάτα Μπρέικ, δολ. 10,10 φίο, 10.000/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιαν. 1-15.

ΚΑΡΟΛΙΝ: 'Αμερ. Κόλπο ή Βορ. 'Ατλαντικό 30-31.000 τόν. σιτηρά Μαρόκο, δολ. 10,40 φίο/δολ. 8,40 φίο 5 ημέρες/5.000 τόν. Δεκεμβρίου 30 — 'Ιανουαρίου 7.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. σιτηρά δύο λιμάνια 'Αλγερίας, δολ. 19,50 φίο, 4 ημέρες/1.000 τόν. Δεκεμβρίου 31 — 'Ιανουαρίου 7.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II: Πουέρτο Κουενζάλ 7.000 τόν. ζάχαρη, 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 14 φίο, όψιόν Σαβάννα δολ. 15 φίο, όψιόν Βαλτιμόρη/Νέα 'Υόρκη δολ. 16,75 φίο, 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 2-13.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΤΖΙΜΜΥ: Καζαμπλάνκα 24.000 τόν. φωσφάτα 'Ινδία, δολ. 22, φόρτωση κλίμακας/1.000 τόν. εκφόρτωση, 'Ιανουάρ. 5-10.

ΑΓΑΠΗ: Μπεντί 13.000 τόν. δημητριακά Λισαβώνα/Δανία/ΗΒ/Ιρλανδία, δολ. 20.000 κατ' ά-

Καθώς ο χρόνος έφτανε πρὸς τό τέλος του, ήταν πιά φανερό ότι ή πρόσφατη εὐφορία της ναυλαγοράς δεν είχε μεγάλη περιθώρια άντοχής. 'Ηδη ή αγορά βρίσκεται σε κάμψη άλλοι μὲν έμφανή (Μεσόγειος, Βόρειος Θάλασσα, Δυτ. 'Αφρική), άλλοι περιθωριακή, όπως ή Καραϊβική και, ιδίως, ο Περσικός όπου ή ικανότητα άντιστάσεως του πλοίου υπήρξε αξιόλογη.

Από τή WS 45-50 για VLCC από Περσικό για 'Απω 'Ανατολή των μέσων του μηνός, τά έπίπεδα κατήλθαν στα WS 39-40 με μιά άνέλπιστη άναλαμπή (WS 47.5) λίγο πρίν τά Χριστούγεννα. Οι 110.000 τόννοι πλήρωναν WS 55-72 για διάφορες όψιόν.

Σοβαρό ρόλο στη συγκράτηση της αγοράς στον Περσικό παίζουν και οι άνάγκες του 'Ιράν, τόσο για μεταφορά όσο και για άποθήκευση. 'Ηδη ζητιόταν πλοίο μέχρι 500.000 TDW.

Στή Μεσόγειο, ή πώση της ζήτησης έφερε τό ναύλο για 60.000 τόννους στα WS 85-90 έναντι WS 100 - 110 της προηγούμενης περιόδου. Παρόμοια πώση παρατηρήθηκε και στη Β. Θάλασσα.

Τέλος, άνάλογη μείωση της ζήτησης σημειώσαμε και στα καθαρά φορτία, αν και εδώ, ή εύρύτητα και τό πολυποικίλο της αγοράς έπιτρέπει διαφοροποιήσεις.

ποκοπή πλέον δολ. 25.000 για τρίτη/τέταρτη εκφόρτωση, 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση Δεκεμβρ. 13-20.

ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ: Κωνσταντίνα 15.000 τόν. λιπάσματα σε σάκκους δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 23.25 φίο, 1.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρ. 20-30.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Καέν, 'Αμμούργο και Τζούρντεν 11.643 τόν. χύδην σιτηρά και 120 τόν. γεν. φορτίου 'Ασσάμπ, Μασάουα/Τζιμπουτί, δολ. 38 φίο, τρία/δύο λιμάνια φορτοεκφορτώσεως Δεκεμβρίου.

ΕΣΠΕΡΙΣ: 'Ακαμπα 15.000 τόν. φωσφάτα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 13,25 φίο, 4.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρ. 20 - 'Ιανουάρ. 5.

ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ: Γκέντ 23.000 τόν. σιτηρά 'Αλγερία δολ. 11,75 φίο 3.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση Δεκεμβρ. 20.

ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ: Μπρίσμπαιν 20.000 τόν. περίπου κριθής Κίνα, δολ. 20, 3.000/1.200 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιαν. 5-15.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ: 'Ακαμπα 16.000 τόν. φωσφάτα δυτική άκτή 'Ινδίας δολ. 13 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρ. 23 - 'Ιανουάρ. 5.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΕΤΙΕΝ: 40.045 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Λόγκ Μπής Δεκεμβρ. 26 - 'Ιαν. 8, ένα ταξίδι μεταφοράς γαιανθράκων με έπαναπαράδοση 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ, δολ. 4.200 την ήμερα, πλέον δολ. 110.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΠΕΤΡΑ: 40.400 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Κο Σιχάνγκ Δεκεμβρ. 24 - 28, έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα 7 λ. 4.500 την ήμερα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ: 29.670 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Βρέμη Δεκεμβρ. 22-23, έπαναπαράδοση

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

ADDRESS:

12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

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

Βοστώνη/Γκάλεστον δολ. 3.500 την ημέρα.

ΣΑΝΤΟ ΠΑΤΙΟΝΗΡ: 14.840 τόν. d.w. του 1978, παράδοση 'Αμβούργο Δεκεμβρ. 26, επαναπαράδοση ανατολ. ακτή Κεντρικής 'Αμερικής/Γουέστ 'Ιντις, δολ. 3.400 την ημέρα.

MONTANA: 33.646 τόν. d.w. του 1973, παράδοση 'Ελμπε Νο.1 Δεκεμβρ. 22, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Ιαπωνία/Κίνα δολ. 4.000 την ημέρα συμπεριλ. υπερωριών.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ: 24.400 τόν. d.w. του 1984, παράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι δυτικής 'Αφρικής με επαναπαράδοση ΗΒ/Αμβέρσα/Αμβούργο, δολ. 4.000 την ημέρα.

NTERMPY: 63.475 τόν. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο Δεκεμβρίου 6, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με επαναπαράδοση στον πιλότο Πακιστάν δολ. 4.400 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ: 17.700 τόν. d.w. του 1978, παράδοση στον πιλότο Γκτάνσκ Δεκεμβρίου 30, ταξίδι μέσω Λιβύης με επαναπαράδοση στον πιλότο 'Ελλάδος, δολ. 3.850 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά, άκτη 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 120, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 95, Δεκεμβρ. 19.

ΛΑΡΝΑΚΑ: Περσικό Κόλπο 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ινδία, WS 225, Δεκεμβρ. 19.

ΟΝΤΙΣΣΥ: Ράς Λανούφ 85.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 69,5, όψιόν Φός WS 69,5, Δεκεμβρ. 22

ΕΙΡΗΝΗ: Περσικό Κόλπο 126.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτη 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 52, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 54,5, όψιόν Μεσόγειο WS 67, Δεκεμβρ. 19.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Μίνα 'Αλ. 'Αχμαντί, Ρουαίς και Κατ 75.000 τόν. μέρος φορτίου, Κβινάσα WS 72,5.

ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 80.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 67,5, Δεκεμβρ. 27.

ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ: Κωσταντζά 21.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 200, Δεκεμβρ. 25.

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Περσικό Κόλπο 47.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 130, Δεκεμβρ. 19.

ΒΕΓΚΑ: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 135, όψιόν Μεσόγειο WS 180, Δεκεμβρ. 19.

ΜΙΝΕΡΒΑ: Ανατολ. άκτη Μεξικού 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, βορείως Χαττέρας, WS 160, Δεκεμβρ. 18λ

BENTIOUP: Κίρε 110.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ισπανία δολ. 1.150.000 κατ' άποκοπή, Δεκεμβρ. 14λ

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Αύγουστα WS 52,5, Δεκεμβρ. 23.

MENT XEPON: Λά Σαλινά και Πουέρτο Λά Κρούζ 105.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 40, Δεκεμβρ. 23.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 130, Δεκεμβρ. 22.

ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 140, Δεκεμβρ. 20.

ΝΟΤΟΣ: Περσικό 'Ερυθρά 110.000 τόν. άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο/ΗΒ/Κόντινεντ WS 55 μέσω Κέιπ/WS 62,5, μ'αυ Σουέζ, όψιόν Μεσόγειο WS 57,5 μέσω Κέιπ/WS μέσω Σουέζ, όψιόν Αυστραλία/Νέα Ζηλανδία/Ιαπωνία WS 65, όψιόν Σιγκαπούρη/Φιλιππίνες WS 72,5, Δεκεμβρ. 19.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΙ: Κωσταντζά 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Μπανιάς WS 175, Δεκεμβρ. 18.

ΜΠΩΜΟΝΤ: Ραμπόν Γκράντε 1.000 τόν. μέρος φορτίου, Γένοβα WS 20, Δεκεμβρ. 20.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ: Φός 77.000 τόν. μέρος φορτίου, Νάπολι WS 85, Δεκεμβρ. 23.

ΒΑΤΗΣ: Σιντί Κερύ 135.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 42,5, όψιόν Μεσόγειο WS 50, Δεκεμβρ. 25.

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ: Σαλλόμ Βόε 78.000 τόν. μέρος φορτίου άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 71,25 Δεκεμβρ. 25.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: Σαλλόμ Βόε 82.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Ανατολ. άκτη Καναδά WS 71,5, Δεκεμβρ. 20.

ΚΑΤΙΝΑ: Άσταρτ 55.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ισπανία WS 92,5, Δεκεμβρ. 20.

ΦΕΛΛΟΟΥΣΙΠ Λ: Περσικό Κόλπο 230.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 45,5, Δεκεμβρ. 19.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Άλγερία 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 145, όψιόν Μεσόγειο WS 170, όψιόν άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 130, Δεκεμβρίου 23.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Ράς Τανούρα 115.001 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 48, όψιόν Μεσόγειο WS 52, όψιόν άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 45,5, Δεκεμβρ. 19.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Καρίπιτο 42.000 τόν. μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς WS 110, Δεκεμβρίου 27.

Νέας 'Υόρκης αντί δολ. 104 ανά τόννο έλαφρού έκτοπίσματος (περίπου δολ. 5.300.000).

Άλλες πωλήσεις:

— T/T BRAZILIAN SPLENDOR (372.000/1974) δολ. 6.750.000 περιλαμβανομένων καυσίμων άξίας περίπου δολ. 900.000.

— M/T JOVIAN LAKE (83.500/75) δολ. 4.200.000.

— M/T GOLDEN PORTSMOUTH (82.500/75) δολ. 4.300.000.

Στά πλοία ξηρού φορτίου:

— MV BONANZA (27.500/77) δολ. 1.150.000 σέ πλειστηριασμό στο Χόγκ Κόγκ.

— MV IKAN KERISSI (65.000/80) δολ. 6.950.000 σέ πλειστηριασμό στο Ρότερνταμ.

Άριθμός παλαιότερων μονάδων, όπως τά MV ANNAMINA (24.000/65) και MV LINAS (24.000/63) ήταν άντικείμενο ενδιαφέροντος σέ πλειστηριασμό.

Στήν 'Ελλάδα, τό FREEDOM MV "REGINA S" (1977) κατακυρώθηκε στους πιστωτές άντί δρχ. 200.000.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Παρά τό σεβαστό σέ αριθμό και όγκο τονάζ πού οί διαλυτές τής Άπω Ανατολής έχουν ήδη στα χέρια τους, ό ρυθμός των αγορών παραμένει σχετικά ύψηλός με 20 περίπου πλοία ανά έβδομάδα νά οδηγούνται στα διαλυτήρια. Μεταξύ τους ακόμα βλέπομε άριθμό μεγάλων μέχρι μεσαίων σέ μέγεθος δεξαμενοπλοίων, μπαλκάρριερς όλων των μεγεθών και πολλά Tweendeckers τής δεκαετίας του '60.

Οί τιμές διαμορφώνονταν περίπου ως έξης:

Ταϊβάν

Μεγάλα Δεξ/πλοία δολ. 115-119

Άλλα πλοία δολ. 100-112

Κίνα

Ξηρού φορτίου δολ. 100-112 (για 4/7.000 ΤΣΣ)

Δεξ/πλοία δολ. 116-118

Ν Κορέα

Μεγάλα Δεξ/πλοία δολ. 119-123

Ξηρού φορτίου δολ. 110-116

Πακιστάν/Ινδία

Ξηρού φορτίου 4/7.000 δολ. 95-106

Οί 'Αγοραπωλησίες

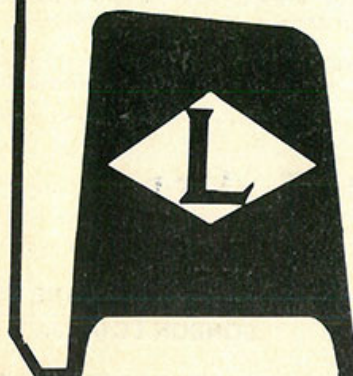
Ο αριθμός των ήμερων άργίας τής υπό άνάλυση περιόδου δέν επέτρεψε πλήρη άνέλιξη του τομέα των αγοραπωλησιών με άποτέλεσμα λίγα νά έχει κανείς νά μνημονεύει στα πεπραγμένα του δεκαπενθήμερου.

Περιοριζόμαστε, λοιπόν, σέ ό,τι έγινε γνωστό και σέ παραλειπόμενα των προηγούμενων.

Συμπληρώθηκε ή πώληση του T/T «BERLIN» (392.000 TDW/1975) σέ "Ελληνες τής

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

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

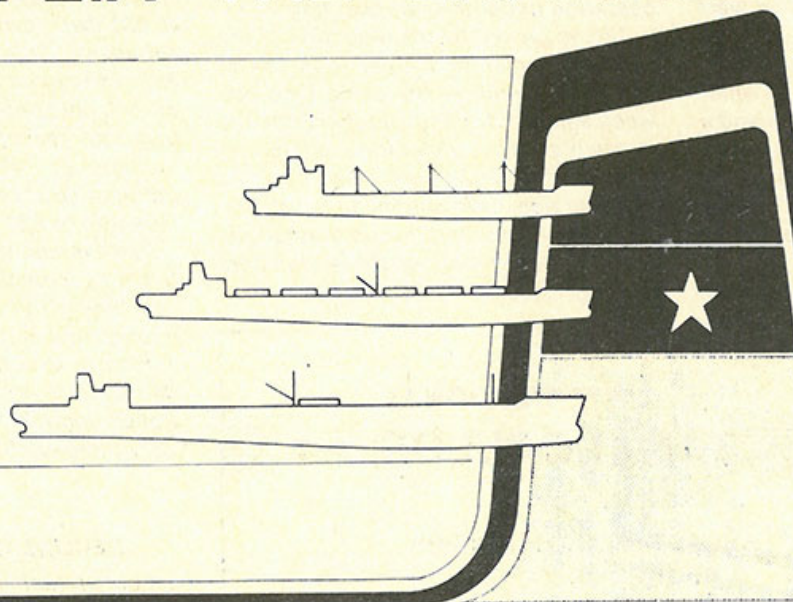
Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Ελλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ἦταν
18.065.440.738 δολάρια.

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

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

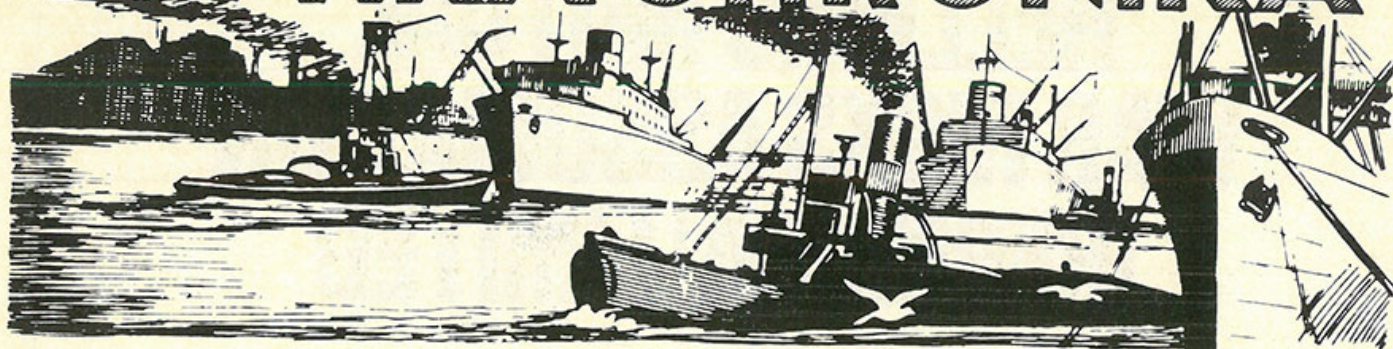
ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1214/93, January 1st 1986

ATHENS ACADEMY AWARDS FOR GREEK MASTERS

The Athens Academy has presented awards to 42 Greek Masters who rescued Vietnamese refugees and who have served on ships which evacuated Palestinianists from Lebanon.

The awards were presented to the President of the Master's Union Captain John Psarras during a ceremony held in the Academy on December 30th and follows the awards presented by the U.N. High Commission for Refugees to the masters of seven Greek ships for rescuing Vietnamese boat people in the China Sea. The ships in question picked up 200 boat people in the last 18 months.

Among others, the "Andromeda" rescued 21 refugees on June 27 who were at the end of their tether and who had been passed by many other ships which ignored their pleas, as a result of which seven children died of exhaustion and another two committed suicide. In addition to the masters honoured by the U.N. there are many other who were awarded by the Academy of Athens for humanitarian awards.

In presenting the awards, the U.N. Hi-

gh Commissioner for Refugees spoke highly of Greek masters in general and referred very delicately to the case of the master of the "Garyfalia" who was convicted for throwing stowaways overboard — a tragic and most unusual case in the annals of Greek shipping — as result of which the foreign press headed its comment with the phrase "All Greek ships are not named "Garyfalia".

THE NORWEGIANS TOO

In a letter, addressing the parliamentary committee for shipping, the chairman of the Shipowners Union of Norway, express the common opinion among his fellow shippers that they must abandon all hope for profitable shipping operation under the national flag.

This is proved by the reduction of the Norwegian merchant fleet from 754 to 698 ships, while at the same time between January 1st and October 30th, the Norwegian ships under foreign flags increased from 202 to 342. Also 67 ships and four rigs have permission to transfer to foreign flags and it is characteristic that the better part of these transfers are due to creditors demands.

Re-organisation of the frame of maritime employment is the only solution, the letter concludes, that could halt this destructing decline of the national shipping and help it become competitive with the countries of low cost crewing.

THE "WORKHORSE" BULKERS

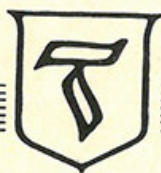
An increasing percentage of the total world bulk commodities is transported by the 40.000 tonnes deadweight bulk carriers. In 1978, bulkers over 40.000 dwt carried 64% of the five main bulk commodities - iron ore, coal, grain, bauxite, alumina and rock phosphate, but this has risen to 73% last year. During 1984 statistics show that bulk carriers over 40.000 dwt. carried 93% of the iron ore shipments, 75% of coal, 58% of grain, 48% of bauxite and alumina, plus 25% of rock phosphates. Following the previous four years decline, 1984 shows an increase by 14% of international seaborne trade of dry bulk cargoes which amounted to 833 mill. tonnes.

The average transport distance of the five main commodities together increased during the last decade from 4.730 nautical miles to 5.270.

Rise in export shipments was recorded by 36% from East Europe (mainly Polish coal), 27% from Australia and a 25% increase from South Africa.

DECLINE OF IDLE TANKERS

Laid up tankers and combination carriers have been drastically reduced to 200 vessels of 39.6 million tonnes. This is the lowest figure since April 1982, when 234 ships of 36.4 million tonnes were recorded as laid up. The decline in idle ships reflects the current strong demand from Far East breakers, and the attraction of improved freight rates on the spot market. But still the inactive tonnage remains vast compared to the 14 million tonnes of 1981. Out of today's



INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

BALBOA / PANAMA CITY

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

34 mill. tonnes of idle VLCCs and ULCCs it is estimated that 13 mill. tonnes are uneconomical to trade again. Statistical reports show few vessels idle in the 50.000 to 99.999 tonnes range and indicate that this type of tankerships may become the market's basic "workhorse".

So far this year, 206 tankers and combination carriers of 29.5 mill. tonnes have been reported sold for scrap, breaking the record of 25.8 m. tonnes of 1983.

With respect to world fleet figures the total figure of idle vessels at the beginning of December amounted, according to Lloyd's List, to 1219 vessels of 54,3 mill. tonnes deadweight.

NEW YORK CONTINUES IN TOP POSITION

General cargo imports at the New York/New Jersey port, rose to 42.4 million ton, an increase of 12.4%, during the first half of 1985, while general cargo exports declined to 22.6 million a decrease of 2.1%.

The resulting increase of 7% in general cargo tonnage maintained the New York/New Jersey port share of general cargo handled in the North Atlantic at 44.4%, the same as last year.

About 80 per cent of all cargo handled were imports, including 183.000 foreign cars, an increase of 5 per cent over the same period last year.

THE LAST ACT

After many years, a Federal American Court, will open the second part of the

famous "Amoco Cadiz" case, in a common acceptance of the legal counselors of the Amoco group and the French State. The suit will start on August 1986 and should end with a verdict for the sum of the compensation owed by the companies which were responsible for the wreck. This responsibility was adequately proved by evidence that the legendary 240.000 tons tankership had serious faults in its construction and had undergone defective repairs.

The total amount of the compensation, the plaintiffs demand, sums up to 760 mill. dollars (over 6 billion francs) including one billion francs the Cities and Trade Unions of the pollution stricken French coast demand for themselves.

Moreover, if the defendants are sentenced to pay, this amount should be recalculated according to the currency devaluation and the interest which is added from the day of the accident.

"OPEN HOUSE" HELD AT NORSKE VERITAS

On the occasion of Mr. Ingvar Lilja's arrival to Greece, as new Regional Manager for Veritas Greece, Cyprus, Yugoslavia, Romania and Bulgaria, an "open house" was held at Veritas' premises at Piraeus on December 17th.

A large number of leading shipowners and executives from the Greek Shipping community participated and wished Mr. I. Lilja great success at his new post.

AN OLD FRIEND

Our old friend and well known executive of the Niarchos Group, Mr. Zenon

Papadopoulos, having passed the age limit, withdrew from active service at December 31st.

Mr. Papadopoulos has held various executive posts in the Niarchos Group for 30 years, at the London, Skaramanga and Mont Carlo offices and during his long career has made many good friends in the international shipping and banking community.

50 YEARS AGO

— A better future for national shipping can be foreseen with the coming year, if the Greek Merchant shipping problem can be confronted, securing the close cooperation of the three factors, the state, the seamen and the owners.

— During 1935 the merchant fleet was increased by 19 ships and 50.274 tons gross. Total gross tonnage at December 31st, 1935 was 597 ships and 1.760.770 tons gross.

— Greece occupies the ninth place in the Lloyd's statistics in terms of tons gross. When the proportion of gross tonnage against population is considered, Greece takes the fourth place with 267 tons per 1.000 inhabitants and reaches the third place between the other maritime nations in the "tramp" cargo carriers.

— 1935 could be named as a year of maritime prosperity if it was to be compared with the past period of maritime crisis. The improvement the volume of transportation, permitted the Greek owners to keep working almost all their ships.

— Most characteristic of the downfall of our passenger shipping is the absence of new additions during 1935.

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:

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

MARLIN AGENCIES S.A.

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



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181

Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW
BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



Ἡ κίνησις τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν)

ΑΓΑΘΗ ΟΥΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	α Βενετία 3/11	ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	α Φουκουγιμά 3/11
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α Μπρισμαίν 1/11	ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	αργεί Πειραιά
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	ε Φιλαδέφεια 7/11	ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	α Πειραιά 17/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376	α Σάντος 12/9	ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	α Σπλιτ 4/11
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α Χέουσι 18/11	ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	αργεί Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	α Μοντεβιδέο 13/11	ΑΛΕΑ	73	8824	α Τέμπο 6/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α Ψωρεε κυπριακή	ΑΛΕΝΤΕ'Α	70	44954	α Γένεβα 11/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η	71	13443	αργεί Πειραιά	ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α Σύνδευ 23/10
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	α Γιοκοχάμα 6/11	ΑΛΕΞ Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	α Μερσίκ 5/11
ΑΓΗΝΟΡ	71	9875	αργεί Πειραιά	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ (μ)	78	60653	ε Μπωμόν 13/11
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	α Μπουκουπούρι 3/11	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	αργεί Χαλκίδα
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	μετ. «Cienpa» (κ.)	ΑΛΕΞΙΑ	66	16048	α Κων/πολη 5/10
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074	ε Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 10/11	ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	εγκαταλειφθηκε
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	α Λός "Αντζέλες 4/11	ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α Γιβραλτάρ 13/11
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412	α Χαμίνα 1/10	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α Μασσαλία 9/11
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	α Μπ. "Αίρες 2/11	ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	δ. Παναμά 24/10
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	αργεί Πειραιά	ΑΛΙΚΗ	72	10069	α Ψωρεε παναμαϊκή
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	αργεί Πειραιά	ΑΛΙΚΗ II.	76	12376	α Κέιπ Τάουν 8/11
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795	α Αύγουστα 27/10	ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011	δ. Σουέζ 8/11
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	α Πειραιά 26/10	ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857	στο Λάγος 14/10
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α Πειραιά 3/11	ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	δ. Σουέζ 4/11
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	αργεί Πειραιά	ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537	α Πειραιά 8/11	ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α Ρότερνταμ 15/11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές	ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	α Σ. Νικόλαος 8/11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ε. Μόκχα 13/10	ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	αργεί "Ελευσίνα	ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	α Νιούκαστλ 22/10
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α Σ. Ευσταθίου 26/10	ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α Μομπιλ 15/11
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α "Αμβέρσα 1/10	ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α Τενερίφη 21/10
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208	δ. Γιβραλτάρ 11/10	ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α Τής 11/11
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	ε Βενετία 30/10	ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	δ. Σουέζ 2/11
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α Λός "Αντζέλες 8/11	ΑΛΚΥΩΝ	73	8224	πρ. «Narcis»
ΑΔΕΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	α "Ανγκρα ντ'ος Ρέις 13/11	ΑΛΜΑ	80	11584	επισκευές "Αμβέρσα
ΑΔΕΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	α Πειραιά 19/11	ΑΛΜΑΡ	69	10373	α Ντόρ-εο-Σαλάι 9/11
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α Πειραιά 11/11	ΑΛΜΙ ΣΚΑ"Υ"	74	22246	στο Σάντος 14/11
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15474	ε Βανκούβερ 3/11	ΑΛΜΠΕΡΤΑ	77	1800	ε Νιούκαστλ 24/10
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	αργεί "Ελευσίνα	ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	α "Αμπιζάν 17/10
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	αργεί "Ιθάκη	ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	δ. Μπριξχαμ 8/11
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	στο Μπαντάρ "Αμπας 10/10	ΑΛΤΙΣ	79	11000	α Κόμπε 16/11
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε Νάπολη 17/11	ΑΛΤΙΣ	70	2605	α Ψωρεε κυπριακή
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	αργεί Πειραιά	ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	65	10500	α Ψωρεε κυπριακή
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	αργεί Πειραιά	ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ.	74	12498	ε Σαγκάι 29/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	85	18510	αργεί Πειραιά	ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ.	75	12498	δ. Ντόβερ 10/11
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	ε Λάγος 26/10	ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ.	75	12498	α Γιοκοχάμα 11/11
ΑΘΛΟΝ	79	10428	δ. Παναμά 17/11	ΑΛΦΑ ΝΤΑ"Υ"ΝΑΜΙΚ.	75	12498	δ. Σουέζ 10/11
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	α Γιουρπουρτ 13/11	ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ.	74	12498	ε Νηπρόντι 18/11
ΑΘΩΣ	72	1586	α Π. "Ελίζαμπεθ 25/10	ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	δ. Παναμά 1/11
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	επισκευές "Αμβούργο	ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511	στο Σάντος 11/11
ΑΙΓΑΙΟΝ Α"Ι"ΛΑΝΤ.	72	4109	επισκευές "Αμβούργο	ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	α Χόγκ Κόγκ 10/11
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	αργεί Πειραιά	ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α Μάλο 11/11
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	στον Πειραιά 31/10				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	προς "Ιαπωνία 24/10				
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ε Σικάγο 14/11				
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	αργεί Πειραιά	ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	δ. Π. Σαϊδ 15/11
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	αργεί Πειραιά	ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α Ντουάλα 20/10
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ"ΙΚ	71	11208	αργεί Πειραιά	ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	α Γιοκοχάμα 6/11
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ"Ι"ΝΤ	70	9025	αργεί Πειραιά	ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε Βομβάρη 13/11
ΑΙΓΙΣ ΦΕ"Ι"Μ	69	8928	αργεί Πειραιά	ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	ε Π. "Ελίζαμπεθ 15/11
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	στον Πειραιά 20/11	ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	αργεί "Ημοχάβεν
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9369	αργεί "Αργοντόλη	ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε Π. Χάρκωρτ 27/10
ΑΙΗΒΩΝ	66	14383	αργεί Πειραιά	ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	δ. Σουέζ 17/11
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142	αργεί Χαλκίδα	ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α Λός "Αντζέλες 24/10
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	α Γουαλαρούρ 7/11	ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε Μόντρεαλ 16/11
Α"Ι"ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α Πρίνς Ρουπερτ 14/11	ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε Μπαντάρ "Αμπας 7/11
Α"Ι"ΛΑΝΤ ΣΚΑ"Υ"	76	11084	α Σίγκλαουερ 5/11	ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α "Οσλο 11/11
Α"Ι"ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α Σύνδευ 30/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	α Πόρτ "Εσκούιβελ 13/11
Α"Ι"ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α Μόντρεαλ 8/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΚΚΟΝΩΤ	81	36061	α Νιούκαστλ 11/11
Α"Ι"ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	α Πειραιά 10/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	στο Λιανουγκάγκνγκ 7/11
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	α Πειραιά 27/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α Ρίο "Ιανέιρο 11/11
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	α Σύνδευ 13/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	δ. Π. Σαϊδ 8/11
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	ε Σχίζεϊν 10/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ"Ι"ΣΝΤΟΜ	74	13348	α Γκέλα 8/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε Πόρτ "Άλις 14/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	ε Ν. Τουτικάριν 29/10
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	α Σαβάννα 15/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Π. Σαϊδ 2/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ"Ι"Τ	78	13889	α Τοϊμπο 16/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α Ντάρμπαν 5/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ"Ι"Σ	74	13631	α Ντάρμπαν 22/10
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε Τσουρούγκα 10/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ.	81	35522	α Λός "Αντζέλες 24/10
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ"Υ"	79	10993	ε Ντομνίκια 15/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α Γιουρπουρτ 16/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ"Ι"ΟΜΦ	76	13633	δ. Σουέζ 12/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α Κέιπ Τάουν 15/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	δ. Σουέζ 12/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε Μονφάλκονε 16/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α Σαζέμπο 8/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	ε Λισαβώνα 17/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	στο Καρότσι 17/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε Ρίο "Ιανέιρο 11/11
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ"Ι"ΖΟΝ	77	15378	α "Νοτ Λόντον 5/11
				ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α Χόγκ Κόγκ 26/10
				ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448	α Λός "Αντζέλες 4/11
				ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	αργεί Πειραιά
				ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	πρ. "Οβερσής "Αργκονώτ"
				ΑΝΑΦΗ	85	34400	αργεί "Αμβούργο
				ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α Χόγκ Κόγκ 30/10
				ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α "Ιμινγκχαμ 16/11
				ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α Γιοκώϊ 16/11
				ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	ε Λός "Αντζέλες 17/11
				ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	δ. Π. Σαϊδ 13/11
				ΑΝΔΡΟΣ Α"Ι"Λ	83	10470	ε Ράτσελ 16/11
				ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	

ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Πόρτ Γουώλκωτ 17/10
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781	α. Τσίμπα 16/11
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Χούντ Πόιντ 23/10
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Σπάτ 17/11
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Βενετία 13/11
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Κόρπους Κρίστι 7/11
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Κολόμπο 16/10
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646	α. Ντάρμπαν 5/11
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Ρότερνταμ 16/11
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	ε. Ρίο Γκράντε 9/11
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Φιλαδέλφεια 13/11
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Λεμεσός 18/11
ΑΝΝΙΣΙΑ Α.	65	19758	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	στη Μπανγκόκ 21/10
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ε. Χουάγκου 28/10
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	54	5383	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	ε. Αμβέρσα 9/11
ΑΝΤΖΕΛΙΝΤΙΑΝ	70	10469	υπερταίειε παναμαϊκή
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829	α. Ρότερνταμ 15/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	δ. Ντόβερ 13/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Ναγκόγια 18/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Λαυρία 31/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	ναυπηγ. Σαράνκο
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	α. Σαράνκο 1/11
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	ε. Σιγκαπούρη 14/4
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Γουίλμινγκτον 5/11
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Ν. Ορεάνη 2/11
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Σάντουιτς 8/11
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Ν. Ορεάνη 6/11
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Ν. Ορεάνη 3/11
ΑΝΤΩΝΗ ΙΙΙ	77	38515	α. Ντούδα 3/11
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	ε. Ρότερνταμ 18/11
ΑΠΕΞ	73	16397	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Λουλέα 16/11
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊ 17/11
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Κέρε 3/11
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΠΟΥΣ	70	3275	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ε. Πειραιά 7/10
ΑΡΑΜΙΑ	64	2375	ε. Π. Σαϊδ 4/11
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	δ. Παναμά 15/11
ΑΡΑΝ	80	10428	πρ. «In Saba»
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263	α. Ντάρμπαν 10/11
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΚΟΝΩΤ	68	24877	δ. Σουέζ 31/10
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡ	77	1587	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΠΑΥΛΟΝΗΡ	76	1578	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ε. Σ. Μαϊκς 16/11
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΕΘΗ	73	13631	ε. Θάντερ Μπαϊ 18/11
ΑΡΕΘΗ Α.	69	9343	στο Τζιμπουτί
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	δ. Σουέζ 3/11
ΑΡΙΑΔΗ	68	45678	α. Μίνα α Φαχάλ 5/11
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Ανταμπίγια 13/11
ΑΡΙΕΣ	60	7839	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Ακαγιούτα 30/10
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	δ. Επτάνησα 29/10
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	ε. Μουσταύρε 16/11
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	δ. Παναμά 26/10
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	α. Σαδάν 18/11
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Αμβέρσα 6/11
ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Λίβερπουλ 18/11
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Σπέζια 7/11
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Μόχι 9/11
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Λουάντα 31/10
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Αμβέρσα 16/11
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Μουραόρ 19/10
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	ε. Γιβραλτάρ 18/11
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Σαράνκο 2/10
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	στο Κουβέιτ
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	ε. Νιούκαστλ 10/11
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Ραβέννα 12/11
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 14/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Μιζουσίμπα 6/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142	ε. Παναμά 26/10
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Ντάρμπαν 26/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	προς Ιαπωνία 29/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	υπό ναυπήγηση
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143	δ. Σουέζ 28/10
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Πόρτ Στάινβακ 15/11
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 12/11
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Ελσινμπορκ 13/11
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Βενετία 13/11
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	ε. Σικάγο 13/11
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	δ. Π. Σαϊδ 16/11
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Σαγκάι 6/11
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Τενερίφη 14/11
ΑΣΤΟΡ	78	29860	ε. Σάντος 13/11
ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38611	α. Ν. Ορεάνη 5/11
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Αμβέρσα 15/11
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Φιλαδέλφεια 16/11
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Ρίο Ιανέιρο 9/11
ΑΤΛΑΝΤΑ	69	13341	ε. Λουλέα 13/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Τεργέστη 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	ε. Πειραιά 6/8

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	δ. Κωνσταντή 3/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΑΣΜΑΝ	69	16229	α. Μπουσάν 31/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Αμβέρσα 12/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Χιουσόν 6/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Μπαρλέττα 11/11
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Αυγουστα 27/10
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	ε. Κουβέιτ 16/11
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Γένοβα 8/11
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Κακονκάβα 14/11
ΑΤΛΑΣ Α Σ	84	22172	ε. Σαουθάμπτον 15/11
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Κουσίρο 24/10
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Γουαγιακούλ 7/11
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΥΛΙΣ	72	16402	δ. Π. Σαϊδ 16/11
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Δουνκέρκη 8/11
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΥΡΑ	68	9624	μετ. «Αύρα Ση» (Ma.)
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΦΘΟΡΟΣ	69	44327	υψώσε παναμαϊκή
ΑΦΘΟΣ	68	35477	α. Πόρτ Βέσμε 9/11
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	δ. Μπαρναμπουέλ 21/10
ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.)	56	16944	α. Πόρτ Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Πόρτ Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Ν. Ορεάνη 13/11
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	α. Μπαρναμπουέλ 26/5
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Κάλκοιτα 6/11
ΒΑΝΤΑ	66	13762	α. Πόρτ Πειραιά
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	α. Πόρτ Πειραιά
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Φουτζέιρα 30/10
ΒΑΡΗ	82	22474	δ. Παναμά 11/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ	73	3700	ε. Σ. Μαϊκς 7/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Πόρτ Πειραιά
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	στο Μπαντάρ Άμπας 2/11
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Σαγκάι 4/9
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ	77	3827	ε. Πόρτ Πειραιά 14/11
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794	δ. Π. Σαϊδ 12/11
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Βοστώνη 12/11
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Άντεν 14/11
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993	α. Μπαρναμπουέλ 1/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μπαρναμπουέλ 16/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	38178	α. Χαβέρ 11/11
ΒΕΡΑ	65	20806	α. Πόρτ Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	δ. Π. Σαϊδ 8/11
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ	66	10210	ε. Θεσσαλονίκη 4/11
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16636	α. Λόγος 17/10
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	ε. Πειραιά 1/11
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	α. Γένοβα 4/11
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	α. Π. Κορίνθ 1/11
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005	ε. Μαντράς 5/11
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Χιουσόν 4/11
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	ε. Σ. Τζων 8/11
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	α. Πόρτ Πειραιά
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811	μετ. «ΓΙΑΧΑΡΑ» (π.)
ΒΟΛΟΣ	75	6952	α. Άσπεντ 12/11
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	α. Πόρτ Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΑ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	α. Πόρτ Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	α. Πόρτ Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Χαμπτον 9/11
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	στο Μπαντάρ Άμπας 1/11
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269	α. Μομπάσα 2/11
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Χαμπτον 7/11
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Κόρπους Κρίστι 31/10
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	ε. Ν. Ορεάνη 10/11
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	ε. Αλγκεθίρας 4/11
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	ε. Αμβέρσα 12/11
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. Ραγκούν 30/10
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Πόρτ Κέλανγκ 9/10
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592	α. Πόρτ Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α	58	3708	α. Πόρτ Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β (δ.)	61	18796	δ. Κωνσταντή 7/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ	72	12204	α. Βιτόρια 4/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ	61	7116	στο Ντάρ ελ Σαλάμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	70	18634	ε. Πόρτ Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Ρουέν 20/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Ρουέν 8/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ	68	10544	α. Ντάρμπαν 5/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ	71	6685	ε. Ν. Υόρκη 19/11
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Αμβέρσα 30/10
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ	77	14782	α. Κέιπ Τάουν 7/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ	81	16500	δ. Επτάνησα 1/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ (μ.)	68	38124	α. Σιγκαπούρη 14/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν	65	21374	α. Πόρτ Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Σουέζ 28/10
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	α. Πόρτ Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Φόυνες 12/9
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	α. Πόρτ Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	α. Πόρτ Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038	α. Κολόμπο 16/11
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	α. Πόρτ Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟΙΝΙΤΥ	77	14275	α. Φουτζέιρα 30/10
ΓΙΟΥΡΚΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Σιγκαπούρη 29/10
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	α. Πόρτ Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Άβουμαουβ 16/11
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Μπ. Άμπας 10/10
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290	ε. Πόρτ Πειραιά
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	62	10163	α. Πόρτ Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Φουτζέιρα 16/11
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Πειραιά 5/11
ΓΚΑΛΛ	70	15302	ε. Ντούδα 6/11
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΝΤ	83	21200	ε. Χιουσόν 11/11
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7889	μετ. «Sines» (Ma.)
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	α. Πόρτ Πειραιά
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Βανγκαρέ 8/11

ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	στον Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	δ Σουεζ 9/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΑΡΡΟΟΥ	67	51644	ε Νάρβικ 16/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΚΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α Ν Όρλεάν 27/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΚΑΟΥΡ	68	16275	α Φουτζέιρα 16/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑΪ'Ρ	76	16014	α Ν Όρλεάν 4/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α Ν Όρλεάν 11/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	δ Κωνστανί 31/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α Ν Όρλεάν 13/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	α Ν Όρλεάν 23/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε Βοστώνη 5/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	ε Βοστώνη 5/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	13027	α Κακινάδα 31/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α Ν Όρλεάν 21/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΟΛΑΦΙΝ	77	16275	ε Ντάρμιναν 16/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ε Ν Όρλεάν 14/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	ε Ν Όρλεάν 10/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	84	19500	ε Αιγύπτου 5/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	ε Καντά 2/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΛΑΝ	69	11148	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΡΝΤ	72	12919	ε Πόρτο Καμπίλλο 12/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α Ν Όρλεάν 17/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	α Λος Άντζελες 7/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α Λέικ Τσάρλες 22/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	78	14531	ε Μασιλιαντόν 9/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α Σάντος 7/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	α Ν Όρλεάν 5/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε Ν Όρλεάν 18/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕΪ'Σ	74	13036	α Ν Όρλεάν 2/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	ε Θεσσαλονίκης 31/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΦΚ	72	13479	δ Γιβραλτάρ 6/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α Λος Άντζελες 25/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε ΜπουενοςΑιρέσ 25/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΪ'ΖΟΝ	75	13036	α Καλόμιο 4/11
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε Πόρτ Τζένταλ 19/10
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	αναμένει Όταν
ΓΚΡΑΪΣΙΑΝ ΛΙΤΖΕΝΤ	69	22915	δ Ντόβερ 10/11
ΓΚΡΑΪΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	α Λος Άντζελες 12/11
ΓΚΡΕΪ'Σ Λ	71	16306	ε Γουερπουρτ 16/11
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	α Σικάγουρτ 1/11
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άρχει Αλγερσέτοι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΪ'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	στον Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α Νόρντχαϊμ 16/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α Ν Υόρκ 16/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΣΑΕ	75	14511	α Ντάρμιναν 4/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ	79	19267	ε Βοστώνη 29/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α Ντάρμιναν 13/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	δ Σουεζ 26/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α Σικάγουρτ 12/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α Φορνάιτ 3/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε Μπλιχμπα 15/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΟΣ II	75	19451	α Ντάρμιναν 15/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε Έκσινκι 5/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ	67	22817	ε Καρατόι 4/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	α Κέιπ Τάουν 2/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ)	85	17199	α Γιβραλτάρ 11/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ)	84	17199	α Ν Υόρκ 13/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204	α Μαντρε ντε Νέγους 9/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199	α Ν Υόρκ 4/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ)	85	18300	ναυπηγ Σκαρδαριακά
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	άρχει Γαλαξιά

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Δεινέρα 15:11
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Της 3:11
ΔΕΛΤΑ (δ)	61	7884	άρχει Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογεινικές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	άρχει Χαλκίδα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Πειραιά 13:11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στο Μπαντρά 'Αμπάς
ΔΗΛΟΣ (δ)	71	17957	ε. Μπλιμπάο 13:11
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Κάλουτιμπούρκ 5/11
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	82	31000	α. Κικυότων 9:11
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	έπωληθη
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	71	2873	μεσογεινικές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	α. Λιανουσκονόγκ 7/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958	ε. Γιοκχαμίμ 21:5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597	'ηπείρεται κυπριακή
ΔΗΜΗΤΡ Π ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	άρχει Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογεινικές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498	πρ. «Αιγίς Μπλάτικ»
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β (δ)	58	16277	άρχει Πειραιά
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	άρχει Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Σαγκρά 27/10
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19186	α. 'Ιλιο 7:11
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	άρχει 'Ιθακή
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	στο 'Ασράμ 9:11
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ)	68	48687	άρχει Πειραιά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ)	66	48801	α. Πειραιά 19:11
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογεινικές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ)	54	11313	α. Λάρνακα 8/11
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	άρχει Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. 'Νοτ Λοντν 18:11
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΠ'ΙΝΤΕΝΤ	84	21300	ε. Κολόμβια 4:11
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	72	16398	α. Νότρινγτον 16:11

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	αρχει Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	*0029	αρχει Βαθωρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	δ. Σουλζ 6/11
ΕΒΡΟΣ	62	20372	αρχει Γαλαξειδι
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	αρχει Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Μίλαντ Μπαϊτ 10/11
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Καστελλων 6/11
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	δ. Λουπιτο 28/9
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	δ. Σουλζ 15/11
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985	στ. Σιδωιβατσεια 20/7*
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	46887	α. Σαβωνα 12/11*
ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Σινκαπουρ 14/10
ΕΚΤΩΡ	75	14523	ε. Μανφρεντόνια 29/10
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.	60	2091	αρχει Πειραιά
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ.	70	5538	α. Π. Καμπελο 9/7
ΕΛΑΦΙ	68	19495	δ. Σουλζ 23/10

ΕΛΕΥΣΤΡΙΑ Ι	64	10652	α Ν. Ορλεάντ 12/11
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	ἀρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	60	1995	δ Σουζέ 21/10
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ Β (δ.)	64	1927	πρ. «Stena Line»
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942	δ Σουζέ 16/11
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	α Μουφαλκόνε 26/10
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α Ντωρμπαν 7/11
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	α Χουστόν 8/11
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60670	ε Κωνσταντινούκντ 19/9
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	στις Μπ. Λέικε
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ἀρχει Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΚΑΨ	62	6846	ε Μπ. Σαχινί Ρεζάι 11/11
ΕΛΛΗ	76	12315	ε Ντωρμπαν 9/11
ΕΛΛΗ	76	11282	α Σιγκαπούρη 9/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α Γαδύ 2/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237	ε Χαμπτον 6/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α Δός 'Αντζέλες 16/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α Τζε 24/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α Βαλιτιόρη 8/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΚ	84	16605	ε Ρουέν 9/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ	85	16605	α Σ. Τζων 24/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642	δ Κωνσπολή 16/10
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α Αύγουστα 14/11
ΕΛΟΣΕΑΝ	85	17847	α Μίνα α Φαχάλ 2/11
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	ἀρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	α Πορτ ω Πρινς 30/10
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α Πορτ 'Αρθουρ 26/10
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε Σαγκάη 2/10
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ναυπηγ. Κόμπε
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	ἀρχει Πειραιά
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε Πειραιά 7/8
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	α Λάρνακα 15/11
ΕΜΠΡΕΣ	65	8186	α 'Αμβέρσα 15/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α Πειραιά 7/11
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δ Παναριά 10/11
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	δ Σουζέ 13/11
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	74	13687	α Ν. Ορλεάντ 12/11
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α Μιζουσιμ 6/11
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	οτό Ντουεντιν 16/11
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α Σιγκαπούρη 11/11
ΕΠΟΣ	77	9786	ἀρχει Πειραιά
ΕΠΟΣ	78	8053	ε Ρουέν 5/11
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	δ Σουζέ 8/10
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	α Κολομπια 5/11
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε 'Αμβούργο 13/11
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	διάλυση Πέραμα
ΕΡΟΊΚ ΣΕΨ'ΛΟΡ	57	2074	α Κολόμπο 5/11
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	α Φάδσινγκ 3/11
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α Τεργεσίτ 13/11
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	ε Ρόττερταμ 1/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ	81	3375	δ Ντόβερ 15/11
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α Ν. Ορλεάντ 17/10
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	α Ντωρμπαν 15/11
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	α Μπρέικ 16/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	δ Κωνσπολή 30/10
ΕΥΝ Λ.	67	14569	α 'Αμβέρσα 9/11
ΕΥΝΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α Νακόντσα 5/11
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α Κέιτ Τάουν 11/11
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ἀρχει Χαλκίδα
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	δ Ντόβερ 3/11
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ἀρχει Στυλida
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ἀρχει Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8222	ἀρχει 'Ησυχάδεν
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ε 'Ιντσόν 7/11
ΕΒΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α Φιλαδέλφεια 16/11
ΕΒΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α Μπιαόνι 11/10
ΕΒΕΣΣΟΣ (δ.)	75	5571	

ZANET.....	66	4503	α. Θεσσαλονίκη 8/11
ZANNHS.....	81	22857	α. Ρίτοαρντς Μπαϊ 15/11
ZANNHS ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Κωνσπολ 2/11
ZANTE (δ).....	69	54282	α. Ταρραγκόνα 11/11
ZEΛ.....	73	8224	πρ. "Τρίε"
ZETTA.....	71	20516	ε. Ρότερνταμ 15/11
ZHNOBIA.....	68	15841	α. Ν. Όσλεάν 15/9
ZHNQ.....	81	23100	α. Γουακαγιάμα 8/11
ZINI.....	76	11348	α. Θεσσαλονίκη 11/11
ZYΓΟΣ.....	76	19166	ε. Σαγκάη 15/10
ZYΓΟΣ.....	69	3490	άρχει "Ιστακό
ZQH ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	65	34501	άρχει Πειραιά
HBN.....	70	2885	άρχει Πειραιά
HZY ΡΑ'ΙΝΤΕΡ.....	81	4617	επωλήθρ άλλοδαπούς
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ).....	72	54719	α. Φάλασινγκ 16/10
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035	α. Χάμπτον 24/10
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16700	α. Κόρπους Κρίστι 11/10
ΗΣΤΠΟΥΤ.....	67	27018	άρχει "Αργυροτόλι

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ	84	16794	α. Γιβραλτάρ 7/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	έπισκευές Σααμπό
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15860	α. Κίγκστον 14/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15560	α. Κόρπε 14/11
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Δρέπανον 20/10
ΘΑΝΙΚΙ	61	9516	αργεί Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	επωλήθη άλλοδαπούς
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	αργεί Πειραιά
ΘΑΪΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	76	9444	δ. Παναμά 31/10
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Άμπιτζαν 26/10
ΘΕΑΝΤΟ Α Σ	72	22866	δ. Π. Σαΐδ 11/11
ΘΕΚΟΣ	78	16885	δ. Έπτανησα 22/10
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ	68	35477	ε. Τακόμα 25/10
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	δ. Μπρίεχομ 7/11
ΘΕΟΔΗΠΤΟΣ	65	41872	αργεί Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	α. Ρότερνταμ 20/11
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	δ. Ντόβερ 4/11
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	α. Πόρτ' Ελίζαμπεθ 19/10
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24 000	α. Ίμρινγκυμ 17/11
ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΒΑΤΗΣ	77	16380	αργεί Πειραιά
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	α. Γκλάντσουσιν 15/10
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Βανκούβερ 2/11
ΘΗΣΑΣΙΑ	84	28100	πρ. «Al Indrissi»
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	

ὄργει Στυλῖδα
 α Ν. Ὀρλεάντ 12/11
 ὄργει Πειραιά
 δ Σουζέ 21/10
 μεσογειακὲς μεταφορὲς
 πρ «Stena Raftica»
 δ Σουζέ 16/11
 μεσογειακὲς μεταφορὲς
 α Μουφιλόκον 26/10
 α Ντόριμπαν 7/11
 α Χιούστον 8/11
 ε Κοινηκουαγκάντο 19/9
 στὶς Μπ. Λέικς
 ὄργει Πειραιά
 ε Μπ. Σαχιντ Ρεζάι 11/11
 ε Ντόριμπαν 9/11
 α Σγκαπούρη 9/11
 α Γάνδη 2/11
 ε Χαρίτων 6/11
 α Λος Ἀντζέλες 16/11
 α Τη 24/10
 α Βαλτιμόρη 8/11
 ε Ρουέν 9/11
 α Σ. Τζων 24/10
 δ Κων/πολὶ 16/10
 α Αὐγουστα 14/11
 α Μίνα α Φαχάδ 2/11
 ὄργει Πειραιά
 α Πόρτ υ Πρίνς 30/10
 α Πόρτ Ἀρθούρ 26/10
 ε Σαγκάη 2/10
 ναυπηγ. Κόμπε
 ὄργει Πειραιά
 ε Πειραιά 7/8
 α Λάρνακα 15/11
 α Ἀμβέρσα 15/10
 α Πειραιά 7/11
 δ Παναμιά 10/11
 δ Σουζέ 13/11
 α Ν. Ὀρλεάντ 12/11
 α Μιζουσίμα 6/11
 στὸ Ντουέντιν 16/11
 α Σγκαπούρη 11/11
 ὄργει Πειραιά
 ε Ρουέν 5/11
 δ Σουζέ 8/10
 α Κολουμπία 5/11
 ε Ἀμβούργο 13/11
 διδλυτὸν Πέραμα
 α Κολόμπο 5/11
 α Φλόσσινγκ 3/11
 ε Τεργεστή 13/11
 ε Ροττερντάμ 1/10
 δ Ντόβρη 15/11
 α Ν. Ὀρλεάντ 17/10
 α Ντόριμπαν 15/11
 α Μπρέικ 16/11
 δ Κων/πολὶ 30/10
 α Ἀμβέρσα 9/11
 α Νακόντοκ 5/11
 α Κέιπ Τάουν 11/11
 ὄργει Χαλκίδα
 μεσογειακὲς μεταφορὲς
 δ Ντόβρη 3/11
 ὄργει Στυλῖδα
 ὄργει Πειραιά
 ὄργει Ἡμοσχάβεν
 ε Ἰντσόν 7/11
 α Φιλαδέλφεια 16/11
 α Μπωμόν 11/10

ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ)	72	2895	δ. Κων/πολη 31/10
ΙΑΣΩΝ (δ)	75	64739	πρ. «In Salah»
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	εγκυκαλιεφθηκε
ΙΟΙΛΙ	72	4999	α. Κων/πολη 25/9
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690	υπεστειλες σημαία Μάλτας
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	20960	α. Τάμπα 11/11
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΠΙΕΡ	73	15498	α. Πόρτ 'Αρθουρ 12/11
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	62	10420	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	άρρευι Σαρζα
ΙΟΥΣ	70	15387	άρρευι Πειραιά
ΙΟΥΣ	85	34400	ε. Μπάγια Μπλάνκα 14/11
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Καρατόι 15/10
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ)	61	22075	δ. Πόρ Σαϊδ 16/10
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	α. Αστακό 18/10
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Χιούστα 27/9
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041	α. Λιγούρα 8/11

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Κεμπέκ 10/11
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	στη Σαχάνα 6/7
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Μοιτσάα 14/11
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 11/11
ΚΑΘΡΙΝ Λ	70	16285	α. Άμβούργο 15/11
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	ε. Μοουσιάνκο 17/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ	74	15938	δ. Παναμά 15/11
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Τολέδο 18/11
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	στη Λουάντα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β	73	11349	ε. Ν. Όρλεάνη 14/11
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	ε. Νάπολη 18/11
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Σινγκάπυρ 8/10
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	ε. Μπαντόρ Σαχίντ Ρεζάι 27/11
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ)	78	151225	στο Σίρρι Άιλαντ 20/11
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Άμβούργο 19/11
ΚΑΠ ΜΠΣΤΙ	74	3600	στην Κορουάνα 21/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Λος Άντζελες 17/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμι Κουδάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Σαγκάη 18/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Τολέδο 28/10
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ἀργεί Άμστερνταμ
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	73	12059	πρ. «Samaria»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Πειραιά 7/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58185	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Ν. Όρλεάνη 13/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ἀργεί Βουίβαη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Παραμαρίμπο 10/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Γιούροπουρτ 31/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Π. Μαχάμεντ Μπιν Κασίμ 9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ἀργεί Νουέβιτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ)	76	123648	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Μίνα α Φαχάλ 25/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ	61	13338	α. Τσιουάνβιλ 31/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	69	9116	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Λ	66	19595	ε. Π. Σουδάν 2/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ ΤΣΑΓΚΑ-			α. Χαμπτον 30/10
ΡΗΣ	82	29281	
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΙΕΡ	62	15961	δ. Σουέζ 12/11
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	στην Άλεξάνδρεια 16/11
KARINA	72	12069	βυθίστηκε Σαφάγκα 16/11
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	πρ. «Saxania»
KARMEN	65	23391	α. Βαλτιμούρ 6/11
KARMEN BITA	13	13098	ε. Άουτοντ 18/11
KARMEN SERENA	72	15952	ἀργεί Πειραιά
KARMEN FONTANA	72	13098	έπισκευές Πειραιά
KAROLINA	68	10562	ἀργεί Πειραιά
KAROLINE Π.	73	13324	α. Κορούνα 25/10
KAROS	67	12702	ε. Δακάρ 27/10
KARPAΘΟΣ	68	12701	α. Σμύρνη 2/11
KARYANTA	73	34067	ε. Πειραιά 11/11
KARYATIS	70	16040	ε. ΌΞελοσσοντ 8/11
KASKANTA	63	12407	α. Σιγκάπουρ 2/10
KAZOS	76	14983	διάλυση Kiva
KAZZANΔΡΑ	69	14318	α. Ντιτρόιτ 13/11
KAZZIA	72	16704	α. Ν. Όρλεάνη 12/11
KAZSIAN ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	ε. Μαμφρεντόνα 30/10
KASTA ΣΗΛ	68	26537	ἀργεί Χαλκίδα
KASTOP	72	12059	ἀργεί Πειραιά
KATERINA	57	9061	πρ. «Serbia»
KATERINA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Πειραιά 8/11
KATERINA Ε	70	14370	ε. Αμβέρσα 9/11
KATIE	60	10187	α. Θεσσαλονίκη 13/11
KATINA (δ)	66	38878	ἀργεί Γκαλεξίδι

ΚΕΪ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Σάν Αντόνιο 7/10
ΚΕΪ'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Χόγκ Χόγκ 29/9
ΚΕΪ'Π ΕΒΡΟΣ	72	3166	πρ. «Άπρον»
ΚΕΪ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	άρντε Ρίβερ Φωλ
ΚΕΪ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9888	α. Γιόκοχάμα 1/11
ΚΕΪ'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. Χοσούμα 3/11
ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Ν. Ορλεάντ 6/11
ΚΕΪ'Π ΜΑΠΑΣ	77	10460	α. Μπ. Άιρες 3/10
ΚΕΪ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΪ	71	9964	α. Σαλβαντόρ 16/10
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	α. Άμβέρσα 9/11
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΠΡΙΟΡ	74	8896	ε. Σιμονσέκι 9/11
ΚΕΪ'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	α. Κεμπέκ 25/10
ΚΕΪ'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	ΰψους κυπριακή
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	ε. Π. Ελίζαμπεθ 17/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059	πρ. «Scythia»
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	επιγάληθη αλλοδαπούς
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140	άρντε Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	άρντε Πειραιά
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ)	62	1591	πρ. «Χανιά»
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	67	17300	δ. Γιβραλτάρ 13/11
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	στόν Πειραιά 19/11
ΚΛΕΙΩ	58	8791	άρντε Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Φορντνάλτ 31/10
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Μπιάμπρο 17/11
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	άρντε Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Λας Πόλυμας 31/10
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Ρότερνταμ 1/11
ΚΟΝΚΑΡ ΦΟΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Χάμπτον 6/11
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ)	77	105000	α. Λας Άντζελες 3/11
ΚΟΝΚΑΡ ΒΕΤΣΙΣ	81	16000	ε. Τυγκάι

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Έπτανησα 16/11
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	δ. Π. Σαϊό 16/11
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Σινγκαπούρη 10/11
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	115453	α. Τουμπέρσο 7/10
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	η. Πειραιά 5/11
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000	ζ. Χουάγκουμπο 14/10
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ε. Πειραιά 5/11
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			δ. Πειραιά 5/11
ΓΚΑΛΕΥ	67	7680	δ. Πειραιά 5/11
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			ε. Πειραιά 5/11
ΕΝΤΕΡΡΑ'Ι'ΣΟΝ	77	5539	ε. Πειραιά 28/9
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	δ. Πειραιά 5/11
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	δ. Κωνσταντή 4/11
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Άλ Ρουές 8/11
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	δ. Πειραιά 5/11
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. Αιγύπτια 11/11
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	α. Μόντρεαλ 1/11
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Πόρτο Ελίζαμπέτ 7/11
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Ν. Ουλεάνη 11/11

ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	δ. Γιβραλτάρ 8/10
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	α. Κπέμε 28/10
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084	α. Μαλάγα 25/10
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	ε. Μπιλμπάο 9/11
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Σίγκαπουρ 10/11
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Χουντέντα 3/11
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Γέλα 13/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Ντόρμπαν 6/11
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Όμοσάγα 8/11
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Κόμπτε 15/11
ΚΙ.Κ.Η. ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Γέλα 15/11
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	δ. Ξυμούντεν 16/11
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σουέζ 7/11
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Υ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Κουβέιτ 11/11
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Καλκούτα 13/11
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	α. Κήλανγκ 19/10
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Κόμπτε 9/11
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Σονάγκη 13/11
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	στο Σάλλομ βόε 20/11
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	α. Λός Πόλμος 21/10
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Σάρροχ 7/11
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Ντουμπάι 25/10
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	45000	ναυπηγ. Σελίτ
ΚΡΙΟΣ	59	16875	δργει Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	α. Μπάρ 15/11
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Θεσσαλονίκη 12/11
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	δργει Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Βανκούβερ 7/11
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Αμβέρσα 14/11
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	στη Τζέντα
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Σαγκάη 22/10
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	ε. Μασσαλία 11/11
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	δργει Πειραιά
ΚΥΘΟΣ	62	4784	δργει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Σέλλ Χαβέν 19/11
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784	α. Σασσέμπο 8/11
ΚΥΜΑ	60	7758	δργει Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α Σ	77	23596	α. Φρημάντλ 11/11
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	δργει Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Λός Άντζελες 30/10
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	μετ. -Riak- (π.)
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	δργει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	δργει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	δργει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Αμβούργο 16/11
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Δουνκέρκη 4/11
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεταναστευτική εταιρεία

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪ'Υ	68	4350	δ. Π. Σαΐδ 10/11
ΔΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ἀργεΐ Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Πειραιά 1/11
ΛΑΨ'ΟΝ ΟΦ ΠΑΨ'ΡΙΟΥΣ	80	7952	δ. Πειραιά
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑΨ'ΝΕΡ	71	13907	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 6/11
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ἀργεΐ Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Ν. Όρλεάν 2/11
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	ἐπωλήθη διάλυση
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Πειραιά 7/11
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	ε. Ν. Όρλεάν 18/11
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306	ε. Άμστερνταμ 8/11
ΛΑΤΙΝΙ	68	27165	ὑπερτείλει σημάια Μάτας
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ε. Χάμπτον 13/11
ΛΕΔΕΑ	63	17879	ἀργεΐ Γαλαξείδι
ΛΕΜΑΝ	66	2953	ἀργεΐ Πειραιά
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	ἀργεΐ Σετούμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΕΡΙΛ	68	10618	ἀργεΐ Έλευσίνα
ΛΕΣΒΟΣ	74	8915	πρ. « Άθανασία»
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Εϊνγκάνγκ 3/11
ΛΕΩΝ	72	2311	ἀργεΐ Ήγουμενίτσα
ΛΕΩΝ (δ.)	79	32995	α. Αυγουστα 28/10
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Κακούτσα 26/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	ἀργεΐ Φορταλέζα
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Μιλφορντ Κάβεν 8/11
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Συδνεϋ 13/11
ΛΙΜΠΕΕΠΟΡΤ	83	19343	δ. Κωνιπολη 22/10
ΛΙΜΠΕΕΠΡΕΣ	82	19337	δ. Π. Σαΐδ 18/11
ΛΙΜΠΕΕΤΡΕΨ'ΝΤ	83	20200	στην Άλεξάνδρεια 12/11
ΛΙΜΠΕΡΕΨ'ΤΟΡ	76	75134	α. Σινγκαπούρη 27/9
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Παραμαρίμπο 4/11
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	ε. Λάγος 21/10
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Φόρτ ντέ Φράνς 14/11
ΛΙΤΤΛ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Ρας Τανούρα 16/11
ΛΙΩ	68	9650	ἀργεΐ Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	ἀργεΐ Βασώρα-
ΛΟΨ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Μπιλμπό 13/11
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Λός Άντζελες 30/10
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ρίτσαρντς Μπαΐ 29/10
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Ουλσάν 12/10
ΛΥΔΙ	70	14878	ἐπισκευές Χαλκίδα
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 14/11
ΛΥΡΑ	67	41914	α. Σαΐντ Πάβλ

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	Ε. Άρατού 16/10
ΜΑΔΕΡ	68	11361	Ε. Τουτιχορίν 23/9

ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ (δ.)	85	26959
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ	68	18525
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	78	33191
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	82	32300
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6807
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ	73	32510
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455

ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	32723
ΜΕ'ΙΣΤΡΟ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485
ΜΕΤΑΞΙΑ	67	48106
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1583
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΟΣ	75	28082

α. Μιχαήλ Χαβέν 16/11		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 25/10		
δ. Γιβραλτάρ 11/10		
μετόν «Σαξέσσ» (κ.)		
ε. Αννάπολη 15/11		
υπερτεταλε λιβερανή		
αργεί 'Ελευσίνα		
αργεί Σετούμπάλ		
στόν Πειραιά		
α. Χαλκίδα 6/11		
α. Λισσαβώνα 15/11		
ε. Βενετία 14/11		
α. Κίγκστον 14/10		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/10		
α. Νταλιάν 24/10		
αργεί Στουλδα		
ε. Σιγκαπούρη 12/4		
α. Σαφάγκα 19/11		
α. Σάντος 27/10		
α. Σιδνεύ 5/11		
α. Χόνκ Κόνγκ 3/11		
α. Λισσαβώνα 21/9		
ε. Ρότερνταμ 15/11		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Σετούμπάλ		
α. Μόχι 12/11		
α. 'Αμβούργο 11/11		
αργεί Χαλκίδα		
α. Τζέντα 17/9		
στό Ντάρμπαν 16/11		
α. Σιγκαπούρη 13/11		
αργεί Πειραιά		
α. Μπότγουντ 31/10		
δ. Γιβραλτάρ 16/11		
α. Λόντος 12/10		
α. Ταμπόκο 4/11		
α. Λός 'Αντζελες 5/11		
α. Φός 17/11		
α. Πόρτ Λουίζ 14/10		
ε. Βομβάη 7/11		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/11		
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10		
α. Σιγκαπούρη 24/10		
αργεί Πειραιά		
δ. Σουέζ 12/10		
ε. Ρεσίφ 5/11		
α. 'Ομισάγια 14/11		
ε. Κάντλα 7/9		
αργεί Πειραιά		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 12/11		
διαλυση Παρανάγουα		
δ. Γιβραλτάρ 7/11		
αργεί Σετούμπάλ		
αργεί Πειραιά		
ε. Γάνδη 7/11		
αργεί Σετούμπάλ		
ε. Γκρήν Μπαϊν 15/11		
δ. Σουέζ 30/10		
α. Λός 'Αντζελες 12/11		
α. 'Αντοφαγκάστα 1/11		
α. Χάμπτον 21/59		
μεσογειακές μεταφορές		
επωλήθη άλλοδαπους		
α. Λός 'Αντζελες 1/11		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Μπ. 'Αίρες 8/11		
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/9		

ε. Χιούστον 21/10		
α. 'Αμβέρσα 12/11		
α. Βομβάη 5/11		
α. 'Αμβούργο 17/11		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
α. Λισσαβώνα 17/10		
αργεί Πειραιά		
ε. Ταρραγκόνα 14/11		
ε. Ρινέκα 7/11		
δ. Σουέζ 9/11		
α. Σάντος 31/10		
ε. Βενετία 13/11		
δ. Π. Σάϊ 16/11		
α. Κόρπους Κρίστι 4/11		
α. 'Αγκθίρας 7/11		
α. Γκιζάν 29/10		
α. Γουέστερμπερτ 28/9		
α. Σιλκάπ 1/11		
ε. Γκίλονγκ 14/11		
ε. Γκοκχάμα 16/11		

αργεί Ν. 'Ορλεάνη		
α. Χιούστον 12/11		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/11		
αργεί Ν. 'Ορλεάνη		
αργεί Ν. 'Ορλεάνη		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/11		
α. Πασιάνε 8/10		
ε. Γκιζάν 16/10		
αργεί 'Ελευσίνα		
δ. Κων/πολη 3/11		
αργεί Πειραιά		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/11		
ε. Γκιζάν 4/10		
αργεί Ν. 'Ορλεάνη		
αργεί Πειραιά		
αργεί Ν. 'Ορλεάνη		
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/11		

ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	57	3178
ΜΗΝΟΜΟΥΣΗΝ	78	16726
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	68	36168
ΜΟΥΣΑ Δ.	73	61172
ΜΟΥΣΑΚΗ	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	18935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑΔΕΡ	70	9087
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68631
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199
ΝΑ'Ι'ΛΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	8825
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΣΤΡΩ ΣΚΑ'Υ	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44061

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΟΜΗ (ΜΑΛ.)	69	21427
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236
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	68	13553
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΛΓΑ	68	1586
ΟΛΓΑ Κ.	86	3024
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709

δ. Γιβραλτάρ 13/11	
ε. Μομπιλ 8/11	
μεταφορές 'Ερυθράς Θαλ.	
α. Ρίο Γκράντε 3/11	
α. Φός 16/11	
ε. Τουτίκορν 12/11	
ε. Καζαμπλάνκα 5/11	
δ. Σουέζ 11/10	
αργεί Σαράζα	
ε. Σιγκαπούρη 9/11	
α. Βαρκελώνη 7/11	
α. Τζέντα 7/10	
α. Πειραιά 29/3	
δ. Γιβραλτάρ 6/11	
υψωσε λιβερανή	
α. Π. Μπολιβάρ 26/10	
α. 'Ακμπερνά 14/11	
δ. Μπρανσμπάτελ 9/11	
α. Φρεντερίτα 4/11	
α. Σάν Πέντρο 1/10	
αργεί 'Αργοστολί	
α. Σιγκαπούρη 10/11	
δ. Παναμά 6/11	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Τάουσιβι 17/10	
α. Φαλκονάρα 13/11	
α. Τσιμα 13/11	
α. Χάμπτον 10/10	
αργεί Λευκάδα	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
επιπλήθι αλλοδαπούς	
α. Χιούστον 15/11	
αργεί Τζέντα	
αργεί Ριβερ Φολ	
αργεί 'Ελευσίνα	
α. Φαλαδέρα 12/10	
α. Πόρτ Χάρκωρτ 14/11	
ε. Μαρντέλ Πλάτα 12/11	
επιπλήθι διάλυση	
αργεί 'Αργοστολί	
α. Παλιόι. Μπαχό 24/11	

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΝΟΥΣ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296

ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41280
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΥ	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094
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
ΣΤΑΡΑΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	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	15369
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΣΙΑ	62	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Υ'	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ	77	16278

ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
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
ΤΟΠΛΑΖ	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 ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580

α. Μπουεναβεντούρα 29/10
αργεί Χαλκίδα
ε. Παλάου Μπακόμ 1/11
α. Ίκουικε 29/10
αργεί Πειραιά
αργεί Έμιδεν
αργεί Έλευσίνα
ε. Φρήταουν 4/11
α. Ρίτσαρντς Μπαίη 8/11
α. Πόρτ Άντζελες 31/10
ναυπηγ. Καβαχίρι
θέση 55.21 Β. 03.46 Α 6/11

α. Ντάρμπαν 12/11
α. Βικτώρια 5/11
αργεί Έλευσίνα
ε. Φιλαδέλφεια 14/11
στη Δουνκέρκη 11/11
ε. Χάβρη 14/11
ε. Ν. Όρλεάνη 3/11
ε. Ν. Όρλεάνη 16/11

αργεί Πειραιά
αργεί Λευκάδα
δ. Π. Σαΐδ 13/11
α. Σύννευ 15/11
ε. Νιουκαστλ 12/11
επισκευές 14/11
α. Σιμονσέκι 16/11
επισκευές Πειραιά
α. Ν. Όλλανδία 19/11
α. Τζουέμα 13/10
ε. Μπουεναβεντούρα 14/10
αργεί Πειραιά
δ. Παναμά 9/11
στο Σουέζ
δ. Σουέζ 13/11
διάλυση Κίνα
α. Ν. Όρλεάνη 26/10
μεσογειακές μεταφορές
α. Φιλαδέλφεια 2/11
α. Μπρανσμπάτελ 15/11
αργεί Γαλαξείδι
αργεί Ίθρακη

στο Γκουαγιαγκουίλ (άποθήκη)
αργεί Πειραιά
α. Φός 15/11
α. Σγκαπούρη 28/10
μεσογειακές μεταφορές
στις Σευέλλες 17/9
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ντάρ-εσ-Σαλάμ 5/11
ε. Άμβερσα 1/11
δ. Γιβραλτάρ 10/10
ε. Λέγκχορν 15/11
στη Βόνη
διάλυση Κίνα
ε. Ν. Όρλεάνη 17/11
α. Μαντράς 10/11
ε. Γκίλονγκ 27/10
δ. Παναμά 27/10
δ. Ντόβερ 12/11
α. Παρανάνουα 22/10
αργεί Άστακό
α. Μπιλμπάο 8/11
α. Δακάρ 19/10
ε. Γδύνια 12/11
δ. Σουέζ 7/11
α. Ρας Τανούρα 15/11
επωλήθη άλλοδαπούς
δ. Κων/πολη 4/11
ε. Τάραντα 8/11
α. Χαλκίδα 9/11

α. Χιούστον 9/10
δ. Έλσινόρη 11/11
δ. Γιβραλτάρ 26/10
αργεί Μανφρεντόνια
α. Κολόμπο 13/11
αργεί Έλευσίνα
α. Ν. Όρλεάνη 18/10
α. Πειραιά 12/11
αργεί Χαλκίδα
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Κοτονού 9/11
α. Πόρτ Στανθάκ 13/11
α. Τάραντα 31/10
α. Λός Άντζελες 14/10
ε. Ίμινγκχαμ 1/11
α. Χάμπτον 7/11
ε. Σαγκάη 28/10
αργεί Πειραιά
δ. Παναμά 15/11
αργεί Πειραιά
α. Αύγουστα 4/11
α. Βουλώνη 16/11
δ. Σουέζ 15/11
α. Λάγος 23/10
ψψωσε κυπριακή
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Ν. Όρλεάνη
δ. Πόρτ Σαΐδ 13/11

ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΜΗΤΤΟΣ ΙΩ.	69	8909
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167

ΦΑΔΕΡ	77	17745
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΕ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΡΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΝΥΛ	66	14617
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974

ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
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
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192
ΦΟΡΟΥΝΑ Ι	66	1444
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
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
ΦΡΟΣΟ Κ.	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	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	39366
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ.	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	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
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361

ΨΗΛΗ	65	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΗΖΕΡ	73	6680
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

δ. Π. Σαΐδ 7/11
δ. Ντόβερ 13/11

α. Μομπάσα 8/11
δ. Καυμάν Μπράκ 18/9
α. Λός Άντζελες 10/11
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Θεσσαλονίκη 10/11

ε. Πόρτ Κέλανγκ 11/11
αργεί Πειραιά
επισκευές Μπαμνόντ
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
α. Ντάρμπαν 16/10
ε. Ίμινγκχαμ 18/11
στο Μπαγκκόκ Μπαρ 19/10
αργεί Πειραιά
μετ. «Candelaria» (π.)
α. Λός Άντζελες 13/11
α. Κόρπους Κρίστι 10/11
διάλυση Ίαπωνία
πρ. «Οηγκ»
α. Κασσιούγκ 3/11
δ. Παναμά 9/11
α. Τζουέμα 23/10
ε. Χαράχόλμεν 1/11
α. Σγκαπούρη 8/11
α. Χόγκ Κόγκ 6/11
α. Χόγκ Κόγκ 6/11
ε. Γκίλονγκ 8/11
α. Ν. Όρλεάνη 7/11
α. Σγκαπούρη 13/11
δ. Π. Σαΐδ 13/11
α. Μορμουγκάο 16/11
α. Νητρίτ 13/11
α. Π. Σαΐδ 18/11
δ. Παναμά 16/11
α. Ν. Ύορκ 16/11
δ. Κων/πολη 6/11

α. Γιοκοχάμα 5/11
ε. Πειραιά 14/10
α. Π. Σαΐδ 8/11
ε. Τάραντα 9/11
αργεί Πειραιά
επισκευές Πειραιά 4/11
α. Φρήταουν 6/11
δ. Σουέζ 10/11
ψψωσε κυπριακή
α. Μπουεναβεντούρα 1/11
α. Άμβερσα 15/11
ε. Παραντίβ 15/10
αργεί Χαλκίδα
δ. Γιβραλτάρ 12/11
α. Πόρτ Έλίζαβεθ 11/11
στο Χώρ αλ Ζουμπαϊρ
α. Χιούστον 8/11
α. Τζουέμα 6/11
α. Κέιπ Τάουν 3/11
α. Μπρεμερχάβεν 11/11
α. Κάρατσι 11/11
α. Γιβραλτάρ 3/11
δ. Παναμά 12/11
μεταφορές Περσικού
ε. Ντάρμπαν 10/11
α. Νταλιάν 23/10
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Κορώ Μπαίη 3/10
δ. Κων/πολη 2/11

α. Όρισάντο 31/10
α. Άλγκεθίρας 4/11
α. Ντάρμπαν 8/11
αργεί Πειραιά
α. Λός Άντζελες 11/11
δ. Σουέζ 15/11
δ. Σουέζ 6/11
αργεί Χαλκίδα
α. Βαλλεφίλντ 14/11
ε. Χιούστον 27/10
δ. Σουέζ 2/11
ε. Μπανγκόκ 11/11
α. Καλκούτα 13/11
δ. Καυμάν Μπράκ 1/11
αργεί Άμμουργο
αργεί Πειραιά
α. Άμβερσα 17/6
α. Γάνδη 30/10
μετ. «ΕΛΙΝΗ» (Ε.)
δ. Σουέζ 8/11
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Γιούροπουρτ 14/11
αργεί Πειραιά
α. Πόρτο Καμπίλο 8/10
α. Τακόμα 14/11
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρας Τανούρα 18/11
μεσογειακές μεταφορές

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπάθειών 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 δραχμές 3.000 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 3.500 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

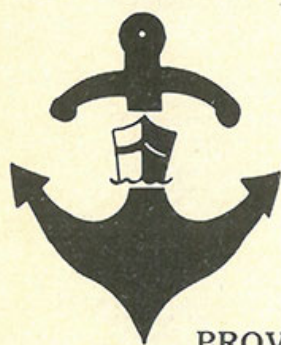
.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



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



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΒΟΣΕΤ (δ.κ.)	66	21504
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ*	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940
ΑΘΕΡΑΣ (κ.)	75	4.050
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (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 ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141
ΑΪΒΥ (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
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μόλ.)	66	9135
ΑΪΛΑΝΤΗΛΑ (Μόλ.)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (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
ΑΚΤΗΝ	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.		
ΩΛΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985
ΑΛΚΜΗΝΗ Α. ΑΓΟΥΔΙΜΟΥ (Μ.)	63	13351
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (Μ.)	69	8773
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΥΣΙΑ (Μ.)	65	7619
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213

ε. Καλοκούτα 28/10		
α. Κολόμπο 4/10		
α. Μάντρε ντε Ντέους 2/11		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Σαγκάη 23/9		
α. Κόρπους Κρίστι 1/11		
άρχει Πειραιά		
α. Ρίο Γκράντε 3/11		
ε. Λά Γκουέρα 28/9		
α. Χιούστον 5/11		
α. Παρανάγουα 5/11		
α. Βενετία 4/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Άμστερνταμ 2/11		
ε. Ν. Όρλεάν 20/4		
α. Φλάττερυ Χάρμπορ 5/11		
α. Φός 2/11		
στών Πειραιά 26/10		
ε. Άμστερνταμ 14/10		
α. Ράς Τανούρα 3/11		
α. Αύγουστο 30/10		
ε. Χόγκ Κόγκ 11/6		
α. Ταρσάνκον 4/11		
ε. Σουέζ 11/11		
δ. Κων/πολη 30/10		
ε. Βηρυτό 7/11		
ε. Μπαντάρ Άμπας 6/11		
ε. Βηρυτό 4/11		
υπέστειλε ελληνική		
στών Πειραιά 12/11		
άρχει Πειραιά		
ε. Τσιτακόγκ 30/9		
α. Χόγκ Κόγκ 12/11		
άρχει Πειραιά		
στό Χώρ αλ Ζουμπάρ		
στή Χαλκίδα 5/11		
έπισκευές Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
δ. Παναμά 16/10		
α. Χιούστον 19/10		
διάλυση Πακιστάν		
διάλυση Τσιτακόγκ		
στό Ταμπίκο		
α. Πασαγές 28/10		
α. Φός 22/10		
α. Γιούροπουρτ 10/11		
α. Λός Άντζελες 6/11		
α. Μίνα Καμπούς 11/11		
α. Σκάτλ 12/10		
διάλυση Κίνα		
επωλήθη		
επωλήθη		
ε. Άνγκρα ντὸς Ρέις 30/10		
ε. Νόρτενχαμ 5/11		
δ. Γιβραλτάρ 28/9		
α. Κόρπους Κρίστι 7/11		

στό Ναβλάκι 8/11		
ε. Χαλδία 11/10		
α. Τσιότζια 7/11		
ε. Ντακάρ 20/10		
α. Τζέντα 16/10		
δ. Π. Σαΐδ 5/11		
άρχει Λαμπουάν		
α. Π. Κορτέ 16/10		
άρχει Πειραιά		
α. Μουτσούρε 11/11		
ε. Φορταλέζα 1/8		
α. Λός Πάμιας 7/11		
άρχει Πειραιά		
δ. Π. Σαΐδ 21/8		
άρχει Χώγκεσαντ		
πρ. «Δανία»		
ε. Καρβάρ 10/10		
διάλυση Ινδία		
άρχει Πειραιά		
ε. Χουέβα 30/10		
πρ. «Ματθίλδα»		
στών Πειραιά		
α. Καράτσι 21/10		
διάλυση Κίνα		
α. Ραβέννα 29/10		
α. Άμβουόρ 26/9		
α. Πόρτλαντ 15/10		
α. Ρίο Ιανέιρο 14/10		
α. Ιτακού 29/10		
ανάμενε Χώρ Φακάν		
ε. Γκίλονγκ 11/11		
άρχει Πειραιά		
ε. Ν. Όρλεάν 16/8		
άρχει Καράτσι		
άρχει Πειραιά		
δ. Παναμά 27/10		
ε. Σάν Χουάν 23/10		

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΤΩΝ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
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
ΑΝΤΖΕΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΖΕΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΜΠΕΡΙΝΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΞΙΒΕΝΤ (δ.κ.)	75	118475
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Ονδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (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
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΡΑΛ	65	11543
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛ(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΪΟΝ	68	48559
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	71	8212
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΑΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154

ΒΑΪΪΣΡΟΪ (κ.)	65	21374
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΡΙΤΑΣ (δ.Μα.)	63	34949
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΙΣΣΑΝΙ (π.)	66	10413
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ (δ.Μα.)	63	31526
ΒΟΜΑΡ	71	15759
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 Α. (π.)	81	5491
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	9887
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΚΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΑΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ Π.	70	11525

α. Θεσσαλονίκη 6/11		
στή Μπιζέρια 13/11		
α. Γιούροπουρτ 26/10		
δ. Παναμά 10/10		
δ. Παναμά 10/11		
α. Μίλνερ Μπαϊ 5/11		
α. Κολούμπια 2/11		
άρχει Πειραιά		
δ. Σουέζ 20/10		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Λέιθ 7/11		
δ. Σουέζ 25/10		
α. Πειραιά 8/11		
δ. Κων/πολη 19/10		
στό Γιβραλτάρ 17/10		
έπισκευές Παλέρμο 16/7		
δ. Σουέζ 11/11		
άρχει Χαλκίδα		
α. Τάμπα 2/11		
ε. Σιγκαπούρη 30/9		
ε. Σιγκαπούρη 20/7		
ε. Τόκυο 5/11		
α. Λός Πάμιας 21/9		
ε. Τοντόν 7/11		
α. Βισακαπατάνμ 6/11		
πρ. «Γουόρλντ Άξίβεντ»		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Πειραιά 29/10		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Σάουθεντ Άνκοράτς 4/11		
α. Μάντρε ντε Ντέους 6/11		
ε. Πόρτ οφ Σπαϊν 6/11		
άρχει Χαλκίδα		
α. Ντουλούβ 24/10		
ε. Φτουτζέιρα 3/9		
άρχει Μπουνέι Μπαϊ		
α. Φός 6/11		
άρχει Πειραιά		
α. Μάντρε ντε Ντέους 1/11		
άρχει Πειραιά		
α. Άμβουόρ 5/11		
ε. Βόλο 28/10		
α. Άνγκρα ντὸς Ρέις 23/10		
δ. Σουέζ 12/9		
άρχει Πειραιά		
α. Κέιπ Τάουν 4/11		
ε. Μπαντάρ 29/10		
άρχει Πειραιά		
άρχει Άλιβέρι		
ε. Μαντράς 3/11		
μεταφορές Περσικού		
α. Ν. Υόρκη 27/10		
α. Λόγος 10/10		
στό Παράντιπ 11/11		
άρχει Σετούμπάλ		
ε. Πειραιά 10/11		
α. Λέγκχορν 2/11		
α. Πράια Μόλες 17/10		
δ. Γιβραλτάρ 3/10		
ε. Πόρτο Καμπέλλο 5/10		
ε. Τζέντα 8/10		
άρχει Πειραιά		
α. Κόρπους Κρίστι 2/11		
πρ. «Αρμονικός»		

ΓΚΡΑΨΗ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΖΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑΪ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	71	17355
ΓΟΥΑΪ'ΝΕΡ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ (π.)	70	11329
ΓΟΥΡΙΟΡ	72	4931
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΟΥ	82	19555
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	81	40357
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	67	23347
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	67	23347
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(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
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334
ΔΕΛΦΙΝΗ (δ.π.)	71	17805
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)	66	6845
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
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	-70	19344
ΕΛΕΝΗ 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 ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.)	76	150518
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ	77	22893
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μαλ.)	69	12102
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44808
ΕΡΙΚΑ II (κ.)	66	1443
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I (π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ (π.)	76	11321
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16366
ΖΕΥΓ' I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΖΗΝ	79	16379
ΖΗΛΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9066
ΖΗΡΑ	79	16390
ΖΗΡΑ (κ.)	67	8799
ΖΗΡΑΚΗΣ (π.)	57	2875
ΖΗΡΑΚΗΣ (Λιβ.)	53	5691
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	765	37431
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΙΜΑ	68	27989
ΙΟΝΙΑ (κ.)	69	10524
ΙΟΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528
ΙΟΝΙΑ ΓΚΡΕΪΣ (Μαλ.)	58	3825
ΙΟΝΙΑ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834
ΙΟΝΙΑ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΟΝΙΑ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999
ΙΟΝΙΑ ΣΚΑΥ (Μαλ.)	52	3840
ΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΝΙΑ 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

α. Γκιζάν 6/11
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πόρτ Σαΐδ 31/10
δ. Ντόβερ 2/11
α. Σιγκαπούρη 24/8
α. Σιγκαπούρη 2/11
αργεί Πειραιά
ε. Κων/πολη 29/9
δ. Π. Σαΐδ 9/11
ε. Βανκούβερ 18/10
α. Ρίο Γκράντε 25/10
α. Φουτζέιρα 28/10
α. Μομπάσα 28/10
α. Παράναγουα 29/10
ε. Σιγκαπούρη 23/10
δ. Σουέζ 29/10
δ. Ντόβερ 7/11
δ. Ντόβερ 31/10
δ. Γιβραλτάρ 11/11
α. Τάραντα 24/10
α. Ναγκόγια 30/10
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Κίσαμ 16/10
α. Χαλκίδα 8/9
α. Άλ Ρουέξ 8/11
στο Τζέμπελ Άλι
α. Φός 28/10
αργεί Μπλάκουωττερ
πρ. «Ασσορ»
ε. Σαΐδ 6/11
ε. Παράναγουα 4/11
αργεί Πειραιά

στον Πειραιά 2/11
δ. Γιβραλτάρ 1/11
μεσογειακές μεταφορές
ε. Καράτσι 3/11
ε. Κούβα 13/11
ε. Μαντράς 7/8
ε. Άμμύρα 8/11
α. Κίρε 31/10
α. Φουτζέιρα 4/11
α. Λός Πάμλας 10/10
α. Ναγκόγια 25/10
διάλυση Πακιστάν
ε. Ντάρμπαρ 11/11
α. Ντάρμπαρ 7/11
α. Σάν Φραντσίσκο 9/11

δ. Γιβραλτάρ 8/11
ε. Ρόττερνταμ 31/10
α. Γένουα 31/10
πρ. «ΔΡ. Δ.Κ. ΣΑΜΥ»
πρ. «Θάσος»
μεσογειακές μεταφορές
ε. Τσάκ Μπαχάρ 22/10
ε. Άκαγιούτλα 7/10
α. Σιγκαπούρη 8/10
αργεί Άστακ
α. Χάουιν Πόιντ 9/11
πρ. «Intermar Progress»
πρ. «Φάουνα»
α. Πειραιά 26/10
α. Ταργκόνα 29/10
ε. Ν. Όρλεάν 24/10
α. Μασσαλία 21/10
α. Μπ. Άιρες 26/10
α. Ν. Όρλεάν 23/10
μεσογειακές μεταφορές
όπως ελληνική

ε. Ρίταρντε Μπαΐ 5/11
δ. Σκώ 4/10
δ. Π. Σαΐδ 7/11
ε. Φιλαδέλφεια 8/11
α. Ν. Υόρκη 29/10
α. Πόρτλαντ 25/10
δ. Κων/πολη 9/10
στη Σαφάγκα (αποθήκη)
δ. Κων/πολη 25/4
δ. Σουέζ 12/10
α. Ρίο Άνβιόρο 12/10
α. Καράτσι 6/11
αργεί Χώγκεσαντ
ε. Κάδιξ 1/11
α. Φός 31/10
ε. Κολόμπο 5/11
ε. Μομπάσα 25/10
αργεί Πειραιά
ε. Ρόττερνταμ 25/10
στη Βασόρα
α. Φουτζέιρα 26/10
ε. Λισαβόνα 7/11
αργεί Άγ. Δομνίκο
α. Λά Παλς 2/10
αργεί Σαουδάραβτον
α. Σιμπού 9/10
δ. Παναμά 23/10
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
διάλυση Κίνα
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
α. Μπέρκεν 11/10
α. Λός Άντζελες 22/10
α. Ρίο Άνβιόρο 25/5
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μουσίρ 9/11

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	16266
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301
ΚΑΡΙΝΑ I (δ.π.)	76	19016
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑΪΝΤ (Μ.)	58	2448
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	68	2983
ΚΑΤΛ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870
ΚΕΪ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694
ΚΕΪ'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕΪ'Π ΧΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009
ΚΟΜΠΟΣ (π.)	67	3809
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68	15809
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087

ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	65	10596
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΕΡΗΣ (Μαλ.)	59	6140
ΛΑΙΔΗΛΑΪΚ (π.)	71	13166
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426
ΛΑΚΥ ΒΡΤΖΙΝ (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
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΝΑ	68	22449
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982
ΛΕΡΟΣ ΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (Μ.)	67	27984
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΑ (π.)	65	15887
ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	16323
ΛΙΛΙΑΜΕΡ (κ.)	68	1599
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μαλ.)	(2)	11229
ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992
ΜΑΪ' ΝΙΚΑ (κ.)	70	11651
ΜΑΙΡΗ Π.	67	10797
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064
ΜΑΚΡΟΤΣ	69	8064
ΜΑΛΟΟΥ	70	15579

ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΩΝ	76	18953
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
ΜΑΡΙΟΛΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072
ΜΑΡΙΠΡΑΜΑ (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 ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	69	9116
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	72	71491
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	71	16623
ΜΕΛΟΝΤΥ	78	172147
	69	6200

α. Λός Άντζελες 3/11
αργεί Πειραιά
πρ. «Αταλάντη»
α. Χουσίμα 7/5
α. Ρουέν 31/10
α. Λός Άντζελες 28/10
ε. Βρέμη 7/11
ε. Ν. Όρλεάν 6/7
δ. Σουέζ 28/10
δ. Π. Σαΐδ 27/10
δ. Σκώ 18/9
ε. Μπέιρα 19/10
αργεί Π. οφ. Σπαίν
δ. Παναμά 5/11
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
ε. Μπαγκνόλι 28/10
εγκαταλείφθη Κέιπ Ρεσίφ
στη Βιάλα Μακάε (αποθήκη)
ε. Άλ Ρουέξ 12/11
μεσογειακές μεταφορές
α. Τουμπάρδο 29/10
α. Σιγκαπούρη 1/11
ε. Τέμα 20/10
ε. Πόρτ Σαΐδ 3/11
ε. Μπέιρα 29/7
αργεί Σαουδική Άραβία
ε. Πειραιά 9/11
αργεί Πειραιά
ε. Π. Σαΐδ 3/11
α. Κέιπ Τάουν 26/10
α. Ρόττερνταμ 7/11
α. Καέν 3/11
στη Κουτούμπνια 26/10
α. Όμοσλν 31/10
στο Σίρι (αποθήκη)
α. Ν. Όρλεάν 25/5
α. Σιγκαπούρη 27/10
ε. Γιούροπουρ 13/19
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
α. Παλάου Σαμπού 29/10
α. Σιγκαπούρη 2/11
ε. Σαλβαντόρ 4/11
α. Άλ Ρουέξ 5/11
ε. Σαλβαντόρ 4/11
μεσογειακές μεταφορές
α. Μίνα Καμπούς 27/10
α. Γάνδη 11/10
ε. Π. Νουάρ 5/10
μεταφορές Περιοκού
α. Χουάγκου 12/10
α. Γιούροπουρ 31/10
αργεί Πειραιά
α. Λός Άντζελες 4/11
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ρίο Χάιντα 31/7
α. Αύγουστα 6/11
α. Μπορντ 30/10
α. Σιγκαπούρη 5/10
α. Λειζόες 31/10
ε. Χαλκίδα 11/11
δ. Παναμά 25/8
α. Τουμπάρδο 18/10
διάλυση Ιαπωνία
δ. Ντουμπάϊ 11/11
δ. Γιβραλτάρ 7/11
ε. Παράναγουα 31/10
μεταφορές Ίνδονησίας
ε. Κπέμε 12/11
ε. Λειζόες 8/11
επωλήθη
διάλυση Νταλνίν
αργεί Πειραιά
α. Σινγκάνγκ 26/10
ε. Γιόκοσούκα 6/11
πρ. «Ελλάδα 13/11
α. Σαγκάη 20/8
α. Λός Άντζελες 1/11
α. Ρας Τανούρα 1/10
στο Μπαντάρ Σαχίν Ρεζάϊ
αργεί Ν. Όρλεάν
α. Άμμύρα 22/10
ε. Πόρτ Σαΐδ 21/10
α. Πόρτ Κέλανγκ 28/10
πρ. «Ινδιάν»
πρ. «Μόσαρτ Φέστιβαλ»
ε. Μπούνος Άιρες 24/10
δ. Ντόβερ 6/11
α. Σάο Σέμπαστιάο 19/10
α. Πειραιά 8/11
α. Ρίταρντε Μπαΐ 25/10
ε. Άγιους Θεόδωρους 9/11
αργεί Πειραιά
α. Κασσιούνγκ 10/10
α. Πειραιά 29/10
στο Ζαρτί 29/8
ε. Σουέζ 12/8
δ. Παναμά 30/10
ε. Άλ Άγνι 18/6
αργεί Πειραιά
αργεί Σετομπάλ
ε. Μπανγκόκ Μπαρ 29/10
δ. Π. Σαΐδ 2/11
α. Άμπιτζάν 8/10
α. Έσπεργκ 26/10
στο Ντουμπάϊ 23/10
ε. Γκουαγιακούιλ 1/11

ΜΕΛΕΤΗΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	80655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗ'ΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΑ*	80	15552
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΜΙΛΕΝΑ Α. (Μ.)	66	16094
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000
ΜΙΜΗ Μ. (Μάτ.)	69	13525
ΜΙ'ΙΑ (κ.)	67	11870
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	6017
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 ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΟΥΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΠΑ'ΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855
ΜΠΑ'ΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΙΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΙΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520
ΜΠΙΛΟΥΜΠΕΡΝΤ	68	10398
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073
ΜΠΟΥΓΚΑΝΒΙΛ (π.)	72	16704
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (Μ.)	65	7700
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΜΟΣ (κ.)	71	4981
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ.ΙΙ (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 ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΡΑ (π.)	65	21966
ΝΟΡΘΟΥ'Υ'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	66	22260
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140

ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/11	
ἀργεί Κουβέιτ	
α. Μπουλέν Μπαίρ 25/9	
ε. Βηρυτό 4/11	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Π. Σαΐδ 4/11	
ε. Βουβάη 24/10	
στο Μπόνυ (ἀποθ.)	
ε. Άμβέρσα 11/11	
δ. Γιβραλτάρ 10/11	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σινγκαπούρη 5/11	
δ. Γιβραλτάρ 7/11	
μετ. «Μίλλυ» (Μα.)	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/11	
α. Σινγκαπούρη 3/11	
διέλυση Κίνα	
πρ. «Άγαθ»	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/11	
δ. Παναμά 24/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/10	
α. Μουπιλά 24/10	
α. Χιούστον 14/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/11	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/10	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Μουπιλά 22/10	
α. Μουπιλά 11/10	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Ντεμεράρα 8/11	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
δ. Παναμά 30/10	
δ. Γιβραλτάρ 1/11	
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/11	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	

ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ε. Σιλκάπ 23/10	
δ. Ντόβερ 11/11	
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/11	
α. Ρουέν 1/10	
μεταφορές 'Ινδονησίας	
ε. Ρουέν 22/10	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. «Κατερίνα Κ.»	
πρ. «Solveig»	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Π. Σαΐδ 5/11	
α. Κίγκστον 1/11	
ε. Μαντράς 29/9	
στη Νιγηρία	
υπέστειλε ελληνική	
α. Γιένμπο 4/11	
δ. Γιβραλτάρ 8/11	
ε. Φιλαδέλφεια 9/11	
ἀργεί Πειραιά	
προσάραξε Μπουσίρ	
α. Φαλκονόρα 4/11	
ε. Μπαβανγκόρ 19/8	
α. Πόρτ ντε Μπουκ 7/11	
α. Λός Άντζελες 30/10	
μεταφορές Περσικού*	

δ. Σουέζ 10/11*	
πρ. «Ντέκα Ναβικέιτορ»	
α. Αύγουστα 4/11	
δ. Παναμά 30/10	
ε. Τόλνα 8/11	
α. Ούμ Σαΐδ 7/11	
ε. Γδύνια 28/10	
μεσογειακές μεταφορές	
μεταφορές Έρυθράς Θαλ.	
υπέστειλε ελληνική	
α. Καοσιούνγκ 2/11	
ε. Καοσιούνγκ 6/11	
α. Φός 5/11	
α. Σκυέμπο 31/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Χόγκ Κόγκ 5/11	
ἀργεί Τουλών	
ἀργεί Δουνκέρκη	
ε. Δουνκέρκη 25/10	
α. Δακάρ 27/10	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/11	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Πειραιά 20/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Φιλαδέλφεια 26/10	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Σπέζια 6/8	
α. Μπανζιούλ 25/10	
ε. Κοπέρ 9/11	
α. Ντάρμπαν 21/10	
α. Καρταγένια 9/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Άμλιντον 7/11	
δ. Σουέζ 7/11	
α. Κάδιξ 6/11	
α. Βαλποράϊζο 3/11	
α. Μουμπάσα 8/11	
α. Τρινκομάλη 12/11	
στο Παλάου Σαμπό (ἀποθ.)	
ε. Παρανάγωνα 3/11	
ε. Μάντρε ντε Ντέους 5/11	
ε. Μορμουγκόρ 6/11	
στο Άσσάμ 30/10	
μετ. «Μάουντ Έτνα» (Λ.)	
ε. Χιούστον 11/11	
δ. Πόρτ Σαΐδ 1/11	

ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)*	63	11120
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248
ΟΣΕΑΝ ΤΣΟ'Υ' (Μ.)	66	9058
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	69	15874
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (π.)	68	10271
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525

ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15688
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	65	15577
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΛΩΤΩ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΛΙΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	28959
ΡΑΣΣΑΓΓΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΪΦ (δ.π.)	73	30067
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43598
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

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. (π.)	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Τ'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΖΑ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861

ἀργεί Άστακό
 ἀργεί 'Ιτέα
 ἀργεί Έλευσίνα
 ἀργεί Έλευσίνα
 ἀργεί Π. Άρθουρ
 α. Χαμίλτον 17/10
 ε. Τολέδο 6/10
 α. Τζακάρα 25/10
 αναμένει Λαμπουάν
 ἀργεί 'Ιτέα
 ἀργεί Πειραιά
 α. Χόβικ 28/10
 ε. Τάραντα 12/10
 ε. Χιούστον 10/11
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Ν. Όρλεάνη 4/11
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 α. Υμούιντεν 1/11
 ε. Πειραιά 27/10
 μεσογειακές μεταφορές
 ἀργεί Πειραιά
 α. Μάντρε ντε Ντέους 5/11
 ἀργεί Σετσουμπάλ
 στο Τζιμπουτί 2/11
 α. Ν. Γουέστμινστερ 7/11
 πρ. «Γλυφάδα Γουαίηβ»
 ε. Κακινάδα 24/9
 δ. Μάλτα 1/11
 α. Τενερίφη 22/10
 α. Τόκυο 8/10
 πρ. «Virginia Star»
 α. Σινγκαπούρη 13/10
 ἀργεί Σάρζα
 α. Ούκο 20/9
 ε. Μονρόβια 2/11
 α. Μπάχια Μπλάνκα 6/11
 α. Μπελέμ 3/11
 ε. Ν. Όρλεάνη 17/10
 α. Ρότερνταμ 8/11
 πρ. «Ιδέα»
 α. Ιταλιάν 5/7
 δ. Παναμά 26/10
 α. Ντάρμπαρν 23/10
 δ. Γιβραλτάρ 24/10
 α. Λ. Τσάρλς 27/9
 ἀργεί Καμπάνας
 ἀργεί Πειραιά
 δ. Γιβραλτάρ 7/9

ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (Κ.)	68	6098
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (Κ.)	72	3137
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Κ.)	67	34084
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.)	67	39444
ΣΑΡΟΣ (Κ.)	69	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (Λιβ.)	72	69874
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (Κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΛΙ (π.)	76	12443
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (Κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14689
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Λιβ.)	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Λιβ.)	71	8894
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (Κ.)	63	5289
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	71	11055
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (Κ.)	65	16239
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (Κ.)	70	12142
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.)	70	5746
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (Κ.)	73	16095
ΣΗΚΟΡΑΛ (δ.κ.)	70	3295
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (Κ.)	67	21656
ΣΗΛΙΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412
ΣΗΜΠΑΛΚ (Κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΛΟΥ (Μ.)	66	10073
ΣΗΜΠΡΗΖ (Κ.)	71	11005
ΣΗΜΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (Κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (Κ.)	73	14353
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΡΥ (π.)	70	43598
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΡΙΟΥΣ (Κ.)	59	1593
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (Κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (Κ.)	63	10617
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (Κ.)	77	19993
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΛΩΝ Κ. (Κ.)	65	1599
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (Κ.)	68	2203
ΣΟΥΝΙΟΝ (Κ.)	67	13540
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	134011
ΣΟΥΡΝΤ (Μ.)	56	8878
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (Κ.)	77	12561
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (Κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (Κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΝΑΖ ('Ονδ.)	62	4412
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (Κ.)	50	1518
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (Μ.)	69	2967
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480

ε. Νταμπιέρ 8/11	70	18736
πρ. «Μπέλα Κόμμετ»	72	13631
ε. Μπαντάρ Άμπας 25/10	78	11781
ε. Ντάρμπαν 29/10	59	5510
πρ. «Καληδονία»	56	6500
πρ. «Γκούτ Χάρβεστ»	73	9842
α. Τάραντα 7/11	78	16329
επωλήθη	66	18781
ε. Χουέβαλ 4/11	70	9954
ε. Άμβέρσα 7/11	77	16380
ε. Βενετία 26/10	72	5393
α. Σάν Ντιέγκο 1/11	68	10618
ε. Βηρυτό 24/10	65	17110
δ. Π. Σάι 7/11	83	21000
α. Σιγκαπούρη 31/10	58	6492
ε. Σαγκάη 28/9	64	15910
α. Χάμπτον 26/10	72	5881
δ. Κων/πολη 10/4	65	11245
μεσογειακές μεταφορές	70	9025
α. Μαλάγα 10/11	73	8848
ε. Σάντος 23/10	69	5135
δ. Παναμά 3/11	84	17210
στο Λάγος	84	17200
στο Μαντράς	71	20670
ε. Βεραβάλ 6/10	66	2186
δ. Γιβραλτάρ 4/11	74	8915
ε. Σαγκάη 9/10	68	2737
ε. Σιγκαπούρη 7/11	67	27175
επωλήθη άλλοδαπούς	74	30082
α. Μόνγκοταν 6/11	70	3295
ε. Μορμουγκάο 9/11	56	3901
α. Ρίτσαρντς Μπαί 7/10	70	1597
δ. Έπτανζα 3/11	74	11644
διάλυση Άπια Άνατολή	73	6415
α. Ρόττερνταμ 8/11	71	4635
διάλυση Πακιστάν	70	15768
α. Μπουένα Βεντούρα 26/10	74	8915
δ. Κων/πολη 22/10	71	1571
α. Ν. Όρλεάνη 15/9	71	22523
ε. Φρέντρικσταν 15/10	73	18583
α. Γιοχάνα 25/10	74	8869
αργεί Πειραιά	66	7264
πρ. «Ελαφία»	54	1890
α. Νάρβικ 10/11	67	15621
α. Τάμπα 16/10	66	13870
α. Γκιζόν 25/10	78	6585
α. Σιγκαπούρη 26/10	68	13580
δ. Κων/πολη 30/10	70	16973
ε. Λουάντα 24/10	85	38629
μεσογειακές μεταφορές	69	15808
α. Χάμπτον 22/10	73	10034
στο Μπαντάρ Χομείνι	72	15275
α. Όσκαρσβιν 12/9	63	10736
ε. Τερράστα 10/11	71	10586
στο Π. Σουδάν	65	9628
α. Τζακάρα 7/10	59	1229
αργεί Πειραιά	69	8065
μεσογειακές μεταφορές	61	1652
στο Μπαντάρ Άμπας 5/11	74	48928
μεσογειακές μεταφορές	70	51620
πρ. «Σταμάτιος Γ. Έμπειρος»	60	7925
δ. Μπουόνμπούτελ 9/11	72	9343
α. Λά Νουβέλ 28/10	74	3279
ε. Ραγκούν 24/10	68	2918
α. Σφάξ 27/10	64	10595
δ. Μπρίτσα 8511	78	15981
ε. Ικόνιο 1/11	62	1768
αργεί Σάρα	64	15404
α. Παντζάνγκ 9/10	72	4983
ε. Τζέντα 16/10	79	12588
α. Ρας Τανούρα 20/10	64	10292
α. Μομπιλ 3/11	54	1596
επωλήθη άλλοδαπούς	44	14540
α. Άμβούργο 16/10	73	18958

ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (Κ)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (Κ.)	56	6500
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (Κ.)	73	9842
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (Κ.)	78	16329
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (Κ.)	66	18781
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	70	9954
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (Κ.)	77	16380
ΤΖΩΝ Γ. (Κ.)	72	5393
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	68	10618
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	65	17110
ΤΖΩΝΗ (π.)	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	58	6492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	64	15910
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	72	5881
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	65	11245
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	70	9025
ΤΙΤΙΣΗ (Κ.)	73	8848
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	69	5135
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17200
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	71	20670
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	66	2186
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (Κ.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	68	2737
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	67	27175
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	74	30082
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	70	3295
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (Κ.)	70	1597
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (Κ.)	74	11644
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (Κ.)	73	6415
ΤΥΧΗ (π.)	71	4635
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	70	15768
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	71	1571
ΦΑΙΔΡΑ (Κ.)	71	22523
ΦΗΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΑΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890
ΦΙΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΙΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870
ΦΙΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΙΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΙΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΙΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (Κ.)	73	10034
ΦΟΡΤ (Κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (Κ.)	65	9628
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΟ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	60	7925
ΧΑΛΚΙΔΩΝ (Κ.)	72	9343
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279
ΧΑΡΑ (Κ.)	68	2918
ΧΕΛΑΜΕΡ (π.)	64	10595
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Κ.)	72	4983
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	79	12588
ΧΩΚ (Κ.)	64	10292
ΨΑΘΙ (Κ.)	54	1596
ΨΑΡΑ ΦΑΓΚ (π.)	44	14540
ΩΡΙΩΝ (Κ.)	73	18958

α. Μπρισμπαίν 15/10	70	18736
α. Ραγκούν 4/11	72	13631
α. Καλκούτα 27/10	78	11781
αργεί Άστακό	59	5510
α. Λάγος 17/10	56	6500
α. Νιούπορτ 1/11	73	9842
ε. Βρέμη 12/11	78	16329
ε. Ίμινγκαμ 3/11	66	18781
α. Σαβάννα 17/5	70	9954
α. Λισαβόνα 1/9	77	16380
α. Πόρτ Σάι 5/10	72	5393
α. Ρίο Ίανέιρο 6/10	68	10618
αργεί Άστακό	65	17110
α. Ντάρμπαν 28/10	83	21000
αργεί Πειραιά	58	6492
α. Χιούστον 27/9	64	15910
ε. Γούνια 6/11	72	5881
α. Ν. Όρλεάνη 11/10	65	11245
ε. Χουάγκου 25/10	70	9025
α. Σάδνα 11/11	73	8848
στο Ντάρμπαν 10/11	69	5135
μεσογειακές μεταφορές	84	17210
στο Φόλκλτον 3/11	84	17200
α. Φιλαδέλφεια 21/9	71	20670
α. Φιλαδέλφεια 21/9	66	2186
α. Φιλαδέλφεια 12/9	74	8915
ε. Γουέστερνπορτ 10/11	68	2737
αργεί Χαλκίδα	67	27175
ε. Πειραιά 8/10	74	30082
α. Λας Πάλλμας 16/10	70	3295
α. Μομπιλ 6/11	56	3901
ε. Τούσαν 18/8	70	1597
α. Σάρζα 8/11	74	11644
α. Μομπιλ 19/10	73	6415
αργεί Πειραιά	71	4635
α. Κισαραζού 1/10	70	15768
α. Σάντο Ντομίνγκο 22/10	74	8915
α. Άμβέρσα 12/10	71	1571
διάλυση Γκαντάνι	71	22523
α. Πειραιά 4/11	73	18583
δ. Σουέζ 6/11	74	8869
πρ. «Κύθηρα»	66	7264
μεσογειακές μεταφορές	54	1890
α. Π. Σάι 3/11	67	15621
α. Βόλο 4/11	66	13870
α. Μπαχαρίν 7/11	78	6585
α. Πόρτ Έλζαμπεθ 17/10	68	13580
ε. Μογκαντίσου 24/10	70	16973
ε. Κοσίν 8/11	85	38629
ε. Καλκούτα 2/11	69	15808
ε. Άμβέρσα 10/11	73	10034
ε. Μπαγκόνγκ Μπάρ 26/10	72	15275
ε. Σ. Λουί ντό Ρόν 9/11	63	10736
α. Λας Πάλλμας 7/11	71	10586
α. Λας Πάλλμας 7/11	65	9628
α. Λας Άντζελες 25/10	59	1229
α. Γουέστερνπορτ 28/10	69	8065
στον π. Όρινόκο 14/11	61	1652
α. Μομπιλ 23/10	74	48928
αργεί Πειραιά	70	51620
α. Τσιότζια 25/10	60	7925
ε. Νιούπορτ 7/11	72	9343
α. Νταβάο 6/11	74	3279
αργεί Πειραιά	68	2918
ε. Καβάλα 27/10	64	10595
στη Σιγκαπούρη	78	15981
α. Χόγκ Κόγκ 10/11	62	1768
ε. Χαλδία 25/9	64	15404
πρώην «Κασκίτος»	72	4983
μεσογειακές μεταφορές	79	12588
α. Ντάρμπαν 20/10	64	10292

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

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

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

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

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

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 - KANDLA - MORMUGAO -
TUTICORIN - MANGALORE - CALCUTTA - 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"

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: 2341383/2351639
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (MAJACCO)
CABLES: "OLYMPICSEA"

OPERATING ALSO AT: KHOSICHANG

*

MANAGING DIRECTORS:

Capt. JOHN GOROS (Hellene) — GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)
Capt. EDGAR SYLVA (Indian) — SAMACK KASEM (Thai)