

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουνίου 1986

Αρ. Φύλλου 1224/983

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Posidonia'86 Ποσειδώνια 86

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ

With
English
Supplement



HELLARABIA Bunkers



10 YEARS

OF CONTINUOUS SERVICE IN THE BUNKERING
WORLD, ALWAYS GUARANTYING TOP QUALITY
EFFICIENCY, PROMPTNESS

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A.
Marine Building
1, Skouze Str.,
Piraeus 185 35

Tel: 4183875-6/4514664
Tlx: 21-1775 Mare Gr
21-3621 Anko Gr

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE
11 MERARCHIAS STREET No 12
AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127
185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



T.T. 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

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

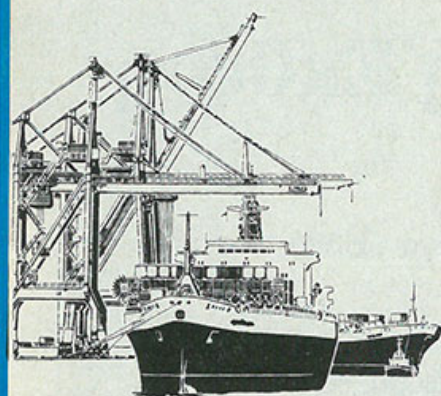
6, Skouze Street, Piraeus, GREECE

Tel: (01) 4180 641 (5 lines)

and (01) 8951 533 24 hours all week service

Telex: 21 3035

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

1 Ιουνίου 1986
ΝΕ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1224/983

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. Α. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ:

Έσωτερικού..... Δρχ. 5.000
Κύπρου..... Λίρες 40,00
Ευρώπης και Ήνωμένου Βασιλείου... Λίρες 45,00
Η.Π.Α. και Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική..... Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή και Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 80,00
Άπω Ανατολή και Αυστραλία... Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

Issue No. 1224/June 1st, 1986

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: "CHRONIKA" Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 17** **Η προσφορά της ναυτιλίας στο κοινωνικό σύνολο**
Ένα αφιέρωμα με στόχο τη παρουσίαση των ναυτιλιακών επιτευγμάτων και τη συνεισφορά της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία και στο κοινωνικό σύνολο, από τα ναυτεργατικά εμβλήματα και το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, μέχρι τις εφοπλιστικές επενδύσεις και τα κοινωνικά έργα. Παρουσιάζονται ακόμη δύο συνεργασίες για τη Ναυτική Έκπαίδευση και τη Πολιτική Ίδεολογία της Έλληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

- 33** **Με θάρρος και ρεαλισμό**
Ο Γεν. Γραμματέας της ΠΕΠΕΝ κ. Θανάσης Βαρίνος εκφράζει τα προσωπικά του συμπεράσματα για τη πρόσφατη γεν. συνέλευση της Ένώσεως Πλοιάρχων και προτείνει τα μέτρα που πιστεύει ότι πρέπει να υιοθετηθούν από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

- 35** **Ναυλαγορά και τιμές πετρελαίου**
Πόσο επέδρασε ή μείωση των τιμών των καυσίμων στους ναύλους. Το παράδειγμα των μπάλκ κάρριερς μεγέθους πάναμαξ.

- 38** **Θαλάσσια μεταφορά βαρέων φορτίων**
Νέοι τύποι πλοίων και νέες μέθοδοι μεταφοράς επέτρεψαν να γίνει κοινή πρακτική η μεταφορά και των όγκωδέστερων κατασκευών σε μεγάλες αποστάσεις.

- 57** **Τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου**
Παρουσίαση του δημιουργήματος του κ. Γ. Δρακοπούλου, το οποίο προβάλλει μέσα από τα εκθέματά του τις ρίζες του Έλληνισμού και της Παγκόσμιας Ναυτιλίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- | | |
|--|--------------------------------|
| 5 ΣΧΟΛΙΑ | 49 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ |
| 10 Χρηματοοικονομικές εξελίξεις | 62 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ |
| 11 Τό λιμάνι του Πειραιά | 66 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ |
| 12 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ | 76 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ |
| 34 Οί αγορές των Ελλήνων
τό πρώτο πεντάμηνο 1986 | 78 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ |
| 45 Η σημασία της Έμπ. Ναυτιλίας
στην Εθνική Οικονομία | 81 ENGLISH SUPPLEMENT |
| 46 Συμπεράσματα από τη κρίση στον
κόλπο της Σύρτεως | 85 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ |

Posidonia Ποσειδώνια



Η Διεθνής Ναυτιλιακή Έκθεση

Εδώ και μερικά χρόνια, η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά βρίσκεται σε «λήθαργο». Είναι, όπως θα λέγαμε, «στις κακές της»...

Κάποια πνοή αύρας έχει αρχίσει τώρα να πνέει. Οι Έλληνες εφοπλιστές, για άλλη μια φορά, θα είναι οι πρώτοι που «θα σηκώσουν πανιά».

Με προορισμό τον Πειραιά, για τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 86 τη Διεθνή Ναυτιλιακή Έκθεση, που θα πραγματοποιηθεί μεταξύ 2-7 Ιουνίου, εκθέτες από 50 χώρες θα βρεθούν μαζί με τους επιφανέστερους εφοπλιστές της παγκόσμιας ναυτιλίας και τους δυναμικούς αγοραστές ναυτιλιακού εξοπλισμού, για να συνάψουν συμφωνίες και να λάβουν αποφάσεις που θα τους επιτρέψουν να εκμεταλλευθούν κάθε νέα «πνοή ανέμου» στην αγορά.

Για μια πρόσκληση στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 86 επικοινωνήσατε με:

Εκθέσεις Ποσειδώνια ΕΠΕ

Λεωφόρος Συγγρού 180, 176 71 Αθήνα, Ελλάδα, Τηλ: (01) 95.94.603
95.94.625, 95.94.647. Τέλεξ: 21 9075 EXPO GR.

2-7 Ιουνίου 86
Πειραιάς



OLYMPIC



ATHENAEUM
INTER-CONTINENTAL

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΤΑ ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ

Η διαπίστωση πού έγινε από τους περισσότερους στη γενική συνέλευση των πλοιοάρχων πού πέρασε, ότι δηλαδή η λύση των προβλημάτων και των ναυτικών και του τόπου βρίσκεται στα πολλά πλοία με Έλληνική σημαία αποτελεί αναμφισβήτητο το σημαντικότερο γεγονός των τελευταίων ετών το οποίο, κατά την αντίληψή μας, θα έχει αποφασιστικής σημασίας ευνοϊκές επιπτώσεις στα ναυτιλιακά πράγματα και στο έθνικό μας νηολόγιο.

Εκείνο πού ζητούσαμε και υποδεικνύαμε εμείς με επιμονή επί πολύν καιρό, τό ζητούν τώρα οι πλοιοάρχοντες και η Ένωσή τους και δεν υπάρχει αμφιβολία ότι άργα ή γρήγορα θα τό ζητήσουν και οι ναυτικοί και κυρίως οι αξιωματικοί των άλλων ειδικοτήτων, ακόμη και αν οι συνδικαλιστικές τους εκπροσωπήσεις εξακολουθήσουν να εμμένουν στη διατήρη-

ση των παρωπίδων πού έχουν τοποθετήσει στα μάτια τους, γιατί άπλουστατα γνωρίζουν τώρα ότι ό έπιούσιος των παιδιών τους, ή άποδοτική τους άπασχόληση και ή λύση των προβλημάτων του NAT δεν βρίσκονται στα συνθήματα και στις κραυγές, αλλά στα πολλά πλοία με Έλληνική σημαία.

Εμείς γνωρίζουμε ότι τά πράγματα δεν θά είναι ούτε τώρα εύκολα γιατί θά χρειασθεί νά αφαιρεθεί και ή Πολιτεία με τί σειρά της τίς παρωπίδες της. Καί νά αντιληφθεί ότι γιά νά προσελκυσθούν στο έθνικό νηολόγιο τά ελληνόκτητα πλοία χρειάζεται νά εξασφαλισθούν στο ύπό Έλληνική σημαία πλοίο όσα έχουν επιτύχει τά πλοία αυτά στις ξένες σημαίες πού έχουν καταφύγει, όχι μόνο άναφορικά με τό κόστος έκμεταλλεύσεως αλλά και έν σχέσει με τίς εύκολιες διαχειρίσεως — μόνον έτσι θά άποκτηθούν τά πολλά πλοία.

ΝΑ ΜΗΝ ΜΕΙΝΟΥΝ ΜΟΝΟ ΛΟΓΙΑ

Στίς δηλώσεις του γιά τά «Ποσειδώνια» πού δημοσιεύονται σέ άλλες στήλες ό «Υπουργός κ. Άλεξανδρή άναφέρει ότι ή κυβέρνηση, έκφράζοντας τί θέση του Πρωθυπουργού, κρίνει άπαραίτητη τί συμπράταση της πρós τί Ναυτιλία πού τί χαρακτηρίζει «πρώτο συναλλαγματοφόρο κλάδο της χώρας» και ότι τά μέτρα πού έχουν ληφθεί (:) καθώς και έκείνα πού μελετώνται (άπό τίς κυβερνήσεις) προσανατολίζονται στην κατεύθυνση της αύξήσεως της παραγωγικότητας της Ναυτιλίας, έπειδή με τίς αύξησεις της παραγωγικότητας συνδέεται ή έπιβίωση και ή προαγωγή της χωρίς νά παραβλέπεται και ή ανάγκη εξασφαλίσεως άσφαλών συνθηκών εργασίας και άνέτου διαβιώσεως των ναυτικών. Επίσης άναφέρει ότι ή Ναυτιλία δεν είναι υπόθεση μόνο των πλοιοκτητών και των ναυτικών αλλά όλοκληρου του ελληνικού λαού — είναι έθνική υπόθεση — και ό τί χρυσή τομή γιά τίς έντοπις των μέτρων πού θά οδηγήσουν στην άνάκαμψη (και στην σωτηρία του έθνικού νηολογίου, προσθέτουμε εμείς) άναζητείται με τί συνεργασία όλων των άρμόδιων φορέων πού είναι σήμερα περισσότερο άναγκαία από κάθε άλλη φορά.

Προσυπογράφουμε — άλλωστε όλα αυτά έχομε πεί έπανελημμένα και σέ σημείο νά γινόμαστε κουραστικοί — αλλά νά μήν μένουν μόνο λόγια.

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Εκτός όμως από τά θέματα του κόστους και τίς διευκόλυνση της διαχειρίσεως, γιά νά έπιτευχθεί ό έπαναπατριςμός στο έθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων πρέπει νά υπάρξει προστασία του πλοίου — οι περισσότερες χώρες στα νηολόγια των όπλοίων έχουν καταφύγει τά ελληνόκτητα πλοία προστατεύουν τί σημαία τους πολύ περισσότερο από ό,τι προστατεύουμε εμείς τίς Έλληνικές.

Τό πλέον πρόσφατο παράδειγμα προστασίας των πλοίων και τίς σημαίας τους πού παρέχουν οι χώρες αυτές άποτελεί ή περίπτωση ελληνόκτητου πλοίου με Κυπριακή σημαία στο όποιο προσπάθησε νά δημιουργήσει προβλήματα ή γνωστή «συμμορία της Καλκούτας». Τό πλοίο μετά τίς άμέριστη συμπράταση πού έξεδήλωσαν ή κυπριακή κυβέρνηση αλλά και τά κυπριακά συνδικάτα απέπλευσε χωρίς καθυστέρηση.

Σέ αντίθεση με τίς περίπτωση του πλοίου αυτού, τό υπό Έλληνική σημαία πλοίο «Βάλι Πέρο» εξακολουθεί νά βρίσκεται έδώ και ένα χρόνο κυριολεκτικά στα χέρια της «συμμορίας της Καλκούτας», και των σύν αυτής. Σημειώνουμε ότι στο μεταξύ πραγματοποιήθηκε έπίσημη έπίσκεψη του Πρωθυπουργού της χώρας στην Ίνδία χωρίς τί διάρκειά των συνομιλιών πού είχε εκεί νά τεθεί και τό θέμα του «Βάλι Πέρο» και γι' αυτό δεν νομίζομε βέβαια ότι εύθύνεται ό Πρωθυπουργός. Σημειώνουμε επίσης ότι σέ αντίθεση πρós τά κυπριακά συνδικάτα ή διοίκηση της ΠΝΟ δεν έστερξε νά άναμιχθεί στην υπόθεση με άποτέλεσμα νά έχουν χαθεί γιά ένα χρόνο μερικές θέσεις άπασχολήσεως Έλλήνων ναυτικών, τά συμφέροντα των όποιων υποτίθεται ότι προσπίζει σέ κάθε περίπτωση.

Υπάρχει όμως και κάτι άλλο: Η «συμμορία της Καλκούτας» επικαλείται τίς πληροφορίες του «Βάλι Πέρο» γιά νά εκβιάζει τους πλοιοκτήτες άλλων πλοίων πού πέφτουν στα χέρια της και στα πλοκάμια της — πληρώστε άμέσως, ό,τι σας ζητάμε γιατί θά έχετε τίς ίδια τύχη, είναι τό μήνυμα πού διαδίδουν γιά νά εκβιάσουν.

Γιά νά καταλήξουμε σήμερα — τά «Ναυτικά Χρονικά» δεν θά άφήσουν τό ζήτημα του «Βάλι Πέρο» νά περάσει πλέον άπαρατήρητο — σημειώνουμε ότι όποιος ρίξει μιá άπλή ματιά στις διάφορες αποφάσεις των ένδικών δικαστηρίων πού άναφέρονται στην υπόθεση του πλοίου αυτού θά διαπιστώσει ότι στην Ίνδία δεν υπάρχει δικαιοσύνη και ό καθένας κάνει ό,τι κατεβάσει ή κούτρα του (και τά συμφεροντάκια του) και αυτός, μαζί με τόν προηγούμενο, είναι ένας ακόμη ούσιαστικός λόγος γιά νά αντιμετωπισθεί, όπως άπαιτούν οι συνθήκες, ή περίπτωση του «Βάλι Πέρο» από τίς ελληνικές κυβερνήσεις.

ΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Καθοριστική γιά τό μέλλον του κλάδου υπήρξε ή έφετεινή γενική συνέλευση των μελών της Ένώσεως Πλοιοάρχων ή όποια διακρίθηκε γιά τό βαθύτατο προβληματισμό των πλοιοάρχων μας και τόν ύψηλο έπίπεδο γόνιμο διάλογο πού έγινε γιά όλα τά προβλήματα της πλοιαρχικής τάξεως και της Ναυτιλίας.

Τό ψήφισμα της γενικής συνελεύσεως πρόκειται νά έπιδοθεί στον Πρωθυπουργό, τόν Πρόεδρο της Βουλής, τόν άρχηγό της Άξιωματικής Άντιπολιτεύσεως και σέ όλα

τά πολιτικά κόμματα πού εκπροσωπούνται στην Βουλή. Επίσης έγνωσθή ότι ή διοίκηση της Ένώσεως Πλοιοάρχων πρόκειται νά έχει ιδιαίτερη συνάντηση με τόν ύπουργό Ναυτιλίας κ. Άλεξανδρή στον όποιο θά μεταφέρει τους προβληματισμούς και τά αίτήματα της πλοιαρχικής τάξεως.

Άξίζει νά σημειωθεί ότι στην συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της Ένώσεως Πλοιοάρχων πού είχε πραγματοποιηθεί πριν από τί γενική συνέλευση (23 Μαΐου) στην όποια είχαν συζητηθεί τά θέματα της φορολογίας των ναυτικών πού άπασχολούνται στην άκτοπλοία και της άνεργίας των πλοιοάρχων και τό γενικότερο της θέσεως του ναυτεργατικού δυναμικού στην ναυτιλιακή πολιτική είχε παραστεί και ό γεν. γραμματέας του ΥΕΝ. Ο όποιος γιά τό θέμα της φορολογίας είπε ότι ό ύπουργός Οικονομικών πρόκειται νά ρυθμίσει εύνοικά τό θέμα με τίς έκδοσης έρμηνευτικής έγκυκλίου, ενώ γιά τό πρόβλημα της άνεργίας των πλοιοάρχων και τίς προτάσεις γιά τό ζήτημα αυτό της διοικήσεως της ΠΕΠΕΝ δήλωσε ότι:

● Προωθείται ή άναθεώρηση λειτουργίας του ΓΕΝΕ και προβλέπεται ή ούσιαστική συμμετοχή των έκπροσώπων των ναυτικών στο ΓΕΝΕ.

● Πολύ σύντομα θά άνακοινωθούν από τό ΥΕΝ πρόσθετα μέτρα γιά τίς άνεργίες μέσα στα όποια θά προβλέπονται τρόποι έφαρμογής της ύποχρεωτικής άδείας, ώστε αυτή νά διανύεται έκτός πλοίου.

● Η διάταξη γιά τό 80% της συντάξεως συμπεριλαμβάμενη στο σχέδιο νόμου περί NAT, ενώ ταυτόχρονα θά άπαγορευθεί ή ναυτολόγηση συνταξιούχων σέ ξένα.

● Έχουν προσληφθεί 85 ναυτικοί σέ διάφορες όργανικές θέσεις των ύπηρεσιών του ΥΕΝ και δημιουργούνται άλλες 100 όργανικές θέσεις τίς όποιες θά καταλάβουν άποκλειστικά ναυτικοί, άποδεχόμενος αίτημα της διοικήσεως της ΠΕΠΕΝ.

● Έχει καταρτισθεί Π.Δ. γιά τίς άναβάθμιση της Ναυτικής Έκπαίδευσως τό όποιο θά δοθεί στους φορείς γιά νά εκφέρουν τίς άπόψεις τους. Στόχος είναι ό σωστός προγραμματισμός ώστε νά άποκτούν οι πλοιοάρχοντες διπλώματα πού άνταποκρίνονται στις σύγχρονες άπαιτήσεις της Ναυτιλίας και οι Σχολές νά μήν παράγουν άπλώς άνέργους και τό ΥΕΝ άποδέχεται τό αίτημα της ΠΕΠΕΝ γιά καταπληκτικό δίπλωμα πλοιοάρχου Γ' τάξεως.

● Έχουν δοθεί σχετικές έντολές στις Λιμενικές Άρχές γιά αύστηρό έλεγχο και τήρηση των διατάξεων πού άφορούν τά προσόν-

τα και την σύνθεση των πληρωμάτων, ειδικότερα σε μικρά πλοία και πορθμεία.

● Αποδέχθηκε την πάγια θέση της ΠΕΠΕΝ ότι η ριζική αντιμετώπιση του προβλήματος της ανεργίας των ναυτικών βρίσκεται στην αύξηση των πλοίων με Έλληνική σημαία και επομένως πρέπει να γίνει κοινή προσπάθεια και αγώνας προς την κατεύθυνση αυτή και να ληφθούν μέτρα.

ΚΑΙΡΙΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

«Η Έλληνική Ναυτιλία έτσι και χαθεί δεν ξαναφτιάχνεται εύκολα. Γιατί θα χρειασθούν άλλα τόσα χρόνια όσα καταναλώθηκαν μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '80 για να ξαναγίνει μεγάλη».

Στην καίρια αυτή επισημάνση προέβη ο βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιλτιάδης Έβερτ, μιλώντας πρόσφατα ως προσκεκλημένος της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, τονίζοντας παράλληλα ότι τη σημερινή περίοδο της βαθιάς κρίσεως μπορεί η Πολιτεία υπαγόμενος τις ναυτιλιακές δραστηριότητες στον Νόμο 1574/70, να τις επιδοτήσει όπως συμβαίνει με τις εξαγωγικές επιχειρήσεις.

Ακόμη ο κ. Έβερτ έδωσε στη δημοσιότητα ορισμένους αριθμούς οι οποίοι αποδεικνύουν τα τεράστια ποσά που δαπανά το Έλληνικό Κράτος για να επιτύχει εισροή συναλλάγματος μέσω των εξαγωγών — σε 68 δισεκ. δραχμές φθάνουν οι επιδοτήσεις κάθε χρόνο για να επιτευχθούν εξαγωγές συνολικού ύψους 4,5 δισεκ. δολларίων — ενώ για τη Ναυτιλία που ξεπέρασε το φράγμα των 2 δισεκ. δολларίων δεν δαπανήθηκε ούτε μία δραχμή.

Όπως πολύ σωστά ο όμιλητής ανέφερε ότι η επιδότηση του Κράτους μπορεί να έχει τη μορφή καλύψεως μέρους των εισφορών προς το NAT, ή όπως έχει γραφεί στα «Ναυτικά Χρονικά» πρό μηνών να καλύψει μέρος

της άμοιβης εργασίας, σύμφωνα άλλωστε με όσα συμβαίνουν για τους αγρότες και με τη σύμφωνο γνώμη της ΕΟΚ.

Τέλος, μία ακόμη επικοινωνιακή πρόταση του κ. Έβερτ που αξίζει να μελετηθεί από το YEN είναι η εκπαίδευση των νέων πλοιοάρχων με δαπάνες του Κράτους σε σύγχρονες μεθόδους ναυτιλιακού μάνατζμεντ, άμοιβοντάς του κατά τη διάρκεια της ταχύρυθμης εκπαίδευσης που θα παρακολουθούν.

ΔΕΝ ΚΑΤΑΛΑΒΑΙΝΟΜΕ

Κατά τον ύπουργό Ναυτιλίας, το NAT δεν θα αντιμετώπιζε σήμερα κανένα πρόβλημα και μάλιστα θα είχε και ένα αποθεματικό ύψους 9,5 δισ. δραχμών εάν είχαν υλοποιηθεί από το 1973 οι προτάσεις του Έλβετου μελετητή Μπριγκέ για την αύξηση των εισφορών των ναυτικών και των έφοπλιστών κατά 1% μόνο.

Θά ήταν δηλαδή όλα μέλι - γάλα και φυσικά θά εξακολουθούσαν να παίρνουν άνελλοπώς τη σύνταξη τους από το NAT ο έπαγγελματίας ποδοσφαιριστής που έχει συνταξιοδοτηθεί για λόγους ... υγείας και οι δωδεκάμιση χιλιάδες συνταξιούχοι της «άνιερης», κατά την ύπουργική έκφραση, διαδοχικής ασφάλισης που στοιχίζουν στο Ταμείο 6,5 - 7 δισ. δραχμών ετησίως.

Και επίσης φυσικά θά καταβάλλονταν από το NAT και όλες οι άλλες δαπάνες που έχουν φορτωθεί στις πλάτες των ναυτικών μας:

- Οι δαπάνες, λόγω χάρη, για τη συνταξιοδότηση των όμογενών (άληθεια πόσοι είναι αυτοί και πόσο στοιχίζουν στο Ταμείο ετησίως;) οι οποίοι παίρνουν σύνταξη από το NAT χωρίς να έχουν εισφέρει ούτε δραχμή.
- Οι δαπάνες για την αλόγιστη αύξηση των συντάξεων του κατωτάτου όριου που δεν περιορίστηκε στους πραγματικούς ναυτικούς,

όποτε θά αποτελούσε μία δίκαιη πράξη, αλλά επεκτάθηκε και στους «άλεξιπτωτιστές» οι οποίοι αποτελούν και την πλειοψηφία.

● Οι δαπάνες για τη μισθοδοσία και μάλιστα σε συνάλλαγμα των ύπαλληλων των προξενικών λιμεναρχείων.

● Οι δαπάνες ακόμη και για τα ΤΥΔΗΣ.

● Οι δαπάνες που προκλήθηκαν από τον έξαναγκασμό σε πρόωρη έξοδο από το έπαγγελματικό αριθμού ναυτικών και κυρίως αξιωματικών λόγω των αντιναυτεργατικών ρυθμίσεων του περιβάλλοντος «νομοσχεδίου Δασκαλάκη».

Όλα αυτά, λοιπόν, θά καλύπτονταν και μάλιστα θά υπήρχε και αποθεματικό 9,5 δισ. δραχμών εάν είχαν αυξηθεί οι εισφορές — εκεί έστιάζει το πρόβλημα ο Έπυργος, παραγνωρίζοντας ασφαλώς ήθελημένα το γεγονός ότι οι συνολικές δαπάνες του έφοπλισμού για την πρόνοια ύπέρ των ναυτικών ύπερβαίνουν τις αντίστοιχες έπιβαρύνσεις των έργοδοτών της ξηράς.

Και φυσικά δεν θά υπήρχε καμμία ανάγκη να αξιοποιηθούν — μιλάμε αναγκαστικά για το παρελθόν γιατί τότε υπήρχαν — τα σε συνάλλαγμα διαθέσιμα του NAT (ύπενθυμιζουμε ότι όχι μόνο δεν αξιοποιήθηκε η πρόταση του έφοπλιστή κ. Γεωργίου Πατέρα για έπενδύσεις σε χρυσό όταν διαφαινόταν ότι θά έκτοξευθεί στα ύψη ή τιμή του πολυτίμου μετάλλου, αλλά αντιμετώπισθηκε και με σκαπτική διάθεση από παράγοντες του NAT που «λύνουν και δένουν» χρόνια τώρα — μιλάμε για πρακτικά άρκει για να έπιβεβαιώσει το λόγο το άληθές. Ύπενθυμιζουμε έπίσης ότι πετάχθηκε στο καλάθι των άχρηστων η πρόταση του συνδικαλιστή Άλέκου Βεντούρη για τη δημιουργία από το NAT Τράπεζας των Ναυτικών — οι περισσότεροι από εκείνους που διηύθυναν τις τύχες του NAT ένδιαφέρονταν πάντοτε για άλλα ή δεν είχαν, άπλούστατα, τις ικανότητες άλλα και τις ειδικές γνώσεις που χρειάζονται για να διευθυνθεί ένας ασφαλιστικός όργανισμός και αυτές τις ικανότητες και τις ειδικές γνώσεις δεν μπορεί να τις διαθέτει ούτε ένας πρώην ύπάλληλος του ΙΚΑ).

Ότε ακόμη και το Κράτος να πληρώνει το σωστό νοίκι για τα κτίρια του NAT και των Ταμείων Πρόνοιας που χρησιμοποιεί.

Ότε, να προσαρμοσθεί το NAT στις σημερινές συνθήκες — ή λειτουργία του στα πλαίσια των συνθηκών που έχουν καθορισθεί από την έποχή της ίδρύσεως του Ταμείου δεν έχει καμμία σημασία, άρκει να είχαν αυξηθεί οι εισφορές.

Ότε τέλος, και να έχουμε και πλοία έχει σημασία, ή αύξηση των εισφορών θά είχε λύσει όλα τα προβλήματα του NAT και θά του είχε έξασφαλίσει και ένα αποθεματικό 9,5 δισ. δραχμών!!!

Όμολογούμε ότι δεν καταλαβαίνουμε. Και δεν καταλαβαίνουμε πάρα πολλά πράγματα τον τελευταίο καιρό.

● Δεν καταλαβαίνουμε, λόγω χάρη, γιατί δεν εκδιώκονται από το NAT οι δωδεκάμιση χιλιάδες συνταξιούχοι της «άνιερης» διαδοχικής ασφάλισης του Νόμου 1085 του 1980 οι οποίοι όχι μόνο έπιβαρύνουν το Ταμείο, δηλαδή τους ναυτικούς με 6,5 - 7 δισ. δραχμών τό χρόνο, αλλά πήραν (οι ταξιτζήδες, μικροπωλητές, θυρωροί κλπ. που άνεφερε ο ίδιος ο Έπυργος) τις συντάξεις τους από το NAT «ταξιδεύοντας» τα φυλλάδιά τους.

● Δεν καταλαβαίνουμε γιατί οι ναυτικοί μας να πληρώνουν τις συντάξεις των όμογενών.

● Δεν καταλαβαίνουμε γιατί να καταβάλλονται από τους ναυτικούς μας οι τόσες και

More than ever, we're Versatile.

We have been building and repairing ships on Canada's west coast for nearly 90 years. Until recently, we have been known worldwide as Burrard Yards Corporation. Today, we are Versatile Pacific Shipyards Inc., the same company with a new name.

We have the facilities and the skilled people to handle almost any job, large or small. And we have an established reputation for fast, reliable work at reasonable cost.

More than ever, in more ways than one, we're Versatile—and proud of it.



Versatile Pacific Shipyards Inc.

SHIPBUILDERS • SHIP REPAIRERS • GENERAL ENGINEERS
VANCOUVER AND VICTORIA, BRITISH COLUMBIA, CANADA

Inquiries for both Vancouver and Victoria Divisions
P.O. Box 86099, North Vancouver, B.C. V7L 4J6
Phone (604) 988-2111 Telex 04-352-652
Cable Address Drydock Vancouver
Formerly Burrard Yards Corporation

τόσες δαπάνες πού τούς έχουν «φορτωθεί» και οι όποιες ανήκουν στο κράτος.

(Η ύπουργική δήλωση για το θέμα της αύξησης των εισφορών από το 1973 και για την «άνιερη» διαδοχική ασφάλιση έγινε την περασμένη Πέμπτη σε απάντηση ερωτήσεως για την πρόταση του βουλευτή και πρώην ύπουργού κ. Έβερετ να πριμοδοτηθεί από το Κράτος η Ναυτιλία — ο Έβερετ είπε ότι η Ναυτιλία δεν είχε πριμοδοτηθεί ούτε επί των ημερών πού ήταν Έπουργός ο κ. Έβερετ. Ο παριστάμενος στη συζήτηση (του Έπουργού με τούς δημοσιογράφους) γεν. γραμματέας του ΥΕΝ, ο όποιος υποτίθεται ότι έχει ασχοληθεί σε βάθος με τα θέματα του ΝΑΤ και κατ' ακολουθίαν υποτίθεται ότι τα γνωρίζει επίσης σε βάθος, παρεμβαίνοντας στο θέμα των συνταξιούχων της διαδοχικής ασφαλίσεως είπε ότι τα άλλα ταμεία στα όποια έχουν διανύσει τον περισσότερο ασφαλιστικό τους χρόνο δεν έχουν δώσει ούτε μία δραχμή στο ΝΑΤ. Ασφαλώς πρόκειται για σύγχυση ή λάθος — εάν είναι σύγχυση αυτό αφορά τούς όμογενείς από την Αίγυπτο, Κωνσταντινούπολη και Ρουμανία πού πραγματικά δεν κατέβαλαν ούτε δραχμή στο ΝΑΤ — οι «είσφορές» πού υποτίθεται ότι «πληρώνουν» για την αναγνώριση της ύπηρεσίας τους στις χώρες από τις όποιες προέρχονται καταβάλλονται από τη σύνταξη πού τούς έχει χορηγηθεί χωρίς, επαναλαμβάνομε, να έχουν καταβάλει ούτε δραχμή στο Ταμείο!

Εάν είναι λάθος, αυτό αναφέρεται στο γεγονός ότι όλοι αυτοί παίρνουν σύνταξη με τό όριο ηλικίας τών πενήντα ετών πού έχει θεσπισθεί για τούς ναυτικούς μας λόγω της σκληρότητας και τών ιδιαιτεροτήτων του ναυτικού επαγγέλματος και έτσι επιβαρύνουν το ΝΑΤ ενώ στα ασφαλιστικά ταμεία στα όποια έχουν διανύσει τον περισσότερο ασφαλιστικό τους χρόνο θα έπαιρναν σύνταξη όταν θα συμπλήρωναν τό εξηκοστό ή τό εξηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας τους — όπωσδήποτε όμως τα ασφαλιστικά πού είχαν καταβάλει στους ασφαλιστικούς τους οργανισμούς έχουν μεταφερθεί στο ΝΑΤ, τό αντίθετο δεν θα ήταν απλά έξωφρενικό αλλά και ποινικά κολάσιμο.

ΠΩΣ ΘΑ ΠΡΟΧΩΡΗΣΟΥΜΕ;

Τό έρώτημα πού είχε τεθεί στον προηγούμενο τεύχος εξακολουθεί να μάς απασχολεί. Καί να γιατί:

- Ο ύπουργός Ναυτιλίας είχε δηλώσει πρίν από ένα μήνα και πλέον ότι τό νομοσχέδιο για τό ΝΑΤ επρόκειτο να κατατεθεί «σε λίγες ημέρες» στη Βουλή — την Πέμπτη 29 Μαΐου είπε, απαντώντας σε σχετική έρώτηση κατά τη συνάντησή του με τούς ναυτικούς συντάκτες, ότι τό νομοσχέδιο βρίσκεται στο ύπουργείο Οικονομικών για να εξετασθούν οι επιβαρύνσεις πού τυχόν επιφέρει (υποτίθεται στον κρατικό προϋπολογισμό). Σχόλιο; Ουδέν, αν και θα μπορούσε να μιλήσει κανένας τουλάχιστον για την αξιοποιήσιμότητα των ύπουργικών λόγων και δηλώσεων.

- Η τακτική ανά Τετάρτη συνάντηση του ύπουργού Ναυτιλίας με τούς ναυτικούς συντάκτες αναβλήθηκε την περασμένη Τετάρτη 28 Μαΐου λόγω της παρουσίας του κ. Άλεξανδρή, όπως και όλων των άλλων ύπουργών στο αεροδρόμιο κατά την αναχώρηση του Σύρου προέδρου κ. Άσαντ και όρίσθηκε για την έπομένη, την Πέμπτη, και για την ίδια, την συνηθισμένη ώρα, δηλαδή στις 11 τό πρωί, αλλά και πάλι μετατέθηκε (τό πρωί της Πέμπτης) για μισή ώρα έπειδή ο

Έπουργός θα κήρυττε την έναρξη των εργασιών του διήμερου συνεδρίου της Άνωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Πειραιώς για τη ρύπανση. Άλλά ούτε και πάλι πραγματοποιήθηκε στις 11.30 γιατί ύπηρεξε συνάντηση του Έπουργού με την πρεσβευτή της Ιαπωνίας και ο Έπουργός προσήλθε στη συνάντησή του με τούς δημοσιογράφους γύρω στις 11.45.

Δέν παραθέσαμε τά άνωτέρω για να πούμε ότι και ο χρόνος των δημοσιογράφων είναι πολύτιμος και ότι κανένας δέν έχει δικαίωμα να τον σπαταλάει. Έκείνο πού μάς απασχολεί είναι, πρώτο, στους δύσκολους καιρούς πού περνάει η χώρα μας οι ύπουργοί αφήνουν τό κύριο έργο τους και τρέχουν στο αεροδρόμιο κάθε φορά πού φεύγει ή έρχεται ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας ή ο Πρωθυπουργός ή ο όποιοσδήποτε ύψηλός ξένος επισκέπτης, και δεύτερο, η ανεπάρκεια πού διαπιστώνεται: Ούτε η κήρυξη των εργασιών του συνεδρίου της Άνωτάτης Βιομηχανικής από τον κ. Άλεξανδρή όρίσθηκε ξαφνικά τό πρωί της περασμένης Πέμπτης, αλλά ούτε και η συνάντησή του με τον Ιάπωνα πρεσβευτή ζητήθηκε τό ίδιο πρωινό — και τό συνέδριο, και η συνάντηση ήταν προκαθορισμένα.

Τό έρώτημα συνεπώς εξακολουθεί να μάς απασχολεί: Πώς θα προχωρήσουμε;

ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΤΟ ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ

Στά όσα αναφέρονται στο τεύχος αυτό για τό ΝΑΤ όφείλομε να προσθέσουμε και να υπογραμμίσουμε μία δήλωση του Έπουργού κ. Άλεξανδρή για να σταματήσουν οι άνησυχίες και κυρίως η πρόωρη έξοδος στη σύνταξη: Τό όριο ηλικίας παραμένει με τό νομοσχέδιο για τό ΝΑΤ τό ίδιο, οι πραγματικοί ναυτικοί θα συνταξιοδοτούνται στο πεντηκοστό.

ΔΥΣΚΟΛΟΙ ΚΑΙΡΟΙ

Οι φόβοι για τυχόν νέα τρομοκρατικά γεγονότα στο χώρο της Μεσογείου, ο άναβρασμός πού δημιουργήθηκε στην Εύρώπη από τό πυρηνικό ατύχημα του Τσέρνομπιλ, αλλά και η μειωμένη άξια του δολλαρίου σε συνδυασμό με μία εύρεια διαφημιστική έκστρατεία του τύπου «γνωρίστε την Άμερική» κάνουν τούς Άμερικανούς να πραγματοποιήσουν τις διακοπές τους στην Άμερικανική Ήπειρο.

Οι εξέλιξεις αυτές ύποχρέωσαν τις περισσότερες εταιρίες κρουαζιερών να τροποποιήσουν τά εκδρομικά τους προγράμματα, επιλέγοντας νέους λιμένες προσεγγίσεως σε περιοχές λιγότερο — κατά τη κρίση των πελατών τους — επικίνδυνες.

Έτσι η άμερικανική Windstar Sail Cruises αποφάσισε να εγκαταλείψει τη Μεσόγειο και να στραφεί προς την Ταϊτή. Επίσης τό περίφημο πιά «Achille Lauro», αντί της ανατολικής Μεσογείου θα περιορισθεί στην Ισπανία και τό Μαρόκο, προγραμματίζοντας για τις 21 κρουαζιέρες του μεταξύ Μαΐου και Όκτωβρίου προσεγγίσεις στη Βαρκελώνη, Μάλαγα, Κάδιξ, Λισσαβώνα, Ταγγέρη και Πάλμα. Για να πεισθούν μάλιστα όσοι είχαν κάνει κρατήσεις για άλλους προορισμούς τούς προτάθηκαν έκπτώσεις της τάξεως του 27%.

Οι Έλληνικές εταιρίες αισθάνονται ιδιαίτερα έντονα τις δυσμενέστερες αυτές επιπτώσεις και επιδιώκουν λύσεις πού θα εξασφαλίσουν την άπασχόληση ενός τμήματος

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η σύστασις του ιδιαιτέρου Έπουργείου Ναυτιλίας αποτελεί γεγονός ικανόν να έμπνεύση την πεποίθησιν, ότι έπληθε πράγματι και παρ' ήμιν η άφύπνισις καθ' όσον αφορά την σπουδαιότητα την όποιαν η ναυτιλία έχει διά την Έλλάδα.

— Τό άκτοπλοϊκόν εύρίσκεται πάλιν επί τάπητος. Ο κ. Άμπατιέλος κατά την μακράν άπουσίαν του εις Άγγλιαν, επέτυχεν, ως λέγεται, την εξεύρεσιν άλλων κεφαλαιούχων, διατεθειμένων να χρηματοδοτήσουν την έκτέλεσιν της συμβάσεως μονοπωλήσεως των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

— Τόν δίκαιον έπαινον όφείλομεν ν' άπευθύνωμεν προς τον κ. Ρεδιάδην διότι, χωρίς τας συνήθεις εις παρομοίας περιπτώσεις άγόνους συζητήσεις και άγροπορίας, επέτυχεν την υπό του Συμβουλίου της Οικονομικής Άμύνης έγκρισιν της δαπάνης διά την έπιχορήγησιν της γραμμής Β. Άμερικής και πρόβη εις την άμεσον δημοσίευσιν της προκηρύξεως της σχετικής μειοδοσίας.

— Κατά τό παρελθόν έτος άπεγράφησαν 2.156 εν συνόλω νέοι εργάται θαλάσσης, ο δ' άριθμός αυτός είναι μικρότερος όλων των ετών από του 1918 και έντεϋθεν. Τούτο όφείλεται εις τό γεγονός ότι κατά τά παλαιότερα έτη πλείστοι νέοι άπεγράφοντο εργάται θαλάσσης λαμβάνοντες ναυτικών φυλλάδιον με τον άποκλειστικόν και μόνον σκοπόν να ύπηρετήσουν εις τό Β. Ναυτικόν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 131/1.6.1936)

του στόλου τους σε άλλα πιά «ήρεμα νερά» ή και σε άλλες χρήσεις και κυρίως σάν πλωτά ξενοδοχεία.

Ήδη όρισμένα μεγάλα ελληνικά κρουαζιερόπλοια βρίσκονται στις Ήνωμένες Πολιτείες και τον Καναδά, ενώ όσα άρχισαν να έκτελούν κρουαζιέρες στην ανατολική Μεσόγειο άποφεύγουν τις προσεγγίσεις σε Αίγυπτο και Ισραήλ.

Ένδεικτικό της έκτάσεως των άκυρώσεων κρατήσεων των Άμερικανών είναι ότι ακόμη και τά μικρά πλοία πού έκτελούν κρουαζιέρες στον Νείλο άναγκάσθηκαν να τροποποιήσουν ή να άκυρώσουν ένα άριθμό ταξιδιών τους έλλείψει έπαρκούς πελατείας.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Οι στήλες αυτές πού θυμούνται πάντοτε με άπειρο σεβασμό τις θυσίες των ναυτικών μας για τη διατήρηση του κυριότερου αγαθού του ανθρώπινου γένους, της έλευθερίας, είχαν προτείνει να τιμηθούν με ένα ιδιαίτερο μνημείο στη ναυτική πρωτεύουσα της χώρας οι Έλληνες ναυτικοί οι όποιοι χάθηκαν με τά ελληνικά πλοία στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου στον Άτλαντικό και σε άλλες θάλασσες του κόσμου.

Δυστυχώς, στην πρότασή μας έκείνη δόθηκε συνέχεια και θα πρέπει τώρα να ύπάρξει μία απάντηση στο έρώτημα ποιός ή ποιοί έμπόδιαν να άποδοθεί ο όφειλόμενος φόρος τιμής στους νεκρούς ναυτικούς μας

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ

ΤΟΥ 15θήμερου

Έχει αποδειχθεί ότι ο μεγαλύτερος κίνδυνος των ναυαγίων δεν είναι ο πνιγμός αλλά ο θάνατος από το κρύο, ή υποθερμία. Στο ναυάγιο του Τιτανικού κανένας από τους 1.489 επιβάτες που βρέθηκαν στη θάλασσα με θερμοκρασία μηδέν δεν κατάφερε να επιζήσει τις δύο περιόδους ώρες που χρειάστηκαν για να καταφθάσουν τα πλοία διασώσεως. Στο διάστημα του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, από τις 45 χιλιάδες άνδρες που έχασε το βρετανικό ναυτικό, οι 30 χιλιάδες πέθαναν από υποθερμία ή πνιγθηκαν γιατί άχρηστεύθηκαν από το κρύο.

Σήμερα το αναθεωρημένο κεφάλαιο III της SOLAS έχει εισαγάγει αρκετές διατάξεις που στοχεύουν να ελαττώσουν αυτό τον κίνδυνο. Τέτοιες επί παραδείγματι είναι οι διατάξεις για τη μερική ή ολική κάλυψη των σωσίβιων λέμβων. Όταν δεν είναι ολόκληριστες οι σωσίβιες βάρκες θα πρέπει να διαθέτουν μόνιμη κάλυψη στο 20% του μήκους τους και πτυσσόμενη τέντα για το υπόλοιπο. Μολονότι η προστασία δεν είναι πλήρης, οι βάρκες αυτές παρουσιάζουν το πλεονέκτημα της ευκολότερης επιβίβασης την ώρα του κινδύνου, ιδίως στα επιβατηγά πλοία που οι κινδυνεύοντες είναι ανεκπαίδευτοι επιβάτες. Άλλες σχετικές διατάξεις επιβάλλουν όπως οι ολόκληριστες βάρκες έχουν τη δυνατότητα να ισορροπούν αυτόματα σε περίπτωση ανατροπής και όπως είναι εφοδιασμένες με ενδυμασίες κατά της υποθερμίας.

Ο σχετικός οδηγός του IMO που παρέχει οδηγίες αυτοπροστασίας κατά της υποθερμίας καταλήγει στο ακόλουθο συμπέρασμα: «Το σώμα χάνει τη θερμοκρασία του βαθμιαία και έχει αποδειχθεί ότι σε 5 βαθμούς Κελσίου, τα κανονικά ενδεδυμένα άτομα έχουν μόνο 50% ελπίδες να επιζήσουν μιά ολόκληρη ώρα. Εάν όμως ο ναυαγός φοράει σωσίβιο και χρησιμοποιήσει τις μεθόδους που υποδεικνύει ο οδηγός είναι βέβαιο ότι η ώρα αυτή μπορεί να αυξηθεί μιά πολύτιμη — και πολλές φορές σωτήρια — παράταση».

του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, τον λόγο γι' αυτό έχει ο τότε Υπουργός, ο φίλατος Γιώργος Κασιφάρας, ο οποίος είχε δηλώσει ότι θα έξετάσει τι έχει γίνει για να τιμηθούν οι νεκροί ναυτικοί μας και τι μπορούσε να γίνει — θα θυμάται ποιος ή ποιοί είχαν αντιδράσει και γιατί και θέλω να πιστεύουμε ότι η απάντησή του θα επιβεβαιώσει τις υποψίες που είχαμε από τότε.

Σε αντίθεση με μας όλοι οι άλλοι λαοί έχουν τιμήσει και εξακολουθούν να τιμούν όχι μόνο τους ναυτικούς που χάθηκαν σε πολέμους για την ελευθερία, όπως ήταν ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος αλλά και κάθε τι που έχει σχέση με τη Ναυτιλία, όπως κάνουν λόγω χάρη στο Βίκλοου της Ίρλανδίας.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, δύτες της Λέσχης Ανακάλυψαν αυτής της Ιρλανδικής πόλεως, ανακάλυψαν στο βυθό το ναυάγιο ενός ελληνικού εμπορικού πλοίου. Πρόκειται για το πλοίο «Τριφυλία», που είχε

χαθεί κατά τη διάρκεια μιάς καταιγίδας το 1915. Οι Ίρλανδοί βρήκαν από τους Λούδες ότι το πλοίο είχε ναυπηγηθεί το Φεβρουάριο του 1879, στο Νιουκάστλ, από την «Type I.S.B Company» και ότι ανήκε στην ελληνική εταιρία «Π. Μπενάρδος & Σία».

Τό περασμένο καλοκαίρι οι δύτες, ανέσυραν από το ναυάγιο τρείς άγκυρες και το Δημοτικό Συμβούλιο της πόλεως αποφάσισε να γίνουν μνημείο προς τιμή όλων εκείνων που χάθηκαν στη θάλασσα. Τά επίσημα αποκαλυπτήρια του μνημείου θα γίνουν τον Ιούλιο και στην τελετή εκλήθη να παραστεί ο Έλληνας πρέσβης στην Ίρλανδία, που θα ταξιδέψει από το Δουβλίνο, ειδικά για αυτόν τον σκοπό.

Αυτό που γίνεται στο Βίκλοου της Ίρλανδίας μάς δίνει το δικαίωμα να επαναλάβουμε την πρότασή μας για να τιμηθούν οι ναυτικοί μας που θυσιάστηκαν στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου για να διατηρήσει το ανθρώπινο γένος την ελευθερία του. Και επιδίωξη ή σχετική πρωτοβουλία πρέπει να προέλθει από την πλευρά της Πολιτείας περιμένουμε τις αποφάσεις του Υπουργού Ναυτιλίας που είναι ο εν προκειμένω αρμόδιος, ελπίζοντας ότι δεν θα χρειασθεί να επανέλθουμε.

ΑΛΛΟΙ ΚΑΙΡΟΙ ΑΛΛΑ ΗΘΗ

Τό Γενικό Συμβούλιο του Βρετανικού Έφοπλισμού αποφάσισε πρόσφατα να επιτρέψει όπως εγγραφώνται στη δύναμή του και τα υπό ξένη σημαία πλοία των Βρετανών πλοιοκτητών, ενώ μέχρι τώρα έτηρειτο αυστηρά ο κανών ότι για να εγγραφεί ένας έφοπλιστής ως μέλος της Ένώσεως έπρεπε να θέσει τα πλοία του υπό βρετανική σημαία.

Η τολμηρή αυτή απόφαση της βρετανικής έφοπλιστικής Ένώσεως όφειλεται φυσικά στη συνεχή κάμψη της βρετανικής ναυτιλίας, τόσο σε τοννάζ όσο και σε αριθμό πλοίων. Πρέπει δε να σημειωθεί ότι η συνεισφορά των έφοπλιστών στην Ένωση υπολογίζεται με βάση το τοννάζ που εκπροσωπούν τα πλοία τους. Πράγμα που σημαίνει ότι τό GCBS έβλεπε να ελαττώνονται διαρκώς τά έσοδά του, ακολουθώντας τη συνεχή συρρίκνωση του βρετανικού στόλου. Είναι χαρακτηριστικό ότι η πρόσφατη υπό τη σημαία των Βερμούδων μεταφορά 30 δεξαμενοπλοίων της BP φτώχυνε τό έθνικό νηολόγιο κατά 3,2 έκατομ. τον. d.w.

Η άπλούστευση λοιπόν του κανονισμού εγγραφής μελών έλπιζεται ότι θα διευκολύνει πολλούς Βρετανούς έφοπλιστές που έμεταλλεύονται πλοία έκτός του έθνικού νηολογίου, να αποτελέσουν μέλη της Ένώσεως, ώστε και η Ένωση να ενισχυθεί και οι ίδιοι να έπωφεληθούν από τά πλεονεκτήματα ενός επαγγελματικού όργάνου μεγάλου κύρους, τόσο στις επαφές τους με την Κυβέρνηση όσο και στις διαπραγματεύσεις τους με τους διάφορους διεθνείς όργανισμούς.

Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Από της 1 Δεκεμβρίου του 1986 τίθεται σε ισχύ η νέα σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης του έφοπλιστού, ή οποία είχε υιοθετηθεί από διάσκεψη του IMO του έτους 1976, σε αντικατάσταση της προηγούμενης σχετικής διεθνούς συμβάσεως του 1957. Κατά τους όρους της νέας συμβάσεως, ή εφαρμογή της θα άρχιζε ένα χρόνο μετά την έπικύρωσή της από 12 χώρες. Η πλήρωση της προϋποθέσεως αυτής έπληθε με την κύρω-

σή της τον Δεκέμβριο του 1985 από την Κυβέρνηση του Μπενίν. Οι υπόλοιπες 11 χώρες που είχαν προηγηθεί είναι: Υεμένη, Μ. Βρετανία, Λιβερία, Γαλλία, Ισπανία, Ιαπωνία, Μπαχάμες, Νορβηγία, Σουηδία, Φινλανδία και Δανία.

Η νέα σύμβαση διατηρεί τό σύστημα του περιορισμού της ευθύνης μέχρι όρισμένου ποσού, ή δε κυριώτερη μεταβολή έγκειται στην αύξηση των ποσών αποζημιώσεως για άτυχήματα σε πρόσωπα και υλικές ζημιές. Τά νέα ποσά είναι 2,5 - 3 φορές μεγαλύτερα των παλαιών. Έξάλλου ή σύμβαση εγκαταλείπει ως μονάδα ύπολογισμού τό «φράγκο Πουανκάρ» (μέ βάση χρυσού) και υιοθετεί μιά μονάδα που ισοδυναμεί με DTS (droits de tirage speciaux) που καθορίζει τό Διεθνές Νομισματικό Ταμείο.

Ός προς τό ύψος των αποζημιώσεων ή νέα σύμβαση προβλέπει ένα βασικό ποσό για τους πρώτους 500 τόννους (περίπου δολάρια 400.000 για άτυχήματα σε πρόσωπα και δολάρια 200.000 για υλικές ζημιές) τό όποιο έπαυξάνεται για κάθε επί πλέον τόννο χωρητικότητας με ένα πρόσθετο ποσό (600 έως 100 δολαρίων) τό όποιο μειώνεται κλιμακωτά όσο άνέρχεται ή χωρητικότης του πλοίου.

Έλος πρέπει να σημειωθεί ότι ή σύμβαση όρίζει πώς δεν χωρεί περιορισμός της ευθύνης του έφοπλιστού για ζημιές που προέρχονται από προσωπική πράξη ή παράλειψη του όφειλόμενου σε δόλο ή σε «έν συνειδήσει» άμέλεια. Ένώ έξάλλου ή εφαρμογή των διατάξεων της έπεκτείνεται ύπέρ του διασώστου για άπαιτήσεις γεννηθείσες κατά τη διαδικασία της διασώσεως.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Στό καλαίσθητο και πολύ ένδιαφέρον τεύχος του Λούδ Ρέτζιστερ που περιλαμβάνει την έτήσια έκθεση του Νηογνώμονος για τό 1985, ό πρόεδρος αυτού κάνει τη διαπίστωση ότι κάθε όργανισμός που αναλαμβάνει τη βαρεία ευθύνη να θέσει και να εφαρμόσει τά μέτρα της ασφάλειας σε παγκόσμια κλίμακα, πρέπει να γνωρίζει και να άναδέχεται ότι ή δράση του αποτελεί υπόθεση δημοσίου συμφέροντος και δημοσίου έλέγχου.

Δεχόμεστε, συνεχίζει ή έκθεση, κάθε έποικοδομητική και θεμελιωμένη κριτική και τη λαμβάνουμε σοβαρά ύπόψη. Όστόσο θα θέλαμε να παρακαλέσουμε εκείνους που έχουν τη διάθεση να κρίνουν με γενικότητες τό σύστημα ταξινόμησης των νηογνώμωνων, να σκεφθούν πόση ζημιά θα μπορούσε άθέλτη να προκύψει από την ύπονόμηση ενός συστήματος που έπί πάρα πολλά χρόνια διατήρησε και βελτίωσε την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και για τό όποιο δεν νομίζουμε πώς ύπάρχει σήμερα πραγματοποιήσιμη έναλλακτική λύση.

ΤΟ ΕΛΙΝΤ

Υπήρξε πολύ διαφωτιστική ή συνέντευξη τύπου που έδωσε ή νέα διοίκηση του Έλληνικού Ίνστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας για τά όσα έχουν συμβεί στό είδικό αυτό χώρο τελευταία και για τις αλλαγές που έπληθαν στη διοίκησή του.

Δέν θα μπορούμε σε λεπτομέρειες, θα ύπογραμμίσουμε μόνο την έκκληση του προέδρου του ΕΛΙΝΤ κ. Χρ. Σαρηγιαννίδη προς τους δημοσιογράφους να «δώσουν πνοή με τις πένες τους και να φουσκώσουν τά πανιά του Ίνστιτούτου».



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Ο Μάιος, εκτός από τα γεγονότα του Τσέρνομπιλ, επηρεάστηκε από την άσυνφωνία των χωρών του ΟΠΕΚ για τις τιμές του πετρελαίου και από την συνάντηση των εκπροσώπων των επτά βιομηχανικών χωρών της Δύσεως.

Έτσι αν στο κόσμο της χρηματαγοράς το Τσέρνομπιλ δεν είχε σοβαρές επιπτώσεις, τουναντίον οι τιμές του πετρελαίου που τείνουν να σταθεροποιηθούν γύρω στα 15 δολάρια επέδρασαν αρνητικά στην τιμή της Στερλίνιας και ευεργετικά σχεδόν σε όλα τα άλλα νομίσματα.

Όσον αφορά την συνάντηση του Τόκυο και το θέμα της διεθνούς δανειοδοτήσεως και των νομισματικών ισοτιμιών, αποφάνθηκαν να παρθούν μέτρα μόνον εφόσον υπάρχουν σοβαρές ανατιμήσεις του γιέν έναντι του δολλαρίου, ώστε να υπάρξουν αντίστοιχες ανακατατάξεις στα άλλα νομίσματα.

Τό Δολλάριο

Ο Μάιος απέδειξε ότι η αμερικανική οικονομία έχει επανεύρει την δυναμικότητά της. Τα στατιστικά στοιχεία που έρχονται στην δημοσιότητα (19.5.86) δείχνουν ότι η οικονομία στο πρώτο τρίμηνο παρουσιάζει μιά άνοδο της τάξεως του 3.7% (έναντι 0.7% το τελευταίο τρίμηνο του 1985), ενώ ο πληθωρισμός συγκρατείται στα πλαίσια του 3.5% και η ανεργία στο 7%.

Τό άνοιγμα του ισοζυγίου πληρωμών και του εμπορικού ισοζυγίου, συνεχίζει να ξεπερνά σε ετήσια βάση τα 130 δισεκ. δολάρια (119 δισεκ. τό 1985). Αυτό βέβαια είναι αποτέλεσμα του άκριβου δολλαρίου τους πρώτους έννέα μήνες του 1985.

Τό Ίαπωνικό Γιέν

Οί Ίαπωνικοί βιομηχανικοί κύκλοι δεν είναι ένθουσιασμένοι με την άνοδο του εθνικού νομίσματος που αρχίζει να επιδρά αρνητικά στις εξαγωγές. Βέβαια η πτώση των τιμών του πετρελαίου θα συμβάλλει περαιτέρω στη μείωση του τιμαριθμού, (από τους χαμηλότερους στον κόσμο) και της τιμής των βιομηχανικών προϊόντων, που απολαμβάνουν επίσης από τα χαμηλότερα επιτόκια των βιομηχανικών χωρών.

Με τί σημερινές τιμές πετρελαίου ή Ίαπωνία θα εξοικονομεί περίπου 23 δισεκ. δολάρια και αυτό θα επιδράσει ευεργετικά στην οικονομία της. Έτσι στις 9 Μαΐου έχομε για πρώτη φορά και για λίγες ώρες το δολλάριο να πέφτει κάτω από το φράγμα των 160 γιέν. Βέβαια η λέξη φράγμα είναι απλώς ψυχολογική γιατί δεν υπάρχουν όδη-

γίες επεμβάσεως της Τράπεζας της Ίαπωνίας για να τηρηθεί η τιμή αυτή. Η ανάκαμψη του δολλαρίου στο δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαΐου, επανέφερε τό γιέν στα επίπεδα των 170.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Γιά πολλοστή φορά τό Γερμανικό μάρκο ανατιμήθηκε μέσα στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Νομισματικού Συστήματος. Κι αυτή την φορά η ανατίμηση του μάρκου αποφασίσθηκε κατόπιν αιτήσεως και πιέσεως της Γαλλίας. Βασική αιτία της υποτιμήσεως ή διαφορά πληθωρισμού στις δύο χώρες (περίπου τέσσερις ποσοστιαίες μονάδες), που έφερε τα γαλλικά προϊόντα σε μειονεκτική θέση έναντι των γερμανικών.

Τόν Μάιο συνεχίσθηκε η άνοδος του μάρκου ή μάλλον η πτώση του δολλαρίου και στις αρχές του μήνα τό δολλάριο έφθασε στα 2.17 μάρκα. Η εν συνεχεία ανάκαμψη του δολλαρίου επανέφερε τό μάρκο στα επίπεδα των δολ. 2.27/2.28.

Η ύψηλη τιμή του μάρκου δικαιολογείται από όλους τους οικονομικούς δείκτες: έμποριο, βιομηχανία, πληθωρισμός.

Γιά τό 1986 προβλέπεται πλεόνασμα της τάξεως των 27 δισεκ. δολλαρίων στο ισοζύγιο πληρωμών, ενώ η άνοδος της οικονομίας προβλέπεται να φθάσει τό 3.5%.

Λίρα Άγγλίας

Παρά την συνεχή μείωση των τιμών του πετρελαίου ή βρετανική οικονομία παρουσιάζει μιά σταθερότητα που επισκιάζεται από τό συνεχιζόμενο ύψηλό ποσοστό ανεργίας. Ο ρυθμός ανάπτυξης για τό 1986 υπολογίζεται περί τό 2.5% και τό ισοζύγιο πληρωμών εξισορροπημένο, ενώ ο πληθωρισμός δεν αναμένεται να ξεπεράσει τό 4%.

Στις αρχές Μαΐου η πτώση του δολλαρίου έφερε την λίρα στα δολ. 1.5425 (ύψηλότερη τιμή των τελευταίων 4 ετών) αλλά ή μετέπειτα ανάκαμψη του δολλαρίου επανέφερε την λίρα κάτω από δολ. 1.50.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Αφού τό δολλάριο έπεσε κάτω από 7 φράγκα στις αρχές Μαΐου (12.5.86) μέ την ανάκαμψη των τελευταίων ημερών τό φράγκο ξανάπεσε στα 7,25 - 7.30 μακρὰ ακόμα από τό 10.60 του Φεβρουαρίου 1985 αλλά πολύ ψηλότερα από τό 4,05 πέντε χρόνια πριν.

Η οικονομία της Γαλλίας περνάει δύσκολες στιγμές στην προσπάθεια της κυβερνή-

σεως να ανατρέψει ή να μετριάσει τά αποτελέσματα δύο ετών καθαρά σοσιαλιστικής πολιτικής και δύο ετών επαναφοράς της οικονομίας σε ιδιωτικοσοσιαλιστικά πλαίσια.

Η απόφαση παγώματος μισθών στον δημόσιο τομέα για έννέα μήνες, ή ίσοσκελισμός του κρατικού προϋπολογισμού εντός τριών ετών, ή σταθεροποίηση του πληθωρισμού στα πλαίσια που επέτυχαν οι σοσιαλιστές στα 3.4%, ή έλευθερία στην απόλυση εργατοϋπαλλήλων, ή αποεθνικοποίηση 42 Τραπεζών και ή μείωση της ανεργίας, είναι οι άμεσες προτεραιότητες της κυβερνήσεως Σιράκ.

Η Δραχμή

Η ανάκαμψη του δολλαρίου που παρατηρήθηκε στο δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαΐου, επανέφερε την τιμή του δολλαρίου σε επίπεδα που ευνουούν την ανταγωνιστικότητα των εξαγωγών μας. Η απόφαση της Τράπεζας της Έλλάδος αριθ. 18/6.5.86 ν' αφήσει έλεύθερη την τιμή αγοραπωλησίας του συναλλάγματος από τις εμπορικές Τράπεζες στην Έλλάδα, δεν άλλαξε σε τίποτα τό παλαιό καθεστώς. Αφ' ενός ή Τράπεζα της Έλλάδος συνεχίζει να ελέγχει καθημερινώς τό FIXING όλων των 19 νομισμάτων και του ECU, αφ' ετέρου ή αγοραπωλησία των ξένων χαρτονομισμάτων και συναλλάγματος διαφέρουν από Τράπεζα σε Τράπεζα σε χιλιοστά της δραχμής και μέχρι ποσού 25.000 δολλαρίων, ή τό ισόποσο σε άλλα νομίσματα.

Τόν Μάιο σημειώθηκε άνοδος της δραχμής έναντι του μάρκου, του φράγκου και της λίρετας, ενώ παρατηρείται μείωση έναντι του δολλαρίου, της λίρας, του γιέν και του Έλβετικού φράγκου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές δολλαρίου — Νέα Υόρκη

	25.4.86	26.5.86	Διαφ. %
Λιρ. Άγγλ.	1.5150	1.4900	+ 1.6
Μάρκο Γερμ.	2.1890	2.2795	+ 4.1
Φρ. Έλβ.	1.8390	1.8915	+ 2.9
Φρ. Γαλλ.	6.9930	7.2610	+ 3.8
Λιρ. Ίταλ.	1503.0	1563.00	+ 4.0
Γιέν Ίαπ.	168.80	169.65	+ 0.5

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
Επιτόκια Άγοράς Λονδίνου 26.5.86

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	7 1/6	7 1/16	7 1/16
Μάρκ. Γερμ.	4 9/16	4 5/8	4 5/8
Φρ. Έλβ.	4 11/16	4 11/16	4 9/16
Φρ. Γαλλ.	7 3/16	7 1/4	7 1/4
Λιρ. Άγγλ.	9 3/4	9 5/8	9 7/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Τιμές δραχμής FIXING
Τράπεζα Έλλάδος

	25.4.86	27.5.86	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	137.870	142.550	- 3.3
Μάρκ. Γερμ.	63.030	62.508	+ 0.8
Φρ. Έλβ.	75.308	75.440	- 0.2
Φρ. Γαλλ.	19.110	213.270	- 1.5
Λιρ. Ίταλ. (100)	9.1980	9.1205	+ 0.8
Γιέν Ίαπ. (100)	82.236	84.016	- 2.1

**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

Καθοδική ή πορεία της δραστηριότητας του Πειραιϊκού λιμένος στην πενταετία 1980-84

Πτωτική ήταν η πορεία, που άκολουθησαν οι κυριότεροι δείκτες δραστηριότητας του λιμένα Πειραιώς κατά την πενταετία 1980-1984.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ή δραστηριότητα του λιμένα, μέσα στην πενταετία, παρουσιάζεται ως ακόλουθος:

Μετά από μία μικρή μείωση της επιβατικής κινήσεως τό 1982, ή κατά μία ποσοστιαία μονάδα αύξηση των μεγεθών των δύο τελευταίων ετών θεωρείται ως δείγμα ανάκαμψης της επιβατικής κίνησης. 'Η κάμψη στην κίνηση επιβατών εξωτερικού ήταν έντονη σε σχέση με την κίνηση επιβατών έσωτερικού, ενώ παρουσιάζει αυξητική τάση μόνο στα τελευταία δύο έτη της πενταετίας.

Τά αριθμητικά μεγέθη της επιβατικής κινήσεως στην πενταετία, έχουν ως έξης:

1980: 'Επιβάτες εξωτερικού 570.824 και έσωτερικού 4.583.141.

1981: 'Επιβάτες εξωτερικού 517.709 και έσωτερικού 4.805.860.

1982: 'Επιβάτες εξωτερικού 446.026 και έσωτερικού 4.372.225.

1983: 'Επιβάτες εξωτερικού 475.295 και έσωτερικού 4.393.067.

1984: 'Επιβάτες εξωτερικού 481.821 και έσωτερικού 4.691.577.

2. Μειωμένη παρουσιάζεται ή κίνηση των πλοίων μεταξύ των ετών 1982 και 1983 τόσο των γραμμών του εξωτερικού, όσο και του έσωτερικού.

Μέ δύο άρνητικές μονάδες στον αριθμό των πλοίων και έξι στους κόρους καθαρής χωρητικότητας έμφανίζεται ή

κίνηση του εξωτερικού, ενώ του έσωτερικού έμφανίζεται αντίστοιχα μέ δύο και 3,5 άρνητικές μονάδες.

'Η κίνηση των πλοίων κατά την πενταετία είχε ως έξης:

1980: Κατέπλευσαν 24.570 πλοία, καθαρής χωρητικότητας 28.425.624 κόρων.

1981: Κατέπλευσαν 24.243 πλοία, καθαρής χωρητικότητας 41.025.514 κόρων.

1982: Κατέπλευσαν 22.383 πλοία, καθαρής χωρητικότητας 37.691.196 κόρων.

1983: Κατέπλευσαν 20.858 πλοία, καθαρής χωρητικότητας 37.306.375 κόρων.

1984: Κατέπλευσαν 21.612 πλοία, καθαρής χωρητικότητας 37.704.612 κόρων.

3. Τά δεδομένα των ετών 1983-84 παρουσιάζουν αύξηση των εξαγωγών κατά 15% και μείωση των εισαγωγών κατά 9% του γενικού φορτίου.

'Εντονη παρουσιάζεται ή μείωση των εισαγωγών ξυλείας (32%) και δημητριακών (54%).

'Η μείωση των εισαγωγών επέδρασε σημαντικά και στην κίνηση των μοναδοποιημένων μεταφορών, κυρίως των έμπορευματοκιβωτίων.

'Αξίζει νά αναφερθεί ότι ή διαμετακομιστική κίνηση του Πειραιά βαίνει τά τελευταία χρόνια, μέ αυξητικούς ρυθμούς. Μέ δείκτη 100 τό 1981, τό 1985 ό δείκτης έφθασε 120,2.

4. 'Η άπασχόληση των πλωτών και μονίμων δεξαμενών του ΟΛΠ άκολούθησε φθίνουσα πορεία. Τοίτο, άλλω-

στε, ήταν φυσικό, άν ληφθεί ύπόψη ότι ή ναυτιλία δέχθηκε και έξακολουθεί νά διέρχεται μία από τίς σοβαρότερες κρίσεις μέσα στα τελευταία πενήντα χρόνια.

Οί ήμέρες άπασχολήσεως των δεξαμενών του 'Οργανισμού κατ' έτος ήταν:

— Τό 1980 ήμέρες άπασχολήσεως 1.414 — Δεξαμενισθέντα πλοία 704

— Τό 1981 ήμέρες άπασχολήσεως 1.362 — Δεξαμενισθέντα πλοία 699

— Τό 1982 ήμέρες άπασχολήσεως 1.114 — Δεξαμενισθέντα πλοία 538

— Τό 1983 ήμέρες άπασχολήσεως 1.057 — Δεξαμενισθέντα πλοία 529

— τό 1984 ήμέρες άπασχολήσεως 929 — Δεξαμενισθέντα πλοία 463.

Τά έπισκευασθέντα πλοία στη λιμενική περιοχή του ΟΛΠ ήταν μεταξύ των δύο τελευταίων ετών της πενταετίας μειωμένα κατά 2,5 έκατοστιαίες μονάδες.

Ειδικότερα έπισκευάστηκαν τό 1980 πλοία 871, τό 1981 πλοία 940, τό 1982 πλοία 710, τό 1983 πλοία 691 και τό 1984 πλοία 711.

5. Διαφορετική ήταν ή εξέλιξη των οικονομικών μεγεθών του ΟΛΠ μέσα στην πενταετία 1980-1984.

Τά τακτικά έσοδα και έξοδα κατ' έτος άκολούθησαν την έξής πορεία:

— Τό 1980: 'Εσοδα 4.683.383.000 δρχ. 'Εξοδα 3.792.216.000 δρχ.

— Τό 1981: 'Εσοδα 5.394.161.000 δρχ. — 'Εξοδα 4.885.526.000 δρχ.

— Τό 1982: 'Εσοδα 6.475.990.000 δρχ. — 'Εξοδα 5.944.032.000 δρχ.

— τό 1983: 'Εσοδα 8.124.022.000 δρχ. — 'Εξοδα 6.405.090.000 δρχ.

— Τό 1984: 'Εσοδα 8.960.436.000 δρχ. — 'Εξοδα 7.285.546.000 δρχ.

Οί έπενδύσεις, που πραγματοποιήθηκαν μέσα στην πενταετία ήταν:

Τό 1980 δρχ. 1.077.445.000, τό 1981 δρχ. 647.592.000, τό 1982 δρχ. 235.797.000, τό 1983 δρχ. 149.395.000

και τό 1984 δρχ. 143.953.000.

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



Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Είναι γνωστό ότι οι Κυβερνήσεις των Ευρωπαϊκών Κρατών παρέχουν σημαντικές διευκολύνσεις στους Έφοπλιστές τους ώστε να καταφέρουν να αντιμετωπίσουν την μεγάλη κρίση που διέρχεται η Ναυτιλία.

Μέσα στα πιά πάνω πλαίσια διάβασα πρόσφατα στην LLOYD'S LIST ότι μία από τις Σκανδιναβικές χώρες έχει σαν μικρότερο όριο πληρώματος για μεγάλα αυτοματοποιημένα πλοία 13 άτομα και τώρα συζητούν να επιτραπούν 10 άτομα.

Στην LLOYD'S LIST της 8/5/86 και 10/5/86 αναφέρεται ότι η Γαλλική Κυβέρνηση για να επαναφέρει τον Έμπορικό στόλο των Γάλλων Έφοπλιστών στην Γαλλική σημαία μελετά την Νηολόγησή τους στις Νήσους Κερκουέλεν όπου επικρατούν άλλοι κανονισμοί και παρ' όλων ότι τα πλοία θα φέρουν την Γαλλική Σημαία, θα είναι δυνατόν να επανδρώνονται με 25% Γάλλους και 75% ξένους ναυτικούς. Με τις προϋποθέσεις αυτές ένα αυτόματο πλοίο B/C 35.000 TDW θα έχει 5 άτομα Γάλλους και 25 ξένους.

Απ' ό,τι τουλάχιστον γνωρίζω η άνεργια ναυτικών στην Ελλάδα είναι σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Η κρίση κυρίως έχει πληξει τους Πλοιάρχους που έχουν μία πολύ μεγάλη μερίδα από τον αριθμό των ανέργων. Αν ληφθεί δε υπ' όψιν ότι από τους υπόλοιπους ένας σημαντικός αριθμός ναυτικών είναι σε άδεια, το υπόλοιπο που μένει είναι πολύ μικρό για να συζητάμε για σοβαρή άνεργια, ή οποία βεβαίως θα αυξηθεί σύντομα με τη συνεχιζόμενη κρίση που μέρα με την μέρα χειροτερεύει, είτε από συνέχιση αλλαγής σημαίας ή και από παροπλισμούς που προβλέπω ότι θα αυξηθούν.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα πιά πάνω όπως επίσης και τα μέτρα που λαμβάνουν οι άλλες χώρες, νομίζω ότι η είσοδος πλοίων στην Έλληνική Σημαία με ίδιες προϋποθέσεις, θα μείωνε σημαντικά τον αριθμό των ανέργων Πλοιάρχων όπως επίσης και Μηχανικών ενώ συγχρόνως θα υπήρχε αύξηση στις εισφορές του NAT και στο εισαγόμενο Συνάλλαγμα και ταυτόχρονα θα έδιδε στον Έφοπλιστή ή σιγουριά της κυβερνητικής υποστήριξης που ποτέ δεν την είχε για τα τουλάχιστον 6-7 τελευταία χρόνια.

Εάν τό YEN έχει αντίθετη άποψη ως απάντηση στην παρούσα επιστολή παραθέτοντας τα μέτρα που έλαβε για να συγκρα-

τήση την ελληνική σημαία στα πλοία μας ή ακόμα και τώρα για να προσελκύσει τους Έφοπλιστές να επαναφέρουν τα πλοία τους στην Έλληνική Σημαία.

Δ. Ι. ΜΠΕΝΑΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν.

Αγίου Πολυκάρπου 41 — Νέα Σμύρνη

13 Μαΐου 1986

Σημ. Συντ.: Αυτό ακριβώς υπογραμμίζουν συνεισφέροντας τα «Ναυτικά Χρονικά»: Με τον επαναπατρισμό και την προσέλκυση στο έθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων που τελούν υπό ξένες σημαίες, ο αριθμός των οποίων ξεπερνάει πλέον τα 1.700 και κατ' άλλους τις 2.000, δεν θα επιλυθεί απλώς το πρόβλημα της άνεργιας των πλοιάρχων μας αλλά θα εξασφαλισθεί η αποδοτικότητα απασχόληση όλων των Έλλήνων ναυτικών ακόμη και των συνταξιούχων που θέλουν να εργασθούν για να συμπληρώσουν την πενιχρή τους σύνταξη, θα όρθοποδήσει το ταλαιπωρημένο NAT μαζί με την ταυτόχρονη φυσική εκκαθάριση της ήρας από το στόρι (των «άλεξιπτωτιστών») και θα βοηθηθεί ουσιαστικά το Ισοζύγιο πληρωμών της χώρας δεδομένου ότι οι πόροι που προέρχονται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έλλήνων δεν απαιτούν καμία έκταμειση. Θεωρούμε ότι αυτή την αντίληψη που εκφράζει και ο επιστολογράφος πρέπει να την υιοθετήσουν όλοι οι Έλληνες ναυτικοί και να την επιβάλουν στη συνδικαλιστική τους εκπροσώπηση — ήδη η διοίκηση της Ένώσεως Πλοιάρχων έχει διατυπώσει την αντίληψη αυτή και προς το Υπουργείο Ναυτιλίας.

ΚΛΩΤΣΟΣΚΟΥΦΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ

Αξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Τό νά δημιουργήσεις κάποιες προϋποθέσεις που θά σέ οδηγήσουν σέ άποτυχία, έχει μία λογική εξήγηση άφου όλες μας οι ενέργειες δέν στέφονται από επιτυχία.

Νά φταίς σέ κάτι και νά πληρώσεις για τό φταίξιμό σου, είναι μία λογική συνέπεια του Νόμου αίτιον - αιτιατόν. Άλλά τό νά γίνεσαι ό στίβος που πάνω του αγωνίζονται και κονταροχτυπιώνται όλοι οι αντίμαχοι — που δέν θά έπρεπε νά είναι αντίπαλοι αλλά συνεργάτες — και νά ύφίστασαι από όλους τό ποδοπάτημα και την άχαρακτήριστη πολλές φορές άδιαφορία τους, δέν μπορεί νά είναι ούτε λογικό, ούτε τίμιο, ούτε ανθρώπινο.

Έτσι έχομε καταντήσει οι Ναυτικοί. Στίβος, άρένα, γήπεδο και όποιος θέλει νά προ-

πονηθεί ή νά μονομαχήσει, αυτό τό μέρος θά διαλέξει, αυτό θά ποδοπατηθεί. Μονομάχοι; τά Σωματεία, ή ΠΝΟ, οι Έφοπλιστές, τό Κράτος.

Πιό απλά. Πήρε μία άπόφαση για άπεργιακή κινητοποίηση του κλάδου του κάποιου Σωματείου. Έκείνος που τελικά πλήρωσε την ύπακοή του στά κελεύσματα του Σωματείου, ήταν ό Ναυτικός. Πρόσφατα μέ την άκαιρη και επιπόλαια άπεργία που έξαγγέλθηκε από την ΠΝΟ μέ τυμπανοκρουσίες και άνεστάλη μετά 3 μέρες άφου άπέτυχε παταγώδως, ό μεγάλος ζημιωμένος ήταν πάλι ό Ναυτικός.

Έβγαλε κάποιος Νόμο τό YEN για κάτι που θίγει — κατά την γνώμη τους — τους έφοπλιστές, και πάλι ό ζημιωμένος είναι ό Ναυτικός.

Έρχονται σέ σύγκρουση ΠΝΟ και ΕΕΕ για τις συλλογικές Συμβάσεις εργασίας, παίζεται ένα κακόγούστο παιχνίδι, γίνεται ένας έμπαγμός τη βοήθεια του Κράτους γιατί ακόμα μένει άναπάντητο τό έρώτημα της ΠΝΟ προς τό Υπουργείο Οικονομικών — που σαν αίτιολογικό προβάλλουν οι Έφοπλιστές — άν οι Ναυτικοί θά έξαιρεθούν από την πράξη Νομοθετικού περιεχομένου και φθάνομε 5 όλόκληρους μήνες μετά την λήξη της συμβάσεως και δέν έχομε όχι μόνο Σύμβαση, αλλά ούτε καν μία σχετική ένημέρωση για την πορεία των Μαραθωνείων — όπως έχομε συνηθίσει τά τελευταία χρόνια — συζητήσεων άν υπάρχουν και είναι άπόρρητες μία και έμεις στά πελάγη δέν έχομε καμμία πληροφόρηση. Καί έδω ό Ναυτικός είναι αυτός που βλέπει να έξανεμίζεται τό μεροκάματό του στον βωμό του πληθωρισμού και της δραχμικής ύποτίμησης.

Και σαν έπιστέγασμα όλων, έρχεται την έπομένη του Πάσχα ή «ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ» στην έκπομπή της προς ΑΖΟΡΕΣ και μάς λέει ότι οι Ναυτικοί τό Πάσχα διασκεδάζουν στα καράβια αλλά και κάθε έρχομός τους στα σπίτια τους είναι Πασχαλιά, σάμπως διασκεδάζω θά πεί, τρώω καλά ή πίνω μέ δάκρυα στα μάτια και μαυρίλα στην ψυχή, γιατί ό πόνος της μοναξιάς δέν γιατρεύεται ούτε μέ άρτον ούτε μέ οίνον και ή έπάνοδος στην Έλλάδα μέ την άγωνία και την άμφιβολία για έξεύρεση εργασίας, ή των περιορισμένων χρηματικών άποθεμάτων, θά δώσουν γιορτάσιμη όψη στην οικόγένεια του Ναυτικού.

Ψιλά γράμματα για όρισμένους αυτά, αλλά γεμάτα ούσια για άλλους.

Εύχαριστώ
Μέ πολύ έκτίμηση
ΝΙΚΟΣ ΚΑΪ' ΜΑΚΗΣ

Σάν Σίπριαν, 13 Μαΐου 1986

Σημ. Συντ.: Κάποιοι, και κυρίως και ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, πρέπει νά προσέξουν τους βαθύτατους προβληματισμούς των πραγμα-

ΑΕΓΕΑΝ OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-38456 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

τικῶν ναυτικῶν μας γιὰ νὰ πᾶσουν νὰ αἰσθάνονται σάν κλωτσοκούφι.

ΝΑ ΣΩΣΟΥΜΕ Ο,ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΝΑ ΠΕΡΙΣΩΘΕΙ ΜΕ ΔΙΑΛΟΓΟ

Κύριε Διευθυντά,

Παίρνοντας θάρρος από τίς συχνά δημοσιευόμενες ἐπιστολές καί τῶν ναυτικῶν στό περιοδικό σας, σᾶς ἀπευθύνω αὐτή τήν ἐπιστολή καί ἐλπίζω νά μοῦ συγχωρεθεῖ τό θάρρος.

Ὁ ἐφοπλιστικός κόσμος, πάντα ἀπό θέση ἰσχύος καί ἐκμεταλλεύμενος τήν σύγχυση, τήν ἀνικανότητα καί τήν ἀγνοία τῆς πολιτείας στά ναυτιλιακά θέματα καί μέ τήν εὐκαιρία τῆς πανηγυρικῆς ἐκδόσεως τῶν «ΧΡΟΝΙΚΩΝ» τῆς 15ης Ἰανουαρίου ἀλλά καί ἐνωρίτερον, ἐπανελάβε καί φέτος κατά κόρον τίς θέσεις καί ἀπόψεις του γιὰ τὰ καυτά θέματα τῆς Ναυτιλίας, ὅπου ἐννοίεσθε ὅπως συρρίκνωσης, συνάλλαγμα, οἰκονομικά ΝΑΤ, ἐπιχειρηματικό δαίμονιο, ἀνταγωνιστικότητα, κρίση σχέσεων καί κρίση ναύλων, ἐθνική ἀμυνα, Ἑλληνόκτητος ναυτιλία, Ἑλληνική σημαία, ἐθνική οἰκονομία, μειωμένη σύνθεση, χρυσότοκος ὄρνις, παρουσιάστηκαν μόνο ἀπό τή δική τους σκοπιά καί δέν θά ἦταν ἄσκοπο, ἀπεναντίας πολύ χρήσιμο καί ἐποικοδομητικό γιὰ ὅλους ὅσους ἔχουν συνδέσει τήν ὑπαρξή τους ἔμμεσα ἢ ἀμεσα μέ τήν ναυτιλία, νά ἀκουσθεῖ καί νά προβληθεῖ ἀκόμη καί ἡ γνώμη τῆς ἀντιπέρα ὁχθῆς, τῶν ἐργαζομένων ἂν καί εἶναι ἀδύνατον νά λάβει τήν ἴδια ἐκταση καί νά ἔχει τήν ἴδια δύναμη ἐκφράσεως τῶν ἀρθρογράφων καί συνεργατῶν τοῦ περιοδικοῦ σας. Καί ἄς πάρουμε ἕνα - ἕνα τὰ θέματα.

ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΙΣ. Ἐκ τῶν πραγμάτων φαίνεται ὅτι οἱ Ἕλληνες ἐλέγχουν αὐτή τή στιγμή τουλάχιστον 4.200 μονάδες μέ διάφορες σημαίες καί δέν καταλαβαίνω γιατί δέν εἶναι εὐχαριστημένοι μέ τόσα πολλά πλοῖα. Μήπως ἀνησυχοῦν γιὰ τὰ ἔσοδα τοῦ Κράτους ἢ γιὰ τὰ ἔσοδα τῶν ἐργαζομένων ἀφοῦ αὐτοῖ ἐστὶν ἡ ἀλλιώς ἐξασφαλίζουν τό δικό τους εἰσόδημα (ὅταν τό ἐξασφαλίζουν). Ἐάν μέ τόν ὁρο συρρίκνωσης ἐννοεῖται ἡ ἀπώλεια 300 μονάδων παρωχημένης ἡλικίας πού ὁδηγήθηκαν στά SCRAPYARDS, γι' αὐτά λυπάμαι ὅτι κανεῖς δέν μπορεῖ νά κάνει τίποτε. Ἐάν ἐννοεῖται ἡ μείωση τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας σάν μονάδων, ἡ δυνατότης ἀλλαγῆς σημαίας εἶναι ἡ Δαμόκλειος σπάθη πού κρέμεται πάνω ἀπό τοὺς ἐργαζομένους καί τό Κράτος — καί ἄς ἰσχυρίζονται ὅτι προσφέρουν καί δέν ζητοῦν — καί τίποτε δέν μπορεῖ νά μπεῖ φραγμός, — ἐκτός ἀπό τήν ITF, — λόγω εὐχέρειας καί ὠφέλους (!!), ἐκτός ἀπό τήν προσωπική βούληση τοῦ πλοιοκτήτη, ὁ ὁποῖος ὅμως εἶναι ἐπιχειρηματίας μέ

ὑποχρεώσεις καί ὀχι πατριωτικόν "Ἴδρυμα.

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ: Οἱ μέν πλοιοκτῆται, ἐκτός ἀπό τό ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ἐκχωρητέον συνάλλαγμα δέν βλέπω τόν λόγο γιατί νά φέρουν ἐπιπλέον καί μάλιστα ὅταν ἡ πολιτεία μέ νόμους, ἔργα καί λόγια τοὺς ἀποθαρρύνει, — κρίση σχέσεων καί ἐμπιστοσύνης τό λέν μερικοί — τό δέ συνάλλαγμα τῶν ἐργαζομένων μειώθηκε ἐκ τῶν πραγμάτων, ἄφ' ἐνός λόγω τῆς πικρίας τῶν ναυτικῶν πού ἔμειναν παραγκωνισμένοι καί ἐνίοτε κυνηγημένοι ἀπό τήν πολιτεία, καί ἄφ' ἐτέρου καί τό σπουδαιότερον λόγω τῆς ἀλλαγῆς τῆς ἰσοτιμίας τῆς δραχμῆς κατά 350 τοῖς ἑκατό εἰς βάρος τους.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΝΑΤ: Τό ΝΑΤ μέ ἕνα ἀποτυχημένο Διοικητή παρέβη δύο χρυσούς κανόνες, δύο ἀξιώματα τῶν ἀσφαλιστικῶν φορέων. Τό πρῶτον ὅτι τὰ διαχειριστικά ἔσοδα δέν πρέπει νά ξεπερνοῦν τό 12% τῶν ἐσόδων καί ἀκούεται ὅτι αὐτά κυμαίνονται γύρω στό 36% καί δεύτερον οἱ συνταξιούχοι δέν μπορεῖ νά ξεπερνοῦν τό 25% τῶν ἐργαζομένων καί τώρα εἶναι γύρω στό 95%. Τελευταῖα αὐξήθηκαν οἱ εἰσφορές σάν σωσίβιο τῆς πολιτείας, ἀλλά τί νά τό κάνει τό σωσίβιο ὁ πνιγμένος (στό χρέη).

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΔΑΙΜΟΝΙΟ: Οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται, χωρίς ἐθνικές μεταφορές καί χωρίς ἐθνική χρηματοδότηση γίνανε μιά σεβαστή ναυτιλιακή δύναμη. Στό Ναυτιλιακό ὅμως αὐτό θαῦμα ἡ ἐπίτευγμα ἡ μερίδα τοῦ λέοντος πρέπει νά ἀνήκει στοὺς ἐργαζομένους, τοὺς ἀφανεῖς καί ἐνίοτε ἀφελεῖς ἐκείνους πλοιοκτῆτες πού πολλές φορές ἀπό ὑπερβάλλοντα ζῆλο φτάνουν σέ ἐνέργειες πού ἀπτόνται τοῦ ποινικοῦ Δικαίου — πρόσφατα οἱ καταδικές πλοιοκτῶν πού ὁ μέν ἀπηλλάγη ἀνορθόδοξα ἀπό λαθρεπιβάτες, ὁ δέ ἄλλος δέν ἀπεβίβασε ἀσθενή ἐγκρίτως μέ μόνον τους ἔγνοια νά μήν ἐπιβαρύνουν τό Ρ & Ι CLUB καί κατ' ἐπέκταση τό βαπόρι — τό ταξίδεμα ἀπό ΟΥΖΑΝΤ στό Ἀμβούργο μέ πλήρη ταχύτητα σέ πυκνή ὁμίχλη, καί ξενύχτι στή γέφυρα, οἱ διάφορες ἀλλημείες στά ABSTRACTS τῶν ναυλωτῶν, οἱ ὑποπτες μεταγγίσεις καυσίμων στή θάλασσα τοῦ Μαρμαρά, περιπτώσεις REDELIVERY ἀπό TIMECHARTER μέ ὑπόλοιπα καυσίμων 120 τόννους καί DELIVERY σέ TIMECHARTER στό ἴδιο λιμάνι χωρίς πετρέλωση 420 τόννους — θαῦμα! — στοὺς ἀφανεῖς μηχανικούς πού ἀκόμη καί στό DRYDOCK κάνουν αὐτοῖς τίς περισσότερες δουλειές, στοὺς ἀφανεῖς Ὑποπλοιοκτῆτες, πού ἐργάζονται σάν ναῦται, στοὺς Ἀσυρματιστάς πού θεωροῦν θέμα ἐπαγγελματικῆς εὐθιγίας νά μήν δώσουν τό τηλεγράφημα κατ' εὐθείαν στόν προορισμό του ἄσχετα ἐάν ὁ SVA δέν ἀκούεται, μέ QSP καί ξενύχτια, στοὺς ἀφανεῖς ναῦτες πού παίρνουν 7 τόννους τρόφιμα καί ὑλικά καί δικαιοῦνται στό μερτικό τους 750 δραχμές, εὐτυχῶς ἀ-

φορολόγητα, καί σέ ὅλους τοὺς ἄλλους πού μαρκάρουν στά βαπόρια. Αὐτά καί ἄλλα πολλά μόνο στήν Ἑλληνική ναυτιλία γίνονταν, γι' αὐτό καί γιγαντώθηκε. Ἀμα λείψουν οἱ Ἕλληνες ἢ ἐάν ἀλλάξουν νοτοπορία ὅπως ἐντεχνα ἐπιδιώκεται ἀπό νεοκόπους συνδικαλιστές, τότε τό ναυτιλιακό θαῦμα θά χλωμιάσει καί τότε μιλώντας γιὰ συρρίκνωση θά τήν ἐννοοῦμε συγχρόνως. Χρυσότοκος ὄρνις δέν εἶναι ἡ ναυτιλία μέ ἐκφραστή τόν πλοιοκτῆτη ἀλλά ἡ ναυτιλία μέ ἐκφραστή τόν ἐργαζόμενο ὁ ὁποῖος κατά τήν διάρκεια τῆς παρουσίας κρίσης ἀμελήθηκε, ἀγνοήθηκε, ἀφέθηκε στό ἔλεος τῶν τοκογλόφων καί στά νύχια τῶν ἐμπόρων τῆς ναυτικῆς σάρκας τοῦ Πειραιᾶ, μέ μόνη ἐξαίρεση λίγους ἀξιόους πλοιοκτῆτες πού φρόντισαν γιὰ τοὺς «συνεργάτες τους» ἕνα ἡ δύο ἐπαγγελματικές ἐνώσεις πού ἀνέλαβαν ἀγῶνα ἄγωνα, καί πρὸς τιμὴν σας καί τό δικό σας περιοδικό πού υἱοθετοῦσε κάθε λογική καί πρόσφορη λύση.

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ: Εἶναι κοινὸ μυστικό ὅτι ἕνας μεγάλος ἀριθμὸς μονάδων τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου εἶναι ἀγορασμένοι ἀπὸ τοὺς ἀνταγωνιστάς μας οἱ ὁποῖοι τὰ «ξεφορτώθηκαν» ὥς μὴ ἀνταγωνιστικά. Ἐμεῖς δηλαδὴ τί περιμένουμε ἀπὸ αὐτές τίς μονάδες, νά γίνει τό θαῦμα (!). οἱ πληθωριστικές δραχμές — ἀμοιβές τῶν ἐργαζομένων χάσανε κατά 500% τήν ἀγοραστική τους δύναμη, στήν τελευταία πενταετία, δέν τό καταλαβαίνουν ὅτι δέν πᾶει ἄλλο(!).

ΚΡΙΣΗ ΝΑΥΛΩΝ: Πράγματι ὑπάρχει δυσπραγία καί μάλιστα μεγάλη στοὺς ναύλους. Ἡ εὐθύνη βαρύνει τὰ SHIPYARDS καί αὐτοὺς πού ταίμησαν τό δόλωμά τους, κόνοντας ἀλόγιστες παραγγελίες. Εἶναι κανὼν πῶς τό λάθος καί τό πάθος πληρώνονται. Τήν πλεονεξία μερικῶν τῶν πληρώνουν καί οἱ ναυτικοὶ μέ τίς χιλιάδες τῶν ἀνέργων καί τίς χιλιάδες τῶν πρόωρα συνταξιοδοτηθέντων.

ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΣΥΝΘΕΣΗ: Ἡ μειωμένη σύνθεση ἐκ πρώτης ὄψεως φαίνεται ὅτι θά φέρεῖ κάποια ἀνακούφιση. Τό ἔχουν κάνει καί οἱ ἀνταγωνιστές μας. Ἀλλὰ σέ ποιές μονάδες (!). Ὅταν πλοῖον τύπου FUTURE κτισμένο UNDER LICENCE στοιχίζει στόν Γερμανὸ πλοιοκτῆτη 4 ἑκατομ. δολλάρια παραπάνω ἀπὸ ὅ,τι τό Ἑλληνικό, γιὰ αὐτοματισμούς καί ΕΥΚΟΛΙΕΣ, μέ ἕνα μέσον ὄρον, οἰκονομία ἀπὸ τήν μειωμένη σύνθεση 1.000 δολλάρια ἡμερησίως, θά χρειασθοῦν 12 χρόνια μόνο γιὰ ἀπόσβεση χωρὶς τὰ ἔσοδα συντήρησης καί ἀνταλλακτικῶν τῶν αὐτοματισμῶν, καί μέ 500 δολλάρια οἰκονομία 24 χρόνια. Συμφέρει (!). Ἐάν πιστεῖται κανεῖς ὅτι τὰ «σκοτωμένα» πλοῖα καί παρωχημένης τεχνολογίας μποροῦν νά κινηθοῦν μέ μειωμένη σύνθεση, λυπάμαι ἀλλά τρέφει φρούδες ἐλπίδες. Ἐάν γίνει αὐτό τό μόνο ἀποτέλεσμα εἶναι νά κλείσουν ἀκόμη μερικά σπῆ-

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

τια και να ξαναπάρουμε την πρωτοπορία των άτυχημάτων. Υπάρχουν βέβαια και πλοία Έλληνικά σύγχρονα από πάσης απόψεως. Αλλά αυτά πόσα είναι (;) 10, 30, 50, πάντως όχι 4.200. Και στη μειωμένη σύνθεση ποιούς έννοούμε ναυτικούς (;), τούς ξύλινους, τούς περιστασιακούς, τούς εξεπιτιτιστάς, τούς Τούρκους της Θράκης ή τούς Φιλιππίνους (;).

ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Γράφτηκε ακόμη η εξωπραγματική άποψη ότι οι πλοιοκτήτες προσφέρουν στην εθνική οικονομία χωρίς να ζητούν ανταλλάγματα από το Κράτος. Και οι ναυτικοί εν τοιαύτη περιπτώσει τί είναι (;) οι ναυτικοί θύματα, οι τρελλοί στα φρενοκομεία, οι φυματικοί μέχρι χθές, οι πνιγμένοι κάθε χρόνο, οι εκατόμβες — 2.400 — θύματα του δευτέρου πολέμου (;). Γεννάται ένα εύλογο ερώτημα. Έφ' όσον οι άλλοδαποι είναι «φτηνότεροι» και ίσως βραχυπρόθεσμα να είναι, γιατί θέλουν οι πλοιοκτήτες τούς Έλληνες με «ζημία» (;) ή γιατί επιδιώκονται έρμαφρόδιτες συνθέσεις με Έλληνες και άλλοδαπούς (;). Το έμφυχο υλικό — τό έλληνικό — είναι μικρή προσφορά του Κράτους (;). Γιατί μερικοί άμαυρώνουν τούς σωστούς καραβοκυραίους, παραποιώντας την πραγματικότητα (;).

ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ: Πολλοί στην προσπάθειά τους να βρουν επιχειρήματα για την αύξηση των ελληνικών πλοίων, αναφέρθηκαν στην ανάγκη της ναυτιλίας ως τετάρτου όπλου. Εάν έμεις με τον σημερινόν αριθμόν πλοίων είμαστε άνασφαλείς, ή Άμερική των 220 έκατ. των πέντε θαλασσών και πέντε ήπειρων θα πρέπει να αισθάνεται τελείως άπροστάτευτη με 500 μόνον πλοία.

Τελειώνοντας θέλω να παραδεχθώ ότι ίσως ή πραγματικότητα να μήν είναι άκριβώς έτσι όπως εκτέθηκαν, όλα όμως τά παραπάνω βρίσκονται κοντά στην αλήθεια, στην πικρή αλήθεια. Επίσης προτάσεις και λύσεις δέν υπάρχουν λόγω άναρμοδιότητος. Τίς λύσεις θα τίς βρουν οι αντιπρόσωποι των ενδιαφερομένων — ΕΕΕ, ΠΝΟ, ΥΕΝ — για να περισωθεί ό,τι είναι δυνατόν να περισωθεί, όχι όμως με τέλεξ και εξώδικα σάν αντίδικο, αλλά με συνεχείς διασκέψεις και με πνεύμα άμοιβαίας έμπιστοσύνης πού τόσο λείπει τελευταία.

Δέν περιμένω να υιοθετήσετε τίς άπόψεις μου, έλπίζω όμως να δεχθείτε τίς εύχαριστίες μου πού τίς διαβάσατε.

Μέ εκτίμηση
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΚΙΝΗΣ
Πλοίαρχος

Καβάλα, 7 Μαΐου 1986

Σημ. Συντ.: Άναμφισβήτητα διαφωνούμε με πολλές από τίς άπόψεις του έπιστολογράφου, δημοσιεύω όμως την έπιστολή του γιατί θεωρούμε ότι δέν προοριζόταν μόνο για τή δική μας ενημέρωση και γιατί επί πλέον περιέχει μία σημαντικότερη αντίληψη πού θα έπρεπε να έχει γίνει γενική — ό,τι δηλαδή για να περισωθεί ό,τι είναι δυνατόν να περισωθεί πρέπει να σταματήσει ή ανταλλαγή τέλεξ και εξώδικων και να άρχισεί ό διάλογος με πνεύμα άμοιβαίας έμπιστοσύνης και για τό καλό όλων, και του έφοπλισμού, και των ναυτικών μας, και του τόπου για τόν όποιο όλοι, χωρίς εξαιρέσεις, ενδιαφερόμαστε.

ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΙΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλώ, επιτρέψτε μου, κατ' άρχάς όπως μέσω του περιοδικού σας έκφράσω την ικανοποίησή μου για τό μέτρο «ποινικοποίησης» εργασίας συνταξιούχων ναυτικών» τό όποιο εισηγείται ό ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής, προκειμένου να εξασφαλιστεί εργασία στους άνέργους έν ενεργεία συναδέλφους.

Η λήψη της θαρραλέας όμως αυτής απόφασης και ή εφαρμογή του παραπάνω «σκληρού» μέτρου δέν μπορεί να λύσει ή μάλλον λύνει μονομερώς τό πρόβλημα της άνεργίας των πλοιάρχων πάσης τάξης για τούς πιό κάτω λόγους.

Ός γνωστόν οι συνταξιούχοι πλοίαρχοι χρησιμοποιούνται κυρίως για να επανδρώσουν τίς θέσεις των ΆΕ/κών Γεφύρας των πλοίων με ξένη σημαία πού δέν είναι συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ (άνασφάλιστο). Σέ πρώτη ζήτηση καλύπτουν θέσεις Υποπ/χων και Άνθ/χων ενώ σπανιότερα πλοίαρχων. Με την εφαρμογή τώρα του πιό πάνω μέτρου άν και επιχειρείται ή άπελευθέρωση του συγκεκριμένου εργασιακού χώρου, στην ούσία δέν επιτυγχάνονται και πολλά πράγματα άφού με εξαίρεση του Α' πλοίαρχου οι λοιποί πλοίαρχοι βρίσκονται σέ άπελπισία μπροστά στο φραγμό πού τούς βάζει ή συνέχιση της ύπαρξης μιάς άναχρονιστικής και άντισυνταγματικής» νομοθεσίας, την άνάυση της όποία θα επιχειρήσω στή συνέχεια.

Έτσι λοιπόν σύμφωνα με την πιό πάνω νομοθεσία ένας πλοίαρχος Α' τάξης μπορεί άνετα να δουλέψει σέ ένα τέτοιο πλοίο (άνασφάλιστο) άφού μπορεί κάτω από ώρισμένες προϋποθέσεις και γνωστές διαδικασίες να εξαγοράσει τό χρόνο ύπηρεσίας του και να τόν προσμετρήσει ως συντάξιμο. Τό ίδιο συμβαίνει και για τούς Υπ/χους ή Άνθ/χους για τούς όποιους όμως ή ίδια νο-

μοθεσία δέν άναγνωρίζει τό δικαίωμα στους εξελισσόμενους αυτούς ΆΕ/κούς καριέρας να προσμετρήσουν τό ίδιο αυτό χρονικό διάστημα ως προαγωγική ύπηρεσία για την άπόκτηση του έπομένου Διπλώματος, με άποτέλεσμα να τούς άπαγορεύει ούσιαστικά να άποδεχθούν μία τέτοια πρόταση εργασίας πού θέτει φραγμό στην εξέλιξή τους και την άνοδο τους στα σκαλοπάτια της καριέρας.

Έτσι δημιουργείται μία άδικία πρώτου μεγέθους ή όποία θέτει και υπό άμφισβήτηση και αυτή την ίδια την συνταγματικότητα της προαναφερθείσης νομοθεσίας, ή έφαρμογή της όποίας καταργεί τό δικαίωμα «της επί ίσοις όροις παροχής εύκαιριών εργασίας».

Στην πιό πρακτική της αντιμετώπιση δημιουργεί στρατιές άνέργων άΕ/κών Ε.Ν. ή έγγραφη των όποιων στους καταλόγους άνεργίας του ΓΕΝΕ και ή έν συνέχεια επιδότησή τους επιβαρύνει σέ οικονομικά δύσκολους καιρούς τό κράτος, ένν ύστερεί τό ήδη χρεωμένο ΝΑΤ από τούς πόρους της εξαγοράς της θαλάσσιας ύπηρεσίας των πιό πάνω τάξεων άΕ/κών.

Έπειδή λοιπόν τό σκεπτικό της συγκεκριμένης νομοθεσίας στους τωρινούς καιρούς για τή Ναυτιλία κρίνεται (1) **Άναχρονιστικό** γιατί αντί να εξασφαλίζει ικανούς ΆΕ/κούς για τά άλλοτε πολυάριθμα υπό Έλληνική σημαία πλοία, σήμερα δημιουργεί στρατιές άνέργων και παροπλισμένων έν εξέλιξει άΕ/κών, λόγω των λιγοστών πλέον πλοίων με έλληνική σημαία, πού δέν μπορούν να άπορροφήσουν περισσότερους από τούς άνέργους πλοίαρχους.

Έτσι κινδυνεύουμε μετά την εφαρμογή του μέτρου «ποινικοποίησης» εργασίας συνταξιούχων ναυτικών» να σπρώξουμε τούς έφοπλιστές στην υϊθέτηση της λύσης «άντικατάσταση των συνταξιούχων με ξένους άξιωματικούς» πού θα μάς οδηγήσει σέ αντίθετα άκριβώς άποτελέσματα άπ' ό,τι ή πρόθεση του νομοθέτη. Άκόμη τό σκεπτικό της κρίνεται (2) σάν **άντιεκπαιδευτικό** γιατί καθλώνει για πολλούς μήνες ή και χρόνια άκόμη τούς έν εξέλιξει άΕ/κούς στή στεριά με άποτέλεσμα να τούς άπομακρύνει από τό φυσικό περιβάλλον εξάσκησης και εφαρμογής των γνώσεών τους πού συνεπάγεται την πτώση της επαγγελματικής τους στάθμης. (3) **Άντιοικονομικό** γιατί από τή μία μεριά συντελεί στή μείωση του είσερχομένου ναυτιλιακού συναλλάγματος, από την άλλη δημιουργεί πρόσθετα βάρη στο κράτος με την αύξηση του άριθμού των έπιδουμένων άνέργων ΆΕ/κών.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

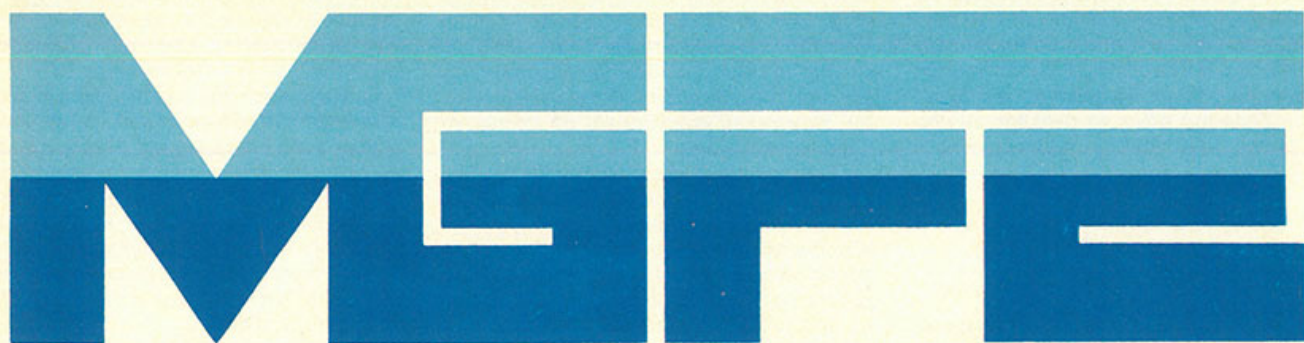
CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL
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



MACGREGOR FAR EAST LTD.

TOKYO, JAPAN

THE WORLD'S NO.1 MANUFACTURER OF HATCH COVERS AND RO/RO EQUIPMENT



MACGREGOR FAR EAST LTD.

**Greek Office
93, Akti Miaouli
GR-185 38 Piraeus
Greece**

Telephones	: (01) 4510338/4523321/4532720
Telex	: 212793 MGFE GR
Telefax	: (01) 4532703 COPIX 6350 G3

Για όλους αυτούς τους λόγους νομίζω ότι είναι αναγκαίο ή προώθηση του μέτρου «ποινικοποίησης έργων συνταξιούχων ναυτικών» να συνδυαστεί με την κατάργηση της αναχρονιστικής νομοθεσίας την οποία προσπάθησα πιά πάνω να αναλύσω Διαφορικά τό βλέπω να γυρίζει μπουμέραγκ κατά των Πλοιαρχών.

N. ΣΥΜΠΟΥΡΑΣ

Ανθρ/χος Ε.Ν.

ΜΕΘ 15624 Γ.

Σημ. Συντ.: Για την αποφυγή παρερμηνειών διευκρινίζουμε ότι οι άνεργοι ναυτικοί δεν επιδοτούνται από το κράτος αλλά από το Κεφάλαιο Α' ενεργίας και Α' ασθενείας Ναυτικών, δηλαδή αποκλειστικά από τις δικές τους εισφορές.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

Σας στέλνω τις παρατηρήσεις μου σχετικά με το ΝΑΤ ελπίζοντας ότι θα δημοσιευθούν στο έγκριτο περιοδικό σας.

1. Νά εξασφαλισθεί η αύστηρή αντίστοιχία μεταξύ ασφαλιστικών εισφορών και παροχών για κάθε κατηγορία ασφαλισμένων.

Αυτό θ' αποτελέσει τη βασική αρχή. Πάν ό,τι καταβάλλεται πέραν του ποσού που δικαιολογείται από τις εισπραχθείσες εισφορές και από τό εισόδημα (αν υπάρχει) από την επένδυσή τους, θεωρείται ως γενική εισφορά του κοινωνικού συνόλου και θά πρέπει να βαρύνει τό Δημόσιο.

Στόν ισολογισμό θά πρέπει ν' αναγράφεται για κάθε κατηγορία ασφαλισμένων σαφώς και ακριβώς πόσο είναι τό ασφαλιστικός δικαιολογούμενο ποσό των παροχών, πόσες είναι οι πραγματικώς καταβαλλόμενες παροχές και ποιος πράγματι βαρύνεται με την διαφορά. Βεβαίως θά ληφθούν υπ' όψιν και θ' αναγράφονται σαφώς τά έξοδα διοικήσεως και τά ποσά τά μεταφερόμενα στο αποθεματικό.

2. Νά προβλεφθή ή δημιουργία επαρκών αποθεματικών.

3. Νά αποκλεισθή ή διάθεση των πόρων του ΝΑΤ για σκοπούς ξένους προς αυτόν.

4. Ο ισολογισμός με την εισηγητική έκθεση νά δημοσιεύεται τακτικά μετά την λήξη κάθε χρήσεως και νά του δίδεται εύρύτατη δημοσιότητα. Η καθυστέρηση στην δημοσίευση να συνεπάγεται αύστηρές κυρώσεις για τά μέλη της διοικήσεως του ΝΑΤ.

5. Τά διαθέσιμα του ΝΑΤ νά επενδύονται ελεύθερα, κατά τόν ασφαλέστερο και αποδοτικότερο δυνατό τρόπο, σε δραχμές ή ξέ-

νο συνάλλαγμα, χωρίς δεσμεύσεις από την ισχύουσα νομοθεσία (συμπεριλαμβανομένου και του Α.Ν. 1611/50) και τις αποφάσεις της Τραπέζης της Ελλάδος.

6. Η διοίκηση του ΝΑΤ ν' άσκειται ουσιαστικότερα απ' αυτούς που πληρώνουν τις ασφαλιστικές εισφορές και ύφίστανται άμεσα τις συνέπειες, ως πληρωταί και ως ασφαλισμένοι, των αποφάσεων που λαμβάνονται, δηλ. από τούς ναυτικούς και τούς πλοιοκτήτες. Τό κράτος θά συμμετέχει βέβαια κι αυτό — προτιμότερο μ' ένα κυβερνητικό έπίτροπο (όπως στο Γεν. Συμβούλιο της Τραπέζης της Ελλάδος).

7. Οι ύπηρεσίες του ΝΑΤ νά αναδιοργανωθούν κατά τρόπο σύγχρονο, σύμφωνα με τις αρχές της καλής διοικήσεως των αντίστοιχων ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Όσοι περυσεύουν ή δέν είναι κατάλληλοι, καλύτερα νά συνταξιοδοτηθούν.

8. Νά δημιουργηθή μία γενική συνέλευσις, που ν' άσκη έλεγχο επί της διοικήσεως. Θ' αποτελεσθή απ' όσους καταβάλλουν ασφαλιστικές εισφορές, με ψηφο άνάλογη προς τό μέγεθος της εισφοράς τους.

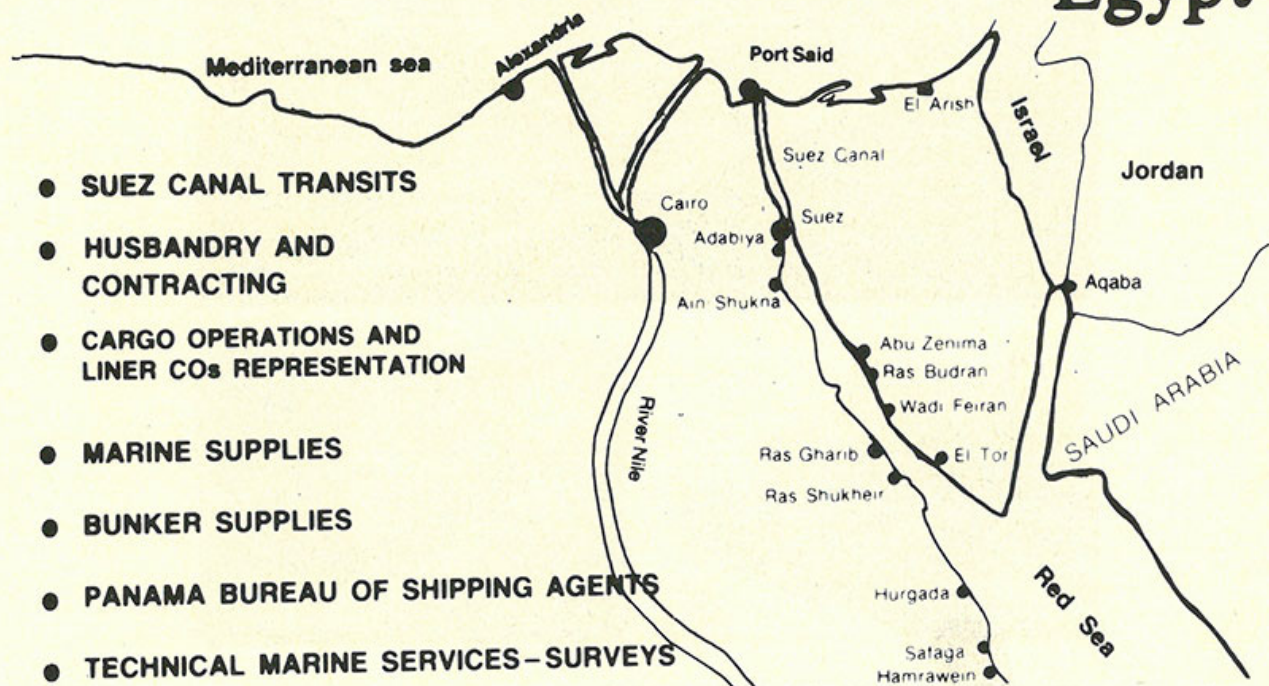
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΠΑΝΙΤΣΑΣ

Δικηγόρος

Αθήνα, 21 Μαΐου 1986

World Marine Services in Egypt

- **SUEZ CANAL TRANSITS**
- **HUSBANDRY AND CONTRACTING**
- **CARGO OPERATIONS AND LINER COs REPRESENTATION**
- **MARINE SUPPLIES**
- **BUNKER SUPPLIES**
- **PANAMA BUREAU OF SHIPPING AGENTS**
- **TECHNICAL MARINE SERVICES-SURVEYS**



World Marine Corp. Piraeus
Head Office - Operations
World Marine Egypt Port Said
(Representation Alexandria
liaison offices) Suez

Tlx. 241600 1 2 WMAR GR

Tlx: 63134 WMAR UN
Tlx: 55419 WORLD UN
Tlx: 66094 WOMAR UN

Tel: (1) 4135024 25 45 47

Tel: (66) 34186
Tel: (3) 805985
Tel: (62) 26114

ΑΦΙΕΡΩΜΑ Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ

Ναυτικό "Έθνος

Αφήνοντας στά επί μέρους άρθρα πού ακολουθούν, τό έλκυστικό έργο τής άπαριθμήσεως τών ναυτιλιακών έπιτευγμάτων και τή συνεισφορά τής ναυτιλίας στην έθνική μας οικονομία, από τά ναυτεργατικά έμβάσματα και τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα μέχρι τής έφοπλιστικές επενδύσεις και τά κοινωφελή έργα, θά προσπαθήσουμε προεισαγωγικά νά αναφερθούμε σέ θέματα λιγότερο χειροπιαστά και σέ σφαίρες πού δέν μετριοῦνται άμέσως μέ αριθμούς ούτε άποτιμούνται άμέσως σέ χρήμα. Θέλουμε δηλαδή νά ύπομνήσουμε άλλη μιά φορά στο πανελλήνιο, αυτό τόν ακατάλυτο δεσμό του "Έλληνα μέ τή θάλασσα κι αυτή τήν άνεκτίμητη προσφορά τής ναυτιλίας στο κοινωνικό σύνολο.

Δέν θ' ανατρέξουμε — μολονότι δέν θά ήταν δύσκολο — στα παλιά κλέη τών ναυτικών μας κατακτήσεων πού άπλώθηκαν σάν θρύλος και σάν Ιστορία γιά νά γεμίσουν τόν τότε γνωστό κόσμο, ούτε στή ναυτική δύναμη πού έπτά φορές έσωσε τή βασιλεύουσα και τήν αυτοκρατορία. Μας άρκει νά σταθούμε στην νεώτερη ναυτιλιακή Ιστορία μας, ή όποία ξεκινώντας από εκείνη τή σχεδόν άπίστευτη ναυτική δραστηριότητα του σκλαβωμένου ραγιά, πού σπούδαζε τή ναυτική έμπειρία και καλλιεργούσε τήν έλευθερη συνείδηση, γιά νά μπορεί νά προσφέρει στο άγωνιζόμενο γιά τήν έλευθερία του έθνος τήν ίδια τουλάχιστον συμβολή μέ τόν άρματωλό και τόν κλέφτη.

Και ύστερα στο έλεύθερο πιά ελληνικό κράτος, αναπτύχθηκε μόνη κι άβοήθητη, μέ άγώνες και μέ θυσίες, ή σύγχρονη ναυτιλία. Μιά ναυτιλία, πού άφού θυσιάστηκε δύο φορές στο βωμό τής ειρήνης του κόσμου, κατάφερε κάθε φορά νά ξαναγεννιέται από τς στάχτες της, νά αύξάνει τή δύναμή της και νά δημιουργήσει στο τέλος αυτό πού όχι έμείς αλλά ό κόσμος όλόκληρος άποκάλεσε ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα.

Είναι πέρα από κάθε άμφιβολία πώς μιά τόσο παλιά, έπιμονη κι αδιάκοπη δράση, προϋποθέτει αλλά και άποδεικνύει συγχρόνως, τήν ελληνική ναυτοσύνη. Αυτή τήν έμφυτη ιδιότητα του λαού πού ζει στο Αίγαίο και θαλασσόβρεχτο κορμό τής ελληνικής πατρίδας. Χωρίς αυτή τήν ιδιότητα, ή όποια δήποτε προσπάθεια θά 'ταν άδύνατο νά επιβιώσει μέσα στις άφάνταστες δυσκολίες πού έγκλείει τό επάγγελμα σ' όλες του τς εκφάνσεις.

Κι όπως ήταν φυσικό, ή ναυτοσύνη αυτή, ύλοποιημένη στην επαγγελματική ναυτική δράση και εκφραζόμενη στην ελληνική ναυτιλία, έχει ποτίσει βαθειά όλόκληρη τήν έθνική μας ζωή. Δημιούργησε τήν παράδοση, όμόρφησε τήν τέχνη και χρωμάτισε κάθε σχεδόν μορφή δημιουργίας. 'Η άκτινοβολία του ναυτιλιακού πλούτου επηρέασε τή δομή του ελληνικού κοινωνικού βίου. Δείγματά της οι εύημερούσες ναυτικές πόλεις και ναυτικές παροικίες, ό εκσυγχρονισμός τών ελληνικών ναυτοτόπων, τά ιδρύματα κοινής ωφελείας, οι

ναυτικές σχολές, ή ναυτική εύεργεσία. 'Ενώ παράλληλα και πέρα άπ' τόν έθνικό χώρο, ό έφοπλισμός του έξωτερικού, κατακτώντας τά μεγάλα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα ξεπέρασε τά στενά γεωγραφικά σύνορα και επαλήθευσε άλλη μιά φορά αυτό τό έθνικό Ιστορικό φαινόμενο πού ονομάστηκε μεγάλη 'Ελλάδα.

Και σάν αναγκαστική πιά συνέπεια ήρθε ή διεθνής άναγνώριση. Μιά άναγνώριση ώστόσο πού δέν ήταν ούτε εύκολη ούτε άφειδώλευτη. Γιατί είναι πικρό γιά τούς μεγάλους τής χθές τό καταπότιο του ύποσκελισμού. Δέν μπορούσε όμως νά γίνει άλλοιως. Γιατί ήταν μιά έπιτυχία πέρα και πάνω από κάθε άμφισβήτηση. Μιά έπιτυχία πού παρασύροντας τς παλιές έπικρίσεις, τς μετέβαλε αρχικά σέ έκπληξη και ύστερα σέ παραδοχή, γιά νά τς οδηγήσει τελικά στην άπομίμηση. Και τήν έπιτυχία αυτή άκολούθησε τό γόητρο τών πρωτείων. Δέν ξέρουμε στ' αλήθεια αν έχουμε πλήρη έπίγνωση του γεγονότος ότι ή 'Ελληνική Ναυτιλία είναι ή πρώτη ή έστω μιά άπ' τς πρώτες, ναυτιλιακές δυνάμεις του κόσμου. Είναι κάτι πού δύσκολα μπορεί κανείς νά τό συλλάβει και σχεδόν άδύνατο νά τό συγκρίνει. 'Ισως γι' αυτό είναι άντικειμενικά μοναδικό και άσύγκριτο. Πράγματι, αν εξαιρέσουμε τήν Νορβηγία, κάθε άλλη προσπάθεια παραλληλισμού είναι μάταιη. 'Αφού όλες οι άλλες μεγάλες ναυτιλίες άνήκουν είτε στις ύπερδυνάμεις και τούς βιομηχανικούς κολοσσούς του κόσμου, είτε στις τεχνητές σημαίες πού και πάλι ό έλληνισμός τς στηρίζει.

Και σάν μοναδικό τό φαινόμενο αυτό προσθέτει τό άνυπολόγιστο βάρος του στην έθνική μας ταυτότητα. Δέν είναι τυχαίο πού ή Σουηδική 'Ακαδημία μας προσαγορεύει «κόσμο του πόντου» ή «εστία τών ναυτικών». Δέν είναι τυχαίο πού στην παγκόσμια συνείδηση τό ελληνικό όνομα ταυτίζεται μέ τή ναυτική έπιτυχία. Δέν είναι τυχαία ή άναγνώριση και παραδοχή μας σάν «ναυτικού έθνους». Και δέν είναι μόνο ή γοητεία τής φήμης. Είναι συγχρόνως ή άνεκτίμητη δύναμη και Ισχύς μέ τήν όποία όπλίζεται ή χώρα στην έπαφή της μέ τήν Εύρώπη και μέ τόν κόσμο. Και στο ναυτιλιακό χώρο ή φωνή τής 'Ελλάδος άποκτά τήν βαρύτητα του μεγάλου και ή ψήφος της τό κύρος του Ισχυρού.

Συνηθισμένοι οι 'Ελληνες νά άκούμε γιά τή ναυτιλία μερικούς ήχηρους αριθμούς ή όρισμένους πομπώδεις άφορισμούς, κοντεύουμε ν' άντιδρούμε μέ τήν ίδια τυπική παραδοχή πού χαρακτηρίζει τς έθνικές έπετειούς. 'Η Ναυτιλία όμως δέν είναι έπέτειος. Είναι ή σημερινή ολοζώντανη έκφραση τών πιό γνήσιων χαρακτηριστικών του έθνους μας. 'Ενός έθνους πού ήταν πάντα και θέλει νά μείνει Ναυτικό 'Εθνος.

Τά «Ναυτικά Χρονικά»



ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΥΠΑΡΞΟΥΝ ΔΑΠΑΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΚΤΗΣΗ

Εΐκοσι δῖς δολλάρια ἡ συναλλαγματική πρόσδοδος ἀπὸ τῆ Ναυτιλία μεταπολεμικῶς

ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΩΝ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Ἡ συναλλαγματική πρόσδοδος ἀπὸ τῆ Ναυτιλία στὴ διάρ-
κεια τῶν μεταπολεμικῶν χρόνων ἀνῆλθε (μέχρι τὸ τέλος τοῦ
1985) σὲ 20 δισεκατομμύρια δολλάρια περίπου, σύμφωνα μὲ
στοιχεῖα τῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος καὶ εἶναι ἀναμφισβήτη-
το, ὅπως ἄλλωστε ἔχει προκύψει καὶ ἀπὸ σχετικὴ μελέτη, ὅτι
τὸ ναυτιλιακὸ συνάλλαγμα συνέβαλε οὐσιαστικὰ πρῶτα
στὴν ἀποκατάσταση τῶν καταστροφῶν πού προκάλεσε στὴ
χώρα ὁ Β' Παγκόσμιος Πόλεμος καὶ ὁ ἐμφύλιος πόλεμος τῶν
ἐτῶν 1947-49 καὶ ἐν συνεχείᾳ στὴν ἐπιτάχυνση τῆς οἰκονομι-
κῆς ἀναπτύξεως. (Στὸ ποσὸ αὐτὸ δὲν περιλαμβάνονται τὰ
ποσὰ πού ἔχουν διατεθεῖ ἀπὸ τὸν ἐλληνικὸ ἐφοπλισμὸ γιὰ ἐ-
πενδύσεις στὴν Ἑλλάδα).

Δὲν εἶναι τυχαῖο τὸ γεγονὸς αὐτό: Τὸ ναυτιλιακὸ συνάλ-
λαγμα ἀποτελέσσει στὴ διάρκεια τῶν ἐτῶν 1948-1985 τὴν κυ-
ριότερη πρόσδοδο τῶν ἀδήλων πόρων καὶ ὑπῆρξε σωτήριο
γιὰ τὸν τόπο ἐπειδὴ, πρῶτο, δὲν ἀπαιτοῦσε καὶ δὲν ἀπαιτεῖ ἐ-
κταμιεύσεις, ὅπως ἀπαιτεῖ λόγου χάρι τὸ ταξιδιωτικὸ συνάλ-
λαγμα γιὰ τὴν ἀπόκτηση τοῦ ὁποῖου γίνονται σημαντικὲς δα-
πάνες σὲ συνάλλαγμα, καὶ, δεύτερο, δὲν ἀπαιτεῖ οὔτε δαπά-
νες σὲ δραχμὲς δεδομένου ὅτι ἀποτελεῖ προϊόν τῆς ναυτι-
λιακῆς δραστηριότητος τῶν Ἑλλήνων στὸ ἐξωτερικόν.

Ἀπὸ τὰ διαθέσιμα στοιχεῖα προκύπτει ὅτι τὸ ἔτος 1948 τὸ
ναυτιλιακὸ συνάλλαγμα ἀνῆλθε σὲ 14,7 ἑκατ. δολλάρια ἐ-
ναντι 11,6 ἑκατ. δολλαρίων τοῦ μεταναστευτικοῦ καὶ τὸ ἐπό-
μενο ἔτος (1949) τὰ ἀντίστοιχα ποσὰ ἦταν 12,5 καὶ 8,6 ἑκατ.
δολλάρια, ἐνῶ τὸ ταξιδιωτικὸ συνάλλαγμα ἐμφανίζεται
στοὺς ἀδήλους πόρους τὸ 1950 μὲ ἕνα ποσὸ 4,7 ἑκατ. δολλα-
ρίων. Πρέπει ἀκόμη νὰ προστεθεῖ ὅτι τὰ ἄλλα ἔσοδα πού
συμμετέχουν στὴ διαμόρφωση τῶν ἀδήλων πόρων ἐμφανί-
ζονται πολὺ ἀργότερα — ἀπὸ τὸ 1960 οἱ πόροι ἀπὸ ἀσφάλι-
στρα μὲ ποσόν 1,7 ἑκατ. δολλαρίων, ἀπὸ ὑπηρεσίες τοῦ Δη-
μοσίου μὲ 25,8 ἑκατ. δολλάρια, ἀπὸ τόκους, μερίσματα καὶ
κέρδη μὲ 9,3 ἑκατ. δολλάρια καὶ ἀπὸ λοιποὺς πόρους μὲ 17,9
ἑκατ. δολλάρια. Τρία χρόνια ἀργότερα (τὸ 1963) ἐμφανίζον-
ται πόροι ἀπὸ ἀμοιβὲς καὶ μισθοὺς μὲ 2 ἑκατ. δολλάρια καὶ
πάρα πολὺ ἀργότερα τὸ 1974 οἱ πόροι ἀπὸ καταθέσεις μετα-
τρέψιμες σὲ δραχμὲς μὲ 96,6 ἑκατ. δολλάρια καὶ τὸ 1981 οἱ
πόροι ἀπὸ μεταβιβάσεις τῆς ΕΟΚ μὲ 148,1 ἑκατ. δολλάρια.

Ἡ πορεία τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος

Ἡ πορεία τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ἀπὸ τὸ 1984
καὶ ἐντεῦθεν σὲ σύγκριση μὲ τὰ μεταναστευτικὰ ἐμβάσμα-
τα καὶ τὸ ταξιδιωτικὸ συνάλλαγμα (τουριστικόν) καταφαίνεται
στὸν κατωτέρω πίνακα.

Ἔτος	Σύνολο	Ναυτι- λιακὸ συνάλλαγμα	Μετανα- στευτικὰ ἐμβάσματα	Ταξιδιω- τικὸ συν/γμα
1948	46,2	14,7	11,6	—
1949	34,9	12,5	8,6	—
1950	51,5	22,9	14,3	4,7
1951	62,9	23,4	17,0	6,5
1952	75,1	28,5	18,0	9,6
1953	107,8	22,8	45,6	22,7
1954	124,2	28,1	47,0	25,3
1955	153,8	35,5	50,6	29,1
1956	182,6	48,3	60,9	31,2
1957	235,7	66,6	75,0	41,5
1958	217,6	60,3	76,7	36,2
1959	237,2	60,3	88,6	41,7
1960	273,2	76,5	92,7	49,3
1961	319,6	102,0	107,5	62,5
1962	379,6	108,7	139,1	76,0
1963	454,3	125,3	168,1	95,4
1964	479,5	147,2	176,8	90,9
1965	549,4	163,8	207,0	107,6
1966	635,9	182,5	235,0	143,4
1967	659,0	214,5	232,1	126,8
1968	717,9	243,3	239,4	120,3
1969	780,3	244,0	277,3	149,5
1970	949,2	276,9	344,6	193,6
1971	1.292,3	369,2	469,6	305,5
1972	1.605,9	335,6	575,3	392,7
1973	2.195,4	600,1	735,4	514,9
1974	2.497,6	867,1	673,5	447,6
1975	2.836,6	844,8	781,6	643,6
1976	3.178,6	914,1	803,2	823,7
1977	3.699,4	1.126,6	924,8	980,6
1978	4.421,6	1.177,2	984,4	1.326,3
1979	5.662,3	1.518,9	1.168,2	1.662,3
1980	6.159,4	1.815,9	1.083,8	1.733,5
1981	6.482,0	1.826	1.081,1	1.881,0
1982	6.097,6	1.656,6	1.043,0	1.527,2
1983	5.529,2	1.308,7	934,7	1.175,7
1984	5.288,6	1.094,7	911,7	1.312,7
1985	—	1.037	—	—

(Σὲ ἑκατομ. δολλάρια)

Στὴν πραγματικότητα τὸ ναυτιλιακὸ συνάλλαγμα εἶναι ἀ-
κόμη μεγαλύτερο καὶ τὸ συνολικὸ μέγεθος δὲν ἐμφανίζεται

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellenic Steamship Corporation

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



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

στά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, γιατί, όπως υποστηρίζεται — και φαίνεται ότι δεν έχουν άδικο οι υποστηρικτές της αντίληψης αυτής — σημαντικό τμήμα της συναλλαγματικής προσόδου που προέρχεται από την επιβατηγό ναυτιλία και κυρίως από τα τουριστικά και τα κρουαζιερόπλοια εμφανίζεται από την Τράπεζα της Ελλάδος για λόγους που δεν κατέστη δυνατόν να γίνουν αντιληπτοί σαν τουριστικό συνάλλαγμα. Επίσης στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα πρέπει να προστεθεί, τουλάχιστον μέχρι τα έτη 1981 και 1982 και το «λιμνάζον συνάλλαγμα», όπως είχαν χαρακτηριστεί διαθέσιμα 500 και πλέον εκατ. δολλαρίων που διατηρούσαν οι Έλληνες έφοπλιστές στην Ελλάδα.

Καταφαίνεται από τα ανωτέρω ή ουσιαστική συμβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στο ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών της χώρας, το έλλειμμα του οποίου θα μπορούσε να ήταν σήμερα λιγότερο κατά ένα δισ. δολάρια, όποτε δεν θα υπήρχε κανένα πρόβλημα, εάν δεν είχαμε αφήσει τα πλοία να φύγουν και εάν είχαμε προσελκύσει στο έθνικό νηολόγιο όσα είχαν καταφύγει από την εποχή της προσκλήσεώς τους σε ξένες σημαίες.

Ένας μύθος

Από την ανάλυση των αδήλων πόρων της Τράπεζας της Ελλάδος διαψεύδεται και ένα μύθος που έχει καλλιεργηθεί συστηματικά τα τελευταία χρόνια χωρίς δυστυχώς να έχει υπάρξει ή επιβαλλομένη αντίδραση.

Πρόκειται για το μύθο που έφερε το ναυτεργατικό συνάλλαγμα να αποτελεί το 80% του συνόλου του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της

Ελλάδος τα έμβασματά των έφοπλιστών και των ναυτικών ακολουθήσαν την κατωτέρω πορεία από το έτος 1975 και εντεύθεν:

• (Σέ χιλιάδες δολάρια)

Κατηγορία	1975	1976	1977	1978
Έμβασματά έφοπλιστών	417.075	515.745	636.461	685.802
Έμβασματά ναυτικών	239.836	225.199	260.646	262.961

Κατηγορία	1979	1980	1981	1982
Έμβασματά έφοπλιστών	862.117	1.067.340	1.113.711	989.641
Έμβασματά ναυτικών	338.656	365.515	300.868	263.134

Κατηγορία	1983	1984
Έμβασματά έφοπλιστών	724.230	616.316
Έμβασματά ναυτικών	197.090	173.243

• (Τά άλλα ποσά που διαμορφώνουν τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι σε ασφαλιστικά ταμεία των ναυτικών, οι ναύλοι έμπορευμάτων, οι άνεφοδιασμοί και οι έπισκευές και τά εισιτήρια επιβατών).

IN ARGENTINA AND URUGUAY

PETRAKOS MARITIMA Y NAVIERA S.A.C.I.F. PETROZAM AGENCIA MARITIMA S.R.L.

PRESIDENT: Captain PETROS PETRAKOS

ATTENDING AT ALL ARGENTINE AND URUGUAY PORTS AS:
SHIPAGENTS AND BROKERS — BUNKERING CONTRACTORS
STEVEDORING — MARINE SURVEYORS

ACTING AS CHARTERERS AGENTS FOR:

MESSRS. FINAGRAIN S.A./CIA. CONTINENTAL S.A.
ANDRE ET CIE./LA PLATA CEREAL CO. S.A.
TRADAX GESTION S.A./CARGILL S.A.

749, VIAMONTE STR. 20th/21st FLOORS
CODE 1053 - BUENOS AIRES - ARGENTINA
CABLE ADDRESS PETROZAM/BAIRES
TELEX: 24381 PETZA AR/23224 PETROS AR

PHONES: 392-5455/5152/5546/2274
INTERNAT. PH: (054) 111-2291
(AOH) Capt. P. PETRAKOS 42-0831
Mrs. C. PAVLIDOU 541-1971

GREEK OFFICE "OKEANIDA" LTD.

81, AKTI MIAOULI 185 38 PIRAEUS Tel.: 4525996 — Telex: 212933 FULM GR

PROMETHEUS
MARITIME CORP.



Οί επενδύσεις του έφοπλισμού στην 'Ελλάδα

Η συμβολή του έφοπλισμού στην μεταπολεμική οικονομική ανάπτυξη της 'Ελλάδος, ιδιαίτερα από το 1955 και εντεύθεν, υπήρξε σημαντική και απέδειξε πόσο πλούτο μπορεί να άντλησει η χώρα από τα έφοπλιστικά κεφάλαια που κατάλληλα επενδυμένα εξυπηρέτησαν το γενικότερο συμφέρον και δημιούργησαν εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας, με παράλληλη τεχνολογική εξέλιξη και δημιουργία πρωτοποριακών επιχειρήσεων.

Είναι πολύ δύσκολο να προσδιορισθεί έπακριβώς το ύψος των κεφαλαίων του ελληνικού έφοπλισμού που επενδύθηκαν στην 'Ελλάδα τα τελευταία 30 χρόνια και χρησιμοποιήθηκαν στην δημιουργία πολλών σημαντικών χερσαίων επιχειρήσεων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται ναυπηγεία, διυλιστήρια, βιομηχανίες, ή μεγαλύτερη επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών, τουριστικές και ξενοδοχειακές επιχειρήσεις.

Κατά τους ύπολογισμούς μας, συμπεριλαμβανομένων και των κεφαλαίων που δαπανήθηκαν για την ανέγερση των πολλών μεγάρων που κοσμοούν τον Πειραιά και βοήθησαν στην δημιουργία του «Πειραικού Σίτυ», το σύνολο τω επενδυθέντων κεφαλαίων σε συνάλλαγμα ξενεπερνά **τά δύο δισεκατομμύρια δολάρια.**

Πρωταγωνιστές της επενδυτικής δραστηριότητας υπήρξαν:

ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Πρωτοπόρος αναμφισβήτητα σε χερσαίες επενδύσεις υπήρξε ο καθηγητής Στρατής Ανδρεάδης, στη δημιουργικότητα και την επιχειρηματική ικανότητα του οποίου ανήκει ή μετατροπή της Έμπορικης Τράπεζας σε ένα τεράστιο συγκρότημα Τραπεζών, βιομηχανιών και ναυπηγικών επιχειρήσεων.

Το συγκρότημα των επιχειρήσεων Ανδρεάδη περιελάμβανε εκτός της Έμπορικης Τράπεζας, τις Τράπεζες 'Ιονική και Λαϊκή, Πειραιώς, 'Αττικής και τη Τράπεζα Έπενδύσεων. Τρεις ασφαλιστικές εταιρίες «'Ιονική», «Φοίνιξ» και «Γεν. Ασφάλεια 'Ελλάδος» οι οποίες δημιούργησαν και την «'Ελληνική Κοινοπραξία Ασφαλίσεως Πλοίων και 'Αεροσκαφών». Τρεις βιομηχανίες (Φωσφορικών Λιπασμάτων Νέας Καρβάλης, Χυμών και Κονσερβών και τη Βιομηχανία Σάκκων και Ειδών Πλαστικής 'Υλης). Τά δύο ναυπηγεία 'Ελευσίνας και ΕΕΓΕ στο Πέραμα και το ξενοδοχείο Χίλτον της 'Αθήνας.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ

Πρώτος από πλευράς καθαρής ναυτιλιακής επενδύσεως ο κ. Σταύρος Νιάρ-

χος δημιούργησε τά 'Ελληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά που είναι το ουσιαστικότερο έργο ναυτιλιακής ύποδομής και ή μεγαλύτερη βαρεία βιομηχανία της χώρας μας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΩΝΑΣΗΣ

Τό 1957 ιδρύθηκε από τον κ. 'Αριστοτέλη 'Ωνάση ή «'Ολυμπιακή 'Αεροπορία» που κατέστη ή μεγαλύτερη ελληνική επιχείρηση μεταφορών, δημιούργησε ένα εύρύτατο δίκτυο στην 'Ελλάδα και τό έξωτερικό και άπορρόφησε επενδύσεις άνω των 250 εκατ. δολλαρίων χωρίς καμία κρατική ένίσχυση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΤΣΗΣ

Τό διυλιστήριο της «Πετρόλα» στην 'Ελευσίνα είναι δημιούργημα του κ. 'Ιωάννη Λάτση και κατασκευάσθηκε σε χρόνο ρεκόρ 10 μηνών μέ είσαγωγή συναλλάγματος ύψους περί των 10 εκατ. δολλαρίων.

ΥΙΟΙ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Η ανάπτυξη και ό έκσυγχρονισμός της έπισκευαστικής βάσεως του Νεωρίου Σύρου και ή ανάπτυξη βιομηχανικού συγκροτήματος ήλεκτροκίνητων αυτοκινήτων υπήρξαν τά κυριότερα επενδυτικά έργα των Υίων Νικ. Γουλανδρή.

ΟΜΙΛΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ

Τό διυλιστήριο της «Μότορ 'Οϊλ» στη Κόρινθο, οι τρεις σταθμοί άνεφοδιασμού μέ καύσιμα πλοίων στη Σύρο, Πέραμα και Καλούς Λιμένες Κρήτης καθώς και τό ξενοδοχείο «Μεριντιέν» του Συντάγματος αποτελούν τά κύρια επενδυτικά έργα των 'Αδελφών Βαρδινογιάννη, οι όποιοι πρόσφατα άνήγγειλαν μία νέα επένδυση στά διυλιστήρια της Κορίνθου για την παραγωγή βενζίνης χωρίς μόλυβδο.

ΙΩΑΝ. Κ. ΚΑΡΡΑΣ

Η δημιουργία του τεραστίου τουριστικού συγκροτήματος Σιθωνίας Χαλκιδικής, μέ ταυτόχρονη γεωργική αξιοποίηση μιās έκτεταμένης περιοχής και ή παραγωγή ύψηλης ποιότητας τυποποιημένων κρασιών αποτέλεσε έργο ζωής για τον κ. 'Ιωάννη Κ. Καρρά, ό όποιος συνολικά επένδυσε κεφάλαια της τάξεως των 100 εκατ. δολλαρίων.

Παράλληλα ό κ. Καρράς υπήρξε ιδρυτής των Ναυπηγείων Χαλκίδος που έξυπηρετούν έπισκευές πλοίων μέχρι 40.000 τον. d.w.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΧΑΝΔΡΗ

Πολυσιχιδής ή επενδυτική δραστη-

ριότης στην 'Ελλάδα των άείμνηστων φίλων 'Αντώνη και Μίμη Χανδρή περιλαμβάνει βιομηχανικές μονάδες, έπισκευαστικές επιχειρήσεις πλοίων, την ανέγερση ξενοδοχείων σε πολλές περιοχές της 'Ελλάδος και έμπορικές και κτηματικές επιχειρήσεις.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΤΤΗΣ

Οί πρότυπες εγκαταστάσεις της «'Ολύμπικ Γιώτς» στο Λαύριο υπήρξαν δημιουργήματα του κ. 'Ιωάννη Βάττη και κάλυψαν τις πρώτες ανάγκες για κατασκευές και έπισκευές γιώτς και σσιβίων λέμβων στη χώρα μας.

ΑΥΓΟΥΣΤΗΣ ΠΟΛΕΜΗΣ

Η εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών της 'Ανδρου και των Κυκλάδων όδήγησε, τον 'Αύγουστη Πολέμη στη ναυπήγηση και μετασκευή σειρών επιβατηγών πλοίων στην 'Ελλάδα, ενώ παράλληλα ανέπτυξε τά ναυπηγεία «'Αργώ» του Περάματος, όπου ναυπηγήθηκε και σειρά μεσογειακών φορτηγών πλοίων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. ΛΙΒΑΝΟΣ

Ευρεία ή επιχειρηματική δραστηριότητα του κ. Λιβανού στην 'Ελλάδα, που περιλαμβάνει εκτός από τά γνωστά ύδροπτερυγα της «Σέρες», μονάδα έπισκευής κοντέϊνερς και εταιρία ήλεκτρονικών όργάνων πλοίων. 'Ιδιαίτερα πρέπει να μνημονευθεί ακόμη ό ιδιαίτερος ζήλος του κ. Λιβανού για την δημιουργία της HELMEPA και μέσω αυτής ή διάδοση του μηνύματος για την έθελοντική προστασία της θάλασσας από την ρύπανση.

ΥΙΟΙ Α. ΝΟΜΙΚΟΥ

Η επενδυτική δραστηριότης των κ.κ. Νίκου και Δημήτρη Νομικού στην 'Ελλάδα έστράφη κυρίως στην αγορά και ναυπήγηση στην 'Ελλάδα πλοίων για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των Σποράδων και του Βορ. Αιγαίου.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΜΑΜΙΔΑΚΗ

Οί 'Αδελφοί Μاميδάκη εκτός από τη δημιουργία σταθμών αποθηκεύσεως και έμπορίας πετρελαιοειδών και ύγρα-ερίων παράλληλα επένδυσαν σε ξενοδοχειακές επιχειρήσεις στη Κρήτη.

ΚΩΣΤΑΣ Μ. ΛΕΜΟΣ

Σημαντικής αξίας επενδύσεις για άγορές ακινήτων στην 'Ελλάδα πραγματοποίησε ό κ. Κώστας Λεμός, τά περισσότερα των οποίων αξιοποιήθηκαν μέ τη κατασκευή μεγάρων γραφείων και κατοικιών.

**your dollar
counts NOW
three times more,
at TSAKOS
industrias navales
MONTEVIDEO**

TSAKOS

CONTACT NOW:

HEAD OFFICE - WORKSHOPS - SHIPYARD.

Av. Gral. Rondeau 2023. Tel. 23.33.36/38

Telex: 22.251 STAR UY MONTEVIDEO - URUGUAY.

PIRAEUS: TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.

Tel: 41.19.711 - Telex: 21.2670 or 21.2051 STAR GR.

PIRAEUS AGENTS: S.S.R.S. Ltd.

Tel: 41.33.902 Telex: 21.2282 SSRS.

LONDON: TSAKOS SHIPPING (LONDON) Ltd.

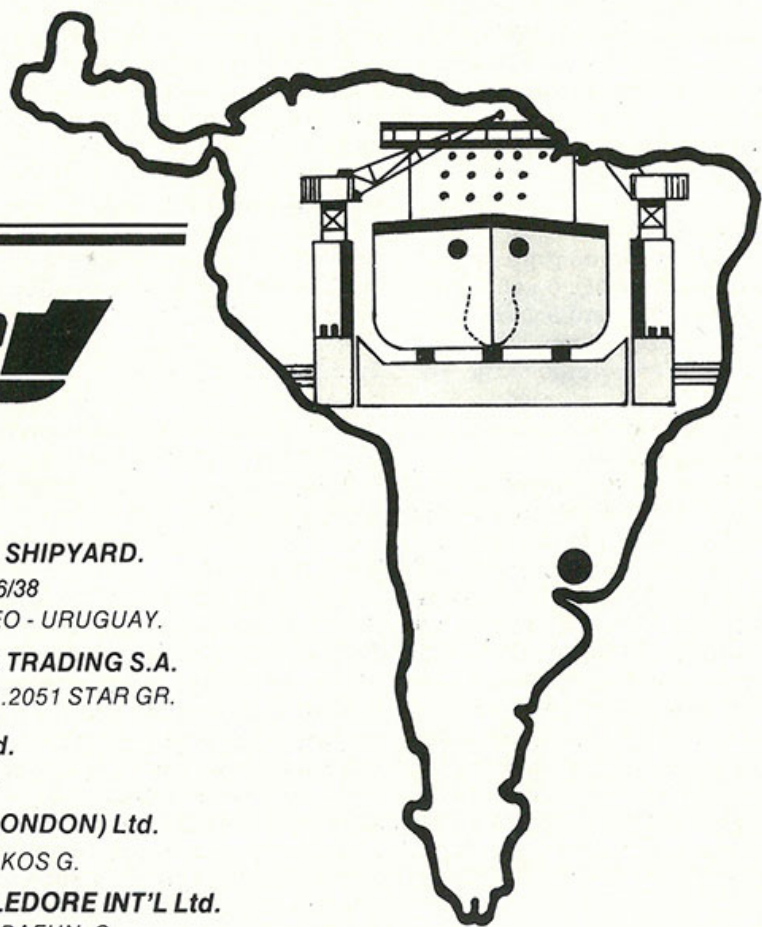
Tel: 01-377.1434 Telex: 88.6872 TSAKOS G.

LONDON AGENTS: A+P APPLEDORF INT'L Ltd.

Tel: 01-581.2261-3 Telex: 21.275 APAFUN G.

N.YORK: TSAKOS SHIPPING & TRADING (U.S.A) Ltd.

Tel: 212/269.1426 Telex: 12.9148 TSAK SHIP N.Y.K



Έργα Εύποιϊας

Η πολυσχιδής συνεισφορά των φορέων της Ναυτιλίας προς το κοινωνικό σύνολο δεν σταματά στις επενδύσεις για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων και ιδιόκτητων περιουσιακών στοιχείων ούτε εξαντλείται με την συναλλαγματική πρόσοδο, την απασχόληση, την εκπαίδευση και την εισαγωγή «νέου χάρου», ή την ενίσχυση του κύρους και του γοήτρου της Ελλάδος.

Υπάρχει μιά άλλη, λαμπρή πτυχή, που αναφέρεται στα αναρίθμητα έργα εύποιϊας του έφοπλισμού, τά όποια πήγασαν από ένα βαθύ αίσθημα ανθρωπίνης αλληλεγγύης και επί δεκαετίες ενισχύουν την κοινωνική, εκπαιδευτική και πολιτιστική ύποδομή της χώρας.

Η πλήρης καταγραφή του αξιόλογου έργου φιλαλληλίας δυστυχώς δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμη, γιατί βασικά προσκρούει στη σιωπή και την σεμνότητα των δωρητών.

Όστόσο θα αποπειραθούμε μιά συνοπτική αναφορά σε όσα έργα είναι γνωστά σ' έμάς, γνωρίζοντας ότι όπωσδήποτε θα υπάρξουν παραλείψεις, αλλά ελπίζοντας ότι η παρουσίαση αυτή μπορεί να αποτελέσει αίτια κάποτε να απογραφεί με ακρίβεια τό μεγάλο κοινωνικό έργο των Έλλήνων Έφοπιστών.

Αναμφισβήτητα, κορυφαία έκφραση κοινωνιφελούς έργου αποτελούν οι ηγμαντικού ύψους προσφορές του αείμνηστου Καπτάν Γιάννη Διαμ. Πατέρα, ό όποιος μεταξύ άλλων συνέστησε τό "Ιδρυμα Προικοδοτήσεων με κεφάλαιο 2 εκατομ. δολλαρίων, πού κάθε χρόνο προικοδοτεί 200 θυγατέρες ναυτικών, ίδρυσε τό Παγκιακό "Ιδρυμα Υποτροφιών με κεφάλαιο 1 εκατ. λιρών τό όποιο κάθε χρόνο προσφέρει 100 υποτροφίες, προσέφερε 5 εκατ. δολάρια για την ανέγερση της Πτέρυγας για τούς ναυτικούς στόν «Ευαγγελισμό», έκτισε τό Α' Δημοτικό Σχολείου Χίου και δώρησε στό Πολεμικό Ναυτικό ποσό 1 εκατ. δολλαρίων για την αγορά πολεμικού πλοίου.

— Ό αείμνηστος Εγγένιος Εγγενίδης και ή Μαριάνθη Σίμου ίδρυσαν τό «Εγγενίδειο "Ιδρυμα» πού αποτελεί τό Ναυτικό Έπιστημονικό Κέντρο της Έλλάδος και φημίζεται για τίς άρτιες εκδόσεις Τεχνικής Έκπαιδεύσεως και τά βιβλία των Ναυτικών Σχολών. Ακόμη ό Εγγένιος Εγγενίδης προσέφερε τό 1954 ένα δισεκατομμύριο δραχμές για τούς σεισμόπληκτους των Ιονίων Νήσων, τό λυόμενο νοσοκομείο στόν Δήμο Ζακύνθου και ένα μέρος των δαπανών για την απόκτηση του όμώνυμου εκπαιδευτικού πλοίου των σπουδαστών ναυτικών σχολών.

— Ό Μιχάλης Ξυλάς υπήρξε ό δημιουργός του Όμήρειου Κέντρου στη Χίο και του Πνευματικού Κέντρου Καρδαμύλων.

— Ό Ρόκος Βεργωτής κάλυψε τίς δα-

πάνες για την κατασκευή ενός όλόκληρου χωριού στη Κεφαλλονιά, τά Κουρουμελάτα, μετά τούς σεισμούς πού έπληξαν τό Έπτάνησα.

— Η Οικογένεια Έμπειρικού πραγματοποίησε πλήθος κοινωφελών έργων στη γενέτειρά τους την Άνδρο, μεταξύ των όποιων μνημονεύουμε τή κατασκευή του Νοσοκομείου, του Γηροκομείου, του Γυμνασίου Άνδρου, πολλά σχολεία σε κοινότητες και έκτενή έργα όδοποιίας του νησιού.

— Ό Άριστοτέλης Ώνάσης δημιούργησε τό "Ιδρυμα Ώνάση πού απέκτησε διεθνή άκτινοβολία και την έπόμενη Τρίτη πραγματοποιείται στην Άθήνα ή άπονομή των έτήσιων βραβείων για τό 1986. Επίσης τό ίδρυμα σχεδίαζε την άνέγερση Καρδιολογικού Κέντρου, ή όποία εγκαταλείφθηκε λόγω διενέξεως με τό Δημόσιο.



— Ό Βασίλης και ή Έλιζα Γουλανδρή δημιούργησαν τό Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης και τό Αρχαιολογικό Μουσείο της Άνδρου.

— Τό "Ιδρυμα Νίκου Γουλανδρή εγκαινίασε πρόσφατα στην Άθήνα τό θαυμάσιο Μουσείο Κυκλαδικής και Αρχαίας Τέχνης. Επίσης τό "Ιδρυμα Ν. Γουλανδρή έχει δημιουργήσει ένα ειδικό πρόγραμμα θεραπείας καρδιοπαθών με δωρεά προς τόν Οίκο Ναύτου.

— Ό κ. Γεώργιος Δρακόπουλος άνάλωσε τεράστιες προσπάθειες για τή δημιουργία του Μουσείου Αιγαίου τό όποιο περιγράφεται σε άλλες στήλες του παρόντος τεύχους.

— Η Οικογένεια Ίωάννη Χατζηπατέρα δημιούργησε τό "Ιδρυμα Χατζηπατέρα για τά προβληματικά παιδιά.

— Ό κ. Κώστας Μ. Λεμός υπήρξε ό δημιουργός του σύγχρονου και άρτια έξοπλισμένου Οίκου Ναύτου της Χίου και προσέφερε τό πατρικό του σπίτι στις Οινόουσες για τόν ίδιο σκοπό.

— Ό Λεωνίδας Μίχαλος ίδρυσε τό Μιχάλειο Όρφανοτροφείο, στό όποιο βρήκαν θαλπωρή τά όρφανά της Μικρασιατικής συμφορας και τό Γυμναστήριο της Χίου.

— Ό Ζωρζής Μιχαλινός δημιούργησε στη Χίο την όμώνυμη Έμπορική Σχολή, κληροδότησε περιουσία του στό Γηροκομείο και χρηματοδότησε με σεβαστό ποσό την ύδρευση του Βροντάδου.

— Ό κ. Νικ. Ζ. Μίχαλος άνέγειρε πολ-

λές εργατικές κατοικίες στη Χίο, τίς όποιες δώρησε στόν Δήμο για τή στέγαση εργατικών κατοικιών.

— Ό Παναγ. Ίωάν. Καρράς προσέφερε τό κτίριο για την εγκατάσταση των Ναυτικών Σχολών Μηχανικών και Άσυρματιστών της Χίου.

Τίς δαπάνες λειτουργίας των Σχολών άνέλαβαν και χορηγούν οι Άδελφοί Μίμης και Άντώνης Χανδρή.

— Ό Σταύρος Γ. Λιβανός χορήγησε τίς δαπάνες άνεγέρσεως του Γυμνασίου Θηλέων της Χίου, ανακαίνισε και έξόπλισε τό Γυμνάσιο Καρδαμύλων και χρηματοδότησε την κατασκευή πολλών σχολείων στις Κοινότητες Βορ. Χίου.

— Ό Χατζηφραγκούλης — Άνδρεάδης και κατόπιν ό καθηγητής Στρατής Άνδρεάδης άνέγειραν τό Άνδρεάδαιο Γυμνάσιο Βροντάδου Χίου, τό Δημαρχιακό Κτίριο του Βροντάδου, τό κτίριο

ΠΕΚΕΒ Βροντάδου και διάφορα κτίρια Πολιτιστικών Έκδηλώσεων.

— Ό κ. Ίωάννης Κ. Καρράς ίδρυσε Δημοτικό Σχολείο στη Χίο και ανακαίνισε τμήμα του Σκυλίτσειου Νοσοκομείου, ενώ ή μητέρα του Άννα διέθεσε τά ποσά για την ίδρυση Τράπεζας Αίματος στό ίδιο νοσοκομείο.

— Ό Γεώργιος Μ. Λιβανός και ή μητέρα του Άταλάντη άνέγειραν τό μεγαλοπρεπές Δημαρχείο της Χίου.

— Η οικογένεια Νίκου Κ. Λω κατασκεύασαν στό Πυργί της Χίου ένα σύγχρονο Στάδιο έξοπλισμένο για άγωνίσματα κλασσικού άθλητισμού, γήπεδα και εγκαταστάσεις διδασκαλίας και γυμναστικής. Επίσης ή οικογένεια του κ. Λω πραγματοποίησε σειρά έργων στις παραλίες «Έμποριού» και «Μαύρα Βόλια».

— Οι Υιοί Ίωάννη, Παύλου, Λουκά και Στάμου Δ. Φαφαλιού, ανακαίνισαν εκ θεμελίων τόν Ιερό ναό Παναγίας Μούτσαινας στην ίδια θέση, στό Βροντάδο.

— Επίσης οι Δημ. Στ. Φαφαλίδης, Πανάγος Στ. Φαφαλίδης, Ίωάννης Στ. Φαφαλίδης και Ίωάννης Δημ. Φαφαλίδης κατασκεύασαν και χορηγούν τό «Φαφάλειο» Στάδιο του Βροντάδου πού καλύπτει έκταση 11.000 τετρ. μέτρων και προσφέρει στίβο και γήπεδα άθλοπαίδων.

— Ό Γεώργιος Λιβανός άνέγειρε τό Γυμνάσιο Καρδαμύλων.

— Ο κ. Ζ. Ξενιός ανέγειρε τό Δημοτικό Σχολείο Θηλέων Βροντάδου.

— Ο Γιώργης Χρ. Λαιμός δημιούργησε τό Διορθόδοξο Κέντρο του Chambe-sy στην Έλβετία καί ανέλαβε τίς δαπάνες κατασκευής του Δημοτικού Σχολείου Οίνουσσών. Ίδρυσε επίσης μέ τήν σύζυγό του τό κοινωφελές ίδρυμα «Γιώργη καί Κατίγκως Λαιμού» μέ πολ-λαπλούς σκοπούς.

Ο κ. Γεώργιος Π. Λιβανός ανέλαβε τίς δαπάνες γιά τή κατασκευή προβλή-τος στόν λιμένα Καρδαμύλων.

— Η κυρία Άννα Γουλανδρή δημιούργησε τό Ίδρυμα Γουλανδρή — Χόρν τό όποιο έδρεύει στην Άθήνα καί ασχολείται μέ πολιτιστικές εκδηλώσεις καί κοινωφελή έργα, σέ συνεργασία μέ τό υπουργείο Πολιτισμού καί Έπιστη-μών.

— Οί Υιοί Κ. Μ. Λώ μετέτρεψαν τόν άναξιοποίητο Όρμο Κασσού του Βροντάδου σέ ένα σύγχρονο καί οργανωμέ-νο παραλιακό συγκρότημα. Ο Όρμος Λώ εκτίνεται σέ παραλιακή ζώνη 3.400 τετρ. μέτρων καί συμβάλει στην τουρι-στική ανάπτυξη της περιοχής.

— Ο Πανάγος Δημ. Πατέρας μέ τή σύζυγό του ανέγειραν τήν Ίερά Μονή Ευαγγελισμού στίς Οίνουσσες.

— Ο Παντελής Δημ. Πατέρας ανέγει-ρε τήν εκκλησία των Τριών Ίεραρχών στόν περίβολο της Σχολής Πλοιάρχων Οίνουσσών.

— Ο κ. Νίκος Πατέρας καί ή σύζυγός του Ευγενία προσέφεραν σημαντικό πο-σό γιά τήν αγορά του κτιρίου όπου στε-γάζεται τό Έλληνικό Κολλέγιο Λονδί-νου.

Έπίσης ή κυρία Ευγενία Πατέρα ΐ-δρυσε καί έξόπλισε ένα ιατρείο στίς Οί-νουσσες.

— Από κοινού οί Υιοί Διαμαντή Ι. Πα-τέρα έκτισαν τό 1953 τό Ναυτικό Γυμνά-

σιο Οίνουσσών καί προσέφεραν σημαν-τικά ποσά γιά τήν άνέγερση του πρώ-του Οικότροφείου Οίνουσσών, τό όποιο κατασκευάστηκε μέ πανοιουσιακό έ-ρανο καί άργότερα στέγασε τή Δημοσία Σχολή Πλοιάρχων Ε.Ν.

Τό 1975, οί ίδιοι ανέγειραν τό νέο Οί-κοτροφείο γιά τούς μαθητές του Ναυτι-κού Γυμνασίου καί Λυκείου Οίνουσσών ενώ χρηματοδότησαν τή κατασκευή ση-μαντικού όδικού δικτύου στην γενέτειρά τους.

— Ο Στέφανος Δ. Πατέρας εκάλυψε τίς δαπάνες γιά τή κατασκευή Γυμνα-στηρίου στίς Οίνουσσες καί χρηματοδό-τησε τή κατασκευή του αγάλματος της Μητέρας, τό όποιο κοσμεί τή προκυμαία του νησιού.

— Μεγάλο φιλανθρωπικό έργο έχει αναπτύξει επίσης ό κ. Ίωάννης Λάτσης, στό όποιο συγκαταλέγεται ή πρόσφατη δωρεά ύψους 10 εκατ. δολλαρίων στό Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο, πολλά έρ-γα στην ιδιαίτερη πατρίδα του, ή χορή-γηση σημαντικών ποσών γιά ύποτρο-φίες μαθητών στό Κολλέγιο Άθηνών καί τό σχέδιό του γιά τήν ίδρυση πρότυ-που Παιδιατρικού Κέντρου στην Κηφι-σιά.

— Ο κ. Παναγιώτης Ν. Τσάκος ίδρυ-σε στό Μοντεβιδέο της Ούρουγουάης τό Ίδρυμα Τσάκου τό όποιο στόχο έχει νά συμβάλει στην μεταφορά στοιχείων του Έλληνικού Πολιτισμού καί των πα-ραδόσεων στην χώρα αυτή καί λειτουρ-γεί σχολείο όπου διδάσκεται ή Έλληνι-κή γλώσσα.

— Οί κ. κ. Διαμ. Στεφ. Πατέρας καί Διαμ. Κ. Πατέρας προσέφεραν από κοι-νου ένα σημαντικό ποσό γιά τήν αγορά του πλοίου πού έξυπηρετεί τή συγκοι-νωνία μεταξύ Χίου καί Οίνουσσών.

— Ο κ. Θανάσης Μαρτίνος προσέφε-ρε σημαντικό ποσό στόν Άναπτυξιακό Σύνδεσμο Κοινοτήτων Άρκαδίας γιά

τήν αγορά μηχανημάτων όδοποιίας, κα-θώς καί γιά τήν εκτέλεση κοινοτικών έργων στην Κοινότητα Στεμνίτης Γορ-τυνίας. Έπίσης ό κ. Μαρτίνος εκάλυψε τίς δαπάνες άναστηλώσεως καί επι-σκευής του Ιστορικού ναού Άγ. Νικολά-ου Ψαρρών.

— Ο κ. Γρηγόρης Καλλιμανόπουλος προσέφερε μεγάλη δωρεά γιά τήν απο-περάτωση Γηροκομείου στά Καλάβρυ-τα, τό όποιο ονομάστηκε «Καλλιμανο-πούλειο Έκκλησιαστικό Διακονικό Κέν-τρο Καλαβρύτων» καί συνδυάζει τή πα-ροχή φιλανθρωπίας σέ άτομα της «τρί-της ηλικίας» καί τή παροχή πνευματικής βοήθειας στην κοινωνία των Καλαβρύ-των.

— Ο κ. Νικόλαος Δ. Παπαλιός ανέλα-βε τίς δαπάνες γιά τήν κατασκευή της δημόσιας πλάζ στά Καρδάμυλα της Χίου καί επίσης ανακαίνισε τό παλαιό δημοτικό σχολείο όπου έδημιούργησε Ναυτιλιακή Λέσχη καί αίθουσα θεά-τρου.

— Ο Ίωάννης Κ. Γέμελος προσέφε-ρε σημαντικό ποσό στό Δρομοκαΐτειο Ί-δρυμα γιά τήν ίδρυση ειδικού τμήματος καί άνέγερση οικήματος γιά τή θερα-πεία γηροψυχιατρικών περιστατικών.

— Η κυρία Καλλιόπη Γέμελου ανέλα-βε τή δαπάνη αποπερατώσεως των έρ-γων διαμορφώσεως του Χώρου του λι-μένα Καρδαμύλων.

— Ο κ. Ίωάννης Μ. Καρράς δημιούρ-γησε τήν Οικοκυρική καί Έπαγγελματι-κή Σχολή της Χίου.

— Η κυρία Άγγελα Λύρα προσέφε-ρε σημαντικά ποσά πρός τό Γυμνάσιο - Λύκειο Κηφισιάς.

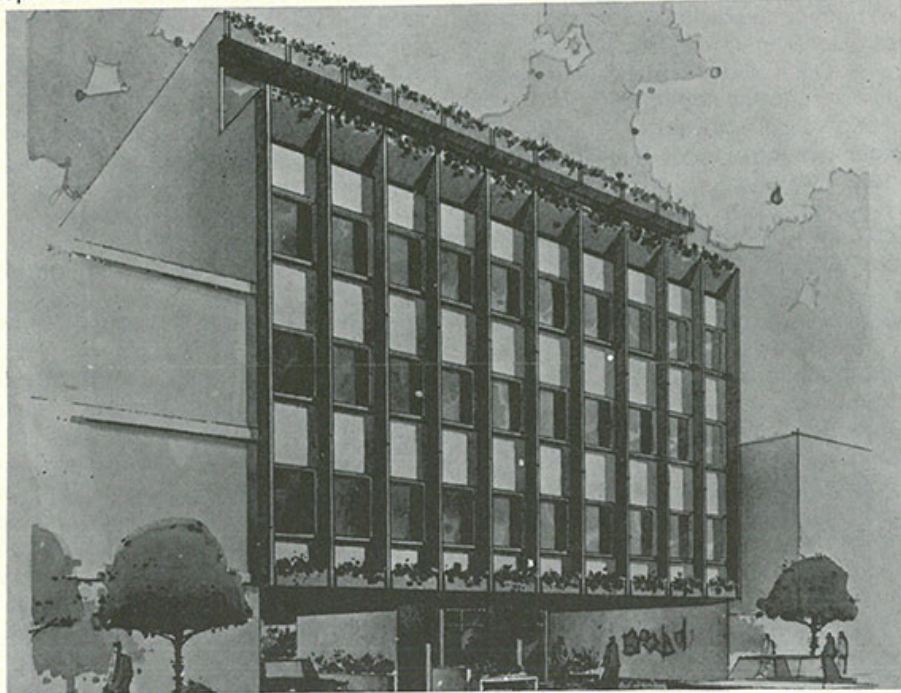
— Οί Άδελφοί Λύρα προσέφεραν δωρεές ύπέρ των σεισμοπλήκτων της Θεσσαλονίκης καί ύπέρ της αναπαλαιώ-σεως του θωρηκτού «Άβέρωφ».

— Οί κυρίες Ν. Ευσταθίου καί Άγγ. Χανδρή ίδρυσαν τό Προοδευτικό Έκπο-λιστικό Κέντρο Βροντάδου.

— Οί Άδελφοί Μίμης καί Άντώνης Χανδρής προσέφεραν σημαντικά ποσά γιά τήν αναστήλωση καί τήν αποκατά-σταση των ψηφιδωτών της Νέας Μονής Χίου.

Πρίν κλείσουμε τή συνοπτική παρου-σίαση της άνεκτίμησης προσφοράς των Έλλήνων Έφοπλιστών μέ έργα φιλαλ-ληλίας πρός τό κοινωνικό σύνολο, πρέ-πει νά τονίσουμε ότι υπάρχουν άναρίθ-μητες ακόμη μικρότερες προσφορές σέ διάφορους Ναούς, Νοσοκομεία, Γηρο-κομεία, Δήμους καί Κοινότητες καί σέ πολυάριθμα εκπαιδευτικά ιδρύματα τίς όποιες παραλείψαμε νά αναφέρουμε λόγω περιορισμένου χώρου, αλλά καί διότι πολλές άφορούν συλλογικές εί-σφορές Ένώσεων, Συνδέσμων καί «Φί-λων».

Τέλος, ύπογράμμισε ότι μεγάλη ύ-πηρξε ή συμβολή δύο έξεχουσών προ-σωπικότητων του ελληνικού έφοπλι-σμού, του κ. Κώστα Μ. Λεμού καί του κ. Σταύρου Νιάρχου στην δημιουργία καί άνάπτυξη του συστήματος ναυτικής εκ-παιδεύσεως της χώρας μας.



Ο Οίκος Ναύτου Χίου προσφορά του κ. Κ. Μ. Λεμού

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ: ΜΙΑ ΕΙΔΙΚΗ ΣΧΕΣΗ

Της κυρίας ΖΩΗΣ ΡΙΓΓΑ - ΓΕΩΡΓΑΚΑΚΗ, Κοινωνιολόγου, 'Επιστ. Βοηθού Α.Β.Σ.Π.

Στό τελευταίο τέταρτο του αιώνα μας, με τις δυναμικές αντιπαραθέσεις των κοινωνικών δυνάμεων και το ρυθμιστικό ρόλο του κράτους, υπέρτατη και απρόσωπη οντότητα, φαίνεται εκ πρώτης όψεως ξεπερασμένη ή ένασχοληση με «σχέσεις», «ρόλους», «σημασία», «προσφορά», της ελληνικής πλοιοκτησίας.

Οι τελευταίες όμως εξελίξεις της διοικητικής επιστήμης και ειδικότερα της επιστήμης της οργάνωσης τόσο στις ΗΠΑ όσο και στις προηγμένες χώρες της Δ. Ευρώπης, έχουν θέσει επί τάπητος το πολύ ενδιαφέρον θέμα της επιχείρησης σε σχέση με το κοινωνικό σύνολο. Θέματα κοινωνικά και καυτά, που γιά μās, στην καλλίτερη περίπτωση, είναι ζητήματα πολιτικής διεκδίκησης, άλλοι έχουν συστηματικά μελετηθεί, αναλυθεί και μετρηθεί. Η κοινωνική ευθύνη του επιχειρηματία, οι επιπτώσεις της δραστηριότητάς του στο κοινωνικό σύνολο αλλά και η μελέτη της ταυτότητάς του απασχολούν συστηματικά την επιστημονική σκέψη. Η υποχρέωση φερ' ειπείν, που έχουν διά νόμου από το 1978 οι επιχειρήσεις στη Γαλλία που απασχολούν πάνω από 300 άτομα, να υποβάλλουν, παράλληλα με τον οικονομικό τους ισολογισμό και τον κοινωνικό (BILAN SOCIAL) ώστε να δίνεται στη δημοσιότητα όχι μόνο η οικονομική αλλά και η γενική εικόνα της επιχείρησης σε τομείς όπως η απασχόληση, οι αμοιβές, οι συνθήκες εργασίας, οι συνθήκες ασφαλείας, τα θέματα εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης και ανθρώπινων σχέσεων, εντάσσεται στην ίδια γραμμή σκέψης.

Ο προβληματισμός μας λοιπόν, γύρω από την ειδική σχέση του Έλληνα πλοιοκτήτη και τη φροντίδα του σε σχέση με την ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα είναι δικαιολογημένος. Άκόμα περισσότερο σε μία εποχή κρίσης σαν τη σημερινή που ο ελληνικός στόλος μειώθηκε το πρώτο τετράμηνο του 1986 κατά 92 πλοία χωρητικότητας 476.082 κόρων και που περισσότερο από 6.500 ναυτικοί δεν βρίσκουν δουλειά, είναι ά-

παραίτητη ή όμοψυχία εργαζομένων εργοδοτών και κράτους που ειδικά στη περίπτωση της ναυτιλίας έχει βαθιές ρίζες στην ιστορία.



Προσπάθειά μας αρχικά ήταν, με την προσοχή και τη σεμνότητα που επιβάλλει το θέμα, να παρουσιαστεί η ειδική σχέση που συνδέει εργοδότες με εργαζόμενους και το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο στη Ναυτιλία. Έπειδή όμως το θέμα είναι άχανές, και από άλλη στήλη του περιοδικού θα παρουσιαστεί μία συναφή με το θέμα άποψη, θα το περιορίσουμε στην ειδική σχέση της Ελληνικής πλοιοκτησίας με τη ναυτική εκπαίδευση. Υπάρχει σ' αυτό και ένας επί πλέον λόγος: στον τομέα ευρύτερης κοινωνικής δράσης μία έκφραση της οποίας είναι η λεγόμενη φιλανθρωπική δράση, αν είναι αλήθεια ότι η τόξη των έφοπλιστών ενεργοποιήθηκε σημαντικά, εξεταστέο είναι αν διέφερε από το μεγάλο αυτό αριθμό των Έλλήνων ευεργετών που τους τελευταίους δύο αιώνες, συνειδητοποιώντας την ανάγκη που είχε η πατρίδα από τη συνδρομή τους, άφησαν τεράστια ποσά που χρηματοδότησαν σχεδόν όλα τα κοινωφελή έργα στην γέννησή τους (Πανεπιστήμιο, Ακαδημία Ζάππειο, Πολυτεχνείο, Φυλακές, Νοσοκομεία, κλπ.) Σε όλους αυτούς τους ανθρώπους, που ανήκουν σε διάφορες οικονομικές τάξεις συμπεριλαμβανομένης της έφοπλιστικής, ο-

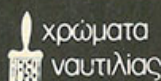
φείλει πολλά το ελληνικό κράτος και ο ελληνικός λαός σαν σύνολο. Στόν τομέα της εκπαίδευσης όμως φαίνονται καθαρά και συγκροτημένα οι αλλαγές που συντελέστηκαν και ο τρόπος που επηρέασαν τη νοοτροπία και τη δράση της ελληνικής πλοιοκτησίας.

Δύο ήταν οι αίτιες του ιδιαίτερου συνδεσμού που ιστορικά διέκρινε εργοδότες και εργαζόμενους της θάλασσας στην Ελλάδα και έχουν σχέση με την ίδια τη φύση της οικονομικής τους δραστηριότητας: η μορφή της συνεταιριστικής συγκρότησης της εκμετάλλευσης των πλοίων, και ο τοπιστικός τους χαρακτήρας.

Από τα πρώτα βήματα, αλλά και αργότερα, την εποχή της μετάβασης από τα ιστία στον ατμό, η ελληνική έμπορική ναυτιλία κατέφυγε στη συνεταιριστική συγκρότηση. Οι λόγοι είναι γνωστοί και συνδέονται με την έμβρυκή κατάσταση της ναυτιλιακής πίστης την εποχή εκείνη και με το μικρό αρχικό κεφάλαιο που διέθετε ο μέλλων συνπλοιοκτήτης, συνήθως καπετάνιος ή έμπορος. Ναυπηγοί, σχοινοποιοί, ξυλόμεποροι, τεχνίτες ναυπηγούσαν το πλοίο αποκτώντας τελικά αναλογία κυριότητας επάνω του. Την ομάδα αυτή των συνπλοιοκτητών συμπλήρωνε η ομάδα των δανειστών που έφοδίαζε τα πλοία με υλικά και εφόδια και η ομάδα του πλοιάρχου και του πληρώματος που τις συνήθως ήταν τα ίδια άτομα με τις προηγούμενες ομάδες. Δεν χρειάζεται να δώσουμε περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την πασίγνωστη αυτή διαδικασία, να υπενθυμίσουμε μόνο ότι και στην αρχή του αιώνα μας πλοιοκτήτες, πλοίαρχοι, συγγενείς και φίλοι ένωσαν τις οικονομίες τους για να βρεθούν τα ποσά προκαταβολών πληρώματος και χρεώνοντο την υπόλοιπη αξία του πλοίου.

Στό σημείο αυτό έρχεται η δεύτερη μας παρατήρηση σχετικά με τις αιτίες που συνέδεαν εργοδότες και εργαζόμενους στα πλοία, ότι δηλαδή τα πληρώματα προέρχοντο από το ίδιο τόπο αλλά και χωριό με τον πλοιοκτήτη ή τους

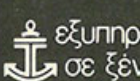
ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΗΣ **ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ - ΑΤΛΑΣ Α.Ε.**
Εξυπηρετεί τη Ναυτιλία επί 50 συνεχή χρόνια



χρώματα
ναυτιλίας



χημικά
καθαρισμού



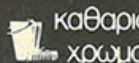
εξυπηρέτηση πλοίων
σε ξένα ναυπηγεία



τροφο-
δοσίες



υλικά μηχανής
καταστροφών



καθαρισμός-
χρωματισμός πλοίων



απορριμμά
μέσα

Διεύθυνση: Πειραιώς 91 (Κυθήρων 2) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Τηλ: 48.25.811 (10 γραμμές) - TELEX: 21 2601 & 21 2602

συμπλοιοκτήτες και έτσι το πλοίο απο-
κτοῦσε έναν έντονο τοπικιστικό χαρα-
κτήρα. Έχοντας αρχικά σαν άμοιβή τη
συμμετοχή στα κέρδη και αργότερα τό-
μισθό με διάφορα συστήματα, τα πλη-
ρώματα, όμοχώριοι συγγενείς και συ-
νεργάτες την περίοδο της ναυπήγησης,
δουλεύοντας σκληρά, ταύτιζαν τό συμ-
φέρον τους με τό συμφέρον της οικονο-
μικής μονάδας που εξυπηρετούσαν και
κατάφεραν έτσι να διακινούν τά πλοία
μέ χαμηλούς ναύλους και να αντιμετω-
πίζουν μέ επιτυχία τόν ξένο ανταγωνι-
σμό. Άλλά και τό Έλληνικό εύρύτερο
κοινωνικό σύνολο βοηθούσε τή προ-
σπάθεια αυτή, έμποροι που συχνά θυ-
σίαζαν τό προσωπικό τους συμφέρον
περιμένοντας τά έλληνικά πλοία, πι-
στωτικά ιδρύματα και διάφοροι χρημα-
τοδότες. Χωρίς τούς Σιδερίδη και Ζαρί-
φη στήν Κωνσταντινούπολη, τόν Νε-
γρεπόντη στό Ταϊγάνι, τόν Πάγκαλο
στή Σύρο, τήν Τράπεζα Άθηνών στόν
Πειραιά τόν Ζωρζή Μιχαλινό στό Λον-
δίνο και πολλούς άλλους είναι άμφίβο-
λο άν ή έμπορική ναυτιλία θά ήταν δυ-
νατόν να άντέξει στους τότε διεθνείς
κλυδωνισμούς.

Ό τομέας εκπαίδευση στή ναυτιλία,
προσφέρεται γιά έξαγωγή γενικών συμ-
περασμάτων στό θέμα μας, γιατί άνεκα-
θεν ή πλοιοκτησία, αλλά και ή εύρύτερη
τάξη τών ανθρώπων της θάλασσας έκα-
νε μέλημά της τή ναυτική εκπαίδευση, ή-
σως γιατί ό Έλληνας ναυτικός συγκέν-
τρωνε και συγκεντρώνει αυτό που λέμε
ναυτοσύνη, μοναδική ιδιότητα στήν ό-
ποία όφείλεται τό κατοπινό ναυτιλιακό
θαύμα.

Άπό πολύ νωρίς οί καπεταναίοι, συ-
νειδητοποιώντας ότι ή ναυτική θεωρητι-
κή μόρφωση τών Έλλήνων ναυτικών ύ-
πολείπετο πολύ της ναυτικής των πεί-
ρας, έκαναν προσπάθειες άτομικά γιά
τήν επαγγελματική βελτίωση τών ναυτι-
κών. Ό Μ. Κριεζής π.χ. έπιστρέφοντας
άπό τήν Τεργέστη έφερε πολλές πιξί-
δες και χάρτες γιά να διανεμηθούν
στους Ύδραίους. Ήδη άπό τόν 17ο αιώ-
να λειτουργούσε ναυτιλιακή σχολή στή
Χίο, και άπό τό 1828 στή Σύρο που θεω-
ρείται ή πρώτη ναυτιλιακή έμπορική
σχολή της Ελλάδος.

Αυτές οί προσπάθειες, όσο και ση-
μαντικές κι' άν ήταν δέν ήταν δυνατόν
να καλύψουν τό μεγάλο κενό της μή ύ-
παρξης ναυτιλιακής σχολής στήν Έλ-

λάδα. Τό κενό αυτό έρχεται να καλύψει
ή γεναία προσφορά ενός σπουδαίου άν-
θρώπου, που αγάπησε και ευεργέτησε
τήν ελληνική έμπορική ναυτιλία, τόν
Παναγή Βαλλιάνο. Καί σέ μία εποχή
πού τό κράτος έκτιμούσε και ένεθάρρυ-
νε τίς άτομικές προσπάθειες τών πολι-
τών του τήν προσορά αυτή έρχεται να
ανακοινώσει στό περίφημο Ναυτιλιακό
Συνέδριο της Σύρου τό 1902 ή έπιτροπή
του Ύπουργείου Ναυτικών τών Έλλή-
νων. Στήν εισηγητική έκθεση που διά-
βασε ό νομάρχης Π. Χρυσανθόπουλος
όπου στήν αρχή τονίζεται ότι ή «ιδέα
της ιδρύσεως ναυτικής έμπορικής scho-
λής δδεν εύρεν είσέτι τόν πατέρα αυ-
τής τίς όν τώ όντι όφείλεσθαι ένθική ευ-
γνωμοσύνη». ανακοινώνεται ή ίδρυση
«έν Κεφαλληνία Ναυτικής Έμπορικής
Σχολής φερωνύμου του κληροδότου, ό-
πως έν αυτή καταρτίζονται έμπορο-
πλοίαρχοι και μηχανικοί άτμοπλοίων έ-
φάμιλλοι τών έν τοίς μεγάλοις ναυτι-
κοίς της Ευρώπης κράτει συναδέλφων
αυτών». Ό μεγάλος αυτός Κεφαλλονί-
της, αλλά και όλη του ή οικογένεια έθε-
σε όχι μόνο τίς γερές βάσεις της ναυτι-
λιακής εκπαίδευσής στήν Ελλάδα αλλά
ιδίως τό πνεύμα και τήν αίσθηση ευ-
θύνης του πλοιοκτήτη πρός τόν κόσμο
της θάλασσας. Προπολεμικά ή Σχολή
αυτή, μαζί μέ τήν περίφημη έπίσης Σχο-
λή της Ύδρας που προετοίμασε ή Ένω-
ση ναυτικών Ύδρας και ίδρυσε τό 1935
τό ελληνικό κράτος ήταν τά δύο εκπαι-
δευτικά ιδρύματα που παρέχονταν ή
ναυτική εκπαίδευση στήν Ελλάδα.

Είναι γνωστό ότι άμέσως μετά τό Β΄
Παγκόσμιο πόλεμο, τό 1955 είσήχθη
στήν Ελλάδα ό θεσμός τών Δημοσίων
Ναυτικών Σχολών, και ή δεκαετία μέχρι
τό 1965 είδε τήν άνθηση και έμπέδωση
του ελληνικού ναυτιλιακού εκπαιδευτι-
κού συστήματος οί διάφορες βαθμίδες
ώστε σήμερα να λειτουργούν οί έξι
Σχολές:

Στό επίπεδο Προπαίδευσης ή
ΔΣΕΝ/Προπαιδύσεως Πρεβέζης και ή
Σχολή Αυτών Καλύμνου, στό επίπεδο
Άνώτερης Δημόσιας Ναυτικής Έκπαί-
δευσης (ΑΔΣΕΝ) Πλοίαρχων (Άσπρο-
πύργου, Ν. Μηχανιώνας, Πειραιώς, Ή-
ρακλείου, Χανίων Ύδρας, Κύμης, Οί-
νουσσών, Σύρου, Κεφαλληνίας) Μηχα-
νικών (Άσπροπύργου, Ν. Μηχανιώνας,
Σκαραμαγκά, Χίου, Χανίων, Έλευσίνος),
Ραδιοτηλεγραφητών (Άσπροπύργου,

Πρεβέζης, Πειραιώς, Ήρακλείου, Ρό-
δου), στό επίπεδο Μέσης Δημόσιας
Ναυτικής Έκπαίδευσης (Λύκεια Πει-
ραιώς και Έλευσίνος) και στό επίπεδο
Μετεκπαίδευσης οί ΔΣΕΝ, ΔΣΗΝΟ, ΚΕ-
ΣΕΝ, ΔΣΜΑΕΝ.

Τό κράτος, συλλογικά και ύπεύθυνα,
αναλαμβάνει τό μεγάλο αυτό έργο στά
πλαίσια της γενικής των δραστηριοτή-
τας.

Στό σημείο αυτό, ή σημαντικότερη
παρατήρησή μας είναι ότι ή σχέση έλ-
ληνικής πλοιοκτησίας και ναυτικής εκ-
παίδευσης, αλλάζει μορφή. Αυτό δέν
σημαίνει ότι δέν συνεχίζονται οί δω-
ρεές κτιρίων, άκινήτων χώρων, ναυτι-
λιακών βοηθημάτων κλπ., φτάνει μόνο
ν' αναφέρουμε ότι ή ίδια ή λειτουργία
τών περισσοτέρων άπ' αυτές τίς σχολές
όφείλεται στή στενή και θετική συνερ-
γασία κράτους και επιχείρησης: Σχολή
Έλευσίνος στή περιοχή ναυπηγείων
Άνδρεάδη, Σχολή Σκαραμαγκά, στά έλ-
ληνικά ναυπηγεία Στ. Νιάρχου, Σχολή
Ναυτικών Μηχανικών στή Σύρο δωρεά
Ι. Καρρά και Χανδρή, και πολλές άλλες.
Σημαίνει ότι άν και διατηρείται ή παρα-
δοσιακή μορφή προσφοράς εισάγεται
και μία νέα, που αξίζει να προσέξουμε,
τό Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαίδευσής.

Άνεξάρτητα άπό τό γεγονός ότι τό
Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαίδευσής, άλ-
λά και όλη ή φροντίδα τών πλοιοκτητών
γύρω άπό τήν εκπαίδευση εξυπηρετού-
σε ένδεχομένως και ιδιοτελείς σκοπούς
έφ' όσον μέ τήν ένίσχυση της εκπαίδευ-
σης ένισχύονταν και ή επιχείρησή τους,
θά ήταν σφάλμα να ίσχυρισθούμε ότι τό
Κ.Ν.Ε. τόσο σαν σύλληψη όσο και στή
πορεία του μέχρι σήμερα δέν δημιουρ-
γήθηκε γιά να βοηθηθεί τό εύρύτερο
ναυτικό κοινωνικό σύνολο. Γενεσιουργός
αίτία, είναι ή σχέση έργοδοτών και
έργαζομένων στό χώρο αυτό, που ήταν
και ή μόνη που όπως είπαμε παραπάνω
ήταν δυνατόν να δημιουργήσει τίς
προϋποθέσεις λειτουργίας ενός τέ-
τοιου νόμου.

Τό Κ.Ν.Ε. καθορίστηκε μέ τό άρθρο 4
του Ν.Δ. 14 Άπριλίου 1948 και άποτελεί
είδικό λογαριασμό μέ τόν τίτλο «Κεφά-
λαιο Ναυτικής Έκπαίδευσης στό Ναυτι-
κό Άπομαχικό Ταμείο. Γεννήθηκε — σέ
μία εποχή που τό ελληνικό κράτος άδυ-
νατούσε νακαλύψει ακόμα και τίς βασι-
κές ανάγκες τών πολιτών του μετά τόν
καταστροφικό Β΄ Παγκ. Πόλεμο.



K & K MARITIME EMBASSIES LTD.

35, KARAOULI & DEMETRIOU, P.O. BOX 80252 - 185 31 PIRAEUS - GREECE
TEL. 4129.210 - 4129.246 TELEX: 211211 SKYT - CABLES: PERFECTION



Συστήθηκε μέ τον σκοπό της «άρτιω-
τερης» εκπαίδευσης των εργατών θα-
λάσσης και ή εισπραξη του γινόταν μέ-
σω των ναυτολογίων κλιμακωτά ως έ-
ξης:

για άτμόπλοια από 100 μέχρι 1.000 κό-
ρους 3 Λίρες 'Αγγλίας,
για άτμόπλοια από 1.001 μέχρι 3.500 κό-
ρους 5 Λίρες 'Αγγλίας,
για άτμόπλοια από 3.501 και άνω
6 Λίρες 'Αγγλίας.

Τό Ν.Δ. 99 του 1973 ήρθε αργότερα
νά αύξησει τις εισφορές αλλά και νά
κάθορίσει ότι ποσόν 15% επιστρέφεται
ανά έξάμηνο στις ένώσεις των πλοιο-
κτητών ώστε συλλογικά νά κάνουν προ-
γράμματα προσέλευσης στο ναυτικό έ-
πάγγελμα και προαγωγής του μορφωτι-
κού και επαγγελματικού επιπέδου των
ναυτικών.

Τό ότι ή 'Ελλάδα είναι ή μοναδική Δυ-
τικοευρωπαϊκή χώρα όπου στις δημό-
σιες ναυτικές σχολές παρέχεται δωρε-
άν εκπαίδευση, σίτιση, διαμονή, βιβλία
και ήματισμός (ή περίπτωση της 'Αγ-
γλίας έχει ιδιομορφίες) οφείλεται στο ό-
τι Κράτος και πλοιοκτήτες συνεργάστη-
καν στο μεγάλο αυτό έργο. Τό Κ.Ν.Ε. έ-
νω στις άρχές του 1970 κάλυπτε τό
33,6% της όλικής δημόσιας δαπάνης
για τή ναυτική εκπαίδευση, στο τέλος
της δεκαετίας του 1970 εκπροσωπούσε
τό 65,2%. Στη δεκαετία αυτή τό Κ.Ν.Ε.
πού κάλυψε τό μεγαλύτερο μέρος των
δαπανών λειτουργίας των σχολών περι-
λαμβανομένης της σίτισης και της δια-
μονής των σπουδαστών (75,6%) άπε-
λευθέρωσε τις κρατικές πιστώσεις πού
έτσι χρησιμοποιήθηκαν για τήν κατα-
σκευή νέων ή πρόσθετων κτιριακών έγ-
καταστάσεων.

Η διαφορετική σύλληψη συλλογικής
εϋθύνης πού διαγράφεται μέσω του
Κ.Ν.Ε. από τή πλευρά της ναυτιλιακής
επιχείρησης εκτός των άλλων, άνοιξε
τούς όρίζοντες και διαφοροποίησε τό
τοπικιστικό πνεύμα πού παλαιότερα έ-
πικρατούσε στο χώρο της ελληνικής
πλοιοκτησίας. Θά τολμούσαμε μάλιστα
νά προχωρήσουμε και λίγο περισσότε-

ρο: στά μάτια των περισσότερων πλοιο-
κτητών ως και ή διαρροή προς τά στερ-
γιανά επαγγέλματα πού παρατηρείται
στους απόφοιτους των ναυτικών σχο-
λών θά έπρεπε νά θεωρηθεί ότι έξυπη-
ρετεί τό ευρύτερο κοινωνικό σύνολο.
Χάνοντας τον τοπικισμό, παίρνοντας
μία συλλογική μορφή, τό Κ.Ν.Ε. άποκτά
σύγχρονο χαρακτήρα.

Φυσικά δέν θά κάναμε τό σφάλμα νά
άγνοήσουμε τό γεγονός ότι ή ναυτιλια-
κή επιχείρηση είναι έργο συλλογικό,
και έξαρτάται από τό ανθρώπινο δυνα-
μικό της. Έκτός από τούς καλλιτέχνες
ή τούς φιλοσόφους, λίγες είναι οι δρα-
στηριότητες πού νά μήν είναι άποτέλε-
σμα συλλογικής προσπάθειας. Η κρατι-
κή συνδρομή προς τή ναυτιλία, άν και
περιορισμένη ήταν σημαντική σέ του-
λάχιστον τέσσερις περιπτώσεις: Τήν
πρώτη όταν μετά τήν άπελευθέρωση ά-
πό τούς Τούρκους, κατέβαλε μέρος των
άποζημιώσεων στους πλοιοκτήτες του
άγωνα για τήν άπώλεια των σκαφών
τους, τή δεύτερη μέ τήν πληρωμή των
πρώτων άτμοπλοίων και τή συνεχή βοή-
θεια στην 'Ελληνική Άτμοπλοία, τήν
τρίτη όταν έπέστρεψε τή φορολογία
των έκτάκτων κερδών μετά τον Α'
Παγκ. Πόλεμο και τήν τέταρτη όταν τό
κράτος έδωσε τήν έγγυήσή του για νά
παραδοθούν τά 100 λίμπερτυ. Αυτά ως
προς τήν πλευρά του κράτους.

Γιά τό πόσο οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες
παραδέχονται τήν θυσία των εργαζομέ-
νων τους αναφέρεται ό 'Ανδρέας Λαι-
μός στα Ναυτιλιακά Θέματα: «Όμως
μερικά άσχημα σημεία των καιρών», λί-
γα άλλα ύπολογίσιμα, άρχισαν νά δεί-
χνουν ότι ό ύπέροχος αυτός άνθρωπι-
σμός όλο και άδυνατίζει στή τάξη των έ-
φοπλιστών μας.

Αντί τις επιτυχίες μας στο διεθνή
στίβο των θαλασσίων μεταφορών νά τις
δοίμε σαν άποτέλεσμα κοινωνικών
προσπαθειών (...) τις θεωρούμε άπο-
κλειστικά μας κατορθώματα και βασανι-
ζόμενοι θαρρείς από τήν ιδέα ότι δέν έ-
χουμε δικίο — κλεινόμαστε έρμητικά σέ
έγωϊστικούς πύργους για νά μή βλέ-

πουν οι άλλοι τήν άδικία μας και συμπε-
ριφερόμαστε σκληρά.

Έκτιμούμε ύπέμετρα τό δικό μας ί-
δρώτα και ήδονιζόμαστε ύποβιβάζον-
τας τήν άξία των κόπων αυτών πού μο-
χθούν άμεσα ή έμμεσα για νά άξιοποιη-
θούν περισσότερο οι δικοί μας κόποι».

Πόσο χρήσιμο θά ήταν άν όλοι, Κρά-
τος, πλοιοκτήτες και εργαζόμενοι έδει-
χναν τήν άνάλογη εϋαισθησία και τάση
αυτοκριτικής, άν άναγνώριζαν οι μέν τή
συμβολή των δέ, άν έν τέλει δέν άφη-
ναν όλοι νά πεθάνει ό άνθρωπισμός
πού ήταν, και σέ πολλές περιπτώσεις
συνεχίζει νά είναι, τό χαρακτηριστικό
των 'Ελλήνων πού δουλεύουν στή θά-
λασσα.

ΖΩΗ ΡΙΓΓΑ - ΓΕΩΡΓΑΚΑΚΗ

ΠΗΓΕΣ: 'Αντωνιάδου Ξενοφ.: 'Η
Σύγχρονος Ναυτική Έκπαίδευση «Ναυ-
τικά Χρονικά» 1/1969

'Αντωνιάδου Ξενοφ.: Αί Δημόσιαι
Ναυτικά Σχολαί «Ναυτικά Χρονικά»
1/1977

'Αντωνοπούλου Κ.Ν. 'Ιστορία του
'Εμπορικού Ναυτικού 1963.

Γκουλούλη Όλγα Ναυτική Έκπαίδευ-
ση. Έκδοση 'Ινστιτούτου Οικονομικών
και Βιομηχανικών έρευνών 1980.

Λαιμός 'Ανδρέας Ναυτιλιακά Θέματα
1970

Λαιμός 'Ανδρέας 'Η Έμπορική Ναυτι-
λία της Χίου (1963)

Τί εισέφερε ό έφοπλισμός μεταπολε-
μικώς εις έργα παραγωγής και κοινωνι-
κής προνοίας «Ναυτικά Χρονικά 1969»

Ράνη Σπυρ.: Ναυτική Έκπαίδευσις
1/1977 «Ναυτικά Χρονικά»

'Εγκυκλοπαίδεια Πυρσός τόμος 'Ελ-
λάς Λήμμα Ναυτιλία.

Τό έν Σύρω Ναυτιλιακόν Συνέδριον
1902

Πρακτικά σέ επανέκδοση 'Ελληνική
'Εταιρία Οικονομικών 'Επιστημών 'Αθη-
νών 1973.

Φύλλα έφημερίδας κυβερνήσεως
σχετικά μέ τό ΚΝΕ Ν.Δ. 603/1948 14 'Α-
πριλίου 1948. Ν.Δ. 99/1973 11 Αύγου-
στου 1973.

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/5363

A.O.H.: 7852337/179 KTISTAKIS
221594 TSOKALIS

Telexes: 23867 OR 21817 FAROS - AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 808, 5th Floor,
1057 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 - 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4132996 - 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR



INTERMARINE GROUP OF COMPANIES

PROTEA SHIPPING LINE

TRANSAFRICA SHIPPING INC.

Intermarine Ltd. — Intermarine (PTY) Ltd.
Honesty Shipping Co. Ltd. — Uninter Shipping Co.
Intermarine Bunkering Services.

**SHIPOWNERS—CHARTERERS—LINER OPERATORS
SHIPBROKERS—CONTRACTORS—BUNKER SUPPLIERS**

HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

INTERMARINE LTD.
46 FILONOS STREET (6TH FLOOR)
TEL.: 4111375, 4173172, 4172194
TELEXES: 21-2845, 21-1178,
21-2742 INMA GR

GENERAL AGENTS FOR:

ANFRENA
AGENCIA NACIONAL DE FRETE E NAVEGACAO
MAPUTO — MOCAMBIQUE

AT MAPUTO:

C/O ANFRENA — TELEX: 6-258 FRENA MO
CABLES: ANFRENA

Number One in the Med



Tsavliris are the most active salvage and towage company in and around the Mediterranean area, with large deep sea salvage tugs on permanent station in the Red Sea and the Eastern Mediterranean

TSAVLIRIS T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander B. Tsavliris & Sons 10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304, 411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW BRANCH OFFICES At all major Greek ports
LONDON AGENTS Tsavliris Shipping Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482 Telex 884291, 888237 TSAV UK

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

Ocean Rescue • Firefighting • Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage • Anchor Handling and Offshore Support

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΙΔΕΟΛΟΓΙΑ

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

Πέρα από την έν προκειμένω έλλιπη πληροφόρηση γύρω από τά θέματα πού άφορούν στην Έλληνική Έμπορικé Ναυτιλία (ΕΕΝ), ή σχέση του Έλληνικού Λαού με τόν ένα έκ των δύο βασιικών φορέων της, τόν Έλληνικό Έφοπλισμό, είναι κατά τρόπο άδόκητο βεβαρημένη από μία ιδεολογική φόρτιση, πού άντλεί τή δύναμή της από πλήθος παραλείψεων, παρανοήσεων και κακώς έννοουμένων σκοπιμοτήτων.

Κατά τή γνώμη του γράφοντος, πέρα από τούς φυσικούς φορείς της ΕΕΝ, εύθύνη βαρύνει και τίς δύο πλευρές του πολιτικού μας φάσματος, τή δεξιά και τήν άριστερά με τήν εύρεία έννοια των όρων, τήν καθεμία για διάφορους λόγους. Κάτω από τά όποιαδήποτε δογματικά ιδεολογικοπολιτικά πρίσματα, υπό τά όποία συνήθως εξετάζεται και περιγράφεται, ή εικόνα της ΕΕΝ στά μάτια του λαού μας έχει ύποστεί ένα ύπερβολικά μεγάλο βαθμό παραμόρφωσης. Καί τούτο συμβαίνει σε μία ναυτιλία πού από τήν ίδια της τή φύση βρίσκεται — και πρέπει να παραμένει — πέρα από κάθε πολιτική θέση.

Δέν ισχυρίζομαι ότι τούτο συμβαίνει με κάθε ναυτιλία, όποτεδήποτε και όπουμε. Σε παλαιότερους καιρούς ή και σε άλλες ναυτιλίες, ιδίως οικονομικά ή και οργανωτικά προηγμένων χωρών, όπου τό έμπορικό πλοίο από τήν ίδια του τή λειτουργία είναι αναπόσπαστα συνδεδεμένο με τήν όλη παραγωγική διαδικασία του έθνικού του χώρου, όπου παραγωγή ή προμήθεια πρώτης ύλης, μεταποίηση και μεταφορά μπορεί να βρίσκονται κάτω από κοινό πρόγραμμα ή και έλεγχο, ό μεταφορέας κατέχει ασφαλώς μία δεδομένη θέση μέσα στην κοινωνική δομή, μία συγκεκριμένη σχέση προς τά μέσα παραγωγής.

Με αυτές τίς συνθήκες, ίσως μπορούμε να δεχθούμε τήν ύπαρξη έκμετάλλευσης της ανθρώπινης εργασίας για χάρη του κέρδους και της κεφαλαιακής

συσσώρευσης.

Κάτι παρόμοιο συνέβαινε και με τήν ΕΕΝ σε κάποια περασμένα χρόνια. Καί δέν θά ανατρέξουμε στά παλιά, στά πριν από τή συγκρότηση της άστικής κοινωνίας χρόνια, όπου απαιτούνται πολύπλοκες αναλύσεις πού καθόλου δέν συμβάλλουν στην άνάπτυξη του θέματος. Θά περιορισθούμε στον αιώνα μας, τίς αγγές της σύγχρονης ΕΕΝ,



στά «ήρωικά» χρόνια της άνάπτυξης αλλά και της άφειδους προσφοράς φθινών εργατικών (ναυτικών) χεριών πού — γιατί να τό κρύψουμε; — δούλεψαν κάτω από σκληρές συνθήκες και έγιναν συχνά άντικείμενο έκμετάλλευσης.

Στά χρόνια εκείνα, ή ταξική άντιπαράθεση είχε νόημα. Καί έγιναν πολλά. Στούς όξεις πολλές φορές συνδικαλιστικούς αγώνες άντιπαράθετουμε μία έξ ίσου σκληρή εργοδοτική, κυρίως όμως κρατική αντίδραση. Φαινόμενα πού έφθασαν σε παροξυσμό κατά τή Μεταξική δικτατορία και τά πρώτα μεταπολεμικά χρόνια.

Με μία κλιμακωτή εξέλιξη, τό κρίσιμο σημείο της μεταβολής τοποθετείται κάπου στη δεκαετία του '60, όταν ό γιγαντισμός της ΕΕΝ και ή άνοδος του βιωτικού επιπέδου και της άπασχόλησης του Έλληνικού λαού ανατρέπει τίς μέχρι τότε ύφιστάμενες σχέσεις προ-

σφοράς και ζήτησης ναυτεργατικών χεριών.

Έκτοτε, ούτε οι διακυμάνσεις του όγκου και του άριθμού των πλοίων της Έλληνόκτητης ναυτιλίας αλλάζουν τή φορά των πραγμάτων. Με έλάχιστες εξαίρέσεις εύκαιριακού και πρόσκαιρου χαρακτήρα ή προσφορά εργασίας είναι κατώτερη από τή ζήτηση και τό ποσοστό των ύψηλομισθων, έξειδικευμένων, διπλωματούχων, κλπ. άνεβαίνει εις βάρος των χαμηλομισθων πού σε όρισμένους τομείς σχεδόν εξαφανίζονται.

Αυτή ή διαφοροποίηση στην ποιότητα του ναυτεργατικού δυναμικού, σε συνδυασμό με τή σχετικά μικρή προσφορά, δημιουργεί συνθήκες κάτω από τίς όποιες ό ναυτικός συναλλάσσεται με τήν πλοιοκτησία με ίσους όρους. Η ναυτολόγηση είναι άποτέλεσμα μιας σχέσεως έντολης μετά μισθώσεως εργασίας μάλλον παρά αγορά εργατικών χεριών προς έκμετάλλευση. Ο παλαιός φόβος της άπολύσεως σχεδόν έκλείπει και τή θέση του παίρνει τό άγχος του έφοπιστή να «κρατήσει τόν κόσμο στο καράβι».

Έτσι, ή ταξική άντιπαράθεση άμβλύνεται στο χώρο όπου φυσιολογικά θά έπρεπε να έκδηλώνεται με τή μέγιστη όξύτητα, στο πλοίο. Και διατηρείται μόνο, όταν και όπου διατηρείται, στην κορυφή της συνδικαλιστικής ιεραρχίας των επί μέρους κλάδων, σε μεγάλο βαθμό για χάρη σκοπιμοτήτων ξένων προς τά εργατικά ζητήματα.

Αν, όμως, ή άπουσία ούσιαστικών ιδεολογικών άντιθέσεων δέν γίνεται εύκολα άποδεκτή ή δέν κρίνεται έπαρκής λόγος για τήν άλλαγή της στάσης του Λαού μας άπέναντι στην ΕΕΝ, τό άντικείμενο και ό τόπος δράσης της ΕΕΝ συνιστά ένα επιπρόσθετο σοβαρό στοιχείο πού συγκλίνει προς τή στήριξη της άποψης πού έκφράζει τό παρόν άρθρο. Είχα πολλές φορές τήν εύκαιρία να επισημάνω, άκόμη και από τίς ίδιες αυτές στήλες, ότι ό χώρος δράσης της ΕΕΝ

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1088 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

βρίσκεται κατά συντριπτικά μεγάλο ποσοστό όχι μόνο έξω από τον Έλλαδικό χώρο αλλά και πέραν των διαδικασιών που συνιστούν την Έλληνική Οικονομία, προς την όποια η EEN συνδέεται με την έννοια του μονοδρόμου. Η εισροή, δηλαδή, χρήματος από την EEN προς την Έλληνική Οικονομία έχει μία και μοναδική φορά, τό δε έκαστοτε ύψους της τέτοιας εισροής καθορίζεται από την εν γένει κατάσταση της EEN και από το βαθμό και την ποιότητα της σχέσης της προς το Έλληνικό Κράτος και την χώρα εν γένει.

Με την απορρόφηση ντόπιων κεφαλαίων σχεδόν σε άμελητά επίπεδα, με τη θέση του ναυτεργατικού δυναμικού όπως παραπάνω περιγράφηκε και με την πλήρη σχεδόν απουσία εθνικών φορτίων προς μεταφορά, η κατάσταση της EEN και του Έλληνικού Έφοπλισμού στη χορεία των «έκμεταλλευτών του ιδρώτα του Έλληνικού Λαού» και, επομένως, η ταξική αντιπαράθεση, προϋποθέτει αρκετή αυθαιρεσία και μπορεί μόνο να αποδοθεί — αλλά όχι και να δικαιολογηθεί — σε προσπάθεια συσκότισης της πραγματικότητας προς επίτευξη άλλοτρίων σκοπών.

Πώς, όμως, φθάσαμε σε αυτήν την επιζήμια όσο και απαράδεκτη κατάσταση; Πιστεύω ότι, όπως προανέφερα, η ευθύνη πρέπει να καταλογισθεί και στις δύο πλευρές.

Η δεξιά ιδεολογία και ολόκληρο σχεδόν το φάσμα της κομματικής της έκφρασης επιμένει να προβάλλει και να εκθειάζει τις έφοπλιστικές θέσεις κατά τρόπο ύπερβολικό και άκριτο, άκόμα και όταν πρόκειται για πράξεις και η παραλείψεις που καταφανώς αποτελούν πρόκληση στο κοινό αίσθημα. Προς το αυτό αποτέλεσμα συνέδραμαν και οι πράξεις της δικτατορίας που «έκλεκτική συγγενεία» ταυτίζονται προς εκείνες της δεξιάς και οι όποιες, αν και εν πολλοίς ομολογουμένως επιτυχείς ως προς την Ναυτιλία, περιείχαν το στοιχείο της ύπερβολής, ουσιαστικής τε και φραστικής, με δυσμενή αντίκτυπο στο ιδεολογικό επίπεδο.

Με τη σειρά της η αριστερά, σε πλήρη περιφρόνηση των εθνικών αλλά και αυτών ακόμη των ναυτεργατικών συμφερόντων, εκείνων δηλαδή τά όποια υποτίθεται ότι εκπροσωπεί και προστατεύει, ενεργεί κατά τρόπο που μοιάζει να επιδιώκει όχι απλώς τη συρρίκνωση αλλά την πλήρη εξάφaniση της EEN. Η κοινωνική αναταραχή και η δραματική επιδείνωση στο συναλλαγματικό ισοζύγιο της χώρας φαίνονται όχι απλώς να αγνοούνται σαν ένδεχομενοι κίνδυνοι, αλλά να ανήκουν στους επιδιωκτέους σκοπούς.

Είναι λυπηρό ότι και αυτή άκόμα η κεντρώα αντίληψη πάσης τάσεως διακρίνεται για τις παλινωδίες που συντη-

ρούν τη σύγχυση.

Είναι επίσης αξιοσημείωτο ότι, παρά τις πανταχόθεν εκκλήσεις, οι επίσημοι φορείς των μερών που συναποτελούν την EEN δεν έχουν επιχειρήσει μία πλατιά ενημέρωση του Έλληνικού Λαού επί του θέματος. Δεν έννοούμε προφανώς τά διαφημιστικά φυλλάδια που μονομερώς εκθέτουν μία άποψη και που αυτή η μονομέρεια είναι τόσο εμφανής ώστε χάνουν αυτόματα την πειστικότητα τους.

Είναι καιρός, νομίζω, όλοι μας να συνειδητοποιήσουμε την ανάγκη μιας ψυχρά αντικειμενικής θεώρησης του ζητήματος. Νά αντιληφθούμε ότι τό ποθούμενο είναι ένα και μόνο: Μία μεγάλη Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία, με πολλά πλοία, που να παρέχει εργασία στο μέγιστο δυνατό αριθμό των Ελλήνων, εργασία ασφαλή και καλοπληρωμένη. Μία Ναυτιλία όσο τό δυνατό στενότερα συνδεδεμένη με τον Εθνικό Έλλαδικό χώρο, ό όποιος θα άντλει από αυτή κύρος και χρήμα, άμφοτέρα τόσο άπαραίτητα για την Πατρίδα μας στίς δύσκολες ώρες που περνάμε.

Κάθε τί που τείνει προς αυτό τό σκοπό είναι αντικειμενικά όρθό και εθνικά ώφέλιμο. Τό έγχείρημα άπαιτεί άρετή και τόλμη. Καί κάτι άκόμα: ΓΝΩΣΗ....

Γ. ΜΠΑΝΟΣ

Seatrader Maritime Inc.

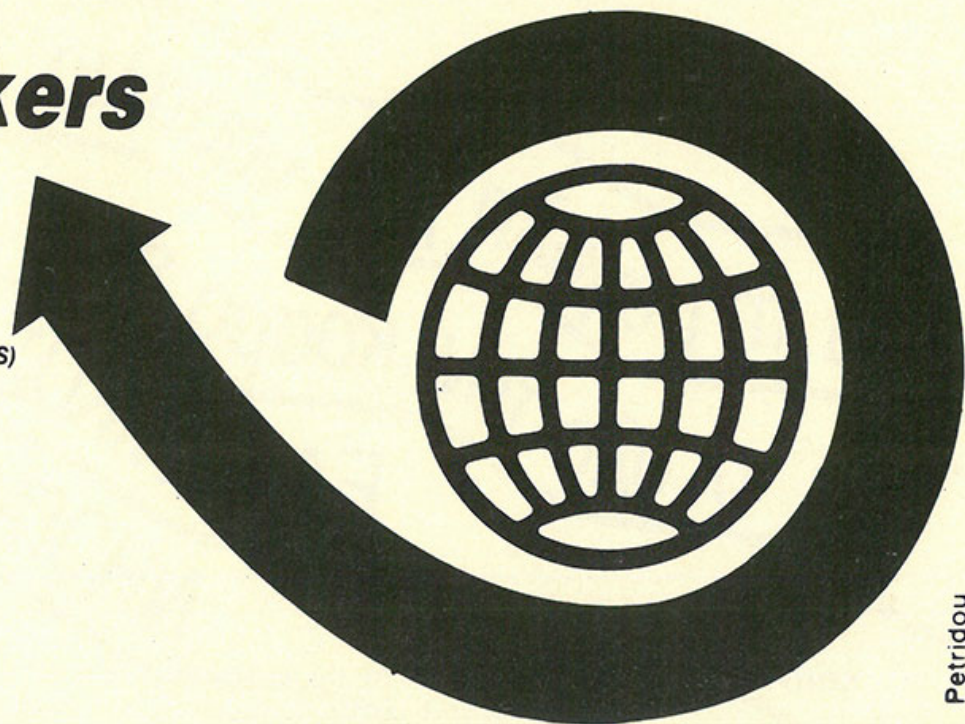
Shipbrokers

SALE & PURCHASE -
CHARTERING:

Phones: 8969111 (40 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-0595 S.M.T.

BRANCH:

VORREOU & POLYMNIS
KABOURI — ATHENS
P.O.BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou



Για τη μεγάλη μας ναυτιλία
σ' ολό τον κόσμο ένας μεγάλος
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966, 4124286
ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. HELREGSHIP
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3

Μέ θάρρος καί ρεαλισμό

Τοῦ κ. ΘΑΝΑΣΗ ΒΑΡΙΝΟΥ*, Γεν. Γραμματέα τῆς ΠΕΠΕΝ

Ἡ ἐτήσια τακτική Γενική Συνέλευση τῶν Πλοιοάρχων πού πραγματοποιήθηκε στό Ἑργατικό Κέντρο Πειραιᾶ, στίς 27 καί 28 Μαΐου, ἦταν καθοριστικῆς σημασίας γιά τό μέλλον τοῦ ναυτεργατικοῦ συνδικαλιστικοῦ κινήματος καί τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας στήν γενικότερη.

Εἶμαι μέλος τῆς ΠΕΠΕΝ ἀπό τό 1968 καί μοῦ δόθηκε ἡ εὐκαιρία νά μετάσχω ἐνεργά σέ 10 Γενικές Συνελεύσεις τά τελευταῖα 18 χρόνια καί ὁμολογοῦμαι πως ποτέ ἄλλοτε μιά Γενική Συνέλευση ναυτεργατικοῦ Σωματείου δέν πραγματοποιήθηκε σέ τέτοιο ὑψηλό ἐπίπεδο διαλόγου, προβληματισμοῦ καί ἀποφάσεων.

Οἱ Πλοίαρχοι πάσης τάξεως, ἀπέδειξαν γιά ἄλλη μιά φορά ὅτι εἶναι ἡ πυρραμίδα τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ καί τό αἶσθημα εὐθύνης πού τοὺς διακρίνει τοὺς δίδει τό προνόμιο νά κρίνουν καί νά ἐρμηνεύουν σωστά τά προβλήματα πού ἀντιμετωπίζουν οἱ ἴδιοι καί ἡ Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας στήν γενικότερη.

Κατά τήν ἀποψή μου, τά συμπεράσματα καί οἱ ἀποφάσεις αὐτῆς τῆς Γενικῆς Συνέλευσης θά ἦταν πολύ χρήσιμο νά τύχουν βαθειᾶς μελέτης ἀπό τό ΥΕΝ καί τήν πλοιοκτησία. Στά μηνύματα καί στή θέληση τῶν 1.100 Πλοιοάρχων πού μετείχαν σ' αὐτήν τήν Γ.Σ. βρίσκεται ἡ ἐλπίδα γιά τήν σωτηρία τῆς Ἑμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Ἡ συντριπτική πλειοψηφία τῶν Πλοιοάρχων πού στήριξε μέ τήν ψήφο τῆς τήν ὑπεύθυνη Διοίκηση στήν Γ.Σ. (τό Δ.Σ. ἔλαβε τό 77% τῆς ψήφου ἐμπιστοσύνης τῶν Πλοιοάρχων) ζητᾷ τήν ἐπαναφορά τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας στά ἐλληνόκτητα πλοῖα. Κατά τήν ἀποψή μου αὐτό εἶναι τό κυριότερο μήνυμα τῆς Γ.Σ., ἀφοῦ ἐγίνε πιά συνειδητοῦν ὅλοις τοὺς ναυτεργάτες ὅτι ἡ λύση ὅλων τῶν προβλημάτων πού μᾶς ἀπασχολοῦν σήμερα βρίσκεται στήν αὐξηση τοῦ ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλου.

Μοῦ δίδεται ἔτσι ἡ εὐκαιρία νά κάνω ἐκκλήση πρὸς τήν πλοιοκτησία καί κυρίως πρὸς τό ΥΕΝ νά προχωρήσου τό συντομότερο δυνατόν πρὸς αὐτήν τήν κατεύθυνση μέ θάρρος καί ρεαλισμό.

Εἶμαι βέβαιος ὅτι ἡ ἡγεσία τοῦ ΥΕΝ ἐχει κατανοήσει καί ἐχει ἐντοπίσει τό πρόβλημα, ἀφοῦ τοὺς τελευταίους μήνες σταμάτησε νά πελαγοδρομεῖ καί νά αὐτοσχεδιάζει. Ὁ κρατικός παράγοντας εἰσέπραξε τά λάθη του στήν τελευταία 5ετία πού μεταφράζονται σέ μιά ἀπώλεια 3,5 δισ. δολλαρίων. Ἡ πολιτεία δέν ὑπελόγισε σωστά αὐτό τό κόστος. Τώρα πού τό μετρά βλέπει ὅτι τά χρήμα-

τα πού χάθηκαν εἶναι δύο φορές περισσότερα ἀπό αὐτά πού θά εἰσπράξει ἀπό τήν Ε.Ο.Κ. γιά τά Μ.Ο.Π.

Τό ναυτεργατικό δυναμικό, ἡ ψυχὴ τοῦ Ἑλληνόκτητου πλοίου, δέν εἶχε τήν σωστή καθοδήγηση. Ἡ ἡγεσία ὁρισμένων ναυτεργατικῶν Σωματείων ἐχει βαρεῖς εὐθύνες γιά τόν ἀποπροσανατολισμό τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, μέ ἀποτέλεσμα οἱ ναυτεργάτες νά πληρῶσουν μέ τό βαρὺ τίμημα τῆς ἀνεργίας.



Ἀπό τό πανηγυρικό τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15/1/86 διαπίστωσα ὅτι τήν τελευταία 5ετία, ὁ ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 1.420 πλοῖα, ἐνῶ ἀπό τήν ἄλλη πλευρά, ὁ Ἑλληνόκτητος Στόλος ἐλάχιστα μειώθηκε.

Νομίζω ὅτι ἡ Πολιτεία μπορεῖ νά φέρει ὅλα τά Ἑλληνόκτητα πλοῖα στήν Ἑλληνική σημαία. Γιά τό ναυτεργικό δυναμικό ἡ ἐπιστροφή π.χ. 1.000 πλοίων, σημαίνει ὅτι θά ἐξασφαλισθοῦν 10.000 καί πλέον νέες θέσεις ἐργασίας, γιά τόν κρατικό προϋπολογισμό σημαίνει εἰσροή ἑνὸς δισ. δολλαρίων τόν χρόνο. Τό συνάλλαγμα αὐτό ἐχει ἀνάγκη ἡ Οἰκονομία μας ὅσο ποτέ ἄλλοτε.

Γιά νά ἐπιστρέψουν τὰ 1.000 πλοῖα, θά πρέπει νά ληφθοῦν μέτρα καί νά δοθοῦν κίνητρα τά ὁποῖα δέν θά θίγουν τά κεκτημένα δικαιώματα τῶν ναυτεργατῶν. Μερικά ἀπό τά μέτρα αὐτά κατά τήν ἀποψή μου εἶναι τά ἑξῆς:

1. Αὐστηρή προσήλωση στό συνταγματικό καί νομοθετικό προστατευτικό πλαίσιο πού καλύπτει τό ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοῖο, διότι ἔτσι ἐξασφαλίζεται ἡ ἐμπιστοσύνη ὅλων τῶν φορέων τῆς ναυτιλίας.

2. Ξεκαθάρισμα καί καθορισμός τῆς

σύνθεσης τῶν αὐτοματοποιημένων καί συμβατικῶν πλοίων. Τό ΥΕΝ θαρραλέα πρέπει νά πάρει θέση ὁριστικῆ πάνω σ' αὐτό τό θέμα, λαμβάνοντας ὑπ' ὄψη τήν σημερινή παραγωγικότητα.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» τοὺς τελευταίους μήνες σέ κύρια ἄρθρα, ὑπέδειξαν τήν ἐφικτὴ λύση πάνω σ' αὐτό τό θέμα.

3. Σταδιακὴ ἐπίλυση ὅλων τῶν ἐργασιακῶν προβλημάτων πού δημιουργοῦν ἀνασφάλεια καί ἀναταραχὴ στὰ πλοῖα.

Νά ἀφεθοῦν ἐλεύθεροι ἡ πλοιοκτησία καί ἡ ναυτεργασία χωρὶς κρατικό παρεμβατισμό νά ἐπιλύσουν καί νά ἱκανοποιήσουν σταδιακά ὅλα τά δίκαια αἰτήματα τῶν ναυτεργατῶν. Ἡ ἐργασιακὴ εἰρήνη εἶναι ἀπαραίτητο στοιχεῖο γιά τό Ἑλληνικό πλοῖο. Ἡ πλοιοκτησία θά πρέπει ἐπιτέλουν νά συναινέσει στήν ἐπίλυση θεσμικῶν αἰτημάτων τῶν ναυτεργατῶν.

4. Ἀναβάθμιση τῆς Ν. Ἑκπαίδευσης μέ στόχο νά ἐκπαιδεύσουμε Ἀξιωματικούς μέ ὑψηλὸ ἐπίπεδο κατάρτισης καί ναυτικό ἦθος.

5. Νά καλυφθοῦν τά ἐλλείμματα τοῦ ΝΑΤ ἀπὸ τόν κρατικό προϋπολογισμό, ἀφοῦ κανένας δέν μπορεῖ νά ἀμφισβητήσει ὅτι ὑπεύθυνη γιά τήν κατάντια τοῦ ΝΑΤ εἶναι ἡ Πολιτεία.

6. Νά ὑπαχθοῦν οἱ Ναυτιλιακὲς δραστηριότητες στὸν Ν. 1574/70 ὅπως γίνεται μέ τίς ἐξαγωγικὲς Βιομηχανίες καί Βιοτεχνίες.

7. Νά σταματήσουν ὅλοι οἱ αὐτοσχεδιασμοὶ στό ΥΕΝ μέ τίς ἀτυπες Ἐπιτροπὲς πού δέν ὁδηγοῦν πρὸς τὸ θετικό.

Προτείνω τήν διεύρυνση τοῦ Συμβουλίου Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΣΕΝ) καί ἀναβάθμισή του σέ Ἀνώτατο Συμβούλιο Ε.Ν. (ΑΣΕΝ), μέ οὐσιαστικὲς ἀρμοδιότητες καί διακομματικὴ ἐκπροσώπηση, καθὼς ἐπίσης καί ἐκπροσώπηση ὅλων τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας.

Μ' ἄλλα λόγια νά ὑλοποιηθεῖ ἡ ἀνάγκη τοῦ διαλόγου πάνω σέ ὑπερκομματικὴ βάση γιά ἓνα ἐθνικὸ θέμα, ὅπως εἶναι ἡ Ἑμπορικὴ μας Ναυτιλία.

Οἱ λύσεις πού προτείνω πρὸ πάντων ἔχουν μακροπρόθεσμο στόχο, ἄμεσα ὅμως θά πρέπει νά ἐπιλυθεῖ τό φλέγον θέμα τῆς ἀνεργίας, καί ἡ Πλοιοαρχικὴ τάξη ἐχει προτείνει ἐπανειλημμένα λύσεις ἐφικτὲς καί ἄμεσα ὑλοποιήσιμες.

Μπορεῖτε κ. Ὑπουργέ νά λύσετε τά προβλήματα, θάρρος χρειάζεται καί ρεαλισμός.

* Ἐκφράζονται προσωπικὲς ἀπόψεις.

Οι αγορές των Έλλήνων τό πρώτο πεντάμηνο του 1986

Παρά τη συνεχιζόμενη κρίση της ναυλαγοράς τους πρώτους μήνες του έτους, οι Έλληνες έφοπλιστές διατηρήθηκαν στο προσκήνιο των αγοραπωλησιών πλοίων, έκμεταλλεύσιμοι όρισμένες ευκαιρίες προσκτήσεως νέων σχετικά πλοίων, υψηλών προδιαγραφών, κυρίως από εταιρίες της Άπω Ανατολής, οι οποίες υπό τη πίεση υψηλών χρεών έκποιησαν πολλά πλοία.

Σαφή ή στροφή των Έλλήνων προς τα πρόντακτ κάρριερς και τα δεξαμενόπλοια για τα οποία οι συνθήκες της αγοράς εμφανίζονται ήδη βελτιωμένες, ενώ παρά την υπερπροσφορά που υπάρχει στην κατηγορία των μπάλκ κάρριερς δεν έλειψαν οι αγορές handy size πλοίων της τελευταίας δεκαετίας.

Δυστυχώς, τα περισσότερα από τα μεταχειρισμένα πλοία που αγοράσθηκαν δεν ύψωσαν τη κυανόλευκο, αλλά προτίμησαν άλλες σημαίες για τους γνωστούς λόγους της ανταγωνιστικότητας που έχουμε κατ' επανάληψη τονίσει.

Αν και η παρακολούθηση των αγοραπωλησιών πλοίων τα οποία παραμένουν υπό ξένες σημαίες και πολλές φορές διατηρούν το παλαιό τους όνομα είναι ιδιαίτερα δυσχερής, εντούτοις τα «Ναυτικά Χρονικά» κατέγραψαν τις ακόλουθες αγορές πλοίων που εμφανίζονται στους πίνακες κατά κατηγορία πλοίου και αναφέρεται, σε όλα κατέστη δυνατόν να γνωσθεί, το νέο τους όνομα και η σημαία νηολογήσεως.

Σύμφωνα με στοιχεία μας κατά το πεντάμηνο Ιανουαρίου — Ιουνίου 1986, οι γνωσθείσες αγορές των Έλλήνων έφοπλιστών από το εξωτερικό αντιπροσωπεύουν 78 πλοία, 3.627.815 τον. γκρός, από τα οποία μόνο τα 23 που φθάνουν τους 1.396.564 τον. γκρός εγγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο και τα υπόλοιπα αναζητήσαν φθηνότερες λύσεις που θα τους επιτρέψουν να λειτουργήσουν υπό τις σημερινές κρίσιμες συνθήκες της διεθνούς ναυλαγοράς.

Αναλυτικά τα αγορασθέντα πλοία κατά κατηγορία σε τον. γκρός είναι τα ακόλουθα, ενώ με μαύρα στοιχεία σημειώνονται όσα ύψωσαν Έλληνική σημαία:

ΦΟΡΤΗΓΑ (8 πλοία, 80.283 τον. γκρός):

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπ/σεως	Νέο όνομα	Σημαία
Arctic Link	8.310	1973	«Μαρίνα Σάν»	Βρεταννική
Concordia I	8.953	1972	—	—
Amet	9.448	1978	«Σέρ Τζών»	Έλληνική
Simoex	9.449	1977	—	—
Charlottenborg	9.790	1972	«Ούνισιέρα»	Παναμά
Nedlloyd Salland	9.800	1974	«Μαριώ Κ.»	Έλληνική
Atlantic Prelude	11.077	1972	«Βόλιαντ»	Έλληνική
Mt. Harvard	13.456	1975	«Σή Χάρβεστ»	Λιβερίας

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ (40 πλοία, 870.951 τον. γκρός):

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπ/σεως	Νέο όνομα	Σημαία
Korean Crystal	10.237	1972	«Άλεξ. ΠΑ»	Κύπρου
Verena	12.384	1971	«Τσάρνικ»	Κύπρου
Kao Cheng	12.784	1979	—	—
Lina S.	14.769	1963	«Αννούλα»	Μάλτας
Van Coqueror	15.941	1974	«Βιτάλι»	Κύπρου
Natasha	15.855	1974	«Γιουρολίμπερτ»	Κύπρου
Japan Erica	16.372	1971	«Ατλάντικ»	Κύπρου
Avon	14.383	1966	«Άσπεν Πάιν»	Βρεταννική
Barry	14.383	1966	«Άσπεν Φώλλες»	Βρεταννική
Gemini Pioneer	16.736	1977	«Σαίντ Βασίλειος»	Κύπρου

Margaret Johnson	16.285	1970	«Ρήτζεντ Σκάυ»	Έλληνική
Queen Sapphire	16.997	1973	«Άξιον Έστί»	Έλληνική
South Bridge	17.541	1976	«Σάουθ Σή»	Παναμά
Hoya	17.894	1976	«Νόρθ Σή»	Λιβερίας
Cissus	18.694	1974	—	—
Belo Oriente	19.742	1977	«Σάν Μπίν»	Έλληνική
Quintina	19.820	1978	«Μερεζίν»	Παναμά
Orion	18.958	1973	«Όριων»	Λιβερίας
Hi Keum	19.276	1972	«Άντρια»	Έλληνική
Clio	19.742	1977	«Σάν Βίλ»	Έλληνική
Bunga Chempaka	20.432	1972	«Θέτις»	Κύπρου
Cairnsmore	20.781	1982	Κάπταιν Σαράντης	Έλληνική
Wildcat	21.666	1977	—	—
Silver Carrier	21.667	1977	—	—
Trent	20.711	1974	«Δάμων»	Λιβερίας
Kepbrave	21.426	1984	Δημήτρης Κρητικός	Έλληνική
Kepbreeze	21.427	1983	—	—
Sagr Al Dammam	21.755	1974	«Μάγδα Π.»	Έλληνική
Hellespont	—	—	—	—
Conquest	22.893	1974	«Στάρλάιτ»	Κύπρου
Bunga Spiragi	22.297	1976	—	—
Jupiter No. 1	23.938	1976	«Γρηγορούσα»	—
Yana	30.747	1981	«Άλφειός»	Λιβερίας
Thamesfield	30.428	1977	«Αηγιάννης»	Έλληνική
Nikko Maru	31.982	1971	«Νίκκο Στάρ»	Λιβερίας
ChokoMaru	31.982	1970	«Τσόκο Στάρ»	Λιβερίας
Bandak	30.340	1974	«Σόνια»	Κύπρου
Bulk H	35.561	1982	«Ελπίς»	Έλληνική
Barnworth	35.716	1975	«Αηλιώτης»	Έλληνική
Sir John Fisher	37.811	1982	«Έλεν»	Έλληνική
Carina	38.598	1967	«Καλομοίρα»	Έλληνική

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ & ΜΙΚΤΑ (30 πλοία, 2.675.581 τον. γκρός)

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπ/σεως	Νέο όνομα	Σημαία
Gulf Princess	9.286	1987	—	Λιβερίας
Chemical Explorer	17.980	1972	«Μπρίλλιαντ»	Κύπρου
Chemical Venturer	17.980	1972	«Βέντιουρερ»	Κύπρου
Cape Thistle	18.250	1982	«Κρήτη Ρόκ»	Έλληνική
Eastern Thistle	18.250	1982	«Κρήτη Μάουντεν»	Έλληνική
Carina I	19.016	1976	«Σεμίραμις»	Παναμά
Valetta Trader	17.875	1975	«Κύπρος Γκλόρυ»	Κύπρου
Petro Queen	19.634	1979	—	—
Scottish Eagle	32.995	1980	Σήματζικ»	Κύπρου
Astro Eagle	37.660	1980	«Βιάνα Ι»	Κύπρου
Mega Pilot	41.957	1967	—	—
Lis of Galway	42.619	1975	—	—
Ugland Obo-Six	45.330	1976	«Άγία Έλένη»	Κύπρου
Playa De Riazor	54.440	1970	«Άλάντια Τρέιντερ»	Παναμά
Zenit Gothia	66.594	1975	«Απάτσι»	Λιβερίας
Champlain	68.596	1974	«Άκοή»	Λιβερίας
Vitoria	70.351	1974	—	—
Kaiko Maru	71.765	1973	—	—
Afran Zodiac	104.150	1973	«Έμεραλντ»	Κύπρου
Amoco Eurora	109.979	1975	«Γκόλλαντ»	Κύπρου
Mostank	114.082	1975	«Λαϊδη Α.»	Κύπρου
Esoo Bilbao	132.999	1975	«Φρήντομσιπ Λ»	Έλληνική
Sahara	164.758	1974	«Σαχάρα»	Λιβερίας
Berlin	176.008	1975	«Ζαφείρι»	Κύπρου
Brazilian Splendor	176.053	1975	«Χαβάη»	Λιβερίας
Sea Saga	178.808	1977	—	—
Nanny	198.163	1978	«Παρθενών»	Έλληνική
Sea Scope	198.163	1978	«Πάρις»	Έλληνική
Prairie	198.764	1978	«Άκρόπολις»	Έλληνική
Sea Brilliance	254.076	1979	«Έλλάς Φώς»	Έλληνική

Ναυλαγορά καί τιμές πετρελαίου

(Τό παράδειγμα του Πάναμαξ)

Η κάθετη πτώση των τιμών του άργου πετρελαίου κατά τους τελευταίους μερικούς μήνες επέφερε ως γνωστόν και αντίστοιχη πτώση των τιμών των καυσίμων των πλοίων. Η σπουδαία αυτή μεταβολή επιδρά άμεσα και δραστικά στη διαμόρφωση του κόστους εκτελέσεως ταξιδιού. Τό μέγεθος της βρίσκεται σε ευθεία αναλογία προς 1) την διανυόμενη απόσταση προς εκτέλεση του ταξιδιού και 2) την όλη διάρκεια του, παράμετροι που αναφέρονται στην καταναλισκόμενη ποσότητα βαρέων και, αντίστοιχα, ελαφρών καυσίμων.

Η αξιολόγηση των τρεχόντων ναύλων (Μάιος 1986) σε σχέση με εκείνους ενός προσφάτου παρελθόντος, πρό της δραστηκής πτώσεως της τιμής των καυσίμων, και η εξ αυτής διαπίστωση των τάσεων της ναυλαγοράς προϋποθέτει μία συγκριτική μελέτη των οικονομικών αποτελεσμάτων ενός δεδομένου ταξιδιού και στις δύο (πρό και μετά την πτώση τιμών) συνθήκες.

Η επιλογή του αντιπροσωπευτικού τύπου πλοίου προς μελέτη και εξαγωγή συμπεράσματος είναι μία δύσκολη υπόθεση που μέχρις ενός βαθμού περιέχει δόση αυθαιρεσίας. Για τους σκοπούς του παρόντος, τό πάναμαξ μπάλκ κάρριερ από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία ή Κόντινεντ με 52.000 (σε βύθισμα Παναμά) και 58.000 τόννους φορτίου, αντίστοιχα, θά ληφθεί σά βάση. Η ήδη σοβαρή παρουσία μοντέρνων πλοίων του είδους, του αποκαλούμενου «οικονομικού» τύπου, απαιτεί μία διάκριση σε σχέση με τις παλαιότερες μονάδες λόγω της μεγάλης διαφοράς σε κατανάλωση κυρίας μηχανής.

Ενδιαφέρον θά παρουσίαζε και μία αντίστοιχη μελέτη επί των δεξαμενοπλοίων (VLCC ή και μικροτέρων). Έδω όμως, ο ειδικός τρόπος καθορισμού του ναύλου (WORLDSCALE) και η επικείμενη προσαρμογή της 1ης Ιουλίου 1986 καθιστά τέτοιο πόνημα μάλλον άκαιρο.

Σά χρονολογική βάση ελήφθησαν χρόνοι περί την 15η Νοεμβρίου 1985 και 15η Μαΐου 1986, δηλαδή χρονική απόσταση ενός εξαμήνου. Οι αντίστοιχες τιμές καυσίμων είναι εκείνες του Ρόττερνταμ, Λός Άντζελες και Ιαπωνίας. Καί για μόν τό προς Ιαπωνία ταξίδι, που νοείται ότι αρχίζει από Κόντινεντ θά ληφθεί υπ' όψη ο μέσος όρος των τριών ως άνω τιμών, ενώ οι τιμές του Ρόττερνταμ θά ισχύσουν για τή δεύτερη περίπτωση που θά λογισθεί ως κυκλικό ταξίδι.

Ο Πίνακας 1 μάς δίνει τις εν λόγω τιμές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
ΤΙΜΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ IFO ΚΑΙ DIESEL 15.11.85/15.5.86
(ΔΟΛΛΑΡΙΑ ΗΠΑ/ΤΟΝΝΟ)

ΤΟΠΟΣ ΑΓΟΡΑΣ	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 85		ΜΑΪΟΣ 86	
	IFO	DIESEL	IFO	DIESEL
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	148	243	67	148
ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	145	225	76	150
ΙΑΠΩΝΙΑ	165	250	83	188

Πηγή: «Ναυτικά Χρονικά»

Στόν Πίνακα 2 εκτίθενται οι ναύλοι για τις ίδιες χρονικές στιγμές. Ο προσδιορισμός τους έγινε με βάση τό μέσο όρο των κατά την υπό θεώρηση χρονική περίοδο συνομολογηθέντων ναύλων με τις αναγκαίες αναγωγές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
ΜΕΣΟΣ ΝΑΥΛΟΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1985 ΚΑΙ ΜΑΪΟΥ 1986
(ΔΟΛΛΑΡΙΑ ΗΠΑ/ΤΟΝΝΟ ΦΟΡΤΙΟΥ)

ΤΑΞΙΔΙ	ΦΟΡΤΙΟ	Φ/Ε	11/85	5/86
ΚΟΛΠΟΣ-ΙΑΠΩΝΙΑ	52.000	10	13.50	9.00
ΚΟΛΠΟΣ-ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ	58.000	10	8.25	6.50



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli · Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

Λοιπά δεδομένα του υπολογισμού μας: οι αποστάσεις Κόλπου ΗΠΑ (Ν. Όρλεάνη) μέχρι Ίαπωνίας μέσω διώρυγος Παναμά 9.115 ν. μίλια και Νέας Όρλεάνης μέχρι Ρόττερταμ 4.880 ν. μίλια. Σάν ενιαία ταχύτητα ελήφθη εκείνη των 13 κόμβων με καταναλώσεις 40 και 28 τόννων IFO (180CST) για παλαιού και, αντίστοιχα, οικονομικού τύπου πλοία, πλέον 2.5 τόννων ντίζελ.

Έτσι έχουμε:

Α' ΚΟΛΠΟΣ/ΙΑΠΩΝΙΑ (ΠΑΛΑΙΟΥ ΤΥΠΟΥ) — ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 85

— Ναυλος 52.000 τ. Χ δολ. 13.50	δολ. 702.000
— Πλοῦς Ρόττερταμ/Ν. Όρλεάνη/Γιοκοχάμα 4.880 + 9.115 ν. μίλια, δηλ. 45 ημέρες πλοῦ πλέον 15 εἰς λι- μένα, συνολική διάρκεια 61 ημέρες.	
— 45 ἡμ. Χ 40 τ Χ δολ. 153 (μέση τιμή)	δολ. 275.400
— 61 ἡμ. Χ 2.5 τ Χ δολ. 239 (μέση τιμή)	δολ. 36.447

συνολικό κόστος καυσίμων	δολ. 311,847
Ναῦλος μετά τὴν ἀφαίρεση κόστους καυσίμων	δολ. 390,153

— ΜΑΪΟΣ 86

— Ναυλος 52.000 τ. Χ δολ. 9	δολ. 468.000
— 45 ἡμ. Χ 40 τ Χ δολ. 75 (μέση τιμή)	δολ. 135.000
— 61 ἡμ. Χ 2.5 τ Χ δολ. 162 (μέση τιμή)	δολ. 24.705

συνολικό κόστος καυσίμων	δολ. 159.705
Ναῦλος μετά τὴν ἀφαίρεση κόστους καυσίμων	δολ. 308,295

Με τὴν ἴδια συλλογιστική, οἱ ἀντίστοιχοι ναῦλοι, μετά τὴν πληρωμή των καυσίμων, εἶναι:

Β' ΚΟΛΠΟΣ/ΙΑΠΩΝΙΑ (ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ)

Νοέμβριος 1985:	δολ. 472,773
Μάιος 1986:	δολ. 348,795

Γ' ΚΟΛΠΟΣ/ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ (ΠΑΛΑΙΟΥ ΤΥΠΟΥ)

Νοέμβριος 1985:	δολ. 267,035
Μάιος 1986:	δολ. 276,900

Δ' ΚΟΛΠΟΣ/ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ (ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ)

Νοέμβριος 1985:	δολ. 322,091
Μάιος 1986:	δολ. 301,824

Οἱ παραπάνω ἀριθμοὶ καὶ οἱ μεταξύ τους διαφορές μᾶς ἐπιτρέπουν μερικά σαφῆ συμπεράσματα. Ἄς τὰ ἐκθέσουμε:

1) Ὁ παλαιὸς τύπος πλοῦ για τὸ πρὸς Ἰαπωνία ταξίδι ἀπώλεσε περίπου δολ. 1.57 ἀνὰ τόννο φορτίου μετά τὴν ἀναγωγή για τὰ καύσιμα. Μεγαλύτερες ἀκόμα εἶναι οἱ ἀπώλειες τοῦ οικονομικοῦ τύπου (δολ. 2.38 ἀνὰ τόννο), πράγμα ἄλλωστε φυσικὸ καὶ ἀναμενόμενο, ἀφοῦ φθηνότερα καύσιμα σημαίνει ἀπώλεια μέρους τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ οικονομικοῦ πλοῦ. Οἱ ἀπώλειες αὐτές συνιστοῦν ποσοστιαία πώση τοῦ ναῦλου ἐντὸς τοῦ τελευταίου εξαμήνου κατὰ 11.6% καὶ 17,62% ἀντίστοιχα.

2) Στὸ ὑπερατλαντικὸ ταξίδι παρατηρεῖται σταθερότητα με μικρά κέρδη για τὸ παλαιὸν τύπου πλοῖο (δολ. 0,17 ἀνὰ τόννο) καὶ κάποιες ἀπώλειες για τὸν οικονομικὸν τύπο (δολ. 0,35 ἀνὰ τόννο). Για μιά ἀκόμα φορά ἐπισημαίνεται ἡ (σχετική) πώση τοῦ δευτέρου πλοῦ.

3) Ἡ σύγκριση των δύο ἀνωτέρω περιπτώσεων δημιουργεῖ τὸ παράδοξο ἀνισομεροῦς διακυμάνσεως τῆς ἀγορᾶς καὶ μάλιστα για φορτώσεις ἀπὸ ἓνα καὶ τὸν αὐτὸ λιμένα ἢ περιοχὴ. Ἡ ἐξήγηση ἀσφαλῶς βρίσκεται στὴ βελτίωση τῆς ζητήσεως στὸ χώρο Ἄπω Ἀνατολῆς καὶ Αὐστραλίας ἐναντι τοῦ Κόντινεντ, γεγονὸς ποῦ ἐξισορροπεῖ τὰ ἀποτελέσματα μεγαλύτερης τοῦ ἐνὸς ταξιδίου διαχειριστικῆς περιόδου.

4) Τὰ πρὸς Ἄπω Ἀνατολὴ ταξίδια ὑπέστησαν ἀπώλεια εἰς τὸ ἰσοδύναμον ἡμερησίου μισθώματος χρονοναυλώσεως κατὰ δολ. 1.300 καὶ 2.300 για τὰ παλαιότερα καὶ νέου τύπου πλοῖα, ἀντίστοιχα. Ἀντίθετα, σχεδὸν σταθερά παρέμειναν στὸ ὑπερατλαντικὸ ταξίδι.

Τελικὸ συμπέρασμα: Τουλάχιστον ἐξ ὧν μᾶς διδάσκει τὸ παράδειγμα τοῦ πάναμαξ, θὰ... ἐγγίσουμε τὸ Νοέμβριο 1985 ὅταν οἱ πρὸς Ἰαπωνία ναῦλοι ἀπὸ Κόλπο ΗΠΑ θὰ περάσουν τὰ δολ. 12 - 12,15 καὶ ὅταν ὁ πρὸς Κόντινεντ ἀντίστοιχος ναῦλος θὰ σταθεροποιηθεῖ σὲ ἐλαφρῶς ἀνώτερα των σημερινῶν ἐπιπέδων.

Καὶ ἄλλο ἓνα συμπέρασμα: Παρά τὴ σχετικὴ πώση τοῦ πλοῦ οἱ οικονομικοῦ τύπου ἢ διαφορά ὡς πρὸς τὸ τελικὸ οἱ-κονομικὸ ἀποτέλεσμα παραμένει συντριπτικὴ ὑπὲρ αὐτοῦ. Ξεχνᾶμε, βέβαια, τὸ κόστος κτήσεως ποῦ εἶναι μιά ἄλλη ἱστορία...

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1880 and a member of the International Group of P & I Clubs)

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

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

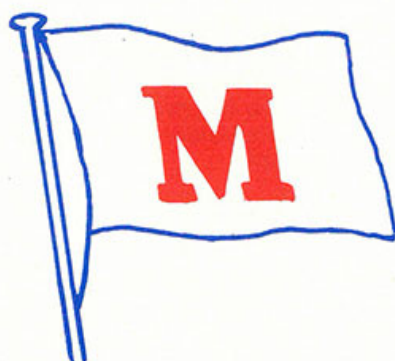
And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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



LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY

OUR FLEET:

OCEAN GOING TUG:	SMIT MATSAS 2	15.000 HP
OCEAN GOING TUG:	SMIT MATSAS 3	15.000 HP
OCEAN GOING TUG:	MATSAS SALVOR	4.500 HP
OCEAN GOING TUG:	ASTERI	3.500 HP
COASTAL TUG:	AMAZON	2.150 HP
COASTAL TUG:	PEGASUS	2.150 HP
COASTAL TUG:	ASTARTI	2.000 HP
COASTAL TUG:	ATLANTIS	2.000 HP
COASTAL TUG:	STARLET	1.800 HP
HARBOUR TUG:	KERVEROS	1.000 HP
HARBOUR TUG:	COSTAS	1.000 HP
HARBOUR TUG:	ALKYON	1.000 HP
HARBOUR TUG:	ANEMOS	650 HP

24-HOUR SERVICES:

MARINE SALVAGE

FIREFIGHTING · ANTI POLLUTION

OCEAN · COASTAL · HARBOUR TOWAGE

OFFSHORE SERVICES

SPECIALISED MARINE TRANSPORTATION

STS TRANSFER OPERATIONS

UNDERWATER INSTALLATIONS · SERVICES

RADIO INTERNATIONAL CAL SIGN SXFL · V.H.F. CONTINUOUS WATCH ON CHANNELS 9, 12, 16

GREECE:

LOUCAS G. MATSAS BUILDING
16, BOTSARI STREET
P.O. BOX 80137
PIRAEUS 18538 GREECE
TELEPHONES: (24 HOURS)
4520132 · 4520084
4520128 · 4525262
TELEX: 212250 LGM GR
CABLES: LIMINSHIP PIRAEUS

UNITED KINGDOM:

LONDON BRANCH OFFICE
LUCAS MATSAS (LONDON)
ST. ALBANS HOUSE
57-60 HAYMARKET
LONDON SW1Y 4QX
TELEPHONE: 9301493
TELEX: 897954 MATSAS G.
CABLES: LUMATSHIP

ΕΝΑΣ ΝΕΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

‘Η θαλάσσια μεταφορά βαρέων φορτίων

Μετά την επανάσταση που έφερε στη ναυτιλία η χρησιμοποίηση των κοντέινερς, μία δεύτερη επανάσταση είναι βέβαιο ότι δημιουργεί η μεταφορά των βαρέων φορτίων. Πρό 10 ή 15 ετών εάν κάποιο συγκρότημα αποφάσιζε να φτιάξει ένα μεγάλο πετροχημικό εργοστάσιο στην Εύρωπη, η έκλογή του στην αναζήτηση κατασκευαστών και προμηθευτών για τό βασικό έργο και τόν εξοπλισμό του, ήταν πολύ περιορισμένη. Γιατί οι πελώριοι κίονες ή οι αντιδραστήρες έπρεπε κατ’ ανάγκη να παραγγελθούν στις μεγάλες βιομηχανίες της ‘Ολλανδίας, Γαλλίας, Γερμανίας ή Δανίας, των οποίων οι τιμές μπορεί να συναγωνίζονταν μεταξύ τους αλλά εν πάσει περιπτώσει άπειχαν πολύ από τις τιμές που θα μπορούσε να προσφέρει η ‘Ιαπωνία ή η Ν. Κορέα. Κανείς όμως τότε δεν σκεπτόταν να ζητήσει προσφορές από την ‘Απω ‘Ανατολή, γιατί κανείς δεν φανταζόταν ότι ήταν δυνατό να μεταφερθούν τόσο ογκώδη εξαρτήματα από την άλλη άκρη του κόσμου.

Την κατάσταση αυτή άλλαξαν ριζικά οι μεταφορές των βαρέων φορτίων. Νέοι τύποι πλοίων και νέες μέθοδοι μεταφοράς επέτρεψαν ώστε να γίνει κοινή πρακτική η μεταφορά και των ογκωδестέρων κατασκευών από απόσταση χιλιάδων μιλίων. ‘Ολόκληρα ηλεκτρικά εργοστάσια, εγκαταστάσεις αφαλατώσεως και πετροχημικά έργα, μεταφέρονται τώρα με κάθε άνεση από την ‘Ιαπωνία στην ‘Αργεντινή, στη Σαουδική ‘Αραβία ή στις ‘Ηνωμένες Πολιτείες. ‘Ετσι άνοιξε διάπλατα στόν συναγωνισμό η παγκόσμια αγορά, αφού οποιαδήποτε εταιρία στόν κόσμο μπορεί να πάρει μέρος στην προσφορά κατασκευών ή εξαρτημάτων με τη βεβαιότητα ότι μπορεί να τα αποστείλει σ’ οποιοδήποτε σημείο του κόσμου. Τό άνοιγμα αυτό ίσως να μην ευνόησε ιδιαίτερα την ευρωπαϊκή βιομηχανία, αλλά στην ‘Απω ‘Ανατολή δημιούργησε καινούργιους όριζοντες. Τώρα τό ίδιο νευραλγικό κίνητρο που μετατόπισε τό κέντρο βαρύτητας της παγκόσμιας ναυπηγοβιομηχανίας προς την ‘Ιαπωνία, την Κορέα και τη Φορμόζα, ήταν σέ θέση να επηρεάσει και τη συναγωνιστική θέση της στη βαρεία βιομηχανία, με απεριόριστες οικονομικές εξελίξεις. ‘Ακόμα και η βιομηχανία των πλωτών εξεδρών δεν έμεινε αλώβητη. ‘Από καιρό ήδη η ‘Ιαπωνία προμηθεύει άρθρώσεις και σκέλη στηρίξεως για να συναρμολογηθούν στη Σκωτία σέ εξέδρες της Βόρειας θάλασσας. Σήμερα δέ είναι σέ θέση να κατασκευάζει και ολόκληρη την εξέδρα και να τη μεταφέρει στην άλλη άκρη του κόσμου για να την εγκαταστήσει άνοικτά του ‘Αμπερντίν.

Πρέπει να θεωρήσουμε βέβαιο ότι η ευφορία που προκάλεσε η επανάσταση αυτή, έχει αρχίσει να εξασθενεί κάτω από τις αντίξοες παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες, όπως είναι η άδρανης διεθνής οικονομία, η απροθυμία χρηματοδο-

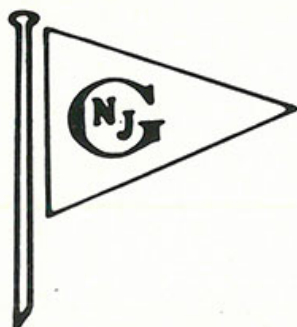
τήσεως μεγάλων βιομηχανικών προγραμμάτων, τά πάρα πολλά πλοία, τά πολύ λίγα φορτία, ή μειωμένη πετρελαϊκή απόδοση με τούς περιορισμούς της παραγωγής και τέλος οι χαμηλές τιμές πετρελαίου που οδήγησαν στην άναβολή ή την ματαίωση πολλών αναπτυξιακών βιομηχανικών προγραμμάτων στη Μέση ‘Ανατολή.

Σήμερα υπάρχουν πάρα πολλών ειδών και μεγεθών πλοία αυτού του τύπου, αλλά οι μέθοδοι χειρισμού των βαρέων φορτίων είναι βασικά τρεις. Πρώτον τά άνυψωτικά μηχανήματα, συμπεριλαμβανομένων και των ρόλ-ον /ρόλ οφ. Δεύτερον τά πλοία με δυνατότητα βυθίσεως για την παραλαβή μεγάλων πλωτών κατασκευών (πλωτά γεωτρύπανα, βυθοκόροι, πλωτά εργοστάσια κλπ.). Καί τρίτον ή εναλλακτική ποικιλία που επιτρέπει στό πλοίο να φορτώνει με όλες τις μεθόδους. Μία σαφή εικόνα της σημερινής καταστάσεως παρέχει ή ‘Ολλανδία, όπου οι εταιρίες των βαρέων φορτίων έχουν βαθιές ρίζες. Γιατί ή ‘Ολλανδία; Διότι ή ανάγκη αποξηράνσεως και κατακτήσεως της γής τους, έκανε τούς ‘Ολλανδούς να ειδικευθούν στόν τομέα αυτόν ώστε να είναι σέ θέση να εξαγάγουν την πείρα τους σέ χώρες με προβλήματα βυθοκορίσεων. Τά μηχανήματά τους όμως ήταν ογκώδη και δεν μπορούσαν να μεταφερθούν όλα διά θαλάσσης. ‘Ενας έκσκαπτικός στόλος έπρεπε να αποτελεσθεί από την άντλία, τούς κάδους και τά διάφορα σλέπια με τούς πλωτούς άγωγούς και τό βοηθητικό εξοπλισμό. ‘Όταν οι ‘Ολλανδοί έκλεισαν τά πρώτα μεγάλα έκσκαπτικά συμβόλαια στό έξωτερικό τό πρόβλημά τους ήταν πώς να περιλάβουν σέ μία μόνο μεταφορά όλον αυτό τόν εξοπλισμό. ‘Αφού στην αρχή δοκίμασαν την αρκετά επικίνδυνη φυσική ρυμούλκηση, προτίμησαν τελικά να τά φορτώσουν όλα σέ ένα μεγάλο σλέπι και να τό ρυμουλκήσουν. ‘Υστερα όμως πήραν μία δουλειά για την άνατολική άκτή της ‘Αφρικής όπου ή προσέγγιση διά θαλάσσης ήταν δύσκολη εξαιτίας κάποιας ύφάλου. ‘Επρεπε λοιπόν ή να τά ξεφορτώσουν στό Κέϊπ Τάουν και να τά μεταφέρουν διά ξηράς ή να χρησιμοποιήσουν ένα ρηχό σλέπι για να περάσει πάνω από την ύφαλο. Προτίμησαν τη δεύτερη λύση. ‘Εκτοτε οι ‘Ολλανδικές εταιρίες άρχισαν να ενδιαφέρονται για πιό πολύπλοκα σλέπια, για βυθιζόμενα σλέπια, για ήμιβυθιζόμενα σλέπια με μορφή πλοίου, για αυτοκινούμενα σλέπια και για διάφορους άλλους παρόμοιους τύπους.

Μιά από τις πιό μεγάλες και πρωτοπόρες φέρμες στη μεταφορά των βαρέων φορτίων είναι ή ‘Ολλανδική εταιρία Smit International Transport που εργάζεται στόν τομέα αυτό από είκοσαετίας και έχει λανσάρει πολλές νέες ιδέες. Δικό της

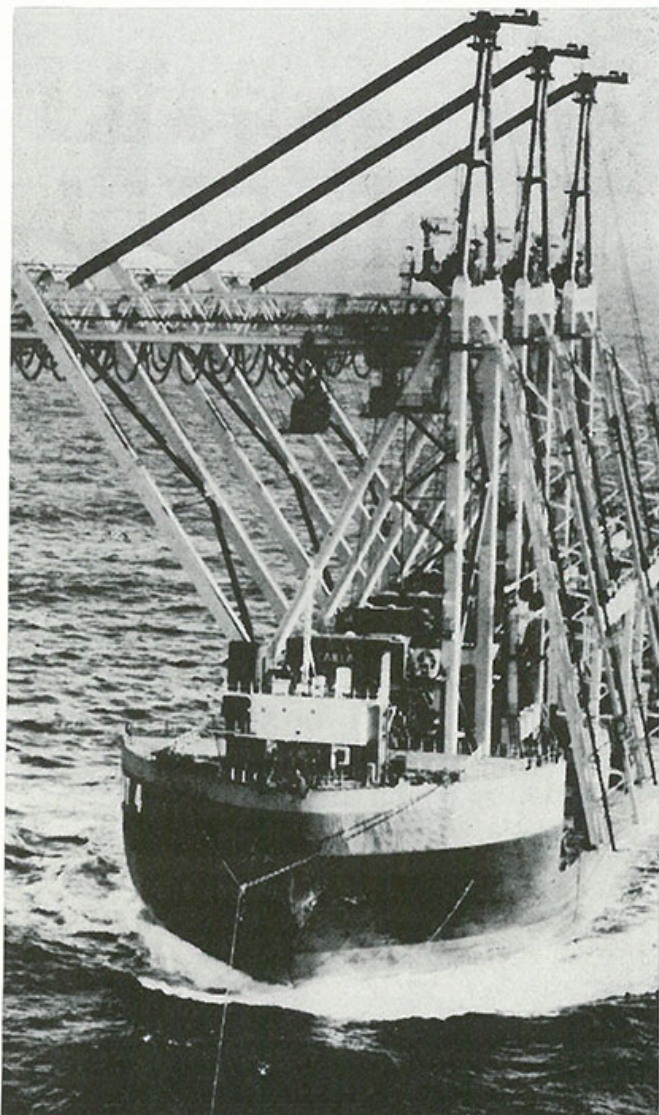
N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

σχέδιο είναι τὰ σλέπια «Giant» πού μπορούν νά βυθίζονται γιά τήν παραλαβή τεράστιων βαριών φορτίων ὅπως τὰ πλωτά γεωτρύπανα, οἱ βυθοκόροι καί τὰ μικρά σκάφη. Ἡ ἀνάδυσή γίνεται μέ τή χρήση πεπιεσμένου ἀέρα ἀπό συμπιεστές στό μηχανοστάσιο καί μέ τηλεχειριζόμενες βαλβίδες ἀναδύσεως καί καταδύσεως. Γιά νά πετύχουν μεγαλύτερη ταχύτητα ἔχουν μορφή πλοίου μέ ὑψηλό πρόσθετο. Σήμερα ἡ κατασκευή τους πρέπει νά κοστίζει περί τὰ 20 ἑκατ. φιορινίων.



1. Τό ἡμιβυθιζόμενο «Giant 4» τῆς Smit International, μεταφέρει ἐνα παράξενο φορτίο, τρεῖς τεράστιους γερανούς φορτώσεως ἐμπορικωβωτίων.

Ἔργάζονται κυρίως μέ τήν Ἀνατολή, μεταφέροντας ἀπό τήν Κορέα στή Βομβάη καί στήν Ἰνδονησία, μηχανήματα ὑποθαλάσσιων γεωτρυύσεων (πλωτά γεωτρύπανα, μόνιμες ἐξέδρες, σκελετούς σιδηροκατασκευῶν κλπ.). Μιά δύσκολη ἀλλά ἐπιτυχής μεταφορά εἶναι τῶν γερανῶν γιά κοντέινερς. Εἶναι δύσκολη γιατί ἔχουν μεγάλο ὕψος καί ἀπαιτοῦν πρόσθετη ἐνίσχυση γιά τήν ἐξασφάλιση τῆς σταθερότητας πού ἐπιβάλλει τό θαλάσσιο ταξίδι. Τέτοιους ἐτοιμούς καί στημένους γερανούς μετέφερε ἤδη ἀπό τή Γαλλία στή Μομπάζα μέ μεγάλη ἐπιτυχία. Ἐπίσης μετέφερε μέ δύο σλέπια ἀπό τήν Ἀνατ. Γερμανία στή Καζαμπλάνκα 50 γερανούς λιμένους οἱ ὁποῖοι μετά 48 ὥρες εἶχαν ξεφορτωθεῖ, εἶχαν στηθεῖ καί δούλευαν.

Τώρα ἡ ἐταιρία ἔχει ὑπό παραγγελία μιὰ δευτέρη γενιά σλεπίων πού θά μπορούν νά φέρουν φορτία μέχρι 14 χιλιάδων τόννων. Ἐχουν μήκος 91,4 μ. πλάτος 30,5 μ. καί βάθος 7,6 μ. καί χρειάζονται ἰδιαίτερα στή Βόρ. θάλασσα, ὅπου οἱ πλωτοί γερανοί μπορούν νά χειρίζονται συνεχῶς βαρύτερα φορτία. Ἡ ἐταιρία πρὸς τό παρόν δέν δείχνει ἐνδιαφέρον γιά αὐτοκινούμενα σλέπια, γιατί τὰ θεωρεῖ πολυέξοδα ἀφοῦ ἀπαιτοῦν πρόσθετο δικό τους πλήρωμα. Προτιμᾷ τό σύστημα ρυμουλκίσεως τῶν σλεπίων γιατί ἔτσι τό ρυμουλκούμενο περιμένει τό φορτίο. Παραδέχεται πάντως ὅτι τὰ ἀσφάλιστρα τῶν ρυμουλκίσεων σλεπίων εἶναι ὑψηλότερα ἀπό τῶν αὐτοκινούμενων, ἐνῶ συγχρόνως ὁ κίνδυνος διαρκεῖ περισσότερο λόγω τῆς μικρῆς ταχύτητας τῆς ρυμουλκίσεως.

Μιά ἀπό τίς σοβαρότερες μεταφορές πού πραγματοποιήθηκε ἡ Smit ἦταν τῶν γεωτρυπάνων Nedrill - 4 πού κατασκευάσθηκαν στήν Ἰαπωνία ἀπό τήν Hitachi καί μεταφέρθηκαν στό Ρόττερταμ μέσω Σουέζ σέ 59 ἡμέρες μέ τό ἡμιβυθιζόμενο σλέπι «Giant-2». Σημειωτέον ὅτι οἱ ὑπεύθυνοι τῶν διωρύγων Σουέζ καί Παναμᾶ ἀπό τίς ὁποῖες περνοῦν βαριά φορτία, εἶναι ἀρκετά ἀνήσυχτοι γιά τόν ἐνδεχόμενο κίνδυνο ἀποφράξεως τῆς διώρυγος ἢ προκλήσεως ζημιῶν στά παρόχθια ἔργα σέ περίπτωση ἀτυχήματος. Γι' αὐτό καί τὰ διόδια εἶναι πανάκριβα. Ἔτσι π.χ. ἡ διόδος ἐνός ἐμφόρτου σλεπίου ἀπό τό Σουέζ κοστίζει 1,2 ἑκατ. φιορινίων, πράγμα πού ἀναγκάζει πολλούς νά χρησιμοποιοῦν τόν περίπλου τοῦ Ἀκρωτηρίου.

Χαρακτηριστικό τῶν σλεπίων βαρέων φορτίων εἶναι ὅτι παρουσιάζουν τεράστιες δυνατότητες διαφορετικῶν χρησιμοποιοίσεων. Ἐνα τέτοιο σλέπι τῆς Smit ναυλώθηκε γιά βάση ἐλικοπτέρων κοντά σέ ὁμάδα πλωτῶν γεωτρυπάνων, ἕνα ἄλλο ναυλώθηκε στήν Αἴγυπτο γιά ναυαγοσωστικές ἐργασίες καί ἀποθήκη ναυαγμάτων, ἕνα ἄλλο γιά μεταφορά τεμαχίων πλοίων στά διαλυτήρια τῆς Ἰσπανίας καί ἕνα ἄλλο τέλος νοικιάσθηκε σέ ναυπηγεῖο πού εἶχε ἔλλειψη κατάλληλου χώρου, γιά νά ναυπηγηθεῖ ἐπάνω του ἕνα τσιμεντένιο πλοῖο. Στήν τελευταία αὕτη περίπτωση, ὅταν ἡ ναυπήγηση τελείωσε, τό σλέπι βυθίστηκε καί τό πλοῖο καθελκύσθηκε καί ἐπέπλευσε αὐτομάτως.

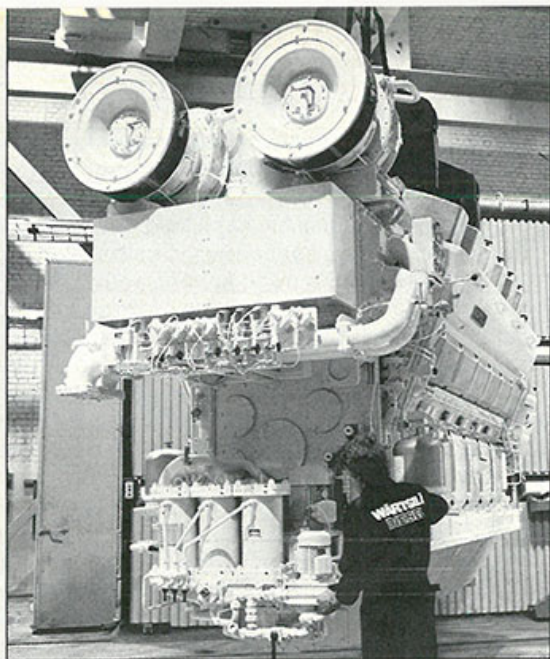
CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

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

**2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132208 - 4515388 - 4518098
TLX: 21 1339 FLOT GR.**



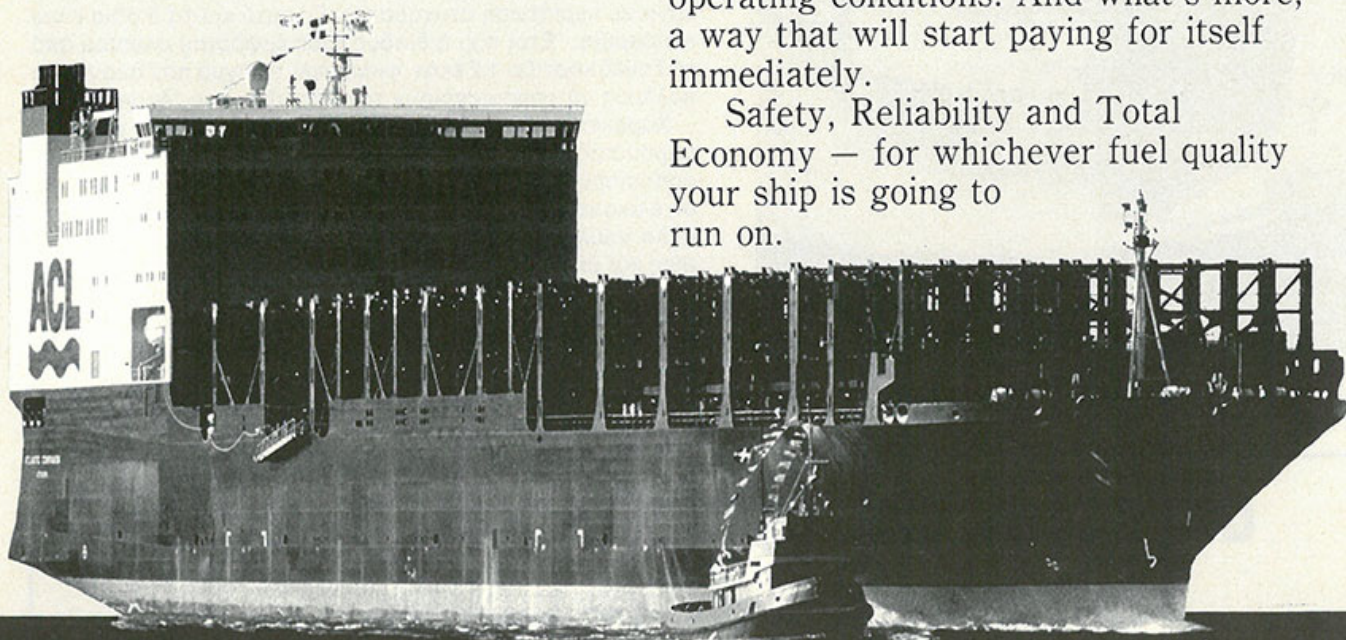
Long-term service experience confirms that Wärtsilä Diesel engines are capable of burning the low fuel qualities of the future. For example, the recommended time between overhauls for the Vasa 32 engine on heavy fuel is today 12 000 hours.

PREPARED FOR THE FUTURE WITH WÄRTSILÄ DIESEL.

Which fuel quality will your ship be running on in the future?

Whatever the answer, the Real Heavy Fuel Engines from Wärtsilä Diesel offer you a way to be prepared. A way already in service worldwide. A way already proven in the toughest operating conditions. And what's more, a way that will start paying for itself immediately.

Safety, Reliability and Total Economy — for whichever fuel quality your ship is going to run on.



**THE REAL HEAVY FUEL ENGINES VASA22 HF AND VASA 32. FROM 560 TO 7380 kW.
THE ENTIRE RANGE FOR 700 cSt.**

WÄRTSILÄ DIESEL

Oy Wärtsilä Ab, Vasa Factory
P.O. Box 244,
SF-65101 Vaasa, Finland
Tel. +358-61-111 433
Telex 74250 wva sf
Telecopier +358-61-111 906

Wärtsilä Diesel AB
P.O. Box 920,
S-46129 Trollhättan, Sweden
Tel. +46-520-38200
Telex 42141 diesel s
Telecopier +46-520-17387

Wartsila Diesel Normed S.A.
B.P. 60,
F-13703 La Ciotat Cedex, France
Tel. +33-42-833895
Telex 410979 nava f
Telecopier +33-42-833947

Wartsila Diesel Singapore (Pte) Ltd.
P.O. Box 619,
Teban Garden, Singapore 9160
Tel. +65-2659122
Telex 36636 wartle rs
Telecopier +65-2650910

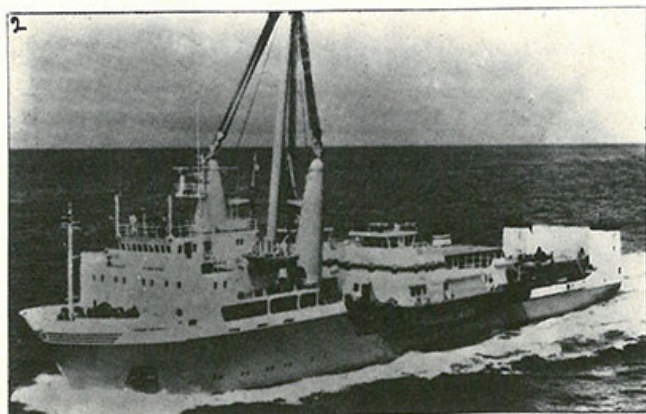
Μιά άλλη μεγάλη 'Ολλανδική εταιρία βαρέων φορτίων είναι η Mammoet Shipping που άρχισε το 1973 με τη συνεργασία της γνωστής εφοπλιστικής εταιρίας Royal Steamship (KNSM) και σήμερα ύστερα από όρισμένες συγχωνεύσεις αποτελεί το τμήμα βαρέων φορτίων της Royal Nedlloyd. Διαθέτει 14 πλοία μεταξύ των οποίων υπάρχουν ήμιβυθιζόμενα σκάφη, και αυτοκινούμενες πλωτές δεξαμενές (όπως τα Happy Mammoth και Happy Mariner) αλλά και κανονικά πλοία, όπως τα Happy Buccaneer, με ταχύτητα 15 κόμβων, που σχεδιάστηκε σαν πολυδύναμο πλοίο και μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως πλοίο - κοντέϊνερ. Τα σκάφη της Mammoet μεταφέρουν στη Μεσόγειο και στην 'Εγγύς και 'Απω 'Ανατολή σιδηροδρομικά οχήματα, γερανούς και άλλα βαριά φορτία και κεφαλαίουχικά αγαθά. Στην τελευταία περίοδο όλες σχεδόν οι μεταφορές της σχετίζονται με την ενέργεια σε χώρες της Μέσης 'Ανατολής και αφορούν ηλεκτρικούς σταθμούς, πετροχημικά εργοστάσια και διυλιστήρια. Πολλά όμως από τα έργα αυτά άνεστάλησαν λόγω της κρίσεως του πετρελαίου, ή οποία ανάγκασε τις περισσότερες πετρελαιοπαραγωγικές χώρες, όπως τη Σαουδική 'Αραβία και τα 'Αραβικά 'Εμιράτα

νά διακόψουν τα μεγάλα επενδυτικά αναπτυξιακά τους προγράμματα. Το ίδιο ισχύει και για τη Νιγηρία.

'Ιδιαίτερη εξειδίκευση στις μεθόδους βυθιζόμενων σκαφών μεταφοράς, κατέχει αναμφισβήτητα η εταιρία Wijssmuller, που ξεκίνησε από το 1906 ο πλοίαρχος Βάισμυλλερ παραδίδοντας ένα μικρό ατμοκίνητο ρυμουλκό από το Ρότερνταμ στη Μπάχια Μπλάνκα της 'Αργεντινής. Κατά σύμπτωση το 1981 ένα ήμιβυθιζόμενο πλοίο της εταιρίας Wijssmuller, το Super Servant φόρτωσε ένα ολόκληρο εργοστάσιο πολυαιθυλένης που είχε κατασκευασθεί στην 'Ιαπωνία από την 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα και το μετέφερε στη Μπάχια Μπλάνκα, διανύοντας τα 1500 μίλια χωρίς κανένα επεισόδιο. Τη μέθοδο των βυθιζόμενων σλεπίων χρησιμοποιεί η Wijssmuller από το 1975. Είναι σλέπια που μπορούν να βυθίζονται οριζόντια και διαθέτουν δική τους προωστική δύναμη και ενδυνάμωτα. Με το να βυθίζονται για τη φόρτωση και την εκφόρτωση αποφεύγουν τα ατυχήματα και τις ζημιές που μπορούν να συμβούν με τις άλλες φορτοεκφορτωτικές μεθόδους και με το να διαθέτουν δική τους πρόωση μπορούν να χρησιμοποιούν ρυμουλκά μικρότερης ιπποδυνάμεως, ενώ τέλος σε περίπτωση κοπής των ρυμουλκίων μπορούν να διατηρούν πλήρη έλεγχο μέχρι της έπασυνδένσεως.

'Αποκτώντας πείρα η 'Εταιρία προχώρησε στην κατασκευή ενός πλήρως αυτοκινήτου πλοίου με το οποίο μετέφερε ένα ολόκληρο πλωτό γεωτρύπανο από την 'Απω 'Ανατολή στη Βόρ. Θάλασσα σε 40 ημέρες, αντί των 80 ημερών που θα χρειαζόταν ένα ρυμουλκούμενο σλέπι και αντί των 120 ημερών που θα χρειαζόταν η φυσική ρυμούλκηση. Για να ανταπεξέλθει στην υπερπροσφορά του τονάζ η Wijssmuller καλλιεργεί καινούργιες ιδέες, όπως είναι η κατασκευή πλωτών ξενοδοχείων στην 'Ιαπωνία και η μεταφορά τους στην Εύρωπη ή ακόμα η κατασκευή «εργοστασίων προς ένοικίαση», τα οποία θα μπορούν να μεταφερθούν και εγκατασταθούν οπουδήποτε του κόσμου και εάν χρειασθεί να αλλάζουν κατά καιρούς τόπο εγκατάστασής τους.

Μιά άλλη τέλος ιδέα είναι όχι μόνο η μεταφορά αλλά και η κατέλκυση των πλωτών εξεδρών. Για το σκοπό αυτό στο Mi-



2. Το «Starman Africa» της Mammoet μεταφέρει δύο ρυμουλκά από το Ρότερνταμ στη Νιγηρία.



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: (010) 541361 - 268532 Cables: MEDOV Telex: (010) 541361

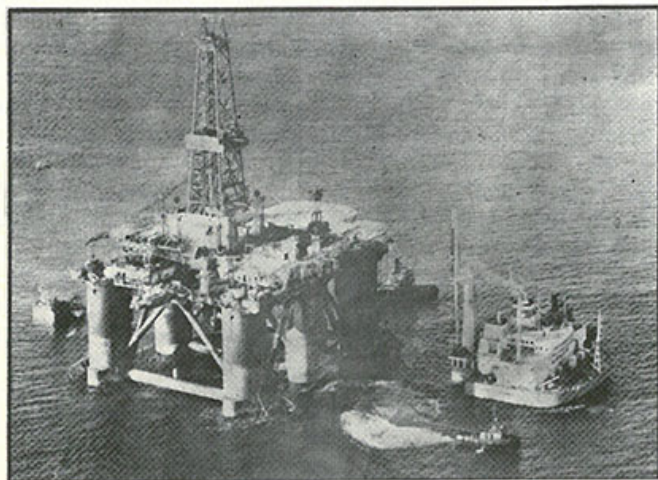
Telexes: 270046 (Management) - 270070 - 213836 (OPR) - 270346 - 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

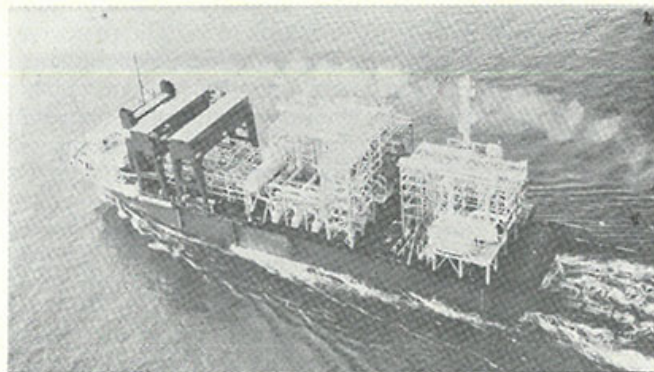
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL - ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ghthy Servant τό πρυμναίο τμήμα μπορεί να μετατοπίζεται αφήνοντας ένα πλήρες ελεύθερο κατάστρωμα φορτώσεως. Μέ τη χρήση ειδικών ζυγών και άγκωνων βραχιόνων και με κατάλληλο σύστημα βυθίσεως το μεταφερόμενο γεωτρύπανο μπορεί να καθελκύεται άνετα και ακίνδυνα.



3. Τό «Mighty Servant» της Wijsmuller βυθίζεται για να φορτώσει μία πλωτή εξέδρα 17.200 τόννων.

“Ενας μάλλον απροσδόκητος είσοδος στους κύκλους των βαριών μεταφορών υπήρξε η Dock Express που απέφαισε να μπει στο χορό δημιουργώντας ένα μικτό αυτοδύναμο και πολυδύναμο πλοίο που συγκεντρώνει επάνω του όλες τις δυνατότητες του ρυμουλκού, φορτηγού, όχηματοφόρου, κοντέινερ και σλεπίου, που στην κοινή αγγλική εκφράζονται με τις συντμήσεις: float on - float off, roll on - roll off, load on - load off. Η πολυμορφία των πλοίων αυτών είναι καταπληκτική. Μπορούν να φορτώσουν φορτία μέχρι 1.200 τόννων κατά τεμάχιο με τις δύο γερανογέφυρες που διαθέτουν, να δέχονται αυτοκίνητα φορτία (roll-on) μέχρι 2000 τόννων κατά μονάδα από την πρυμναία ράμπα, να φορτώνουν από την προκυμαία μεγάλα κοντέινερ με περνοφόρα μηχανήματα από πρυμναίους άπώστες, να δέχονται στο κατάστρωμα σκάφη μήκους μέχρι 120 μ. καθώς και γεωτρυτικά μηχανήματα στο επάνω κατάστρωμα. Μπορούν ακόμα να χειρίζονται φορτία κατασκευαστικών προγραμμάτων, άρθρωτους μεταλλικούς σκελετούς, 932 έμποροκιβώτια TEU και όχηματαγωγά σκάφη. Μπορούν τέλος να χρησιμοποιηθούν ακόμα για δεξαμενισμό ήμιβυθιζόμενων πλωτών εξέδρων. “Ηδη η εταιρία διαθέτει τρία τέτοια πλοία, τα οποία με μέση ταχύτητα θεωρούνται αρκετά οικονομικά. Μία από τις μεγαλύτερες δουλειές που ανέλαβε η Dock Express ήταν να μεταφέρει ένα ολοκληρωμένο πετροχημικό εργοστάσιο από την ‘Ιαπωνία στο λι-



4. Τό «Dock Express - 10» μεταφέρει ένα τμήμα του πετροχημικού εργοστασίου από την ‘Ιαπωνία στη Σαουδική ‘Αραβία.

μένα Jubail της Σαουδικής ‘Αραβίας. Χρειάστηκαν προς το 36 ταξίδια για τη μεταφορά 270 πελώριων σωληνωτών σκελετών. Πρό διετίας απέκτησε και ένα τέταρτο πλοίο αυτού του τύπου αλλά μεγαλύτερο και ισχυρότερο από τα άλλα.

Πρό λίγων ετών, η αγορά των μεταφερομένων εργοστασίων και των άλλων κεφαλαιουχικών έργων αναπτυξιακών προγραμμάτων παρουσίαζε πολύ ευνοϊκές προοπτικές. Για τις υπό ανάπτυξη χώρες η προοπτική αυτή ήταν ιδιαίτερη ευεργετική, γιατί μπορούσαν να υπολογίζουν σε σχεδόν άμεσες εγκαταστάσεις και ταχύτατη λειτουργία, έναντι της χρονοβόρας τμηματικής εγκαταστάσεως που κατά κανόνα γινόταν υπό δυσχερείς τοπικές συνθήκες. Ήξάλλου η μεταφορά και εγκατάσταση των έτοιμων έργων απαιτούσε λιγώτερη προπαρασκευή του χώρου υποδοχής, ενώ παράλληλα διευκολυνόταν η τοποθέτηση των εργοστασίων ή των σταθμών ενεργείας κοντά στις πηγές των πρώτων υλών ή των πιθανών καταναλωτών. Από την άλλη πλευρά οι βιομηχανικές χώρες διέθεταν την αναγκαία τεχνολογία και την ικανότητα να κατασκευάζουν αυτά τα έργα. Έτσι η εξειδικευμένη θαλάσσια μεταφορά των βαρέων φορτίων αποτέλεσε τη σύνδεση των δύο αυτών προϋποθέσεων. Σήμερα, είναι αλήθεια, τό επίπεδο των επενδύσεων σε παρόμοια μεγάλα έργα έχει περιορισθεί. Αλλά οι εταιρίες μεταφοράς βαρέων φορτίων πιστεύουν ότι οι χώρες που έχουν ανάγκη μεγάλου κεφαλαιουχικού εξοπλισμού είναι πολλές και ότι γρήγορα τα πράγματα θα αλλάξουν και τα επενδυτικά προγράμματα θα επανέλθουν.

Ε.Σ.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

the international name for cargo access equipment is



The MacGregor-Navire Organisation is the only proven designer and supplier for the full range of Cargo Access Equipment and is able to offer an unequalled worldwide capability for Newbuilding and Servicing.

Additionally, MacGregor-Navire is the sole Organisation able to call upon the combined MacGregor and Navire experience and knowledge stretching back to the origins of the two Companies some 35 years ago.

MacGregor-Navire is the only legitimate successor to the original MacGregor and Navire Organisations and as such has total and unrestricted access to all original specifications, drawings and spare parts documentation.

The reference list of MacGregor-Navire incorporates some 25,000 ships equipped with either MacGregor or Navire Cargo Access Equipment; the servicing of these vessels is the accepted responsibility of the MacGregor-Navire Organisation.

The Servicing ability of the Organisation is unsurpassed. Our own highly skilled and MacGregor-Navire trained engineers, all totally conversant with Cargo Access Equipment which has been designed by MacGregor and Navire, are based at 52 Service Stations worldwide. All spare parts used are original and, as with our Service work, carry the International MacGregor-Navire Worldwide Guarantee.

MacGregor-Navire (F) S.A.

Greek Office

**4-6 Efplias Street - 185 37 Piraeus
Tel: 4521469, 4510822 - Tlx: 213945 MGN GR**

Σοβιετικά σκάφη όλων των τύπων διαπλέουν ωκεανούς, θάλασσες και ποτάμια σ' ολόκληρο τον κόσμο.

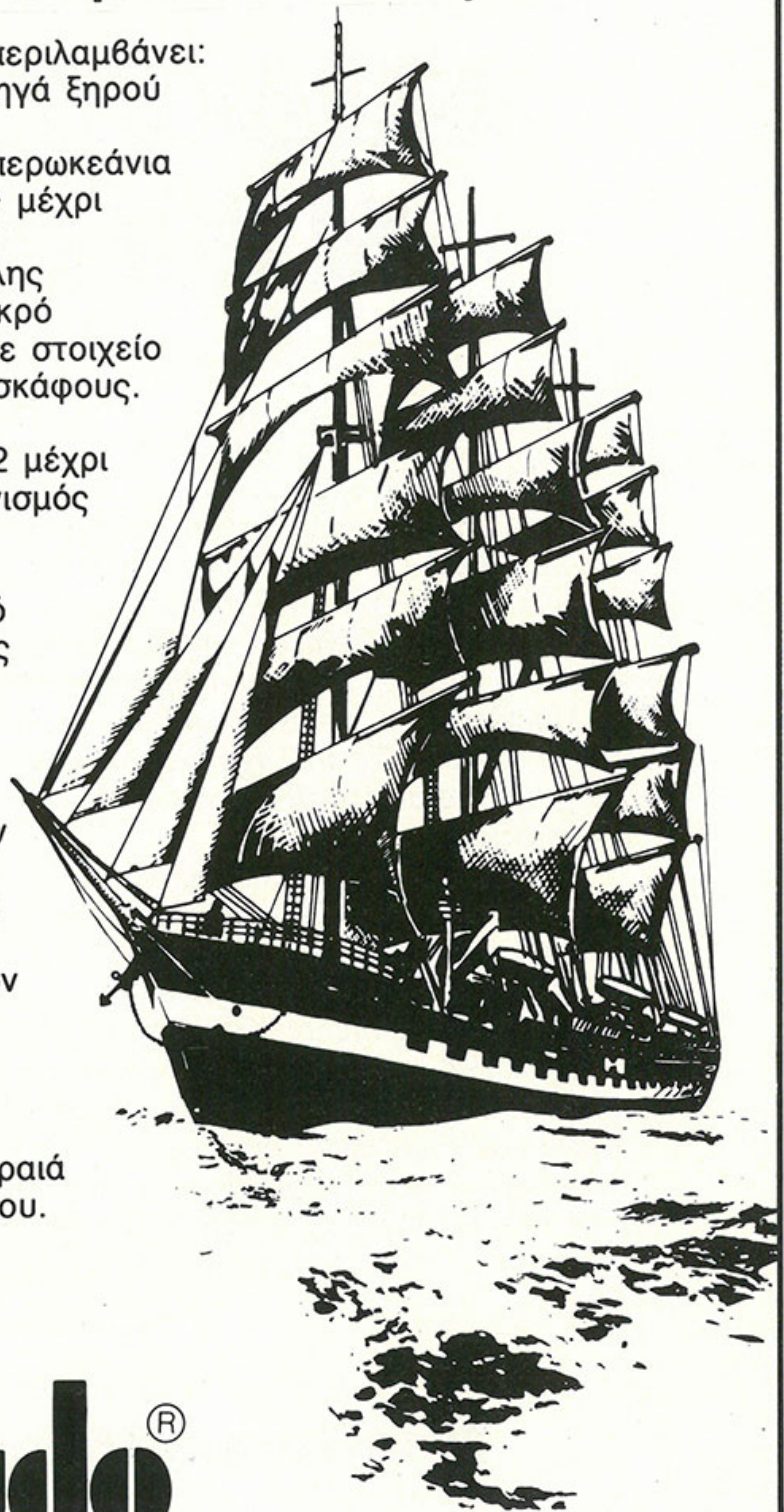
- Ο κατάλογος εξαγωγών μας περιλαμβάνει:
- από πετρελαιοφόρα και φορτηγά ξηρού φορτίου μέχρι αλιευτικά
 - από πλωτές εξέδρες μέχρι υπερωκεάνια
 - από βυθοκόρους και μαούνες μέχρι ταχύπλοα
 - από μηχανές θαλάσσης μεγάλης ιπποδύναμης μέχρι το παραμικρό εξάρτημα - με δυό λόγια κάθε στοιχείο εξοπλισμού ενός σύγχρονου σκάφους.

Στα «Ποσειδώνια '86» - από 2 μέχρι 7 Ιουνίου ο Σοβιετικός Οργανισμός V/O SUDOIMPORT εκθέτει:

- μοντέλα πλοίων υπό κλίμακα
- ραδιοεπικοινωνιακό εξοπλισμό
- μηχανικό εξοπλισμό θαλάσσης
- όργανα πλοήγησης
- χρονομετρικά όργανα.

Οι εκπρόσωποι του V/O SUDOIMPORT θα παρέχουν κατά τη διάρκεια της Έκθεσης παντός είδους λεπτομερειακές πληροφορίες για τα εκθέματα και για το Πρόγραμμα Εξαγωγών γενικά.

Σας περιμένουμε να σας καλοσωρίσουμε στα «Ποσειδώνια '86», στον Πειραιά Επιβατικός Σταθμός Αγ. Νικολάου.



Sudo®

V/O SUDOIMPORT 10, Uspenski Pereulok. 103006 Moscow USSR
Tel: 299-58-77, 299-02-14, 251-05-05
Telex: 411272 SUDO SU, 411387 SUDO SU, 411443 SUDO SU

‘Η σημασία της ‘Εμπορικής Ναυτιλίας στήν ‘Εθνική Οικονομία.

Του κ. ΜΑΝΩΛΗ ΝΙΩΤΗ, γενικού διευθυντού της ‘Ελληνικής ‘Ακτοπλοίας Α.Ε.

Μέ τον όρο ‘Εμπορική Ναυτιλία καθορίζονται οι θαλάσσιες μεταφορές, αγαθών και προσώπων, γενικότερα δέ οι εργασίες που έχουν σχέση με την θάλασσα.

Ο ρόλος που παίζει λοιπόν για την ‘Εθνική οικονομία ή ‘Εμπορική Ναυτιλία, είναι σημαντικότητας και γι’ αυτό ή επιδίωξη μας σάν κράτους είναι ή μεγαλύτερη δυνατή αξιοποίησή της.

‘Εξετάζοντας λοιπόν σφαιρικά την συμβολή της στην αύξηση του ‘Εθνικού προϊόντος μπορούμε συγκεκριμενοποιώντας νά αναφέρουμε τούς παρακάτω παράγοντες που συντείνουν σ’ αυτό.

α) Τήν αύξηση στο έθνικό εισόδημα μέ τά εισοδήματα των ναυτεργατών και των επιχειρηματιών όσο αφορά δέ τό δημόσιο τά κάθε φύσης έξοδα που προκύπτουν από τις ναυτιλιακές εργασίες.

β) Τήν φορολογία των πλοίων που άποτελεί πηγή έσόδου για την κρατική οικονομία καθώς και την έμμεση φορολογία όπως ή έπιβολή ΦΚΕ στα εισιτήρια των έπιβατών.

γ) Λόγω της κινητικότητας διεθνών των πλοίων τά έσοδα από την είσοδή συναλλάγματος που ένισχύει ή διαμόρφωση του ίσοζυγίου πληρωμών.

δ) Τό ναυτεργατικό δυναμικό της χώρας μέ την άπασχόληση στα πλοία πληρωμάτων φυσικά που λόγω του μεγέθους της ‘Ελληνόκτητης ναυτιλίας άποτελούν ένα μεγάλο τομέα άπασχόλησης εργατικού δυναμικού που σημαίνει πάλι είσοδή συναλλάγματος από τά έμβάσματα των ναυτικών.

ε) Τήν ανάπτυξη επιχειρήσεων συνεργαζόμενων από την ‘Εμπορική Ναυτιλία όπως ή Ναυπηγική βιομηχανία, οι ασφάλειες, οι τροφοδοσίες, οι μεσιγείες φορτίων και πλοίων.

ζ) Τήν ανάπτυξη του έσωτερικού και έξωτερικού τουρισμού που ή προσέλκισή του σημαίνει σημαντικά ώφέλη στην ανάπτυξη της χώρας.

η) Τήν κοινωνική συμβολή δηλ. την σύνδεση των νησιών μέ τό κέντρο.

Βλέπουμε λοιπόν ότι ή συμβολή της ‘Εμπορικής Ναυτιλίας στην Οικονομία της χώρας έχει έντονα θετική μορφή αν λάβουμε υπ’ όψη ότι αυτή προσφέρει χωρίς νά έπιβαρύνει την ‘Εθνική Οικονομία μέ σημαντικότερο όφελος τις έθνικές μεταφορές και την άποφυγή δαπάνης σέ συνάλλαγμα που θά ήταν άπαραίτητο εάν χρησιμοποιόνταν ξένα πλοία.

Είναι λοιπόν σέ υπερθετικό βαθμό και κυριαρχή ή σημασία ύπαρξης ‘Εθνικής Ναυτιλίας λόγω της ιδιάζουσας σημασίας που για τους παραπάνω λόγους



Ο κ. Μ. Νιώτης γεννήθηκε στην Αθήνα τό 1950 και άποφοίτησε από την Εύαγγελική Σχολή Ν. Σμύρνης. Σπούδασε ναυτιλιακά και ασφαλιστικά στο Λονδίνο όπου εργάστηκε αρχικά στο ‘Ασφαλιστικό ‘Οργανισμό West of England και σέ Βρετανούς διακανονιστές άβαριών και ασφαλιστών.

Πρίν αναλάβει ή διεύθυνση της ‘Ελληνικής ‘Ακτοπλοίας Α.Ε. εργάστηκε σέ ναυτιλιακές εταιρίες στο Λονδίνο και τόν Πειραιά, ύπήρξε συνεργάτης του Διεθνούς Γραφείου ‘Απαιτήσεων και Καθηγητής σέ πλοιάρχους Ε.Ν. σέ θέματα ναυτιλιακής τεχνικής, άπαιτήσεων και χειρισμό ύποθέσεων ζημιών έναντι των ασφαλιστών.

παίζει για την Οικονομία της χώρας.

ΟΙ έπιπτώσεις από την ένταξη στην ΕΟΚ

Μέ την είσοδο της ‘Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα και μελετώντας σφαιρικά την ένταξή μας σ’ αυτήν φθάνομε και στον τομέα Ναυτιλίας και στα διάφορα προβλήματα που πιθανόν νά δημιουργηθούν, από αυτή.

‘Εξετάζοντας τις έπιπτώσεις σέ συνάρτηση μέ την μέση ήλικία της ‘Ελληνόκτητης ναυτιλίας, τό εργατικό δυναμικό και την όχι προηγούμενη τεχνολογία των πλοίων μας, φθάνομε στο συμπέρασμα ότι ή ‘Ελληνική Ναυτιλία ύστερεί στο σύνολό της στην παραγωγικότητα της Ναυτικής ‘Εργασίας και έτσι ή ένταξη είναι πολυ πιθανό νά δημιουργήσει προβλήματα όσο αφορά την ανταγωνιστική ικανότητα της ναυτιλίας μας έναντι εκείνης των ‘Εταίρων της ΕΟΚ.

Γιά την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του στόλου άπαιτείται παραπέρα έκσυγχρονισμός που νά πλησιάσει αν όχι νά φθάσει τά επίπεδα των στόλων των έταίρων της ΕΟΚ.

‘Ενας από τούς σημαντικότερους κινδύνους που θά μάς άπασχολήσουν σάν κράτος μέλος είναι εκείνος της άγοράς ναυτικής εργασίας κι αυτό γιατί από την έφαρμογή του κοινοτικού θεσμού της έλεύθερης διακίνησης εργατών θά δημιουργηθεί στενότητα προσφοράς από τούς ‘Ελληνες ναυτεργάτες, άφού κάθε Ευρωπαίος ναυτεργάτης θά μπορεί νά ναυτολογείται σέ ‘Ελληνικό πλοίο και ή ήδη ύπάρχουσα άνεργία θά διογκωθεί ακόμα περισσότερο.

Πέρα όμως από τούς ήδη άρνητικούς παράγοντες της ανταγωνιστικότητας και της άγοράς ναυτικής εργασίας θά ήταν δυνατόν ή ‘Ελληνική Ναυτιλία νά έχει ουσιαστικά όφέλη από την ένταξη εάν ή Commission δημιουργήσει ανάλογες ρήτρες για τις μή διακρίσεις σέ βάρος των κοινοτικών ναυτιλιών στα πλαίσια των έμπορικων της συμφωνιών μέ τρίτες χώρες όσον αφορά την διακίνηση πρώτων ύλων. ‘Αν όχι, ή έναλλακτική λύση θά ήταν ό καταμερισμός φορτίων από έξωτερικό έμπόριο στους στόλους των χωρών - μελών. Αυτό βέβαια εάν στην κατανομή φορτίων θά ίσχυε ή άρχή του έλεύθερου ανταγωνισμού σύμφωνα μέ ή συνθήκη της Ρώμης.

‘Εδώ βέβαι, ενώ μπαίνει τό έρώτημα βάσει ποιων κριτηρίων θά κριθεί αν ένα πλοίο ανήκει στη ναυτιλία χώρας μέλους. ‘Εάν ίσχύει τό κριτήριο της σημαίας τότε δέν θά ύπάρξουν όφέλη γιατί τά ‘Ελληνόκτητα πλοία είναι είτε γραμμένα στα ‘Ελληνικά νηολόγια, είτε σέ ξένα και συνήθως ανήκουν σέ εταιρίες που έχουν συσταθεί σύμφωνα μέ τό δίκαιο ξένων χωρών όπως του Παναμά και της Λιβερίας.

‘Από όλα τά παραπάνω λοιπόν είναι σαφές ότι ούτως θά ύπάρξει έντονος προβληματισμός για τά όφέλη από την ένταξη γιατί για τούς ‘Ελληνες πλοιοκτήτες θά ύπάρξει τό δίλλημα έπιλογής μεταξύ σημαίων εύκαιρίας και φορολογικών πλεονεκτημάτων και πιθανόν πλεονεκτημάτων εξασφάλισης φορτίων μέσω ΕΟΚ σέ συνάρτηση μέ την πλήρη ένταξη στα ‘Ελληνικά ναυτολόγια και ύψωση της ‘Ελληνικής Σημαίας.

Ε/Γ - Ο/Γ ΙΟΝΙΣ

Καθημερινά από Κυλλήνη για Αργοστόλι

Ε/Γ - Ο/Γ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ

Καθημερινά από Πάτρα για Σάμη - Ιθάκη

ΓΙΑ ΤΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΑΣ

ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΛΕΩΧΑΡΟΥΣ 3 - Τ 4171.952

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ : ΧΡ. ΓΙΑΝΝΑΚΑΡΩΝΗ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΗΣ ΣΥΡΤΕΩΣ

Τού κ. Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, αρχιπλοίαρχου Π.Ν. έ.ά.

Δέν θά πρέπει νά διαφεύγει τής προσοχής, ότι τά πρόσφατα γεγονότα στή Λιβύη άρχισαν μέ τήν κρίση στόν Κόλπο τής Σύρτεως πού δημιουργήθηκε, έπειδή ή μέν Λιβύη θεωρεί τά νερά του σάν «έσωτερικά» τής, ένω οί ΗΠΑ δέχονται ότι κατά μήκος τών άκτών του Κόλπου έκτείνεται ή Λιβυκή χωρική θάλασσα, ή δέ υπόλοιπη έκταση άποτελεί άνοιχτή, διεθνή περιοχή.

Τά «έσωτερικά νερά» έξομοιώνονται, κατά πλάσμα Διεθνούς Δικαίου, μέ τά νερά μιās λίμνης ή ποταμού. Η κυριαρχία του Κράτους πάνω σέ αυτά είναι άπόλυτη καί άποκλειστική, μέ τήν έννοια ότι κανένας δέν έχει δικαίωμα χρήσεως (ή έκμεταλλεύσεως), παρά μόνο τό Κράτος, στό όποιο ανήκουν. Τό Κράτος αυτό καί μόνο έχει δικαίωμα έκχωρήσεως τής χρήσεως, μέ τούς όρους πού αυτό όρίζει. Συνεπώς, ή Λιβύη έτσι θά έχει τήν άπόλυτη καί άποκλειστική κυριαρχία του Κόλπου καί θά μπορεί νά επιτρέψει μόνο τή χρήση του, μέ όρους πού αυτή θά θέτει.

Τήν έξαγγελία άπ' τή Λιβύη του Κόλπου σάν έσωτερικά νερά τής έχει γνωστοποιήσει στους ναυτιλομένους τό Βρετανικό ναυαρχείο μέ τίς έγκυρες καί υπεύθυνες «Άγγελίες» του «ADMIRALTY NOTICES TO THE MARINERS» του Ιανουαρίου 1986.

Άς αναλύσουμε καλύτερα αυτή τήν άντίθεση.

Όπως είναι γνωστό, ή χωρική θάλασσα ανήκει κυριαρχικά στό παράκτιο Κράτος. Η Λιβύη έχει όρίσει πλάτος χωρικής θαλάσσης 12 ν. μιλίων γιά όλες τίς άκτές τής, πού σημειωτέον είναι πολύ άνεπτυγμένες καί έκτείνονται άπό τά σύνορά τής μέ τήν Αίγυπτο έως μέ τήν Τυνησία, περίπου 1.800 χιλιόμετρα άκτογραμμής. Μία όμως άπό τίς κυριότερες διαφορές του νομικού καθεστώτος τής χωρητικής θαλάσσης άπό τό καθεστώς τών έσωτερικών ύδάτων είναι, ότι στή χωρική θάλασσα τά έμπορικά καί πολεμικά πλοία έχουν τό δικαίωμα τής άβλαβούς διελεύσεως μέσα άπό αυτή, τής άπλής δηλαδή διελεύσεως χωρίς νά προβαίνουν σέ ένέργειες βλα-

πτικές γιά τό παράκτιο κυρίαρχο Κράτος. Ειδικότερα, τά πολεμικά πλοία δέν πρέπει νά κάνουν άσκήσεις, άποβιβάσεις, έπιβιβάσεις προσωπικού, προπαγάνδα, τά ύποβρύχια πρέπει νά πλεύουν στήν επιφάνεια κλπ. Έχουν όμως τό δικαίωμα τής διελεύσεως χωρίς άδεια του παράκτιου Κράτους, ένω ή διελευση άπό τά έσωτερικά νερά επιτρέπεται μόνο κατόπιν ρητής άδείας του.

Πέρα άπό τή χωρική θάλασσα έκτείνεται ή διεθνή στήν όποία επικρατούν έλευθερίες χρήσεως καί διελεύσεως άπό τόν όποιοδήποτε, μέ μόνους περιορισμούς αυτούς πού τό Δίκαιο Θαλάσσης ρητά όρίζει καί πού αναφέρονται κυρίως σέ ζητήματα Δημόσιας Διεθνούς Τάξεως.

Σύμφωνα όμως μέ νεώτερες διατάξεις του Δικαίου Θαλάσσης 1982, τό παράκτιο Κράτος έχει τό δικαίωμα νά όρίσει «Θαλάσσια Άποκλειστική Οικονομική Ζώνη» μετά άπό τή χωρική του θάλασσα, μέσα στήν όποία έχει άποκλειστικά δικαιώματα έρεύνης καί έκμεταλλεύσεως τών φυσικών πόρων, δέν έχει όμως δικαίωμα παρεμποδίσεως τής ναυσιπλοίας τών Ξένων έμπορικών καί πολεμικών πλοίων, τά όποία άπολαμβάνουν τίς ίδιες σχεδόν έλευθερίες πού έχουν καί στήν άνοιχτή θάλασσα.

Τό πλέγμα αυτών τών ρυθμίσεων του Δικαίου Θαλάσσης δέχονται οί ΗΠΑ γιά τόν Κόλπο τής Σύρτεως.

Η ουσιαστική διαφορά μέ τά όσα ή Λιβύη ισχυρίζεται είναι προφανής καί τεράστια, διότι έχει άμεση σχέση μέ τήν έλευθεροπλοία τών πολεμικών κυρίως πλοίων καί τήν έλεύθερη πτήση τών πολεμικών άεροσκαφών στό μεγαλύτερο μέρος του Κόλπου. Πρέπει νά σημειωθεί ιδιαίτερα, ότι ό Κόλπος τής Μεγάλης Σύρτεως, πού έχει πάρει τό όνομά του άπό τήν όμώνυμη εκεί Λιβυκή πόλη, έκτείνεται σέ μεγάλη σχετικά έκταση, διότι τό πλέον έσωτερικό όριό του στίς λιβυκές άκτές, στό μυχό δηλαδή πλησίον τής πόλης Έλ Άγκέϊλα, άπό τό πλέον έξωτερικό πού βρίσκεται πάνω στόν παράλληλο τών 32° 30' Β πού περνάει άπό τό ύψος τής Βεγγάζης

περίπου, είναι 130 ν. μίλια. Τό άνοιγμα έξ άλλου τής εισόδου του, πάνω στόν παράλληλο τών 32° 30' Β, άπό τήν άκτή τής Βεγγάζης μέχρι τήν άπέναντι άκτή του Κάβου Μιζουράτα, είναι περί τά 240 ν. μίλια. Οί διαστάσεις αυτές άπεικονίζουν τό μέγεθός του, παρά τήν καμπυλότητα τής άκτογραμμής του καί φυσικά δέν έχουν καμία προσέγγιση μέ τό όριο τών 12 ν. μιλίων τής χωρικής θαλάσσης άπό τίς άκτές.

Μέ ποιους ισχυρισμούς ή Λιβύη όρίζει τόν Κόλπο σάν έσωτερικά τής νερά; Άσφαλώς δέν αναφέρεται στίς διατάξεις του Δικαίου Θαλάσσης πού όρίζουν τή νομική έννοια του «Κόλπου», διότι τότε μόνο τά νερά ενός κόλπου θεωρούνται έσωτερικά του Κράτους του, όταν τό άνοιγμά του δέν είναι μεγαλύτερο άπό 24 ν. μίλια, ένω στή Σύρτη τό άνοιγμα είναι δεκαπλάσιο, περί τά 240 ν. μίλια. (Συμβάσεις ΟΗΕ, Γενεύης 1958 «περί χωρικής θαλάσσης», άρθρο 7 παρ. 4 καί περί του «Δικαίου τής Θαλάσσης», Τζαμάικα 1982, άρθρο. 10 παρ. 4).

Η πλέον εύλογη άπάντηση είναι, ότι θεωρεί πώς έχει ιστορικούς τίτλους μακράς χρησιμοποίησεως, ότι ό Κόλπος είναι μία ειδική περίπτωση πού άπαιτεί ιδιαίτερη ρύθμιση υπέρ τής καί άπόκλιση άπό τούς γενικούς κανόνες του Δικαίου Θαλάσσης.

Πιθανόν συνεπώς νά στηρίζεται στό άρθρο 12 τής Συμβάσεως αυτής τής Γενεύης 1958, στό έδάφιο 1 του όποίου όρίζεται, ότι ό διαχωρισμός τής χωρικής θαλάσσης δύο άπέναντι ή όμόρων κρατών δέν θά πρέπει νά γίνεται μέ τή μέθοδο τής μέσης γραμμής ίσης άποστάσεως σέ θαλάσσιες περιοχές γιά τίς όποιες τό παράκτιο Κράτος έχει ιστορικούς τίτλους ή επικαλείται ειδικές περιστάσεις.

Στήν περίπτωση του Κόλπου τής Σύρτεως δέν γίνεται βεβαίως διαχωρισμός χωρικής θαλάσσης δύο άπέναντι ή όμόρων κρατών, διότι ό Κόλπος δέν συνορεύει ούτε βρίσκεται άπέναντι άπό άλλο Κράτος. Γίνεται διαχωρισμός σέ σχέση μέ τήν άνοιχτή διεθνή θάλασσα τής Μεσογείου. Ίσως λοιπόν ή στενή έρμηνεία του άρθρου νά μήν επιτρέψει

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

την εφαρμογή του. Ίσως όμως και πάλι, ή διασταλτική έρμηνεια του να την επιτρέπει.

Επίσης πιθανό οι απόψεις της Λιβύης να στηρίζονται και στη διάταξη της ίδιας Συμβάσεως που αποκλείει την εφαρμογή των όσων ορίζονται σχετικά με τους Κόλπους, σε όσους από αυτούς ονομάζονται «ιστορικοί» (άρθρο. 7 παρ. 6).

Γεγονός όμως είναι ότι οι ίδιες διατάξεις έχουν καταχωρηθεί και στη Σύμβαση της Τζαμάικα 1982 (άρθρα 15 και 10 παρ. 6 αντίστοιχα).

Και οι δύο όμως συμβάσεις δεν προσδιορίζουν κριτήρια επικλήσεως ιστορικών τίτλων ή το περιεχόμενο και τα κριτήρια των ειδικών περιστάσεων, αλλά αντίθετα αναφέρονται άοριστα σε αυτά αφήνοντας πολλά περιθώρια για παρερμηνείες.

Πρέπει να τονισθεί ιδιαίτερα ότι ειδικές περιστάσεις επικαλείται και η Τουρκία για να επιτύχει ευνόϊκό γι' αυτή πλάτος και διαχωρισμό της χωρικής θαλάσσης (και της ύφαλοκρηπίδας) στο Αιγαίο σε βάρος της 'Ελληνικής χωρικής θαλάσσης (και ύφαλοκρηπίδας) και της ανοιχτής θαλάσσης, ενώ η 'Ελλάδα, ή οποία θα μπορούσε να επικαλεσθεί τόσο ιστορικούς τίτλους στο Αιγαίο όσο και ειδικές γι' αυτή περιστάσεις, λόγω της παρουσίας του 'Αρχιπελαγικού συγκροτήματος των 2.800 περίπου εκεί νήσων της, δεν κάνει χρήση αλλά αντίθετα ακολουθεί τις γενικές ρυθμίσεις του Δικαίου Θαλάσσης. 'Η Τουρκική επιχειρηματολογία μάλιστα στηρίζεται σχεδόν αποκλειστικά στο έπιχείρημα, ότι τα 'Ελληνικά νησιά του Αιγαίου αποτελούν «ειδική περίπτωση», διότι αποκλείουν τις Μικρασιατικές άκτες της, οι οποίες έτσι δεν μπορούν να έχουν πλήρες εύρος χωρικής θαλάσσης και ύφαλοκρηπίδας. Βεβαίως, τα 'Ελληνικά νησιά αποτελούν «ειδική περίπτωση» για την 'Ελλάδα, λόγω του μεγάλου άριθμού τους στο ζωτικό αυτό για τον 'Ελληνικό χώρο του Αιγαίου, την ιστορία τους, τον πληθυσμιακό, οικονομικό, εκπολιτιστικό, στρατηγικό τεράστιο ενδιαφέρον τους, ενώ ο ιστορικός τίτλος της 'Ελλάδας πάνω σε αυτά είναι θεμελιωμένος στην τρισχιλιετή ιστορία τους, στους αγώνες του 'Ελληνισμού γι' αυτά κλπ.

Γενικότερα, ιστορικούς τίτλους ή ειδικές περιστάσεις είναι δυνατό να επικαλεσθούν τα περισσότερα παράκτια κράτη, κατά το καθορισμό και διαχωρισμό των θαλάσσιων ζωνών κυριαρχίας ή δικαιοδοσίας τους.

Βεβαίως, εξακολουθεί να παραμένει το έρώτημα γιατί οι διεθνείς συμβάσεις δέχονται αυτές τις εξαιρέσεις. 'Η πλέον πιθανή έρμηνεια είναι ότι αναφέρονται σε τελείως εξαιρετικές περιπτώσεις, ειδικού τοπικού χαρακτήρα και πάντως περιορισμένου ενδιαφέροντος, διότι άλλως ή εξαίρεση αυτή θα μετατραπεί σε κανόνα, διεθνώς, κάτι δηλαδή που είναι τελείως αντίθετο με το

πνεύμα και τό γράμμα των συμβάσεων, που απαιτούν εφαρμογή ενιαίων διατάξεων, όπως ως προς τον καθορισμό και διαχωρισμό των θαλάσσιων ζωνών ανά την ύδρόγειο, ή ως προς την έλευθεροπλοΐα κλπ.

Επικαλούμενο συνεπώς, κάποιο κράτος τις διατάξεις του Δικαίου Θαλάσσης, δεν θα πρέπει να μη λαμβάνει υπ' όψη του τις θεμελιώδεις αυτές αρχές, στο γενικότερο πλαίσιο της ενεργείας του. Διότι οι αρχές αυτές έχουν θεσπισθεί μετά από μακρά έξ ίσου έθιμική ή συμβατική χρήση, βασίζονται στην κοινή αποδοχή του συνόλου σχεδόν των συγχρόνων Κρατών και θεμελιώνονται στην ανάγκη για κατοχύρωση μέν των κυριαρχικών δικαιωμάτων των παράκτιων Κρατών, έξ ίσου όμως και στην ανάγκη για έλευθεροπλοΐα των τρίτων. 'Η σύμπτωση άλλωστε των απόψεων πάνω σε αυτά τα ζητήματα, κυρίως της έλευθεροπλοΐας, των μεγάλων συγχρόνων ναυτικών δυνάμεων, άνεξαιρέτως, δεν είναι τυχαία.

'Η κρίση συνεπώς στον Κόλπο της Σύρτεως, παρά την τραγικότητά της, αποτελεί και μία μεγάλη εύκαιρία για εξαγωγή ούσιαστικών συμπερασμάτων από τα Κράτη 'εκείνα που όπως και η 'Ελλάδα, έχουν ανάλογα ζητήματα.

Κύριο συμπέρασμα είναι, ότι οι κανόνες του Δικαίου Θαλάσσης είναι 'εκείνοι, που πρέπει να επικαλούνται για τη ρύθμιση μίας ανάλογης διαφοράς. Αποτελούν τη βάση της ειρηνικής διευθετήσεως. Οι έξωσυμβατικές επιδιώξεις οδηγούν σε επικίνδυνη περιπέτεια.

Εφ' όσον όμως γίνεται επίκληση των κανόνων Δικαίου θαλάσσης πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψη και οι γενικότερες διατάξεις του, που επιδιώκουν ενιαία ανά την ύδρόγειο εφαρμογή και να αποφεύγονται οι επικλήσεις στοιχείων, που προκαλούν δυσανάλογα προβλήματα και έρχονται σε αντίθεση με το γενικότερο περιεχόμενο των βασικών αρχών.

Είναι για την 'Ελλάδα ειδικότερα πολύ σημαντικό το γεγονός, ότι μία μεγάλη ναυτική δύναμη, όπως οι ΗΠΑ, δεν δέχονται έμπράκτως την επίκληση αυτών των κριτηρίων, διότι σε αυτές τις εξαιρέσεις και ιδίως στις «ειδικές περιστάσεις» βασίζεται η Τουρκική επιχειρηματολογία στο Αιγαίο, όπως προαναφέραμε.

Το συμπέρασμα αυτό πρέπει ή 'Ελλάδα να το έχει σοβαρά υπ' όψη της για άναλογη χρήση και προβολή. Και τούτο, διότι ή 'Ελλάδα άρκεΐται στις γενικές

αρχές του Δικαίου Θαλάσσης και δεν έχει την ανάγκη της επικλήσεως ούτε των ιστορικών τίτλων της, ούτε άλλων ειδικών περιστάσεων, άρκει και ή Τουρκία να μη προβάλλει άναλογη επιχειρηματολογία, όπως, δυστυχώς, κάνει. 'Αλλά έφ' όσον ή Τουρκία επιμένει, ή στάση των ΗΠΑ στο ζήτημα του Κόλπου της Σύρτεως, αποτελεί τό άναλογο προηγούμενο για διεθνή και διμερή προβολή και έκμετάλλευση.

Επίσης είναι σημαντικό και τό γεγονός, ότι τό πλάτος της χωρικής θαλάσσης μέχρι 12 ν. μιλίων είναι σήμερα τό κοινώς αποδεκτό, όπως τό προσδιορίζει τό Δίκαιο Θαλάσσης με τη σύμβαση του ΟΗΕ της Τζαμάικα 1982, και όπως τό επέδειξε και πάλι ή στάση των ΗΠΑ στα ζητήματα αυτά του Κόλπου της Σύρτεως. Είναι τό όριο των 12 ν. μιλίων 'εκείνο, στο οποίο περιορίζονται τελικά όσα κράτη είχαν βλέψεις για μεγαλύτερο, ενώ για τα υπόλοιπα Κράτη αποτελεί ένα λογικό όριο για πληρέστερη κατοχύρωση των κυριαρχικών δικαιωμάτων τους, της ασφάλειας, οικονομικής τους ανάπτυξεως κλπ. Στο όριο αυτό, όπως μπορεί να εκτιμήσει κανείς από τις γενικότερες τάσεις, αλλά και από την κρίση στον Κόλπο της Σύρτεως, θα καταλήξει μάλλον ή πλειονότητα των παράκτιων Κρατών.

'Η έλευθεροπλοΐα έξ άλλου των έμπορικών και ιδίως των πολεμικών πλοίων και ή αντίστοιχη έλευθερία πτήσεως των άεροσκαφών, αποτελεί στοιχείο που πρέπει να λαμβάνεται πολύ σοβαρά υπ' όψη. 'Η Διεθνής ναυσιπλοΐα των έμπορικών πλοίων άπαιτεί έλευθερίες, οι δέ κινήσεις των συγχρόνων άεροναυτικών δυνάμεων και ή χρήση των συγχρόνων όπλικών συστημάτων έχουν την ανάγκη μεγάλου χώρου διασποράς και έλιγμών, για να ανταποκριθούν σε προβλήματα στρατηγικής, αλλά και τακτικής εύκαμψίας. Δυστυχώς, αυτή είναι ή πραγματικότητα και σε αυτό τό ζήτημα συμφωνούν άπόλυτα οι υπέρδυνάμεις, όπως άλλωστε συμφωνούν και στα περισσότερα κύρια ζητήματα του Δικαίου θαλάσσης, άνεξαρτήτως άλλων διαφορών τους.

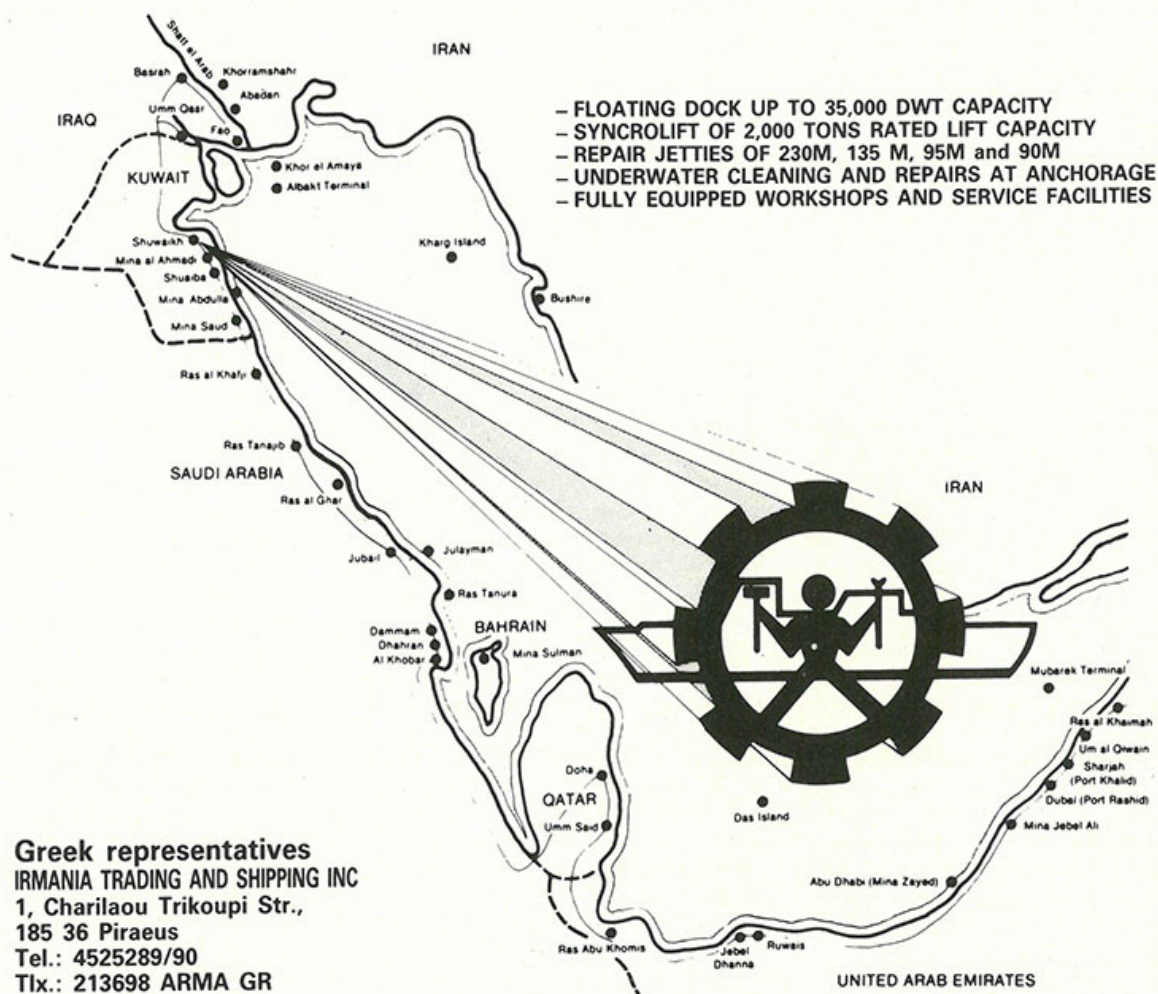
Είναι γεγονός, ότι τα ζητήματα Δικαίου Θαλάσσης είχαν άνέκαθεν ιδιαίζουσα σοβαρότητα, την εποχή μας όμως έχουν άποκτήσει και ιδιάζουσα κρισιμότητα. 'Η επίλυσή τους άπαιτεί τη μελέτη πολλών πτυχών τους, βαθειά γνώση του Δικαίου και συνεκτιμήσεις διαφόρων έξωτερικών κυρίως παραγόντων.

" SACORAFOS "

SPECIFICATION/CLAIMS

ANSAPHONE 86.27.469

KSRC SERVING THE GULF



Greek representatives
IRMANIA TRADING AND SHIPPING INC
1, Charilaou Trikoupi Str.,
185 36 Piraeus
Tel.: 4525289/90
Tlx.: 213698 ARMA GR

KSRC

KUWAIT SHIPBUILDING & REPAIRYARD CO. (SAK)

KUWAIT SHIPBUILDING & REPAIRYARD Co (SAK)
P. O. Box 21998, 13080 Safat, State of Kuwait
Tel: 835488 Telex: 23745 MISHREF KT or 22438 KSBRYD KT

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΔΥΟ ΝΕΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ SHAFT GENERATING

Τοῦ κ. Α. ΚΟΠΙΤΣΑ, ναυπηγοῦ - μηχανολόγου newbuildings supervisor

Ἡ ἀνάκτηση καὶ ἐπανακυκλοφορία τῆς θερμικῆς ἐνέργειας τοῦ καυσασρίου τῆς κυρίας μηχανῆς γιὰ τὴν παραγωγή ἐνέργειας μέσω οἰκονομητοῦ/ἀτμοῦ, ποῦ θὰ καλύψει τὶς ἀνάγκες ἡλεκτρικῆς ἰσχύος τοῦ πλοίου, ἔχει μέχρι τώρα ἐπικρατήσει στὴν ναυπηγικὴ πρακτικὴ.

Μὲ τὴν ἐμφάνιση τῶν μοντέρνων, ὑψηλῆς ἀποδόσεως μηχανῶν Ντῆζελ οἱ ὁποῖες παρουσιάζουν ὀλοένα καὶ λιγότερες ἀπώλειες θερμότητος, εἶναι δύσκολο πλέον νὰ βασίζεται ὁ μελετητὴς μόνον στὴν γνωστὴ φόρμουλα: οἰκονομητοῦ/ἀτμοῦ, ποῦ θὰ καλύψει τὶς ἀνάγκες ἡλεκτρικῆς ἰσχύος τοῦ πλοίου.

Πρόσφατα ἀναπτύχθηκαν ἀπὸ τὴν MITSUBISHI δύο τύποι συστημάτων SHAFT - GENERATING ποῦ εἶναι καινοτομία ποῦ ἐπιτεύχθηκε γιὰ νὰ ἀντιμετωπισθεῖ ἡ δυσκολία ποῦ ἀντιμετωπίζεται στὴν μελέτη τῶν νέων νηγελομηχανῶν πλοίων, οὕτως ὥστε οἱ ἀνάγκες τους σὲ ἡλεκτρικὴ ἰσχύ νὰ μποροῦν νὰ καλυφθοῦν κατὰ τὴν πορεία, χωρὶς τὴν λειτουργία βοηθητικῆς νηγελογεννητρίδας.

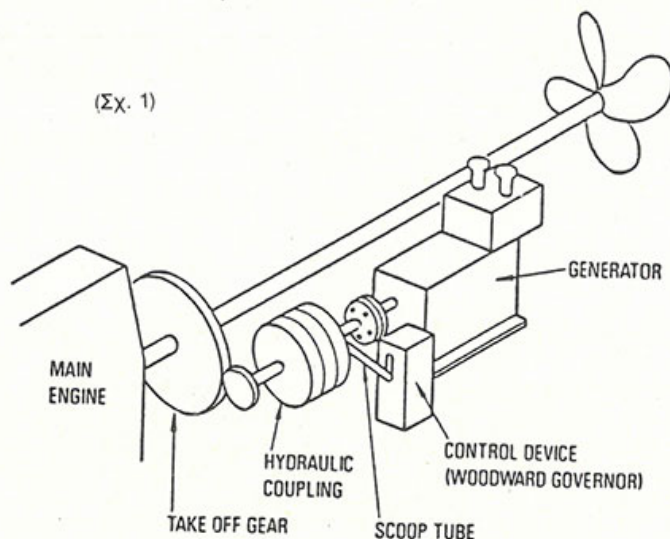
Τὸ σύστημα SHAFT GENERATING τῆς MITSUBISHI, χρησιμοποιεῖται ἀνεξάρτητα ἢ σὲ συνδυασμὸ μὲ σύστημα οἰκονομητοῦ/ἀτμοῦ καὶ μπορεῖ νὰ ἐξασφαλίσῃ μίαν σταθερὴ παραγωγή ἡλεκτρικῆς ἰσχύος μέσα σ' ἓνα εὐρὺ πεδίο φορτίων λειτουργίας τοῦ πλοίου.

Α. Τύπος HY-POWER, ὑδραυλικὸ συνδέσμου:

Ἀρχὴ λειτουργίας καὶ σύστημα ἐλέγχου: Ὅπως φαίνεται στὸ σχῆμα 1, ὁ ἄξονας τῆς γεννήτριας συνδέεται μὲ PTO ἄξονα τῆς κυρίας μηχανῆς μέσω GEAR μεταδόσεως καὶ ὑδραυλικὸ συν-

δέσμου. Μπορεῖ ἐπίσης νὰ συνδεθεῖ μέσω TAKE OFF GEAR καὶ ὑδραυλικὸ

συνδέσμου μὲ τὸν ἐλικοφόρο ἄξονα. Μία ἀντλία συνδεδεμένη μὲ τὸν κινη-



τήριο ἄξονα, παρέχει στὸν ὑδραυλικὸ σύνδεσμο πίεση ἀνάλογη τῶν στροφῶν. Τὸ SCOOP TUBE (σχ. 2), ἔχει κατάλληλα διαμορφωμένο πλάγιο στόμιο, ὥστε νὰ ἐπιτρέπει στὸ λάδι κατὰ τὴν περιφερειακὴ του κίνηση στὸ CASING τοῦ ὑδραυλικὸ συνδέσμου νὰ εἰσέρχεται μέσα, ἐνῶ σὲ ἄλλο σημεῖο ἔχει ἐξοδὸ τύπου σύρτη, μὲ παροχέτευση πρὸς δεξαμενὴ λαδιοῦ. Ἡ θέση τοῦ SCOOP TUBE καὶ ἐπομένως τοῦ «σύρτη» ρυθμίζεται ἀμεσα ἀπὸ GOVERNOR τύπου WOODWARD, ποῦ μὲ τὸν τρόπο αὐτὸ ρυθμίζει τὴν πίεση λαδιοῦ στὸν ὑδραυλικὸ σύνδεσμο καὶ ἐπομένως τὴν ροπὴ στρέψεως στὸν ἄξονα τῆς γεννήτριας. Οἱ χαρακτηριστικὲς καμπύλες τοῦ ὑδραυλικὸ συνδέσμου μὲ συντεταγμένες τὴν ροπὴ στρέψεως καὶ τὴν σχέση μεταδόσεως καὶ μεταβλητὴ τὴν θέση

τοῦ SCOOP TUBE.

Ἡ κίνηση τοῦ SCOOP TUBE κατὰ ἄξονικὴ διεύθυνση, γίνεται ἀπὸ τὸν GOVERNOR μέσω ἑνὸς ACTUATOR, συνδεδεμένου στὸ ἴδιο ὑδραυλικὸ σύστημα.

Τὸ σύστημα, χρησιμοποιεῖ τὸν πλέον ἀξιόπιστο καὶ δοκιμασμένο GOVERNOR τύπου WOODWARD, ποῦ διατηρεῖ τὶς στροφές τῆς γεννήτριας σταθερὲς μὲ τὴν κατάλληλη ρύθμιση τῆς θέσεως τοῦ SCOOP TUBE, ἀνάλογα μὲ τὶς στροφές τῆς μηχανῆς καὶ τὸ φορτίο τῆς γεννήτριας.

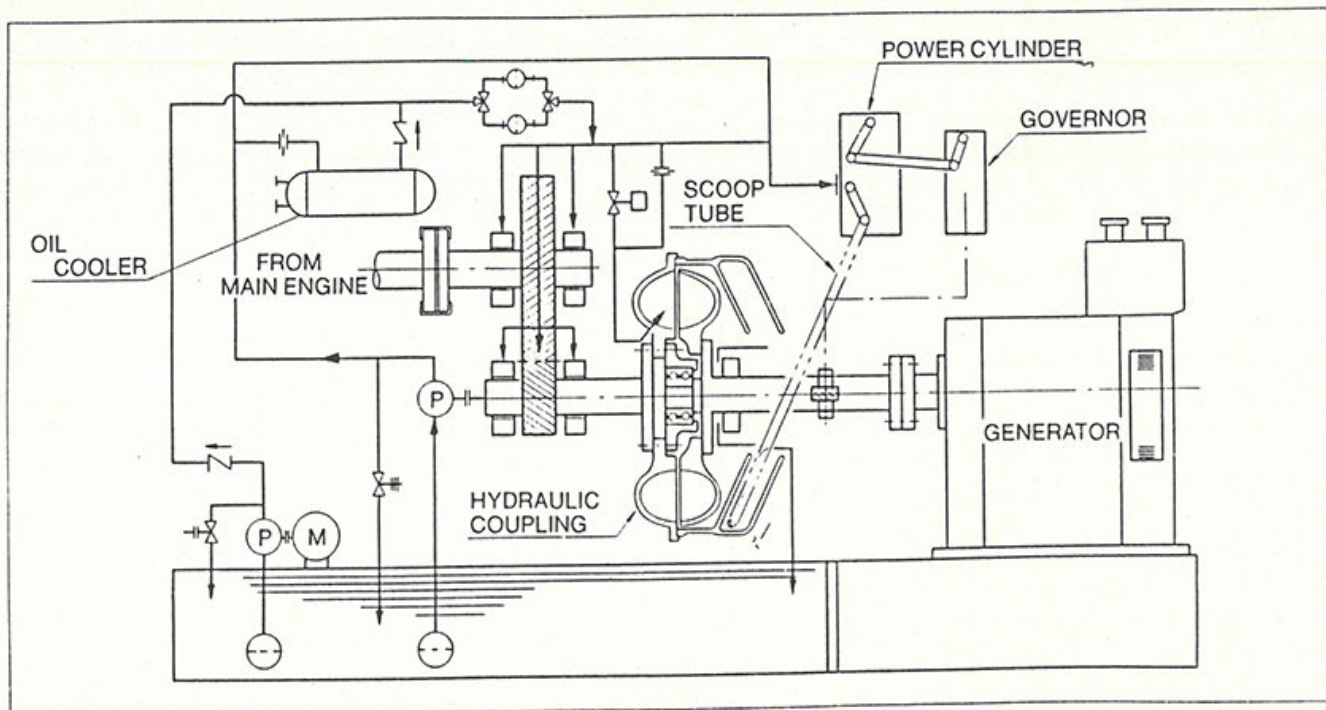
Πλεονεκτήματα:

1) Τὸ σύστημα HY-POWER εἶναι ἀπλὸς συνδυασμὸς δοκιμασμένων στὴν πράξη μηχανικῶν στοιχείων καὶ παρουσιάζει ὑψηλὴ ἀξιοπιστία ἐνῶ παράλληλα εἶναι εὐκόλη ἡ λειτουργία, ὁ χειρι-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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



(Σχ. 2)

σμός ή συντήρηση και ή εξυπηρέτησή του.

2) Έπιτρέπει την λειτουργία της γεννήτριας με επιτυχία σ' ένα εύρύ πεδίο φορτίων της μηχανής.

3) Όσο χαμηλότερες είναι οι στροφές της μηχανής, τόσο υψηλότερη είναι ή απόδοση του συστήματος HY-POWER πράγμα που το καθιστά κατάλληλο για χρήση σέ συνδυασμό και παράλληλα με παραγωγή ισχύος μέσω οικονομητού/ ατμού.

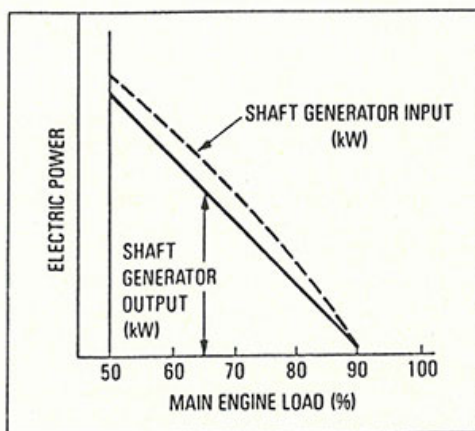
4) Η συχνότητα και τό φορτίο της παραγομένης ηλεκτρικής ισχύος ελέγχονται ανά πάσα στιγμή μέσω απλής και αξιόπιστης διαδικασίας.

5) Η γεννήτρια και τό σύστημα HY-POWER μπορούν νά εγκατασταθούν σέ κοινή βάση υπό μορφήν ανεξάρτητης μονάδος COMPACT, που καθιστά εύκολη και γρήγορη την εγκατάσταση στό πλοίο.

Χαρακτηριστικά:

Στά διαγράμματα 4 και 5, φαίνονται τά χαρακτηριστικά της παραγομένης ηλεκτρικής ισχύος, που επιτυγχάνονται όταν τό σύστημα HY-POWER χρησιμοποιείται σέ συνδυασμό με σύστημα

οικονομητού/ ατμού. Στό διάγραμμα 4, φαίνεται ό διαμοιρασμός της παραγομένης ισχύος μεταξύ του HY-POWER και του οικονομητού/ ατμού μέ την ταχύτητα συγχρονισμού στό 50% περίπου του φορτίου της κυρίας μηχανής.



Τό διάγραμμα 5 δείχνει την σχέση μεταξύ INPUT και OUTPUT ηλεκτρικής ισχύος στό σύστημα HY-POWER, σέ σχέση μέ τό φορτίο της κυρίας μηχανής.

Β. Σύστημα PL-POWER, μέ GEAR πλανητικού τύπου:

1. Αρχή λειτουργίας και σύστημα έλέγχου:

Η γεννήτρια κινείται από την κύρια μηχανή μέσω STEP-UP GEAR μεταδόσεως ισχύος, από τό FLYWHEEL, (ή ΠΤΟ άξονα), GEAR πλανητικού τύπου. Η ισχύς άξονα που μεταβιβάζεται από την κύρια μηχανή στό GEAR πλανητικού τύπου, διαμορφώνεται εκεί κατάλληλα, μέ τόν τρόπο που περιγράφεται κατωτέρω, σέ ονομαστικές στροφές στόν άξονα της γεννήτριας.

Τό όλο σύστημα είναι ηλεκτροϋδραυ-

λικός και μηχανικός συνδυασμός.

Μία υδραυλική άντλία μεταβλητής παροχής παίρνει κίνηση μέσω GEAR από τόν πρωτεύοντα άξονα ισχύος, (σχ.6) και μέσω κλειστού υδραυλικού συστήματος τύπου DEMAND κινεί υδραυλικό κινητήρα. Ο υδραυλικός κινητήρας κινεί μέσω πινιόν τόν έξωτερικό δακτύλιο του πλανητικού GEAR και έπομένως οι στροφές του καθορίζουν την απορροφούμενη ροπή στρέψεως και τις στροφές της γεννήτριας.

Μέσω του συστήματος έλέγχου που είναι ηλεκτροϋδραυλικό, διατηρούνται οι στροφές της γεννήτριας σταθερές, ανεξάρτητα από τις αύξομειώσεις του φορτίου της κυρίας μηχανής.

Ο έλεγχος της υδραυλικής άντλίας γίνεται μέσω SERVO VALVE που περιλαμβάνει υδραυλικό κύλινδρο ισχύος διπλής ενέργειας και υδραυλική PISTON VALVE 4/3, ηλεκτρομαγνήτου.

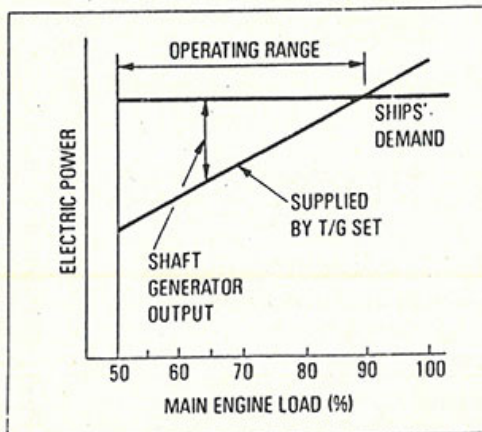
Όπως φαίνεται από τά σχήματα, ή διαδικασία του συστήματος έλέγχου είναι κλειστού τύπου μέ COMMAND INPUT και FEEDBACK.

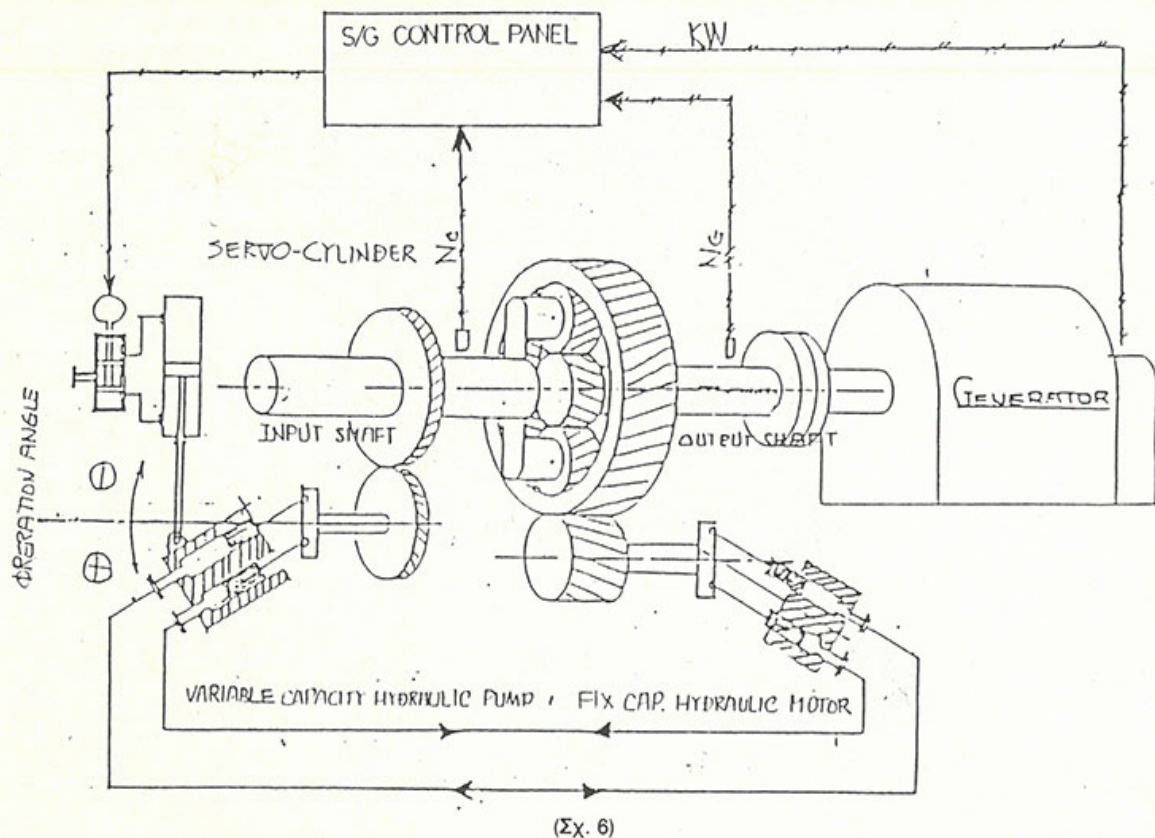
Διερευνάται ή πραγματική κατάσταση, (σήμα NG) και γίνεται συσχετισμός μέ την επιθυμητή συχνότητα (σήμα NG₀, (ERROR SIGNAL), μέσω διαδικασίας FEEDBACK.

Ο μηχανισμός έλέγχου για την διόρθωση της συχνότητας συνίσταται από τό SERVO-AMPLIFIER και την SERVO-VALVE, που ένεργεί άπ' αϋθείας στην υδραυλική άντλία και μέσω αυτής στόν υδραυλικό κινητήρα, που μεταβάλλει την σχέση μεταδόσεως στόν διαφορικό πλανητικό GEAR.

Πλεονεκτήματα:

1. Τό σύστημα PL-POWER, παρουσιάζει ύψηλή απόδοση παραγωγής ισχύος, ακόμα και σέ εύρους μεταβαλλόμενα φορτία της κυρίας μηχανής.





2. Η χρήση της δοκιμασμένης τεχνολογίας των GEARS δίνει στο σύστημα ύψηλή αξιοπιστία.

3. Το σύστημα PL-POWER έχει σχετικά μικρό μέγεθος, (3300X1700 έως

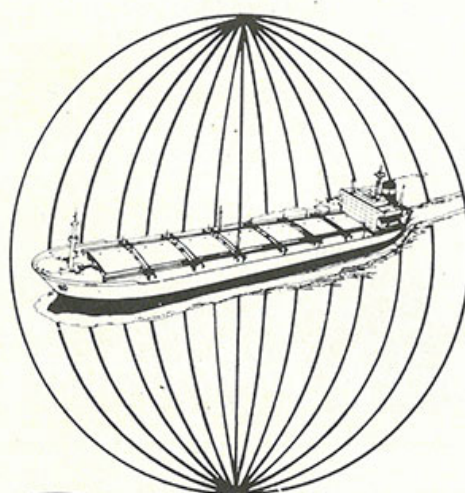
4150X2400 MMXMM), είναι τύπου COMPACT και η εγκατάστασή του στο πλοίο είναι εύκολη και δεν απαιτεί πολύ χρόνο.

Ήδη το σύστημα PL-POWER έχει πα-

ραγγελθεί και υφίσταται δοκιμές στις εγκαταστάσεις της MITSUBISHI, προκειμένου να εγκατασταθεί σε υπό ναυπήγηση πλοίο.

A. ΚΟΠΙΤΣΑΣ

Trade and Transport Inc. Ships Managers-Operators



*quick and safe
operations worldwide*



TRADE AND TRANSPORT INC.

PIRAEUS 61-65 Filonou Str. GR 185 35 P.O. Box 80 104 GR 185 10 Phone 41190 41-8 Telex 21-2627 21-1279 21-1772
Cables Searun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED 7 Stratton Street, London W1X 5FD Telex 893356/266311
Phone 01-491-7014 Cables Tatuk LONDON

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp. 90 Broad Str. New York N.Y. 10 004 PPhone (212) 42 53 730
Cables Searunner Codes New Boe Code Telex ITT 710-581-3866 RCA 222211 WWT 620053

ARABIAN GULF AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UAE) LIMITED P.O. Box 6698 Sharjah U.A.E. Phone 971-6-593358 Telex 68757



Spanish shipyards & factories

- SHIPBUILDING
- OFFSHORE
- SPECIAL SHIPS
- SHIPREPAIRS
- SHIPCONVERSIONS
- ENGINEERING
- MARINE EQUIPMENT



dñ SHIPBUILDING
DIVISION
I.N.I. GROUP

A great European shipbuilding group

HEAD OFFICE: Padilla 17 • 28006 MADRID (Spain) • Tel: (91) 435.78.40 • Telex 27648 - 27690 Astil-E
PIRAEUS AGENTS: GOURDOMICHALIS MARITIME S.A. • Tel: 452.45.32 • Telex: 213367 KAVO GR.

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ RIGGINGS ■ TARPAULINS ■ SLINGS ■ WORLD WIDE DELIVERIES

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ TESTING FACILITIES ■ MARINE PAINTS ■ CHAINS

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ ANCHORS ■ TESTING FACILITIES ■ WIRE ROPES



50
years

...of service in Piraeus
and Worldwide...

HEAD OFFICE: PSARRON & ANAPAFSEOS PIRAEUS — GREECE

TEL. 4627.800 - 4617.410

TELEX: 21.2880 - 21.2503 NIKA GR.

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ ANCHORS

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ «NAVTEX»

Τών κ.κ. Α.Λ. ΛΕΟΝΤΟΠΟΥΛΟΥ — Ι.Κ. ΠΑΠΑΓΩΑΝΝΟΥ, συμβούλων Ναυτικής Έκπαίδευσης και Ασφάλειας

Είναι γνωστό τό πόσο είναι απαραίτητο γιά τήν ασφάλεια τής ναυσιπλοΐας νά λαμβάνονται από τά πλοΐα άνελλιπτώς όλα τά δελτία πού εκπέμπονται από τούς παράκτιους σταθμούς σχετικά μέ τήν άναγγελία ναυτιλιακών κινδύνων, θύελλας, έρευνας καί διάσωσης κλπ.

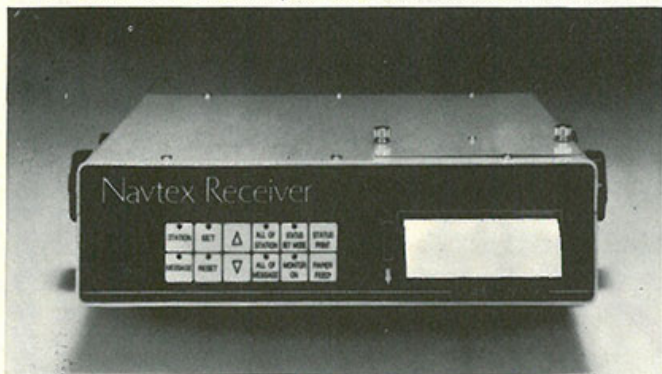
Όμως γιά διάφορους λόγους τά τηλεπικοινωνιακά μέσα πού χρησιμοποιούνται μέχρι σήμερα δέν εξασφαλίζουν κατά 100% τήν κάλυψη τής παραπάνω ανάγκης.

Στό παρελθόν έχουν συμβεί τραγικά άτυχήματα σέ πλοΐα πού δέν έλαβαν κάποιο σήμα ασφάλειας. Ό κίνδυνος αυτός είναι ιδιαίτερα αύξημένος γιά τά σκάφη πού δέν είναι έπανδρωμένα μέ ραδιοηλεγραφήτη, όπως π.χ. τά Μότορσιπ καί τά σκάφη άναψυχής.

Μιά άρκετά ίκανοποιητική λύση τού προβλήματος φαίνεται ότι άποτελεί τό σύστημα «NAVTEX», πού άπλοποιημένο τό παρουσιάζουμε παρακάτω. Τό πλοΐο έφοδιάζεται μέ έναν ειδικό δέκτη (βλέπε σχ. 1), άπλούστατο στή χρήση πού λαμβάνει αυτόματα καί εκτυπώνει (βλέπε σχ. 2)

σέ χάρτινη ταινία ή σέ ηλεκτρονική οθόνη σήματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας, άναγγελίες θύελλας, μετεωρολογικά δελτία, σήματα έρευνας καί διάσωσης, κλπ.

Τά σήματα αυτά εκπέμπονται από ειδικούς παράκτιους



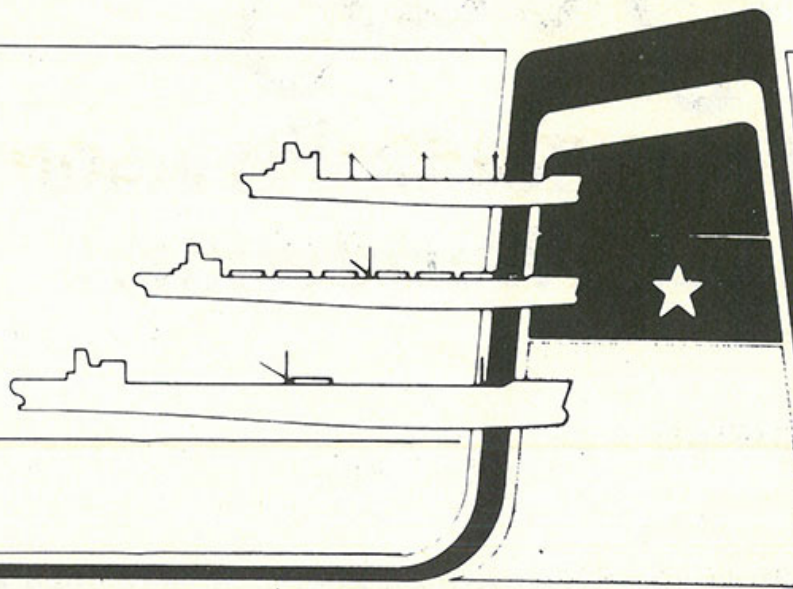
Δέκτης NAVTEX πού λειτουργεί μέ μπαταρίες ή ρεύμα. Οι διαστάσεις του είναι 27X30X7 έκατοστά.

Σήμα NAVTEX πού ελήφθει από ΛΗΜΝΟΣ ΡΑΔΙΟ στίς 27 Ιανουαρίου καί επεξηγήση τής σημασίας τών διαφόρων χαρακτηριστικών του.

ΑΡΧΗ ΣΗΜΑΤΟΣ
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΛΗΜΝΟΥ
ΤΥΠΟΣ ΣΗΜΑΤΟΣ
ΑΥΞ.ΑΡΙΘ. ΣΗΜΑΤΟΣ

ZCZC LA31
 272210 UTC JAN.
 TRIALS/LIMNOS RADIO
 HELLNAUTWARN 31
 SOUTH AEGEAN SEA. THROUGH
 0*1 THE YEAR EVERY WEDNESDAY
 THURSDAY AND FRIDAY FROM 0630Z TO
 SUNSET MISSILE LAUNCHING IN REGIBN
 "C" OF KRITI FIRING PRACTICE
 CONTROL AREA
 ENCLOSED BY THE POINTS:
 35-36N 24-07E
 36-18 24-07
 35-18 25-59
 36-25 *26-12*****(\$*****@4*****).****
 35-36 26-41
 35-31 24-11
 TRIALS/TRIALS/TRIALS
 NNNN — ΤΕΛΟΣ ΣΗΜΑΤΟΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



σταθμούς στη συχνότητα των 518 χιλιοκύκλων κάθε 4 ώρες. Η χώρα μας στον τομέα αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί πρωτοπόρος γιατί σαν μέλος του IMO πρωτοστάτησε στην διεθνή καθιέρωση του συστήματος NAVTEX που στα 1985 έγινε δεκτό σαν βασικό στοιχείο της «Μελλοντικής Παγκόσμιας Υπηρεσίας Ναυτιλιακών Κινδύνων και Ασφάλειας» (F.G.M.D.S.S.S.).

Μέσα στον ίδιο χρόνο και ειδικότερα στις 31/11/85, ύστερα από πρωτοβουλία του YEN, τέθηκε σε λειτουργία ο πρώτος σταθμός NAVTEX στη Λήμνο που καλύπτει ολόκληρο τό Β. Αιγαίο. Παράλληλα βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο ο σχεδιασμός για τη λειτουργία σταθμών στο Ήράκλειο και στην Κέρκυρα που θα καλύπτουν αντίστοιχα τό Νότιο Αιγαίο, Κρητικό και Ιόνιο πέλαγος. Έξάλλου έμπρακτη αναγνώριση της αξίας του NAVTEX σαν μέσου για τη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας της ναυσιπλοΐας αποτελεί τό γεγονός ότι τό YEN ήδη εξόπλισε μέ δέκτη NAVTEX τό Κέντρο Συντονισμού Θαλάσσιας Έρευνας και Διάσωσης.

Έν τώ μεταξύ και άλλες χώρες της Μεσογείου έχουν αναγγείλει την δοκιμαστική λειτουργία σταθμών NAVTEX, αλλά από ότι γνωρίζουμε πλοία εφοδιασμένα μέ κατάλληλο δέκτη δεν έχουν πιάσει άλλες έκπομπές NAVTEX παρά μόνο της Λήμνου.

Τό σύστημα NAVTEX καλύπτει αυτή τη στιγμή ολόκληρη τη θαλάσσια περιοχή Β. Ευρώπης και Ήνωμένου Βασιλείου (NAVAREA I)* ενώ βρίσκεται στο σχέδιο των δοκιμών στις ΗΠΑ, Ν. Αφρική, Ιαπωνία, Κίνα, κλπ.

Αναμένεται ότι ό εφοδιασμός των πλοίων μέ δέκτες NAVTEX θα είναι υποχρεωτικός τό 1990. Όμως ή έκτίμηση είναι ότι πολύ πιό γρήγορα, λόγω των πλεονεκτημάτων που παρέχει τό NAVTEX, θα γενικευθεί ή χρήση του, ιδιαίτερα στα μικρά πλοία.

Ήδη έχουν κυκλοφορήσει στη διεθνή αγορά αρκετές μάρκες δεκτών και από ότι πληροφορούμαστε οι τιμές τους είναι προσιτές, μέ προοπτική μελλοντικής μείωσης.

Ή γλώσσα μετάδοσης των σημάτων NAVTEX διεθνώς όρίστηκε να είναι Άγγλική. Όμως οι Έλληνικοί Σταθμοί μετά την μετάδοση του Άγγλικού κειμένου θα μεταδίδουν στην Έλληνική όσες άγγελίες είναι εξαιρετικά επείγουσες όπως π.χ. άγγελίες θύελλας, σήματα διασώσεως και έρευνας, κλπ.

Πάντως κατά την έκτίμηση του γράφοντος θα ήταν όχι απλά σκόπιμο αλλά και άπαραίτητο να εξετάζονταν ή δυνατότητα έκπομης από τους Έλληνικούς Σταθμούς όλων των σημάτων NAVTEX και στην Έλληνική γλώσσα, προκειμένου να διευκολυθούν οι Κυβερνήτες των άλιευτικών, των Μότορσιπς, των γιωτ, κλπ. Ήσως για τό σκοπό αυτό θα μπορούσε να γίνει χρήση κάποιας άλλης αποκλειστικής συχνότητας που να είναι όμως δυνατό να λαμβάνεται από τόν ίδιο δέκτη.

Ανάλογα μέ τό περιεχόμενό τους τά σήματα NAVTEX χαρακτηρίζονται μέ ένα ψηφίο του Λατινικού άλφαβήτου. Μέχρι τώρα έχουν χρησιμοποιηθεί 12 ψηφία για ισάριθμους τύπους σημάτων.

Παρακάτω αναφέρουμε μερικούς τύπους σημάτων:

ΤΥΠΟΣ Α': Άγγελίες που άφορούν την άκτοπλοία και σχετικούς κινδύνους.

ΤΥΠΟΣ Β': Αναγγελίες θύελλας.

ΤΥΠΟΣ Γ': Αναγγελίες πάγων

ΤΥΠΟΣ Δ': Αρχικές αναγγελίες έρευνας και διάσωσης.

ΤΥΠΟΣ Ε': Ναυτικά Μετεωρολογικά δελτία.

ΤΥΠΟΣ Ζ': Τό σήμα αυτό μεταδίδεται όταν ό Σταθμός δεν έχει να μεταδώσει καμία πληροφορία και χρησιμεύει για να βεβαιώνεται ό χειριστής ότι ό δέκτης του λειτουργεί.

Όπως αναφέραμε προηγουμένως, όλοι οι Σταθμοί NAVTEX εκπέμπουν στη συχνότητα των 518 χιλιοκύκλων και έχουν έμβλεια από 200 - 400 ναυτ. μίλια. Για να άποφεύγονται λοιπόν οι παρεμβολές έχει όρισθεί να μην εκπέμπουν ταυτόχρονα οι Σταθμοί που βρίσκονται μέσα στην ίδια «NAV/AREA» αλλά διαδοχικά σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα. Ό κάθε σταθμός χαρακτηρίζεται μέ ένα ψηφίο του Λατινικού άλφαβήτου.

Οι δέκτες NAVTEX παραμένουν σε συνεχή αυτόματη λειτουργία. Ό χειριστής προγραμματίζει μέ πολύ άπλό τρόπο τούς σταθμούς και τούς τύπους σημάτων που επιθυμεί να λαμβάνει. Όμως οι τύποι σημάτων Β' και Δ' που άφορούν αναγγελία θύελλας και Έρευνα και Διάσωση, λαμβάνονται έστω και αν ό χειριστής δεν τούς έχει προγραμματίσει. Όλοι οι δέκτες NAVTEX πρέπει να έχουν την ικανότητα να κρατούν στη μνήμη τους τό κείμενο 30 τουλάχιστον σημάτων. Τά σήματα έκτυπώνονται την ώρα που λαμβάνονται για πρώτη φορά και ταυτόχρονα καταχωρούνται στη μνήμη του δέκτη. Όταν ό δέκτης λαμβάνει σήμα που ήδη ύπάρχει στη μνήμη του, δεν τό έκτυπώνει ξανά.

Ή πρώτη σειρά κάθε σήματος NAVTEX άρχίζει μέ τούς χαρακτήρες ZCZC, μεσολαβεί ένα κενό και έπονται 4 χαρακτήρες. Ό πρώτος είναι ψηφίο του λατινικού άλφαβήτου που χαρακτηρίζει τόν σταθμό, ό δεύτερος είναι ψηφίο που χαρακτηρίζει τόν τύπο του σήματος και οι δύο τελευταίοι (τρίτος και τέταρτος) είναι ό αριθμός του σήματος από 01 μέχρι 99.

Τά σπουδαία σήματα έχουν αριθμό 00 και έκτυπώνονται πάντοτε άνεξάρτητα από τόν προγραμματισμό που έχει κάνει ό χειριστής.

Ή δεύτερη σειρά (χωρίς αυτό να είναι άπαραίτητο) άφορά την ήμερομηνία και ώρα του σήματος. Τά δύο πρώτα ψηφία είναι ή ήμερα του μηνός και τά έπόμενα ή ώρα.

Τά ψηφία Ζ' ή UTC' που ακολουθούν, πρακτικά έχουν την ίδια σημασία μέ τό GMT.

Τό τέλος του σήματος χαρακτηρίζεται από τά ψηφία 'NNNN'.

*Για θέματα συντονισμού στη μετάδοση των πλέον επείγουσών ναυτιλιακών πληροφοριών, ή ύδρόγειος έχει χωρισθεί σε 16 θαλάσσιες περιοχές που όνομάζονται «NAVAREAS».

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 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

5 LARGE NAMES FROM THE COMMERCIAL BANK OF GREECE GROUP OF COMPANIES

invite you at

Posidonia

2-7 June 1986



The COMMERCIAL BANK OF GREECE GROUP OF COMPANIES constitutes a concentrated productive Greek force that supports the economic growth of our country in all sectors.

Five of the nineteen companies of the COMMERCIAL BANK OF GREECE GROUP OF COMPANIES participate at Stand B101. Their shipping - related activities should be of interest to you as a guest of POSIDONIA.

Participating companies are:

1. ELEUSIS SHIPYARDS S.A.

2. HELLENIC GENERAL ENTERPRISES CO. S.A.

(Perama Shipyards)

Undertakes the shipbuilding, conversions, repairs and maintenance of all types of ships and yachts.

3. METEK: ENGINEERING AND CONTRACTING COMPANY

(Business Consultants)

4. GERANOS, ORGANIZATION AND MANAGEMENT SYSTEMS

S.A. Covers the entire field of Organization and Methodology, Business Administration and Computer Automation, with an emphasis on advanced Information Systems.

5. EESSEL: THE HELLENIC CONSULTING AND AUDITING CO. S.A.

Specialized in Auditing, Management Consulting, Tax Services and Accounting.

Join us at POSIDONIA; And together we can work out a solution

**THE COMMERCIAL BANK OF GREECE
GROUP OF COMPANIES**

ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΜΑ ΤΟΥ Κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου

**Προβάλλει μέσα από τά έκθέματά του τις ρίζες
του Έλληνισμού και της παγκόσμιας ναυτιλίας**

Η όμιλία του κ. Γεωργίου Μ. Δρακόπουλου με θέμα «Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου» που έγινε στις 22 Μαΐου στην Πολιτιστική Έταιρία «ΠΑΝΟΡΑΜΑ» (Αλεξάνδρου Σούτσου 4, στην Αθήνα) δέν ήταν μιά απλή διάλεξη αλλά μιά μουσική που έφερε τό έκλεκτό ακροατήριο στις ρίζες του Έλληνισμού και στις ρίζες της παγκόσμιας Ναυτιλίας που ξεκίνησε την πορεία της από τό Αιγαίο στη Δωδεκάτη Χιλιετηρίδα και αποδεικνύει ότι δέν είναι τυχαία ή ένασπαστη των Ελλήνων μέ τά θαλάσσια έργα — ό ελληνικός λαός είναι ναυσιβίος, τό Αιγαίο (από όπου ξεκίνησε ή δίψα της περιπέτειας και της γνώσης και από όπου διακλαδώθηκε στους πόντους της οικουμένης ό ελληνικός λόγος) είναι ή δική του θάλασσα.

Στήν όμιλία του κ. Δρακόπουλου που είναι και ό ιδρυτής του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου παραβρέθηκαν, μεταξύ άλλων ό Έμμ. Μακρής (ναύαρχος έ.ά.), Πρόεδρος, ό κ. Τάσος Τζαμτζής, Γεν. Γραμματέας και ό κ. Λάχανος, Ταμίας του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος, ό κ. Κώστας Παϊζης (ναύαρχος έ.ά.), ό Χάρης Τζάλας, Πρόεδρος του Έλληνικού Ίνστιτούτου Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης, ό κ. Θανάσης Μαρτίνογ, ό κ. Λουκάς Μάτσας, ό κ. Παναγιώτης Κοτζιάς, ό κ. Μπάμπης Άννινος, ό κ. Μάνος Χαριτάτος, ό κ. Νίκος Τσοῦχος, Πρόεδρος του Ίνστιτούτου Έναλίων Αρχαιολογικών Έρευνών, ό κ. Στέλιος Βάλληνδης, ό κ. Άρης Γαβριηλίδης, και ό κ. Ακύλλας Μήλλας, ό Διευθυντής Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Τσαπραλής και ό εκ των Διευθυντών της ναυτιλιακής επιθεωρήσεως ΕΛΝΑΒΙ κ. Κων. Δούκας.

Προλόγισε ή κ. Μαριάννα Κορομηλά.

Αρχίζοντας την όμιλία του ό κ. Γ. Μ. Δρακόπουλος, αναφέρθηκε στον βαθύ σύνδεσμο της οικογένειάς του μέ την θάλασσα, έδώ και κάμποσες γενιές και στην προσωπική του αγάπη και ευαισθησία για κάθε τί που έχει σχέση μέ τό θαλασσινό στοιχείο κυρίως όμως μέ τον θαλασσινό χώρο του Αιγαίου.

«Τό Αιγαίο, είπε ό κ. Δρακόπουλος, έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην Ίστορία της Ναυτιλίας. Στην αρχαιότητα, ό Πλάτωνας παρομοίωσε τό Αιγαίο μέ λίμνη και τούς κατοίκους του μέ βατράχους που ζούν γύρω στις όχθες της. Κυττάζοντας κανείς τον χάρτη διαπιστώνει πόσο είναι σοφή και ακριβής αυτή ή παρομοίωση. Στην εποχή μας, έξ άλλου, ή Σουηδική Ακαδημία μάς αποκάλυψε «κόσμο του Πόντου» και «Εστία των Ναυτικών».

Αυτή λοιπόν ή αναμφισβήτητη και μεγάλη σημασία που έχει τό Αιγαίο για την Ναυτική Ίστορία, ήταν κυρίως τό γεγονός που οδήγησε στην απόφαση για την Ίδρυση του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου τό 1983, στην Μύκονο. Η Μύκονος γειτονεύει μέ την Δήλο, που, τοποθετημένη γεωγραφικά στο κέντρο περίπου του Αιγαίου, υπήρξε στην αρχαιότητα ό συνδετικός κρίκος για τις θαλασσινές μεταφορές ανάμεσα σ' Ανατολή και Δύση.

Σκοπός του Μουσείου είναι ή συλλογή, ταξινόμηση, μελέτη, και έρευνα ιστορικών και επιστημονικών στοιχείων και ή δημιουργία ενός πυρήνα που γύρω του μπορούν να συγκεντρώνονται και να δραστηριοποιούνται όλοι όσοι ενδιαφέρονται να μελετήσουν και να διατηρήσουν την Ναυτική Παράδοση του Αιγαίου.

Τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου είναι Κοινωφελές Ίδρυμα, που λειτουργεί από τό 1985 μέ ιδιωτική αποκλειστικά πρωτοβουλία, χωρίς καμιά επιχορήγηση από κανένα κρατικό φορέα. Στεγάζεται σε ένα παραδοσιακό κυκλαδίτικο κτίριο του 19ου αιώνα, που βρίσκεται στο κέντρο της Μυκόνου και ανήκε άλλοτε στον θρυλικό Μυκονιάτη Πλοίαρχο Νικόλαο Σουρμελή. Οι χώροι του καθώς και ό εύρύχωρος καταπράσινος κήπος του διαμορφώθηκαν κατάλληλα και αποτελούν ένα αρμονικό σύνολο για την παρουσίαση των εκθεμάτων του, που έχουν επιλεγεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να προβάλλουν στον επισκέπτη την Έλληνική Ναυτική Ίστορία και Παράδοση και ιδιαίτερα την εξέλιξη και δραστηριότητα του εμπορικού πλοίου, κυρίως στην ιστορική αυτή περιοχή, από τούς αρχαίους χρόνους μέχρι σήμερα.

Μερικές σύντομες αναφορές στην Ναυτική Ίστορία του Αιγαίου θά μάς βοηθήσουν να καταλάβουμε καλλίτερα την συνέχεια που υπάρχει στην μακραίωνη ναυτική παράδοση αυτού του χώρου.

Τό πιό παλιό ταξίδι, για τό οποίο έχουμε

πληροφορίες, είναι εκείνο, που έγινε έδώ και 10.000 χρόνια και κάλυψε μιά απόσταση 70 μιλίων περίπου, από την Μήλο μέχρι την Βροειδοτική ακτή της Πελοποννήσου. Δέν έχουμε βέβαια τό ήμερολόγιο του πλοίου γι' αυτό τό ταξίδι. Έχουμε όμως τό φορτίο, άφου στο σπήλαιο Φράγχθη (κοντά στην Έρμιόνη) ανακαλύφθηκαν εργαλεία της 8ης χιλιετίας π.Χ., φτιαγμένα από όψιδιανό λίθο της Μήλου.

Κεραμικά της 3ης χιλιετίας π.Χ., που βρέθηκαν στην Σύρο, μέ εγχάρακτες παραστάσεις πλοίων, δείχνουν ότι οι Κυκλαδίτες κυκλοφορούσαν στο Αιγαίο, στην μακρινή εκείνη εποχή, μέ πολύκωπα πλοία.

Στην 2η χιλιετία π.Χ., μέσα στον 15ο αιώνα, συνέβη ένα συνταρακτικό γεγονός, ή έκρηξη του ήφαιστείου της Θήρας, που έγινε άφορμή να βυθιστούν τά δύο τρίτα του νησιού και τό υπόλοιπο να σκεπαστεί μέ τό ήφαιστειακό ύλικό. Έτσι διατηρήθηκε για αιώνες ή αρχαία παραθαλάσσια πόλη ΑΚΡΩΤΗΡΙ όπου ό Μαρινάτος έκανε άνασκαφές τό 1974 και άποκαλύφθηκε ή περίφημη τοιχογραφία μέ εικόνες πλοίων της εποχής εκείνης. Από τις λεπτομέρειες αυτής της τοιχογραφίας παίρνουμε πληροφορίες για τό σχήμα των πλοίων και τά μέσα προώσεως. Μέσα στην ίδια χιλιετία (την 2η) γύρω στο 1200 π.Χ., έγινε και ό Τρωικός Πόλεμος. Σ' αυτόν πήραν μέρος 1.156 πλοία και δεκάδες χιλιάδες στρατιώτες και ναυτικοί. Τά δύο μνημειώδη έπη του Όμήρου, ή ΙΛΙΑΣ και ή ΟΔΥΣΣΕΙΑ, μάς δίνουν πολλές ναυτικές πληροφορίες. Για την 1η χιλιετία π.Χ., τά στοιχεία που έχουν έρθει σε φώς είναι περισσότερα και θετικότερα χάρις στα γραπτά μνημεία, τις άπεικονίσσεις πλοίων σε νομίσματα, κεραμικά, ζωγραφικά, γλυπτά, ψηφιδωτά και εγχάρακτα.

Σ' αυτά έρχονται να προστεθούν και οι πολύτιμες πληροφορίες που μάς έχουν δώσει οι άνεγκύσεις ναυαγίων (όπως τό Πλοίο της Κυρήνειας του 4ου αιώνα π.Χ.). Από τά σημαντικότερα γεγονότα που συνέβησαν μέσα στην 1η χιλιετία π.Χ., είναι οι Μηδικοί Πόλεμοι. Η νίκη των Ελλήνων στην Ναυμαχία της Σαλαμίνας, που έκρινε όχι μόνο την τύχη της Ελλάδος αλλά και όλοκληρου του Αυτικού Πολιτισμού, έγινε ή αρχή για την άναπτυξη του θαλασσομπορίου και την εξέλιξη του πλοίου μέσα στο χώρο του Αιγαίου. Η Αθήνα γίνεται θαλασσοκράτειρα δύναμη. Έρχεται ό Χρυσός Αιώνας του Περικλή. Την



K & K MARITIME EMBASSIES LTD.

35, KARAOI & DEMETRIOU, P.O. BOX 80252 - 185 31 PIRAEUS - GREECE
TEL. 4129.210 - 4129.246 TELEX: 211211 SKYT - CABLES: PERFECTION



έποχή εκείνη χτίστηκε κι ο Πειραιάς. Είναι κι αυτό ένα απ' τα θαυμαστά έργα που έγιναν την εποχή του μεγαλοφυούς εκείνου Πολιτικού, που δεν έχει ίσως τονιστεί όσο θα πρέπει. Ο Πειραιάς έγινε η ιδεώδης εμπορική και ναυτιλιακή πόλη κι εξελίχθηκε σε σπουδαίο εμποροναυτικό κέντρο του αρχαίου κόσμου μέσα στον 5ο αιώνα π.Χ.

Μετά τον Χρυσό Αιώνα του Περικλή, άλλα σημαντικά γεγονότα μέσα στην 1η χιλιετία π.Χ., είναι ο Πελοποννησιακός Πόλεμος και οι γεωπολιτικές αλλαγές στα χρόνια του Φιλίππου του Β', του Μεγ. Αλεξάνδρου και των επιγόνων του, με κατάληξη την Ρωμαϊκή κυριαρχία που ολοκληρώθηκε στο Αιγαίο μέσα στον 1ο αιώνα π.Χ. Όλα αυτά τα ιστορικά γεγονότα είχαν σοβαρές επιπτώσεις και δημιουργήσαν διάφορες διακυμάνσεις στο θαλασσεμπόριο και στις ναυτικές δραστηριότητες των Αιγαίοπελαγίων.

Κάθε νησί του Αιγαίου έχει να διηγηθεί την δική του αξιόλογη ναυτική ιστορία, μέσα στην διάρκεια αυτής της μεγάλης και πολυτάραχης ιστορικής περιόδου.

Θά θέλαμε όμως ν' αναφερθούμε ξεχωριστά σε δύο νησιά που έπαιξαν για πολλούς αιώνες σημαντικό ρόλο στην Ιστορία της Ναυτιλίας του Αιγαίου: στη Δήλο και στην Ρόδο.

ΑΚΡΟΠΟΛΗ, ΟΛΥΜΠΙΑ, ΔΕΛΦΟΙ και ΔΗΛΟΣ ήταν τα 4 σπουδαία ιερά του αρχαίου κόσμου. Η Δήλος όμως, συνδέεται ιδιαίτερα με τους θαλασσινοί του Αιγαίου και είναι μία από τις σημαντικότερες πηγές πληροφοριών για τους έρευνήτες της Ναυτικής Ιστορίας. Τα γραπτά μνημεία, οι εγχάρακτες παραστάσεις, οι επιτύμβιες στήλες, οι επιγραφές, τα ερείπια των σπιτιών και άλλων κτιρίων που διασώθηκαν, καθώς και το Νεώριο όπου στεγάσθηκε η ναυαρχίδα που πρόσφερε στον Απολλώνω ο Αντίγονος Γονατάρης τον 3ο αιώνα π.Χ., είναι στοιχεία που μιλούν από μόνα τους και δίνουν πολύτιμες πληροφορίες για τα πλοία, το ναυτεμπόριο και τις σχετικές μ' αυτό δραστηριότητες των ανθρώπων των εποχών εκείνων. Θρύλοι και γεγονότα για την Ναυτιλία του Αιγαίου έχουν διασωθεί μέσα από τα ερείπια της Δήλου.

Μιά ακόμη ναυτική πληροφορία (μία πρόβλεψη καιρού) μας δίνεται από τον Πάριο ποιητή Αρχίλοχο (7ου αιώνα π.Χ.) και τον Κικέρωνα και αφορά τις καιρικές συνθήκες στην περιοχή της Δήλου. Η παρατήρησή τους, ότι η συννεφιασμένη κορφή του βουνού της Τήνου προμηνεύει κακοκαιρία στην περιοχή, πέρασε μέσα απ' τους αιώνες και ισχύει ακόμη και σήμερα.

Η Δήλος τό ιερό νησί του Απολλώνω,

γνώρισε περιόδους μεγάλης ακμής στην διάρκεια της μακραίωνης ιστορίας της, από τον 16ο αιώνα π.Χ., μέχρι την εποχή της καταστροφής της από τον Μιθριδάτη (88 π.Χ.) και τελικά από τον Αθηνόδωρο (69 π.Χ.).

Η Ρόδος, τό νησί του Θεού "Ηλίου, έμελε νά παίξει κι αυτή ιδιαίτερο ρόλο στην ναυτική ιστορία του Αιγαίου. Ίκανοί ναυτικοί και επιτήδευοι έμποροι οι Ρόδιοι άπλωσαν τις δραστηριότητές τους και σε χώρες μακρινές. "Ίδρυσαν άποικίες σ' Ανατολή και Δύση, όπως στην Σικελία (Γέλα), τις Βαλεαρίδες, την Ίσπανία, τις ακτές της Παμφυλίας (Φασηλίδα). Τα πλοία τους έδιναν τό παρόν σε όλα τά τότε γνωστά λιμάνια. Στη διάρκεια της Κλασικής και Έλληνιστικής περιόδου ή Ρόδος γνώρισε ιδιαίτερη ανάπτυξη και έφτασε σε μεγάλη άκμή. Η ναυτιλία της οργανώθηκε ύποδειγματικά και εκδόθηκαν νόμοι ναυτικού δικαίου που έπηρέασαν τούς μεταγενέστερους (ΡΟΔΙΑΚΟΣ ΝΟΜΟΣ). Την ίδια εποχή ή πόλη όχυρώθηκε και ύψώθηκαν τά περίφημα άπόρθητα τείχη της. Ακόμη και ο Δημήτριος ο Πολιορκητής μάταια προσπάθησε επί ένα χρόνο νά περάσει αυτά τά τείχη. Κι όταν έφυγε άπογοητευμένος, οι Ρόδιοι πούλησαν τις πολιορκητικές μηχανές που έγκατέλειψε εκεί και μέ τά χρήματα που πήραν, έφτιαξαν τόν ΚΟΛΟΣΣΟ, τό γιγαντιαίο άγαλμα του Θεού "Ηλίου, που ήταν ένα από τά επτά θαύματα του αρχαίου κόσμου.

Οι Ρωμαίοι ζήλησαν την εμποροναυτική δύναμη της Ρόδου και κατάφεραν νά της δώσουν τό μεγάλο χτύπημα, μέ την άπόφασή τους ν' άνακηρύξουν την Δήλο «έλεύθερον λιμένα», στερώντας έτσι από την Ρόδο τό 1/3 από τά έσοδά της. Η παρακμή της Ρόδου άρχισε από τό 166 π.Χ. (περίοδο της λεγόμενης Δηλιακής Άνεξαρτησίας). Η τελική της κατάρρευση ήρθε τό 1ο αιώνα π.Χ., μέ την κατάληψή της από τόν Ρωμαίο Κάσιο.

Έτσι, μέσα στον 1ο αιώνα π.Χ., έσβησαν ουσιαστικά και τά δύο σπουδαία εμποροναυτικά κέντρα του αρχαίου κόσμου, ή Δήλος και ή Ρόδος, που λάμπρυναν την Ναυτική Ιστορία του Αιγαίου.

Μέσα στον ίδιο αιώνα χάθηκε και ή λαμπρή εμποροναυτική δραστηριότητα του Πειραιά μέ την καταστροφή του από τόν Ρωμαίο Σύλλα.

Μέσα στους αιώνες που άκολούθησαν, οι ιστορικές εξελίξεις (Ρωμαϊκή Κυριαρχία, Βυζάντιο, Ένετοκρατία, Τουρκοκρατία, Έλληνική Έπανάσταση, Μετεπαναστατική Περίοδος), έφεραν διάφορες διακυμάνσεις και είχαν μεγάλες και ποικίλες επιπτώσεις στην ανάπτυξη και εξέλιξη του θαλασσεμπορίου και

του εμπορικού πλοίου στο Αιγαίο.

Όμως, ή Έλληνική ναυτική παράδοση μέσα στον θαλασσινό αυτό χώρο διατηρήθηκε άδιάσπαστη στο πέρασμα όλων αυτών των αιώνων. Ο Έλληνας μέ την έμφυτη ναυτοσύνη του, παρ' όλες τις αντίξοότητες, όχι μόνο κατάφερε νά παρακολουθήσει τις εξελίξεις στη θάλασσα, αλλά έφτασε, στις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα, νά έχει μία μεγάλη εμπορική ναυτιλία μέ ίστιοφόρα κυρίως ποία, που έδωσαν προοδευτικά την θέση τους στα άτμόπλοια. Την εποχή αυτή είχε μεγάλη εμποροναυτική ανάπτυξη ή Σύρος. Σιγά σιγά όμως, μέχρι τό τέλος του 19ου αιώνα, έδωσε την θέση της στον Πειραιά, που εξελίχθηκε και είναι μέχρι τις μέρες μας τό πρώτο εμποροναυτικό κέντρο του Αιγαίου.

Άς προσπαθήσουμε τώρα νά δώσουμε μία άπάντηση σ' ένα μεγάλο και δύσκολο έρώτημα:

— Τί είδους πλοία χρησιμοποιούσαν οι άνθρωποι στις διάφορες εποχές που προαναφέραμε για νά μεταφέρουν τά αγαθά τους; Ποιά ήταν τό σχήμα τους; Ποιά τά κύρια χαρακτηριστικά τους και πιά τά μέσα προώσέως τους.

— Η άπάντηση δεν είναι εύκολη. Έχουν γίνει πολλές μελέτες και έρευνες γύρω από αυτό τό θέμα. Σπουδαία βοηθήματα για τούς ειδικούς επιστήμονες και τούς μελετητές αυτού του θέματος είναι οι περιγραφές στα γραπτά μνημεία, οι εγχάρακτες άπεικονίσεις και έπιγραφές, οι τοιχογραφίες, οι άπεικονίσεις σε νομίσματα, τά κεραμικά, οι άγγειογραφίες και τά διάφορα άλλα έργα τέχνης όπως γλυπτά, ψηφιδωτά κ.ά. Πολύτιμα στοιχεία μας έχει δώσει έπίσης και ο βυθός της θάλασσας απ' όπου άνεγκύστηκαν κατάλοιπα αρχαίων πλοίων ή και σχεδόν όλόκληρα πλοία (όπως τό πλοίο της Κυρήνειας). Όλα αυτά τά στοιχεία μας βοηθούν νά πλησιάσουμε την πραγματικότητα για πολλούς τύπους πλοίων για νά καταλήξουμε στο συμπέρασμα πως τά πλωτά μέσα άκολούθησαν την έξελικτική πορεία:

* Αρχικά ο άνθρωπος, για νά πλεύσει, χρησιμοποίησε κάποιο άντικείμενο που μπορούσε νά επιπλέει, όπως ξύλο (κορμό δέντρου), ή άσκό από δέρμα ζώου και για προσωστήρια δύναμη τά χέρια του.

Μετά έφτιαξε διάφορα είδη σχεδίας και χρησιμοποίησε κάποιο είδος κουπιού που κουνούσε μέ τό χέρι. Στη συνέχεια έφτιαξε τό πρώτο του πλοίο μέ προσωστήρια δύναμη τά κουπιά, που τά κουνούσε πάλι μέ τό χέρι. Άκολούθησε τό κωπήλατο πλοίο όπου τά κουπιά ήταν προσαρμοσμένα μέ σκαρμούς και στρόπους. Ύστερα ο άνθρωπος άνακάλυψε τό πανί και φάνηκε, αρχικά τό κωπήλατο ίστιοφόρο και μετά τό καθαυτό ίστιοφόρο πλοίο.

Μόλις τόν περασμένο αιώνα έμφανίστηκε τό μηχανοκίνητο πλοίο. Πρώτα τροχήλατο ίστιοφόρο, μετά έλικόφορο, ώπου στο τέλος έμπιστεύθηκε ο άνθρωπος για μόνη προσωστήρια δύναμη την μηχανή κι έχουμε τό άποκλειστικά μηχανοκίνητο πλοίο, που μέ διάφορες παραλλαγές ισχύει μέχρι σήμερα.

Τό γενικό συμπέρασμα που βγαίνει απ' την εξέλιξη του πλοίου είναι ότι τό σπουδαίο αυτό έργαλειό των θαλασσιών μεταφορών, παρ' όλες τις αλλαγές που δέχτηκε μέσα στους αιώνες που πέρασαν, έμεινε στη βάση του, σχηματικά, τό ίδιο. Έξακολουθεί δηλαδή νά είναι τό «κοίλο κατασκεύασμα» που πλέει έκτελώντας θαλασσινές μεταφορές, άντιμετωπίζοντας πάντοτε τή θάλασσα και

For your ships repairs in Far East use

SHIP — REPAIRING CENTRE (SSRC)

**SHANGHAI CORPORATION
OF SHIPBUILDING INDUSTRY
SHANGHAI — CHINA**

**NINE SHIPYARDS — TEN DRYDOCKS AT YOUR DISPOSAL
ALL KINDS OF SHIP REPAIRS**

AGENTS FOR GREECE

INTERSEAS SHIPPING CO.

607, LEMOS MARITIME BUILD, 35-39, AKTI MIAOULI PIRAEUS — GREECE

TEL.: 4181093/4180986

TLX: 211394

τόν αέρα, τα δύο αυτά στοιχεία της φύσης, που είναι άλλοτε θετικά κι άλλοτε αρνητικά, άλλοτε φίλοι κι άλλοτε έχθροι του ανθρώπου.

Η ιδιαιτερότητα που παρουσιάζει η θάλασσα του Αιγαίου με τους τοπικούς «καιρούς» και τις ευμετάβλητες καιρικές συνθήκες, ήταν πάντοτε καθοριστικός παράγοντας για την ναυπήγηση του κατάλληλου πλοίου.

ΕΚΘΕΜΑΤΑ ΤΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ

Τα εκθέματα του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου μπορεί να χωριστούν σε δύο γενικές κατηγορίες: Τα «στεγασμένα», που εκτίθενται μέσα στο παραδοσιακό Μυκονιάτικο σπίτι και τα «υπαίθρια», που βρίσκονται στον κήπο του.

Στά εκθέματα του Μουσείου περιλαμβάνονται οι εξής κύριες ομάδες:

1. Όμοιώματα πλοίων
2. Αρχαία νομίσματα
3. Αρχαία αντικείμενα
4. Χαρακτικά, Χάρτες, Πορτολάνοι
5. Βιβλία και παλιά έντυπα
6. Παλιά χειρόγραφα
7. Ναυτικά όργανα
8. Επιτύμβια.

Προκειμένου να σχηματίσετε μία ιδέα για τα αντικείμενα που υπάρχουν μέσα στο Μουσείο, σας δίνω τώρα μερικές γενικές πληροφορίες για κάθε μία από τις ομάδες εκθεμάτων που προαναφέρα.

1. Όμοιώματα Πλοίων (μοντέλα):

Από τα πανάρχαια χρόνια οι άνθρωποι έφτιαχναν όμοιώματα πλοίων. Η αρχαιολογική σκαπάνη αποκάλυψε όμοιώματα πλοίων της εποχής των αρχαίων Αιγυπτίων, Έλλήνων και Φοινίκων. Τα όμοιώματα αυτά είναι φτιαγμένα από πηλό, πέτρα, ξύλο ή μέταλλο. Η συνήθεια αυτή διατηρήθηκε μέχρι σήμερα. Η κατασκευή όμοιωμάτων δεν έχει μόνο διακοσμητικό χαρακτήρα. Συχνά έχει πρακτικές εφαρμογές. Στην Αγγλία ο Κρόμβελ (1599-1658) είχε δώσει εντολή να κατασκευάζεται για κάθε πλοίο ένα λεπτομερειακό όμοιομα, υπό κλίμακα, για να μπορεί ο άρμόδιος (Lord Commissioner) να σχηματίζει ολοκληρωμένη εικόνα για το ναυπηγούμενο πλοίο.

Η κατασκευή ενός όμοιωματος με ακρίβεια είναι ιδιαίτερα δύσκολη υπόθεση, όταν πρόκειται για τύπο πλοίου που έχει εκλείψει και δεν υπάρχουν τα ναυπηγικά του σχέδια. Όταν μάλιστα πρόκειται για ανακατασκευή παλιού πλοίου στις πραγματικές του διαστάσεις, τότε οι δυσκολίες που παρουσιάζονται είναι ακόμα μεγαλύτερες. Χρειάζεται μακροχρόνια και σκληρή δουλειά έμπιστων και τεχνιτών για την επιτυχία του σκοπού.

Δύο τέτοιες ευσυνείδητες έμπιστες εργασίες έγιναν πρόσφατα στην Ελλάδα. Η μία για την ανακατασκευή του ΚΥΡΗΝΕΙΑ από τον Πρόεδρο του Έλληνικού Ινστιτούτου Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης κ. Χάρη Τζάλα και τους αξίους συνεργάτες του, με την έμπιστημονική καθοδήγηση του Αμερικανού Αρχαιολόγου ΚΑΤΖΕΥ και του ναυπηγού ΣΕΦΦΥ.

Η άλλη για την ανακατασκευή της Έλληνικής Τριήρους από το Έλληνικό Πολεμικό Ναυτικό (Πλωτάρχη Πλατή και Αρχιπλοίαρχο Κολλινιάτη), με την έμπιστημονική καθοδήγηση του Άγγλου Καθηγητή ΜΟΡΙΣΣΟΝ και του Αρχιναυπηγού COATES. Εκτός όμως από

πό την έμπιστημονική κατασκευή όμοιωμάτων είναι και τα όμοιώματα που φτιάχνουν οι λαϊκοί τεχνίτες και είναι πολλές φορές άριστουργήματα.

2. Αρχαία νομίσματα:

Μία από τις σημαντικότερες πηγές πληροφοριών της Ναυτικής μας Ιστορίας είναι και το νόμισμα. Ναυτικά θέματα άρχισαν να παρουσιάζονται σε νομίσματα από τον 5ο αι. π.Χ.

Πάνω σε νομίσματα απεικονίζονται όλοκληρα πλοία, ή μέρη πλοίων με τους ναυτικούς, τον εξοπλισμό, τα εξαρτήματα, τα έμβλημα και τα διακοσμητικά τους. Απεικονίζονται ακόμα θαλασσινές θεότητες και σύμβολα, λιμάνια και πολλά άλλα ναυτικά θέματα. Από τα νομίσματα ακόμη μας δίνονται πληροφορίες για σπουδαία μνημεία, όπως ο Φάρος της Αλεξάνδρειας (που ήταν ένα από τα έπτα θαύματα του αρχαίου κόσμου και δεν υπάρχει πιά).

Ο διάσημος Μυκονιάτης νομισματολόγος Ίω. Σβορώνος (1863-1922) που θεωρήθηκε από τον Evans σαν ένας μεταξύ των πρώτων σοφών νομισματολόγων του κόσμου, έχει γράψει (ανάμεσα στα πολλά συγγράμματα και παραγματείες του) και μία ειδική, σημαντική μελέτη για τα νομίσματα με ναυτικές παραστάσεις που τιτλοφορείται: «Στυλίδες, Άγκυρες ιερές, Αφλαστο, Στόλοι, Ακροστόλια, Έμβολα, Προέμβολα και Ναυτικά Τεμά» και δημοσιεύθηκε στην JOURNAL INTERNATIONAL D* ARCHAEOLOGIE NUMISMATIQUE τό 1914. Μέσα απ' αυτή την μελέτη μαθαίνουμε ενδιαφέροντες και σπουδαίες πληροφορίες για τις λεπτομέρειες του αρχαίου πλοίου.

Στυλίδα ήταν ένα είδος ναυτικού λατρευτικού έμβληματος, που τοποθετούσαν οι αρχαίοι στην πρύμνη του πλοίου. Ήταν συνήθως ένα μακρύ κοντάρι, που κατέληγε άλλοτε σε σταυρό, άλλοτε σε σκήπτρο ή δόρυ, άλλοτε σε τρίαινα ή σε κλαδί φοίνικα, άλλοτε σε άγκυρα όρθια ή άνεστραμμένη, άλλοτε σε τρίγωνο ή κύκλο κι άλλοτε πάλι σε ένα είδος σημαίας. Η στυλίδα έδινε, κατά κάποιο τρόπο, την «ταυτότητα» του πλοίου. Ήταν έμβλημα. Ήταν όμως και σύμβολο λα-

τρευτικό ή θρησκευτικό και συμβόλιζε την ανάγκη του ανθρώπου για θεική προστασία μέσα στη θάλασσα. Η στυλίδα διασώθηκε σαν σύμβολο μέσα στους αιώνες αλλάζοντας βέβαια μορφή ανάλογα με τις λατρευτικές και θρησκευτικές συνήθειες και έφτασε ως τις μέρες μας με το εικονοστάσι και την εικόνα του Άη Νικόλα που συχνά βάζουν οι Έλληνες ναυτικοί στην πρύμνη του πλοίου τους.

Άγκυρα ιερή ήταν εκείνη που φυλαγόταν στην πρύμνη των αρχαίων πλοίων ξεχωριστά, σαν ιερό αντικείμενο («σκευός ιερόν εν πλοίων αποκειμενον και εσχάτας περιμένον χρείας») και σε περίπτωση καταιγίδας, όταν πιά ήταν χαμένη κάθε έλπίδα, ριχνόταν στην θάλασσα για να εξευμενίσει ή να νικήσει τα κακά στοιχεία. Ήταν συνήθως το είδωλο κάποιου προστάτη θεού, συχνά του Δία (με έπιγραφή όπως «ΖΕΥΣ ΥΠΑΤΟΣ» ή «ΣΩΤΕΙΡΑ»), που είχε σχήμα άγκυρας ή που κρατούσε άγκυρα στο χέρι. Από τα αρχαία χρόνια χρησιμοποιούσαν τις ιερές αυτές άγκυρες - είδωλα. Ο συμβολικός αυτός τρόπος εξευμενισμού της θάλασσας, για προστασία πλοίων και ναυτικών, έχει φτάσει μέχρι τις μέρες μας. Στην Νότια Ιταλία (που κάποτε ήταν κατοικημένη από Έλληνες), χρησιμοποιούν το είδωλο του Αγίου Μαρμού (όπου μοῦτος = ναύτης), προστάτη των ναυτικών, ακριβώς όπως οι αρχαίοι την ιερή άγκυρα.

Τό φυλάνε στην πρύμνη του πλοίου σε μία ιερή κρύπτη. Είναι ξύλινο και στο χέρι κρατά μικρή άγκυρα. Κανείς δεν μιλά γι' αυτό και δεν το χρησιμοποιούν παρά σε έσχατη ανάγκη, όποτε το βγάλουν, προσεύχονται και το ρίχνουν στην θάλασσα δεμένο με ένα σχοινί. Κάτι ανάλογο είναι το έλληνικό έθιμο του σταυρού που ρίχνεται, μέχρι σήμερα, στην θάλασσα την ημέρα των Φώτων.

Αφλαστο ήταν το σκαλιστό τμήμα της πρύμνης των βασιλικών ή μεγάλων πολεμικών πλοίων (ναυαρχίδων ή στρατηγίδων) που ύψωνόταν προς τα πάνω σε σχήμα βεντάλιας και κύρτωνε προς το έσωτερικό του πλοίου. Συχνά το αφλαστο έμοιαζε με μπουκέτο κλαδιών φοίνικα. Ο ρόλος του, εκτός από διακοσμητικός, ήταν και πρακτικός. Ή-



P. WIGHAM — RICHARDSON (HELLAS) Co. LTD.

*Serving Greek Shipping over one century
Sale and Purchase — Demolition Brokers*

World wide representatives in Greece for Drydocks in:

Rotterdam	Singapore	Rio De Janeiro	Jeddah
Palermo	Durban	San Francisco	Dubai
Glasgow	Manila	Halifax	Norfolk

Exclusive representatives for Jardines Shipping Agencies Group in Far East.

T. J. Giavridis - Director

67, Akti Miaouli - 185 37 Piraeus - Greece
Phones: 4523601/2/3 — Telexes: 212527/212332 PWR GR

ταν μάλλον κινητό και χρησίμευε σαν «σηματοθέσιο» (semaphore). Από εκεί μετέδιδαν φωτεινά και ήχητικά σήματα στα υπόλοιπα πλοία του Στόλου, με χρωματιστές ταινίες, λυχνάρια ή σήμαντρα.

Στόλοι και Άκροστολία. Στόλος ήταν ο διάκοσμος (στολισμός) της πλώρης, που στο σύνολό του παρίστανε συνήθως το κεφάλι κάποιου ζώου. Τό μῆμα που υπερωπώνταν πάνω από το κεφάλι του ζώου και πάνω από το κατάστρωμα (και που συχνά ήταν το κέρατο του ζώου) λεγόταν «κεραία» και χρησίμευε στην διακυβέρνηση του πλοίου. Άκροστολίο ήταν το καθαρά συμβολικό αντικείμενο (άστρο, κεφαλή Παλλάδος, Αθηνάς, ἀγαλματίδια Νίκης, Τύχης ή άλλων θεοτήτων, Τρίτωνες κ.λπ.).

Εμβολα και Προέμβολα. Εμβολο ήταν το κατασκευάσμα που προεξείχε από την πλώρη και που εφαρμόζονταν στερεά στην καρένα του πλοίου. Ήταν στην αρχή όρειχάλκινο και αργότερα σιδερένιο και συνήθως βυθιζόταν τό μισό κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας ή βρισκόταν ακριβώς πάνω σ' αυτήν. Τό εμβολο είχε αρχικά τό σχῆμα του ρύγχους κάποιου ζώου και από την κλασική εποχή έγινε τρίαίνα ή περόνη. Πάνω από τό εμβολο υπήρχε ένα μικρότερο εμβολο, τό λεγόμενο προέμβολο πού, όταν πρωτοεμφανίστηκε είχε τό σχῆμα τρίαίνας ή περόνης. Όταν όμως τό ίδιο τό εμβολο πήρε τελικά τό σχῆμα τρίαίνας ή περόνης, τότε τό προέμβολο πήρε τό σχῆμα κεφαλιού ζώου.

Ναυτικά Τοτέμ. Από την αρχαιότητα, πολλά ζώα ήταν αντικείμενα θρησκευτικής λατρείας ή αντιπροσώπευαν ιερά σύμβολα (τοτέμ). Έδιναν λοιπόν οι αρχαίοι στα πλοία τους τό σχῆμα ενός από αυτά τά ζώα, γιά νά τά μεταβάλλουν σέ ιερά πλοία (ιεραία νῆες), πού πίστευαν ότι είναι «ἀήτητα», και προστατευόμενα από κάθε κίνδυνο.

Από την μελέτη του Σβορώνου φαίνεται καθαρά πόσο αξιόλογη πηγή πληροφοριών

είναι τά νομίσματα και πόσο σημαντικές λεπτομέρειες, γιά τά πλοία και τά διάφορα μέρη τους, μπορούμε νά μάθουμε μέσα από αυτά. Οι ἀπεικονίσεις πλοίων σέ νομίσματα ἀφορούν κυρίως πολεμικά πλοία μέχρι τόν 1ο μ.Χ. αἰ., ὅποτε παρουσιάζεται γιά πρώτη φορά σέ νόμισμα τῆς ἐποχῆς τοῦ Νέρωνα (54-68 μ.Χ.) ἕνα καθαρά ἐμπορικό πλοίο, τό σιτοκάραβο τῆς Ρωμαϊκῆς ἐποχῆς. Από τότε οι ἀπεικονίσεις ἐμπορικῶν πλοίων σέ νομίσματα είναι συχνότερες.

3. Ἀρχαία ἀντικείμενα:

Τά ἀρχαία ἀντικείμενα πού συνδέονται μέ τήν ναυτιλία είναι κυρίως ἀμφορείς διαφόρων ἐποχῶν, μέσα στούς ὁποίους μετέφεραν ὑγρά ἤ ξηρά φορτία (λάδι, κρασί, ἀρώματα, σιτηρά, κ.ά.). Είναι ἀκόμη οι λύχνοι πού χρησίμευαν γιά φωτισμό μέσα στά πλοία, καθώς και τά σκεύη καθημερινῆς χρήσης τοῦ πληρώματος ἤ τά ἐργαλεῖα τῶν ψαράδων κ.ά.

4. Χαρακτικά, Χάρτες, Πορτολάνοι:

Ἡ χαρακτηριστική τέχνη ἐξελίχθηκε και διαδόθηκε ἰδίως μετά τήν ἀνακάλυψη τῆς τυπογραφίας ἀπό τόν Γουτεμβέργιο, τόν 15ο μ.Χ. αἰ. και ἐπαίξε σπουδαῖο ρόλο και στήν ναυτιλία. Ἐκδόθηκαν χάρτες, πορτολάνοι, ἀπεικονίσεις ἀπό τήν Ὑδρόγειο και τήν Οὐράνια σφαῖρα, πράγμα πού βοήθησε τούς ναυτιλόμενους νά πλουτίσουν τίς γνώσεις του και νά ἐξερευνήσουν τόν κόσμο. Πέρα ὅμως ἀπ' αὐτό, μέ τήν ἀνατύπωση τῶν εἰκόνων τῆς ἐποχῆς, διασώθηκαν ἕνα σωρό εἰκόνες πού διαφορετικά δέν θά είχαν φτάσει ὡς τίς μέρες μας. Παλιά λιμάνια και τοποθεσίες.

5. Βιβλία και παλιά ἔντυπα:

Μέ τήν τυπογραφία διαδόθηκε εὐρύτερα και τό βιβλίο πού ἀναμφισβήτητα ἔγινε ἕνα σπουδαῖο βοήθημα και γιά ἐμπόρους, ναυ-

τιλλόμενους, μελετητές, ἐρευνητές και ὁλους ὅσους είχαν σχέση μέ τήν Ναυτιλία.

6. Παλιά χειρόγραφα:

Τά χειρόγραφα κείμενα, ἰδιαίτερα ἐκεῖνα πού ἔχουν γραφεῖ ἀπό σημαντικά πρόσωπα και ἀναφέρονται σέ σπουδαῖα γεγονότα μιᾶς ἐποχῆς, είναι μεγάλης ἀξίας ἱστορικές πηγές, γι' αὐτό και ἀποτελοῦν μιᾶ ἀπό τίς χαρακτηριστικότερες και ἐλκυστικότερες ὁμάδες ἐκθεμάτων σέ ὅλα σχεδόν τά μουσεῖα.

7. Ναυτικά ὄργανα:

Δέν υπάρχουν πολλά στοιχεία γιά τά ναυτικά ὄργανα πού χρησιμοποιοῦσαν στίς πολύ παλιές ἐποχές. Κυρίως ἀπό τόν 15ο αἰ. (μέ τίς μεγάλες θαλασσινές ἐξερευνήσεις), τά ναυτικά ὄργανα ἀρχισαν νά βελτιώνονται και νά τελειοποιούνται συνεχῶς, ἔτσι πού ἐγιναν σιγά - σιγά τά ἀπαραίτητα ἐργαλεῖα, οι μόνιμοι σύντροφοι τῶν ναυτικῶν, ὅπως ἡ Πυξίδα, ὁ ἐξάντας, τό τηλεσκόπιο, τό βαρόμετρο, τό χρονόμετρο, οι σφαῖρες μέ τά οὐράνια σώματα και πληθος ἄλλα ὄργανα.

8. Ἐπιτύμβιες στήλες:

Οι ἀρχαίες ἐπιτύμβιες στήλες μέ ναυτικές παραστάσεις, είναι μιᾶ ἀκόμη πηγή πληροφοριῶν, ἄλλά είναι σπάνιες.

Στήν Δῆλο υπήρχαν πολλές, πού ὅμως, στό πέρασμα τῶν αἰώνων, ἔγιναν ἀντικείμενο ἀρπαγῆς ἤ καταστροφῆς. Ἐνας περιορισμένος ἀριθμός διασώθηκε και βρίσκεται κυρίως στά Μουσεία Δήμου και Μυκόνου.

Μέσα ἀπό τήν ἀξιοθαύμαστη τέχνη και ἀπλότητα τῶν ἀναγλύφων παραστάσεων αὐτῶν τῶν ἐπιτυμβίων, μάς δίνονται συγκλονιστικές πληροφορίες γιά ναυάγια και ναυτικούς πού χάθηκαν, καθώς και γιά τό σχῆμα και τόν τύπο τῶν πλοίων τῆς ἐποχῆς πού ἔζησαν.

Ἀπό τίς ἐπιγραφές τους ἐξ ἄλλου, μαθαίνουμε τό ὄνομα και τήν καταγωγή τῶν χαμένων αὐτῶν ναυτικῶν.

J.M. DOLPHIN TRANSIT STORES S.A. IMPORTS — EXPORTS



Ο κ. Ιωάννης Μαυρίκος
Πρόεδρος και Διευθύνων
Σύμβουλος



SUPPLIERS OF:
DIPLOMATIC COPRS WORLD — WIDE
YACHTS - SHIPS
DELIVERIES TO ALL GREEK PORTS

**ΟΛΑ ΤΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ
ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ ΝΑ ΠΑΡΟΥΝ
ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΑ TRANZIT
ΣΤΕΡΕΟΦΩΝΙΚΑ HI · FI · TV · VIDEO
ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΕΦΟΔΙΑ
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ · ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ
ΚΑΙ ΠΡΕΣΒΕΙΩΝ ΜΕ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΑ
ΠΟΤΑ, ΤΡΟΦΕΣ, ΤΣΙΓΑΡΑ, Κ.ΛΠ.**

ZEΑ MARINA A-3, & A-4 GR · 185 04 PIRAEUS, GREECE
TEL.: 4528 063 · 4527.947, A.O.H.: 4519 883, TELEX: 21-3547 JMD



PIRAEUS BRANCH
Director: Marios Christoforidis
SHIPS AGENTS FOR OVER 60 USA PORTS
145 Notara Street, 185 36 PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519201, 4519214
Telex: 211944 CHRI GR

CELEBRATING OUR 50TH YEAR

MORAN SHIPPING AGENCIES, INC.

FAST ... RELIABLE SERVICE

For your SHIP, your CREW, and your CARGO

**New York - Long Island - Albany -
New Jersey**
Kurz-Moran Shipping Agencies, Inc.
• 132 Nassau Street
Suite 1320
New York, New York 10038
Telephone (212) 227-9797
TELEX (RCA) 223130

**Boston - Searsport - Portland -
Providence - New London -
New Haven - Bridgeport.**
Moran Shipping Agencies, Inc.
• 141 Pearl Street
Boston, Massachusetts 02110
Telephone (617) 338-6810
TWX 710-321-0137
• P.O. Box 571
31 Cherry Street
Milford, Connecticut 06460
Telephone (203) 877-2514
TELEX 643271
• 440 Commercial Street
Portland, Maine 04101
Telephone (207) 772-6515
TELEX 944467
• P.O. Box 417
Searsport, Maine 04974
Telephone (207) 772-6515

**Houston - Galveston - Texas City -
Port Arthur - Freeport -
Corpus Christi - Beaumont -
Lake Charles, Louisiana**
Moran-Gulf Shipping Agencies
• 602 Sawyer, Suite 200
Houston, Texas 77007
Telephone (713) 880-0940
TELEX 774139

• Regional Square
3800 Highway 365
Port Arthur, Texas 77642
Telephone (409) 722-9393
TELEX 779495
• 2208 Mechanic Street
Galveston, Texas 77550
Telephone (409) 762-8923
TELEX 765461
• 723 North Upper Broadway
Corpus Christi, Texas 78403
Telephone (512) 884-0903
TELEX 778460

**Baltimore - Piney Point -
Cove Point, Maryland -
Wilmington, Delaware**
Moran Shipping Agencies, Inc.
• World Trade Center Baltimore
Suite 1545
Baltimore, Maryland 21202
Telephone (301) 539-6925
TELEX 87620
TWX 710-234-1033

**New Orleans - Baton Rouge -
Port Sulphur - Norco - Ostrica -**
Moran-Gulf Shipping Agencies, Inc.
• International Trade Mart
2 Canal St., Suite 1411
New Orleans, Louisiana 70130
Telephone (504) 529-1166
TELEX 784112

**Tampa - Jacksonville -
Port Canaveral - Miami -
Savannah - Charleston**
Moran Southeast Shipping Agencies
• 202 So. 22nd St., Suite 202
Tampa, FL 33605
Telephone (813) 248-6095
TELEX 820930
• P.O. Box 22904
Fort Lauderdale, FL 33335
Telephone (305) 564-7576
TELEX 361460

**Los Angeles - Long Beach -
Wilmington**
Moran-West Shipping Agencies, Inc.
• 1524 Oregon Avenue
Long Beach, California 90813
Telephone (213) 436-2905
TWX 910-345-6635

Accounting and Finance Headquarters
10 Jefferson Boulevard
Warwick, Rhode Island 02888
Telephone (401) 941-7200
TELEX 927669, TWX 710-381-6943



Serving Over 60 Ports Maine to Texas and California

Experienced Service for Tankers, LPG and LNG, Container, General, Bulk Cargoes and Offshore Rigs and Supply Vessels

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Παρεδόθη τό Homeric

Τό ναυπηγείο Meyer Werft παρέδωσε εντός της καθορισμένης ημερομηνίας τό μεγαλύτερο υπερωκεάνιο πού ναυπηγήθηκε ποτέ στη Γερμανία. Πρόκειται γιά τό υπερωκεάνιο Homeric της εταιρίας Home Lines. Τό σκάφος πρό της παραδόσεώς του εξετέλεσε μέ επιτυχία πολλούς δοκιμαστικούς πλόες.

Τό Homeric 42.000 τον. γκρός, είναι διασκευασμένο γιά 1.132 επιβάτες καί είχε παραγγελλεί αντί 100 εκατομ. μάρκων.

Τό ναυπηγείο Meyer Werft μέ προσωπικό 1.400 ατόμων, θεωρείται ναυπηγείο μέσης κατηγορίας, τό οποίο ήταν ειδικευμένο κυρίως στη ναυπήγηση σκαφών μεταφοράς ύγρας και χημικών προϊόντων καθώς και στη μετασκευή πλοίων γιά μεταφορά ζώων ζών. "Ήδη έχει στό καρνέ του την παραγγελία δύο ακόμα κρουαζιεροπλοίων γιά λογαριασμό της «Ρόγιαλ Κρούιζ Λάιν».

ΙΑΠΩΝΙΑ

Συγχώνευση ναυπηγείων

Τό ναυπηγείο 'Ιμαμπάρι ανέλαβε τόν έλεγχο διαχειρίσεως του ναυπηγείου Κόγιο, τό οποίο βρίσκεται σέ οικονομικές δυσκολίες. 'Η συγχώνευση αυτή πού άρχισε από την 1 Μαΐου, καθιστά τό συγκρότημα 'Ιμαμπάρι τό τρίτο κατά σειρά, σέ ίσοψηφία μέ την 'Ισικαβατζίμα — Χαρίμα, ναυπηγείο της χώρας, μετά την Μιτσουμπίσι καί την Κουρουσίμα. 'Η παραγωγικότητα του ναυπηγείου φθάνει τούς 380.000 τόννους ετησίως.

Διαθέτει δύο ναυπηγικές κλίνες 37.000 καί 15.000 τον. γκρός, μία μόνιμη δεξαμενή 53.000 τον. γκρός καί μία πλωτή δεξαμενή έπισκευών 65.000 τον. γκρός.

Τό συγχωνευμένο ναυπηγείο Κόγιο, είχε οικονομικά προβλήματα από τό 1978 αλλά κατάφερε τότε νά τά ξεπεράσει. "Ομως ή πτώση της Σάνκο του επέφερε ζημιές ενός δισεκ. γιέν. Πρόβλημα επίσης έχει καί μέ τά υπό ναυπήγηση πλοία του συγκροτήματος Τούνγκ του Χόγιο καί τίς άλλες, εκτός των ναυπηγικών, δραστηριότητές του. 'Η χρηματοδότηση της θυγατρικής εταιρίας θά εξασφαλισθεί από ένα συγκρότημα πέντε 'Ιαπωνικών Τραπεζών.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες τό συγκρότημα Τούνγκ θά άκυρώσει τά μισά από τά παραγγελλθέντα πλοία.

Ναυπηγήσεις μεγάλων μπάλκερς.

Μέ έγυγυσεις άπασχολήσεώς τους από 'Ιαπωνικές βιομηχανίες σιδήρου καί μέ δάνεια της Τράπεζας 'Αναπτύξεως έξι 'Ιάπωνες πλοιοκτήτες θά ναυπηγήσουν ισάριθμα μπάλκερς των 150 — 200.000 τον. d.w. Τά σκάφη θά χρησιμοποιηθούν μέ χρονοναύλωση δέκα έτών γιά την μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος στόν Ειρηνικό, την δεκαετία του 1990. Τά νέα οικονομικά πλοία θά αντικαταστήσουν παλαιότερα μπάλκερς πού μεταφέρουν κάρβουνο καί σιδηρομετάλλευμα από την Νότιο 'Αμερική καί την Αυστραλία στίς έγκαταστάσεις της «Nippon Steel» στην 'Ιαπωνία.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

'Επανερχεται στά τάνκερς

'Η γνωστή νορβηγική εταιρία Fred Olsen άποφάσισε νά επανέλθει στίς πετρελαϊκές δραστηριότητες πού είχε εγκαταλείψει λίγο πρός της κρίσεως του 1973. Τότε ή εταιρία πούλησε όλόκληρο τό στόλο της καθώς καί μία δωδεκάδα δεξαμενοπλοίων, άποκομίσασα σοβαρά κέρδη. Στην περίοδο πού άκολούθησε ήταν πολύ έπωφελές νά μήν έχει κανένα τάνκερ. Γι' αυτό καί έπεδόθη στόν τομέα των πλωτών εξεδρών γεωτρήσεως.

Πρός τό παρόν θά χρονοναυλώσει δύο πετρελαιοφόρα των 128.000 τον. d.w. από Ξένη εταιρία καθώς καί όρισμένα άλλα νορβηγικά πλοία βαρύτατα χρεωμένα σέ Σουηδικά ναυπηγεία. 'Ο έφοπλιστής Fred Olsen πιστεύει ότι σήμερα είναι ευκαιρία νά πάρει καί νά εκμεταλλευθεί τάνκερς λίγο μεγαλύτερα των 100.000 τον. d.w. τά οποία έφύσον ή τιμή τους είναι στά σημερινά επίπεδα, μπορούν νά δουλέψουν μέ κέρδος κατά τά προσεχή έτη.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Περιορισμός ηλικίας

'Η κυβέρνηση της χώρας αντιμετώπιζει τόν περιορισμό της ηλικίας των πλοίων γενικού φορτίου σέ 20 έτη. Τό μέτρο αυτό στοχεύει στη μείωση των ναυτικών άτυχημάτων καί στην τόνωση της άξιοπιστίας καί συναγωνιστικότητας της έθνικής ναυτιλίας. 'Η ύφιστάμενη νομοθεσία πού προβλέπει τακτικές επιθεωρήσεις ανά τετραετία θά τροποποιηθεί ώστε νά περιλάβει καί επί πλέον τακτικές επιθεωρήσεις. Κατά την επιθεώρηση θά εξετάζεται ιδιαίτέρως ή κατάσταση διαβρώσεως των έσωτερικών καί έξωτερικών έλασμάτων. Κάθε παράβαση θά συνεπάγεται την άναστολή εκμεταλλεύσεως του πλοίου μέχρι πέρας των άναγκαίων έπισκευών.

Σήμερα ό έμπορικός στόλος της χώρας περιλαμβάνει 162 πλοία γενικού φορτίου, συνολικού τοννάζ 1,8 εκατομ. τον. γκρός, περίπου τό 1/4 του έθνικού στόλου. Μεταξύ αυτών 43 πλοία 127.125 τον. γκρός είναι ηλικίας άνω των 20 έτών, τά οποία μετά την ισχύ του νέου νόμου θά πρέπει νά πουληθούν ή νά διαλυθούν.



Cormoran S.A.



de Navegacion



SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

Capt. EDWARD MIRKOS, Eng. ANDREAS GOUNARIS & Eng. JOHN FILIPPELIS

Bartolomé Mitre 226 — Piso 7 — (1036) BUENOS AIRES. Republica Argentina

Diracción telegráfica CORMORAN - BAIREs

Teléfonos: 30 - 7527/7675, 33-1610/2862/4879 — Telex: (012) 17565 CORMO - AR/ 17392 RODES AR

A.O.H. 8559486 Capt. E. MIRKOS



ΠΟΛΩΝΙΑ

Ήθροες ναυπηγήσεις στο Γκντάνσκ

Συνεχίζεται το κύμα των παραγγελιών στα ναυπηγεία του Γκντάνσκ με την πρόσφατη υπογραφή συμβολαίου για την ναυπήγηση πέντε αλιευτικών πλοίων — έργο-στασιών για λογαριασμό της Σοβιετικής Ένωσης. Με έναρξη παραδόσεως το 1989, τα πλοία αυτά αξιάνουν το καρνέ παραγγελιών του πολωνικού ναυπηγείου στα 53 πλοία, από τα οποία τα δύο τρίτα για τη Σοβιετική Ένωση. Τα πλοία εργοστάσια θα είναι των 10.500 τόν. d.w. και εξοπλισμένα με μηχανές B&W 10L456BE που κατασκευάζονται υπό άδεια στα ναυπηγεία. Τα πλοία, του τύπου B670/1V, θα έχουν μήκος 178,58 μέτρα, πλάτος 24,6 μέτρα και ταχύτητα 14,8 κόμβων, θα μπορούν δε να επεξεργάζονται 200 τόννους αλιευμάτων κάθε 22 ώρες και θα έχουν δυνατότητα μεταφοράς 440.000 κονσερβών, 50 τόννων κατεψυγμένων ψαριών, 40 τόν. νωπών και 100 τόννων ιχθυαλειούρων.

Στα πλοία που πρόκειται να ναυπηγήσει το ναυπηγείο για την Σοβιετική Ένωση περιλαμβάνονται 14 φορτηγά μεταφοράς ξυλείας των 7.700 τόννων.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Στόλος αλλάζει ιδιοκτήτη

Στην μεγαλύτερη αγοραπωλησία των τελευταίων χρόνων, στην αγορά των μεταχειρισμένων, ο στόλος των δεξαμενοπλοίων της κρατικής σουηδικής εταιρείας «Zenit Shipping» πωλείται έναντι συνολικής τιμής 75

έκατ. δολларίων. Αγοραστής είναι ή επίσης σουηδική εταιρεία «Argonaut» ή οποία μετά την αγορά αυτή θα συγκαταλέγεται πλέον στους μεγαλύτερους πλοιοκτήτες του κόσμου.

Στό στόλο των δεξαμενοπλοίων περιλαμβάνονται δύο υπερδεξαμενόπλοια των 375.000 τόν. d.w. τα «Zenit Juno» και «Zenit Kraka», τρία δεξαμενόπλοια των 155.000 τόν. d.w. και πέντε δεξαμενόπλοια των 128.000 τόν. d.w. Όλα τα σκάφη έχουν ναυπηγηθεί μεταξύ 1976 και 1978. Η κρατική «Zenit» μετά την διάθεση του στόλου της των δεξαμενοπλοίων θα διαθέτει πλέον έξι πλοία - ψυγεία και δύο ύγραεριοφόρα LNG.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Οι ναυπηγήσεις του 1985

Σε μετριώτερο επίπεδο από του προηγούμενου έτους εξελίχθηκαν οι ναυπηγήσεις του 1985 στα Φινλανδικά ναυπηγεία. Η πιο σημαντική ναυπήγηση ήταν του δεξαμενοπλοίου χημικών προϊόντων «Tani» των 20.000 τόν. d.w. που παραδόθηκε από το ναυπηγείο Wartsila στην κρατική εταιρία πετρελαίου Neste - Oy.

Εξάλλου το ναυπηγείο Rauma - Repola παρέδωσε το όχηματοφόρο «Degero» στον έφοπλιστικό οίκο Έρικσον, στον οποίο παραδόθη επίσης από το ναυπηγείο Volmetin το μπάλκερ - κοντεϊνέρ «Outo Kampu».

Τέλος σημαντικός αριθμός θαλαμηγών διαφόρων μεγεθών, μήκους 37-65 ποδών, παρεδόθη από διάφορα μικρότερα ναυπηγεία.

Νέες σοβιετικές παραγγελίες

Η εταιρία Valmet της Φινλανδίας ανέλαβε να κατασκευάσει για λογαριασμό της Σο-

βιετικής Ένωσης τρία πλοία επιστημονικής έρευνας, αξίας 20 εκατομμυρίων δολларίων.

Η ναυπήγηση των νέων πλοίων προβλέπεται να αρχίσει τον επόμενο χρόνο, προκειμένου να παραδοθούν το 1988.

Η νέα παραγγελία εντάσσεται στην διμερή συμφωνία διάρκειας 1986-1990 που έχουν υπογράψει η Σοβιετική Ένωση και η Φινλανδία, βάσει της οποίας έχει προγραμματισθεί να πραγματοποιηθούν σε φινλανδικά ναυπηγεία ναυπηγήσεις πλοίων αξίας 2,6 - 3 δισεκ. ρουβλίων.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Άκύρωση παραγγελιών

Οικονομικά προβλήματα και χρέη ύψους 2,7 δισεκ. δολларίων αναγκάζουν το ναυτιλιακό συγκρότημα Τούνγκ να ακυρώσει τις παραγγελίες για 12 από τα 24 σκάφη που είχε υπό ναυπήγηση. Στα σκάφη αυτά περιλαμβάνονται μπάλκερς, δεξαμενόπλοια και δύο κοντεϊνερόπλοια, ενώ ήδη τουλάχιστον τρία από τα σκάφη αυτά είναι έτοιμα για παράδοση. Ακόμη η πιθανότητα παραλαβής των υπολοίπων 12 πλοίων που είναι έτοιμα για παραλαβή, εξαρτάται από την επιτυχία ενός νέου σχεδίου ρυθμίσεως των χρεών της εταιρείας με τις πιστώτριες Τράπεζες. Σε πρόσφατη σύσκεψη στο Χόγκ Κόγκ, 150 πιστωτές της εταιρείας συζήτησαν την αναδιοργάνωση της Τούνγκ και αναπτύχθηκε η ιδέα της δημιουργίας δύο εταιριών, από τις οποίες η μία θα ελέγχει τα κοντεϊνερόπλοια και η δεύτερη τα υπόλοιπα σκάφη, μπάλκερς και δεξαμενόπλοια, της εταιρείας. Ηδη η εταιρία διαπραγματεύεται τους όρους ενός δανείου 250 έκατ. δολларίων που θα κάνει δυνατή την παραλαβή των 12 πλοίων που έχουν ναυπηγηθεί σε Ιαπωνικά ναυπηγεία.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Ελλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει το μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού εμπορικού στόλου.

Συνολική αξία ασφαλισμένων πλοίων κατά το 1984 ήταν
18.065.440.738 δολларία.

Διά πληροφορίας αποστείνετε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους εν Λονδίνω αντιπροσώπους των:

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

η Τράπεζα της ελληνικής ναυτιλίας

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος εξυπηρετεί τις ναυτιλιακές εργασίες σε διεθνές επίπεδο. Είναι η μεγαλύτερη ελληνική Τράπεζα και μια από τις μεγαλύτερες Τράπεζες του κόσμου, με πάνω από 475 Καταστήματα στην Ελλάδα.

Ελέγχει επίσης ένα μεγάλο αριθμό από επιχειρήσεις στον τραπεζικό και ασφαλιστικό τομέα, στη βιομηχανία και τον τουρισμό.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος και οι 4 θυγατρικές της Τράπεζες στο εξωτερικό διαθέτουν 51 καταστήματα σε όλο τον κόσμο.

Εκτός από τα καταστήματα που ασχολούνται με όλες τις τραπεζικές εργασίες, η Εθνική Τράπεζα διαθέτει και δύο καταστήματα που ειδικεύονται στις ναυτιλιακές εργασίες, ναυτιλιακές χορηγήσεις, καταθέσεις σε συνάλλαγμα ναυτικών κτλ.

Τα καταστήματα αυτά είναι: Ναυτιλιακό Κατάστημα στον Πειραιά, Ακτή Μιαούλη 65, 185 36 Πειραιάς, τηλ. 4522.610-6, TLX: 021-2393, 021-2858. Κεντρικό Κατάστημα Λονδίνου, 50 St. Mary Axe, London EC3A 8EL.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

η διεθνής Ελληνική Τράπεζα



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΕ

«ΙΟΝΙΣ» - «ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ» - «ΙΚΑΡΟΣ»
«ΝΑΞΟΣ» - «ΠΑΡΟΣ» - «ΣΑΜΑΙΝΑ»



Η Ε.Α. είναι μια Ανώνυμη Εταιρία, θυγατρική της ΕΤΒΑ που είναι Κρατική Τράπεζα, επομένως μια εταιρία ελεγχόμενη από το κράτος.

Οι σκοποί της είναι:

α) Να δημιουργήσει μια ΠΡΟΤΥΠΗ Ακτοπλοϊκή Εταιρία, που θ' αποτελεί υπόδειγμα για παρόμοιες εταιρίες.

β) Να εκμεταλλευθεί πλοία κατασχεμένα και παροπλισμένα που είναι ιδιοκτησία δημοσίων φορέων (Τραπέζες κ.λπ.) και «σκουριάζουν» στα διάφορα αγυροβόλια (π.χ. ΙΟΝΙΣ, ΤΑΎΓΕΤΟΣ κ.λπ.).

γ) Να επέμβει για να εξυγιάνει και να στηρίξει τις προβληματικές Ε.Λ.Β. στα πλαίσια κοινής συμφωνίας μαζί τους, με σκοπό αφ' ενός να πάρει τη διαχείριση των πλοίων τους και αφ' ετέρου να ικανοποιήσει τους πρώτους μετόχους των εταιριών αυτών.

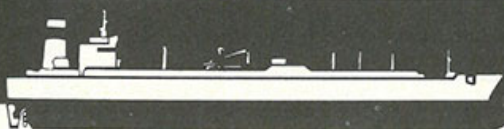
και δ) Να μελετήσει το Ακτοπλοϊκό πρόβλημα σε Εθνική κλίμακα, να προτείνει λύσεις και να γίνει ο σύμβουλος του κράτους σ' αυτόν τον τομέα.

Γραφεία: Ακτή Ποσειδώνος 12, τηλ. 4110.948-4119.285-4131.027-4131.056

Telex: 21-1567 NAXO GR

Κρατήσεις θέσεων: τηλ. 4114.107, 4114.181, 4126.709

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Συνεχίζονται οι συνομιλίες YEN — E.E.E.

Στην τελευταία συνέντευξη τύπου που έδωσε στις 16 Μαΐου ο πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλης δήλωσε, απαντώντας σε σχετική ερώτηση, ότι συνεχίζονται στο υπουργείο Ναυτιλίας οι συνομιλίες που αποβλέπουν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων ώστε να αντιμετωπισθεί η συνεχιζόμενη ναυτιλιακή κρίση και ταυτόχρονα να καταστεί δυνατή η προσέλκυση στο έθνικό νηολόγιο των ελληνόκτητων πλοίων που τελούν υπό ξένες σημαίες. Ο κ. Γουρδομιχάλης πρόσθεσε ότι και από τις δύο πλευρές καταβάλλονται προσπάθειες για να καταλήξουν οι έφ' όλης της ύλης συνομιλίες σε θετικά αποτελέσματα το ταχύτερο δυνατό.

Επίσης ο κ. Γουρδομιχάλης, απαντώντας σε διάφορες ερωτήσεις:

- **Τάχθηκε** υπέρ μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής με κοινό παρανομαστή αποδεκτό από όλα τα κόμματα και τους φορείς της ναυτιλίας — έφοπλιστές και ναυτικούς — γιατί, όπως είπε, η ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο. Τάχθηκε επίσης για μια ακόμη φορά έναντιον του προστατευτισμού από όπου κι αν προέρχεται.

- **Ανακοίνωσε** ότι θα γίνουν προσφυγές από έφοπλιστές μέλη της Ε.Ε.Ε. έναντιον της υπουργικής απόφασης για την αύξηση των εισφορών των ναυτικών και των έφοπλιστών κατά 1 % και 3% αντίστοιχα προς το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (τή σχετική πληροφορία είχαν δημοσιεύσει τα «Ναυτικά Χρονικά» στο προηγούμενο τεύχος).

- **Ανέφερε** ότι ο πρωθυπουργός του δήλωσε ότι θα συναντηθεί σύντομα με την ηγεσία του ελληνικού έφοπλισμού για τη συζήτηση των θεμάτων της ναυτιλίας.

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Δώρα», φορτηγό, πρώην «Condor» υπό σημαία Όνδούρας, ναυπηγήσεως του 1967, 6.842 τόν. γκρό, που ανήκει στην εταιρία

«PACIFIC COMPANIA NAVIERA S. DE RL» (κ. Κων. Μάμας).

— «Ολύμπιαν Σπίριτ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Sea Saga», υπό σημαία Σουηδίας, ναυπηγήσεως του 1976, 178.808 τόν. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «LEBAM FINANCE CORPORATION» (Bilinder Marine Corporation S.A.).

— «Περικλής Γ.Κ.», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Zeebrugge» υπό Βελγική σημαία, ναυπηγήσεως του 1974, 36.914 τόν. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «TRADE BANNER LINE INC.» (κ. Βασ. Κούσης).

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Kerbreze» 40.876 τόν. d.w. 21.427 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1983, έναντι ποσού περί των 5 εκατ. δολαρίων.

— Σε Έλληνες φέρεται πωληθέν το στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Sea Saga» 357.023 τόν. d.w., 178.808 τόν. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί των 9,5 εκατ. δολαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα έπωλήθει το δεξαμενόπλοιο «Έθνικ» 274.629 τόν. d.w., 125.947 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί των 6,7 εκατ. δολαρίων.

Μετονομασίες

— Σε «Ση Χόρς» μετονομάστηκε το πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Πρωτοστάτης» 27.098 τόν. d.w., 15.534 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1975.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν το υπό λιβερτιανή σημαία μικτό πλοίο «Αγία Μαρίνα» 43.449 τόν. γκρό, 20.056 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1967, αντί δολ. 123 ανά τόνο.

— Επίσης στη Κίνα έπωλήθη για διάλυση το μπάλκ κάρριερ «Ευαγγελίστρια» 12.757 τόν. γκρό, 6.110 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1967, αντί δολ. 110 ανά τόνο.

— Διαλυτές του Πακιστάν αγόρασαν το υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «Αϊρήνη» 13.795 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1969, αντί δολ. 99 ανά τόνο.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ CHAUFFEUR

Ζητείται πεπειραμένος επαγγελματίας οδηγός διά μόνιμον άπασχόλησιν ως οικογενειακός οδηγός/βοηθός. Συστάσεις απαραίτητες. Λίγα Άγγλικά. Μή καπνιστής. (Θά προτιμηθεί μηχανικός Έμπορικού Ναυτικού, διατεθημένος να άπασχοληθεί τά Σαββατοκύριακα σε όότερο).

Τηλεφωνήσατε 4132139 Κυρία Άμπράζη 9-11.

— Στη Φορμόζα έπωλήθη για διάλυση τό υπό σημαία Κύπρου μπάλκ κάρριερ «Γιάννης II» 19.494 τόν. γκρό, 7.621 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1968, αντί δολ. 123,50 ανά τόνο.

— Επίσης στη Φορμόζα έπωλήθη για διάλυση τό δεξαμενόπλοιο «Βέριτας» 34.949 τόν. γκρό, 14.406 τόν. βάρους ναυπηγήσεως 1963, αντί δολ. 123,50 ανά τόνο.

— Νοτιοκορεάτες διαλυτές αγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Θεομήτωρ» 99.235 τόν. γκρό, 32.443 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1970, αντί δολ. 128,50 ανά τόνο.

— Στην Τουρκία έπωλήθη για διάλυση τό δεξαμενόπλοιο «Δημοσθένης Β'» 16.277 τόν. γκρό, 7.535 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1958, αντί δολ. 74 ανά τόνο.

Διαλυτές της Ταϊβάν αγόρασαν τό στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Κανάρι» 151.225 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1978, υπό έμπιστευτικούς όρους με παράδοση «ώς έχει» μετά έπό Ζημίες που υπέστη τό σκάφος από πύραυλο στόν Περσικό Κόλπο.

Τό νέο Δ.Σ. της HELMEPA

Πραγματοποιήθηκε στις 16 Μαΐου ή τακτική γενική συνέλευση των μελών της Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA.

Ένα από τά θέματα ήταν ή έκλογή των μελών του Δ.Σ. που ή θητεία τους έληγε τό 1986 και μετά τίς άρχαιρεσίες που έγιναν τό Διοικητικό Συμβούλιο συγκροτήθηκε σε σώμα ως έξης:

Πρόεδρος, Γ. Π. Λιβανός, αντιπρόεδρος, Μ. Δ. Λώς, γεν. γραμματέας, Γ. Μ. Φουστάνας, ειδικός γραμματέας, Γ. Κ. Λύρας, ταμίας, Μ. Σ. Λαζαρίμος και μέλη, Γ. Ι. Κουμάνταρος, Α. Ι. Μαρτίνας, Α.Α. Ποταμιάνος, Κ.Α. Δρακόπουλος, Γ. Κ. Μαυρακάκης και Β.Κ. Κωνσταντακόπουλος.

427 νέα φυλλάδια

Τόν Άπρίλιο εκδόθηκαν από τίς αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου Ναυτιλίας σε όλόκληρη τή χώρα 427 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Δύο νέα ναυαγοσωστικά ύψωνουν ελληνική σημαία

Παρά τή ναυτιλιακή κρίση που έπεκτάθηκε και στά ναυαγοσωστικά σκάφη, ή γνωστή εταιρία Λουκά Γ. Μάτσα συνεχίζοντας πολιτική αναπτύξεως αγόρασε πρόσφατα δύο μεγάλα ναυαγοσωστικά από τόν Όλλανδικό οίκο Smit Tak International, τά όποια θά ύψώσουν ελληνική σημαία. Πρόκειται για τά «Σμίτ Μάτσα 2» και «Σμίτ Μάτσα 3» έκάστου ίπποδυνάμεως 15.000 HP, τά όποια είναι τά μεγαλύτερα που θά έξυπηρετούν τή περιοχή της Μεσογείου.

Άνάκληση άδείας σταθμού

Άνακλήθηκε όριστικά ή άδεια λειτουργίας του σταθμού αναγομώσεως πνευστών σωσίβιων σχεδίων του Α. Μπαφέρου στόν Πειραιά διότι όπως διαπιστώθηκε από σχετικό έλεγχο δέν πληρούσε τίς προϋποθέσεις που προβλέπονται από τόν οίκο κανονισμό.

Έκπαίδευση δοκίμων της Γκάνα

Ο Ναυτιλιακός Έπίτροπος της Γκάνα, με έγγραφο προς τήν Ένωση Έφοπλιστών ζητεί τήν βοήθεια της για τήν εκπαίδευση επί ελληνικών πλοίων όρισμένου αριθμού (περίπου 30) ναυτικών δοκίμων (καταστρώματος και μηχανής) των Σχολών Ε.Ν. της Γκάνα.

Δηλώσεις του Υπουργού και μήνυμα της Ε.Ε.Ε. για τα «Ποσειδώνια '86»

Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Αλεξανδρής πρόβη την περασμένη Πέμπτη στις κατωτέρω δηλώσεις:

Με την ευκαιρία της διοργάνωσης στην χώρα μας της Διεθνούς Ναυτιλιακής Έκθεσης «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '86» την προσεχή εβδομάδα (2-7 Ιουνίου 1986) ήθελα να δηλώσω, ότι θεωρώ ιδιαίτερα τιμητικό το γεγονός να έχουμε υπό την αιγίδα του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας την πετυχημένη αυτή έκθεση που αποτελεί πλέον θεσμό στή διεθνή ναυτιλιακή πραγματικότητα και βέβαια, δεν θα παραβλέψω να δηλώσω ότι η τιμή αυτή αντανακλά και σ' ολόκληρο τον Έλληνικό Ναυτιλιακό Κόσμο οι εκπρόσωποι του οποίου, άνελλιπώς στηρίζουν και περιβάλλουν με την εμπιστοσύνη τους τη διοργάνωση.

Για λίγες μέρες ο Πειραιάς θα αποτελέσει το κέντρο του παγκόσμιου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος. Ναυτιλιακοί παράγοντες από πενήντα διαφορετικές χώρες, ανάμεσα στις οποίες περιλαμβάνονται οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις στον κόσμο καθώς και χώρες με μεγάλη παράδοση στην ναυπηγική βιομηχανία, θα βρουν μέσα στα πλαίσια των εκδηλώσεων των «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ '86» τό συνδετικό κρίκο του κοινού ενδιαφέροντος και μέσα από την ευγενή άμιλλα και τό συναγωνισμό των επιτευγμάτων της ναυτικής τεχνολογίας και της έπιστήμης των χωρών τους, θα δώσουν τό έλπιδοφόρο μήνυμα στην παγκόσμια ναυτιλιακή Κοινότητα ότι δηλαδή, ο αγώνας για την επιβίωση και την παραπέρα ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλίας συνεχίζεται. Τό επιχειρηματικό δαιμόνιο, οι έπιστήμες και η ναυτοσύνη συναγωνίζονται ειρηνικά μέσα στα πλαίσια της μεγάλης αυτής εκδήλωσης, για την υποστήριξη της ναυτιλίας, μέσα σε μία πραγματικά σοβαρή και διαρκή παγκόσμια κρίση, που δεν έμποδίζει όμως τις συμμετοχές, να είναι και φέτος, έντυπωσιακές.

Από μία τέτοια ευγενή άμιλλα δεν θα μπορούσε να λείψει η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία. Μία Ναυτιλία, που πέρασε πολλές δυσκολίες στιγμές στην Ιστορία της, αλλά κάθε φορά βρήκε τό δρόμο της, βελτιώνοντας την υποδομή της και προσαρμόζοντας τις έπιλογές της, ώστε πάντοτε να βρίσκεται μεταξύ των πρώτων ναυτιλιακών δυνάμεων, στον κόσμο.

Για άλλη μία φορά ο Έλληνικός ναυτιλιακός κόσμος θα εκθέσει τά επιτεύματά του, θα συζητήσει τις ανησυχίες του, θα διαπραγματευθεί και θα ανταλλάξει γνώμες με διεθνείς ναυτιλιακούς παράγοντες και από τις επαφές αυτές θα προκύψουν χρήσιμα αποτελέσματα, θα βγούν συμπεράσματα που θα εμπλουτίσουν την έμπειρία τους και γενικά θα προαχθεί η συνεργασία.

Στόν αγώνα που δίνει στο διεθνή στίβο ο ναυτικός μας κόσμος, έχει την άμεριστη συμπαράσταση του Υπουργείου μας και αυτή τη θέληση εκφράζουμε παίρνοντας υπό την αιγίδα μας τη διοργάνωση.

Η Κυβέρνηση εκφράζοντας την θέληση του Πρωθυπουργού μας Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, κρίνει απαραίτητη την συμπαράστασή της προς τον πρώτο συναλλαγματοφόρο κλάδο της χώρας, στις σημερινές δύσκολες στιγμές.

Αναγνωρίζουμε πώς η επιβίωση και η προαγωγή της Ναυτιλίας μας συνδέεται με

την αύξηση της παραγωγικότητας της, χωρίς να παραβλέπουμε και την εξασφάλιση ασφαλών συνθηκών εργασίας και άνετης διαβίωσης στον Έλληνα ναυτεργάτη. Σ' αυτήν άκριβώς την κατεύθυνση προσανατολίσαμε τά μέτρα που πήραμε καθώς και αυτά που μελετάμε για τό άμεσο μέλλον.

Η Έλληνική Ναυτιλία όπως έχω και παλαιότερα δηλώσει δεν είναι υπόθεση των πλοιοκτητών ή των ναυτεργατών μόνο. Είναι υπόθεση ολόκληρου του Έλληνικού Λαού. Γι' αυτό την προσεγγίζουμε με τό ενδιαφέρον και την προσοχή που επιβάλλεται, ώστε πέρα από συλλογικά ή άτομικά συμφέροντα να βρούμε τη χρυσή τομή των μέτρων που θα μάς οδηγήσουν στην ανάκαμψη με την συνεργασία πάντοτε όλων των άρμοδιών φορέων, μία συνεργασία που σήμερα είναι περισσότερο αναγκαία από κάθε άλλη φορά.

Η Ιστορία μας έδειξε ότι πάντοτε στις δυσκολες στιγμές μας βρίσκουμε τη δύναμη όλοι ένωμένοι να φτάνουμε στις σωστές λύσεις και στον επιδιωκόμενο σκοπό, που δεν είναι άλλος από την πρόοδο και την ανάπτυξη. Η έπιτυχία του στόχου αυτού θα αποτελέσει σημαντική αναγνώριση στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο και θα δικαιώσει για άλλη μία φορά την ιστορική έπιλογή της Έλληνικής φυλής στα «Ξύλινα Τείχη», που τά θεωρεί όχι μόνο προστατευτική ασπίδα της άκεραιότητας του Έθνους αλλά και σάν τό θεμέλιο της οικονομικής της ευημερίας και ανάπτυξης. Αυτή άκριβώς την έπιλογή θελήσαμε να προβάλλουμε και από τό δικό μας περίπτερο που θα λειτουργήσει στην Έκθεση. Πρέπει, πιστεύουμε, οι ξένοι φιλεξενομένοι μας αλλά και κάθε Έλληνας που θα έπισκεφθεί τον έκθεσιακό χώρο, να συνειδητοποιήσει ότι η Ναυτιλία για τη χώρα μας δεν είναι τυχαία έπιλογή. Είναι τρόπος ζωής και επιβίωσης του λαού μας που άρχίζει από τά βάθη της Ιστορίας και φθάνει στις σύγχρονες ήμέρες.

Η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία είναι Έθνική υπόθεση και σάν τέτοια την αντιμετωπίζουμε. Και κάθε προσπάθεια που συμβάλει στην ανάπτυξη της, είναι εθνικά ωφέλιμη. Σάν τέτοια προσπάθεια θεωρούμε και

την Διεθνή Ναυτιλιακή Έκθεση «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '86».

Εύχομαι λοιπόν ολόψυχα καλή έπιτυχία στην διοργάνωση, γιατί πραγματικά πιστεύω ότι αυτή θα αντανακλά σε ολόκληρο τον Έλληνικό ναυτιλιακό Κόσμο.

Μήνυμα της Ε.Ε.Ε.

Η έκθεση των «Ποσειδωνίων», που συγκεντρώνει τό ενδιαφέρον της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας για μία άμεση επικοινωνία με τη ναυτική μας χώρα, δίνει την ευκαιρία στην Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών να χαιρετήσει και να υποδεχθεί διακεκριμένους εκπροσώπους της ναυτιλίας και της υποδομής της, από 50 και πλέον χώρες του κόσμου.

Η μακροχρόνια κρίση στις θαλάσσιες μεταφορές και τά προβλήματα που έχει συσσωρεύσει σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, έχουν καταστήσει αναγκαία, περισσότερο από κάθε άλλη φορά, την κοινή αντιμετώπιση των σημερινών δυσκολιών και την κοινή πορεία για ένα καλύτερο μέλλον στο ύπερβαλάσσιο έμπόριο και τις μεταφορές.

Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών πρωτοστατεί σ' αυτή την προσπάθεια, μετέχουσα ενεργά στον διεθνή διάλογο, με θέσει και άποψεις που τείνουν στην επαναφορά της ναυτιλιακής πρακτικής στο ύγιες πλαίσιο της έλευθερίας των μεταφορών και του θεμιτού ανταγωνισμού. Και τότο, γιατί πιστεύει ότι η διακίνηση των αγαθών σ' ολόκληρη την ύδρόγειο, που συνιστά προσφορά στην ευημερία και την ειρήνη των λαών, πρέπει να διεξάγεται με όρους που να εξασφαλίζουν τη χαμηλότερη επιβάρυνση για τους ανθρώπους της καθημερινής βιοπάλης, σ' όλα τά γεωγραφικά πλάτη και μήκη. Και τό έμπορικό πλοίο, παρά την ανάπτυξη της τεχνολογίας παραμένει πάντα ο ασφαλέστερος και φθηνότερος μεταφορέας μεταξύ των ανεπτυγμένων και αναπτυσσομένων περιοχών του πλανήτη μας, έφ' όσον δεν δεσμεύεται από σκοπιμότητες και παρεμβάσεις.

Κατά συνέπεια, η έξοδος της ναυτιλίας από τον κύκλο της κρίσεως, πρέπει να αποτελέι μέριμνα άφ' ενός των οικονομικών και ναυτιλιακών παραγόντων και άφ' έτέρου της διακρατικής συνεργασίας αλλά και της επίμέρους εθνικής ευαισθησίας.

Η Έλληνική ναυτιλία, όταν άρχισε η κρί-

MANAGEMENT ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ

Έλληνική Ναυπηγοεπισκευαστική Έταιρία, κατάλληλα επανδρωμένη και εξοπλισμένη, έχει ανάγκη να αύξησει τη σημερινή της δραστηριότητα και να την επεκτείνει σε νέους τομείς. Για τό λόγο αυτό έπιθυμεί να συνεργαστεί με έπιχείρηση ή όποια θα ήταν διατεθειμένη να αναλάβει την πλήρη εύθύνη διαχείρισης (management) στον τεχνικό - οικονομικό - διοικητικό τομέα καθώς επίσης και τό marketing της εταιρίας.

Οι ένδιαφερόμενες έπιχειρήσεις θα πρέπει να έχουν ίκανοποιητική πείρα στην ίδια ή σε παρόμοια δραστηριότητα.

Θά τηρηθεί απόλυτη έχεμύθεια.

Παρακαλούμε άπαντήσατε μέχρι την 10 Ιουνίου 1986 στην ακόλουθη διεύθυνση:

Τ. Θυρίς 293
Αθήνα — Τμήμα 010/26

ση διαχειριζόταν τον πιο μεγάλο εμπορικό στόλο του κόσμου και ήταν επόμενο να αισθανθεί έντονα τους αρνητικούς αντικτύπους της. Παρ' όλα αυτά, κατορθώνει μέχρι στιγμής, να διατηρεί το μεγαλύτερο μέρος της άντοχης και της έσωτερικής συνοχής της και συγχρόνως να καταβάλει προσπάθειες για να εξασφαλίσει έρεϊσματα στην αύριανή της ανάπτυξη και κυρίως το πρωταρχικό πλεονέκτημα της ανταγωνιστικότητας.

Τό εάν επιτύχει στην προσπάθεια της αυτή, θα εξαρτηθεί και από την κατανόηση της Πολιτείας, που ασφαλώς εκτιμά την σημασία που έχει η αϊγλή της μεγάλης ναυτιλιακής δύναμης, ή αποδοτική απασχόληση μεγάλου μέρους του ενεργού πληθυσμού σε θάλασσα και σε στεριά και φυσικά, ή γενναία ένισχυση των συναλλαγματικών μας πόρων.

Ξένοι ύπουργοί

Στό μεταξύ οι διοργανωτές ανακοίνωσαν ότι μεταξύ των αρμοδίων εκπροσώπων ξένων κυβερνήσεων που θα παρευρεθούν στα εγκαίνια της Έκθεσης είναι οι ύπουργοί Οικονομικών Υποθέσεων και Οικονομικών της Λιβερίας κ.κ. Bernard Blamo και Robert Tubman, ο ύφυπουργός Ναυτιλιακών Υπο-

θέσεων της ίδιας χώρας κ. George Cooper, ο ύφυπουργός Μεταφορών της Μ. Βρετανίας Λόρδος Caithness, ο ύπουργός Συγκοινωνιών της Κύπρου κ. Ρ. Νικολαΐδης, ο άναπληρωτής πρωθυπουργός και ύπουργός Οικονομικών, Άναπτύξεως και Έμπορίου του Γιβραλτάρ Adolfo Canera, ο ύφυπουργός Ναυτιλίας του Παναμά Eduardo Pazmino και ο ύφυπουργός Οικονομικών της Αιγύπτου κ. Handy El Sabbach.

Μεταξύ των εκδηλώσεων που εμφανίζουν ενδιαφέρον, στά πλαίσια της λειτουργίας της Έκθεσης είναι ή Ήμέρα της Άμερικής στις 5 Ιουνίου και ή ενημέρωση του έλληνικού και ξένου τύπου για τή διαμορφούμενη κοινή ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ την ήοια διοργανώνει ή Οικονομική και Κοινωνική Έπιτροπή της ΕΟΚ. Ή παρουσίαση των κοινωτικών απόψεων θα γίνει από τον κ. Νέιλς Σόρενσεν της Δανικής Όμοσπονδίας Άξιωματικών και την κ. Άννα Μπρεδήμα, σύμβουλο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών.

Ύπενθυμίζεται ότι για πρώτη φορά συμμετέχουν στην Έκθεση οι Ήνωμένες Πολιτείες με έθνικό περίπτερο. Έπίσης έθνική συμμετοχή έχουν και 15 άλλες χώρες.

Κάτω από τά 4 έκατ. τόννους γκρός ή άργούσα χωρητικότητα

Κατά τό διάστημα μεταξύ 12 Μαρτίου και 28 Μαΐου 1986, ο αριθμός των παροπλισμένων πλοίων, στά άγκυροβόλια του έσωτερικού, παρέμεινε στά ίδια επίπεδα, ενώ παράλληλα ή συνολική άργούσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 456.799 τον. γκρός.

Συγκεκριμένα, τά παροπλισμένα άνέρχονταν στις 28 Μαΐου σέ 271, συνολικής χωρητικότητας 3.747.952 τον. γκρός, έναντι 270, συνολικής χωρητικότητας 4.204.751 τον. γκρός στις 12 Μαρτίου.

Άπό αυτά, 32 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.334.032 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 223 συνολικής χωρητικότητας 2.306.807 τον. γκρός ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων και 16 συνολικής χωρητικότητας 107.113 τον. γκρός έπιβατηγά.

Άπό τά πλοία αυτά 223 συνολικής χωρητικότητας 2.505.731 τον. γκρός (23 δεξαμενόπλοια 695.634 τον. γκρός, 186 φορτηγά 1.709.567 τον. γκρός και 14 έπιβατηγά 100.530 τον. γκρός) ήταν με έλληνική σημαία και 48 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.242.221 τον. γκρός (9 δεξαμενόπλοια

638.398 τον. γκρός, 37 φορτηγά 597.240 τον. γκρός και δύο έπιβατηγά 6.583 τον. γκρός) με ξένες σημαίες.

Οι άπόπλοι

Μεταξύ 12 Μαρτίου και 28 Μαΐου απέπλευσαν τά έξι πλοία (έντός παρενθέσεως σημειώνεται ή ήμερομηνία άπόπλου):

- Έλευσίνα, θέση Α: τά δεξαμενόπλοια «Άννα Άγγελικούση» (9.5.86) και «Άτλάντικ Έμπερορ» (12.5.86) και τό φορτηγό «Άτλάντικ Όρίζων» (15.3.86).

- Έλευσίνα, θέση Β: τό δεξαμενόπλοιο «Πέρτς» (31.3.86) και τά φορτηγά «Χατζάνα» (29.4.86), «Τρίτων» (12.4.86), «Καπετάν Γεώργιος» (14.3.86), «Έμμα Μεθενίτη» (31.3.86), «Αϊγίς Χάρβεστ» (3.4.86), «Αϊολος Κ.» (12.5.86), «Ιόνιον» (7.4.86), «Γκράις Λ.» (21.3.86), «Εϋή Λ.» (26.3.86), «Τζάνις Λ.» (26.3.86), «Λοκρίς» (5.4.86), «Πανταζής Λ.» (8.4.86) και «Μ.Γ. Τσαγκάρης» (3.5.86).

- Έλευσίνα, θέση Γ: τό δεξαμενόπλοιο «Κίσσαμος» (26.3.86), τά έπιβατηγά «Γαλαξίας» (2.4.86) και «Σίτυ όφ Μύκονος» (1.4.86)

και τά φορτηγά «Παναγία Λουρίων» (10.4.86), «Σίλβερ Σίτυ» 77.4.86), «Κρίτων» (7.5.86), «Ιωάννης» (9.5.86), «Όρλοβο» (12.4.86), «Άτλάντικ» (13.3.86), «Σήλο» (8.4.86) και «Κίμωλος» (6.5.86).

- Χαλκίδα: τά φορτηγά «Ουρανία» (17.4.86) και «Προειδών» (10.4.86).

- Ίθάκη: τό φορτηγό «Διογένης» (2.5.86).

- Άλίβερι: τό φορτηγό «Βασίλειος Μπακολίτσας» (15.4.86).

Οι παροπλισμοί

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

- Έλευσίνα, θέση Β: τά φορτηγά «Γκράις Λ.» (21.3.86), «Εϋή Λ.» (26.3.86), «Τζάνις Λ.» (26.3.86), «Λοκρίς» (5.4.86), «Πανταζής Λ.» (8.4.86), «Μ.Γ. Τσαγκάρης» (16.4.86), «Άλκυονία» (14.4.86), «Άρρυσ Λ.» (17.4.86), «Άλέξανδρος Γ. Τσαβλήρης» (24.4.86) και «Πέργαμος» (9.5.86).

- Έλευσίνα, θέση Γ: τό έπιβατηγό «Άτλας» (30.4.86) και τά φορτηγά «Νέιβυ Πρόγκρες» (16.3.86), «Άθανάσιος Δ.» (16.3.86), «Μπράβο Κατερίνα» (9.3.86), «Πέρλ Μπαϊή» (7.3.86), «Γεώργιος Κ.» (24.3.86), «Φρόσω Κ.» (24.3.86), «Όλύμπικ Λήντερ» (6.4.86), «Ιον» (23.4.86), «Νέα Τύχη» (21.4.86), «Άνθέμιος» (8.5.86), «Άριστεύς» (7.5.86), «Άδάμας» (6.5.86), «Άμύντας» (7.5.86), «Κέϊπ Ταϊναρον» (9.5.86), «Μοντάνα» (10.5.86), «Κάσσια» (9.5.86) και «Κέϊπ Άκρίτας» (6.5.86).

- Χαλκίδα: τό φορτηγό «Άτλαντίς» 64.4.86).

Ναυπηγήσεις του Πολ. Ναυτικού

Τό Πολεμικό Ναυτικό άνέθεσε ναυπηγικές και μετασκευαστικές έργασίες στά δύο μεγάλα κρατικά ναυπηγεία της χώρας, στά Ναυπηγεία της Έλευσίνας και του Σκαρμαγκά. Συγκεκριμένα τά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά θα αναλάβουν τήν πλήρη μετασκευή των δύο αντιτορπιλικών του στόλου, «Κριεζή» και «Αποστόλης», οι έργασίες των όποιων θα κοστίσουν 3,5 δισεκ. δραχμές, ενώ παράλληλα τά Ναυπηγεία της Έλευσίνας θα ναυπηγήσουν μία σειρά αποβατικών σκαφών, που περιλαμβάνει πέντε σκάφη μήκους 110 μέτρων και συνολικού κόστους 20 έκατομ. δολλαρίων. Στήν ναυπήγηση και τόν σχεδιασμό των πέντε αποβατικών συνεργάζονται τό Πολ. Ναυτικό και τό Πολυτεχνείο Άθηνών.

Τά ναυπηγεία του Σκαρμαγκά έλπίζουν

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

στην επέκταση του συμβολαίου τους ώστε να αναλάβουν και την ναυπήγηση τεσσάρων νέων φρεγατών του Ναυτικού, ενώ σύντομα αναμένεται η έναρξη της ναυπήγησης των τεσσάρων πλοίων — ψυγείων που έχουν αναλάβει τα ναυπηγεία για λογαριασμό της Σοβιετικής Ένωσης.

Η MARPOL για τα χημικά δεξαμενόπλοια

Τό υπουργείο Ναυτιλίας ανακοίνωσε ότι τό παράρτημα II της Δ.Σ. MARPOL 73/78 πρόκειται να τεθεί σε ισχύ από τις 6 'Απριλίου 1987.

Σχετικά διευκρινίζονται τά εξής:

● Μέχρι την ήμερομηνία εφαρμογής του παραρτήματος II της MARPOL 73/78 τό YEN καταβάλλει προσπάθειες για την έκδοση των σχετικών κανονιστικών διατάξεων (ΠΔ και ύπ. αποφάσεων), που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση των χημικών δ/ξ στις απαιτήσεις του παραρτήματος II της Δ.Σ. MARPOL 73/78. Μέ τις διατάξεις αυτές μεταξύ των άλλων θά καθοριστούν:

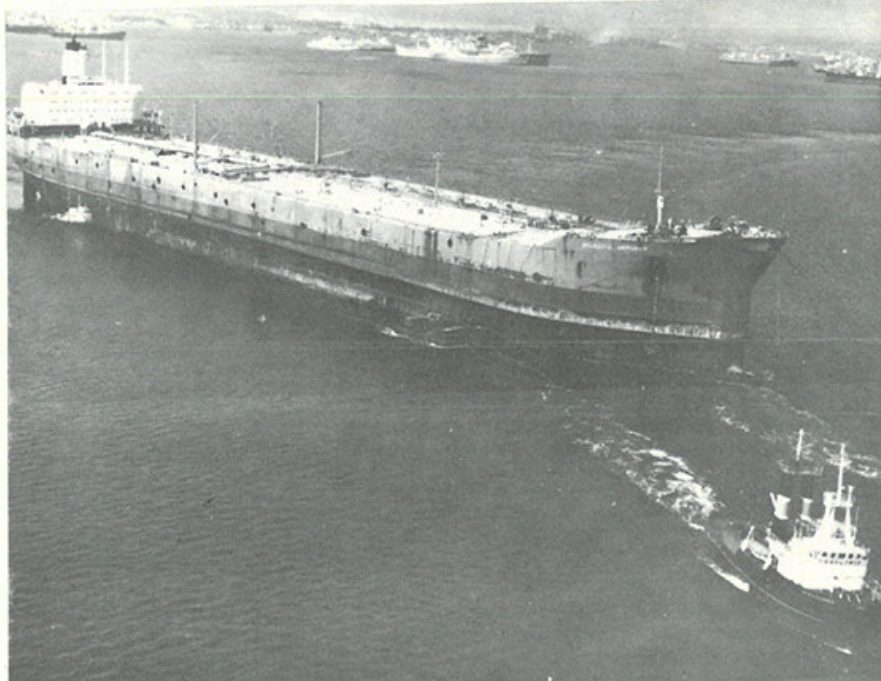
4.1. Ο τύπος του διεθνούς πιστοποιητικού πρόληψης ρύπανσης από τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύμα (INLS).

4.2. Ο τύπος του βιβλίου φορτίου και

4.3. Τό έγχειριδιο προτύπων διαδικασιών και διατάξεων απόρριψης στη θάλασσα υγρών επιβλαβών ουσιών.

Σημειώνεται ότι οι απαιτήσεις του παραρτήματος II της Δ.Σ. MARPOL 73/78 εφαρμόζονται σε όλα τά χημικά δ/ξ άσχετα από τό μέγεθός τους (χωρητικότητα), τά όποια θά πρέπει επίσης να είναι εφοδιασμένα και με τά πιστοποιητικά ασφάλειας και εξοπλισμού που προβλέπονται από άλλες ισχύουσες διενθείς συμβάσεις και κώδικες (SOLA LL, Κώδικας χημικών χύμα κλπ.).

● Κατά τό χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μέχρι την 6.4.87 θά πρέπει οι υπεύθυνοι των χημικών δ/ξ και των εγκαταστάσεων να ενημερωθούν λεπτομερώς σχετικά με τό περιεχόμενο και τις απαιτήσεις του παραρτήματος II της σύμβασης και να προσαρμόσουν σ' αυτές τά πλοία τους και τις εγκαταστάσεις αντίστοιχα.



Απτή απόδειξη της βελτιώσεως των συνθηκών άπασχολήσεως των δεξαμενοπλοίων τό έμφανιζόμενο ULCC «Ατλάντικ Έμπερορ» 300.000 τον. d.w. έγκαταλείπει τό άγκυροβόλιο παροπλισμού με τη βοήθεια του ισχυρού ρυμουλκού «Μέγας Άλέξανδρος».

Δανειστική βιβλιοθήκη στό Ν.Ε.Ε.

Δανειστική βιβλιοθήκη, ή όποια θά περιέχει βιβλία και περιοδικά στην Έλληνική και την Άγγλική, ναυτιλιακού, νομικού, οικονομικού και τεχνικού ενδιαφέροντος που καλύπτουν όλο τό φάσμα της ναυτιλίας καθώς επίσης και εκδόσεις ειδικότερου και γενικότερου ενδιαφέροντος θά λειτουργεί από την έρχόμενη Δευτέρα στό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος, στην Άκτή Μιαούλη 85 του Πειραιώς. Η δανειστική βιβλιοθήκη του Ν.Ε.Ε. θά είναι άνοικτη κάθε μέρα από τις 9 μέχρι τις 1.30 και στις ειδικές εκδόσεις θά περιλαμβάνει όλες τις εκδόσεις του IMO, και επιλεγμένες εκδόσεις της EOK, του ΟΟΣΑ, του ΟΗΕ και της UNCTAD, του Ένστιτούτου Ναυτιλιακής Οικονομίας της Βρέμης, των

Νηογνωμόνων και των γνωστοτέρων ελληνικών και βρετανικών οίκων.

Ημερίδα Πληροφοριακών Συστημάτων για τη Ναυτιλία

Τό Ένστιτούτο Μάνατζμεντ και Πληροφορικής της ΕΛΚΕΠΑ, όργάνωσε στις 30 Μαΐου στην αίθουσα του Πειραικού Συνδέσμου ήμερίδα με θέμα: «Ναυτιλιακές Έφαρμογές Έπολογιστών, Δυνατότητες και Προοπτικές».

Πρόβλημα με λαθρεπιβάτες

Η διαχειρίστρια εταιρία του ελληνικού φορτηγού «Γιουροσή» ζήτησε την παρέμβαση του υπουργείου Ναυτιλίας για τόν έπαναπατρισμό με δαπάνες της δυό Αιθιοπών λα-



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3160 BUEN GR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328

Τό «Voyager» στη γραμμή 'Ιταλίας



Τό νέο ελληνικό επιβατηγό - όχημαγωγό «VOYAGER» τό όποιο δρομολογήθηκε στό γραμμή Πάτρας - Πρίντιζι. Τό «VOYAGER», τής εταιρίας CROSS MED MARITIME CO., 2.602 τόν. γκρός καί μεταφορικής ικανότητας 700 επιβατών καί 350 φορτηγών αυτοκινήτων καί ΙΧ.

Τό σκάφος, τό όποιο καλύπτει πλήρως τίς απαιτήσεις τής SOLAS 74, υπέστη εύρείας έκτάσεως μετασκευή στόν Πειραιά καί διαθέτει 80 τετράκλινες καμπίνες μέ μπάνιο καί

κλιματισμό. Επίσης διαθέτει 380 καθίσματα πούλμαν, τραπεζάρια 280 ατόμων, δύο μπάρ, σέλφ σέρβις, ντίσκο, πισίνα, ντιούτι φρή καί πλήρη μπάνια γιά τούς επιβάτες τής τουριστικής θέσεως. Τό «VOYAGER» άναπτύσσει ύπηρεσιακή ταχύτητα 19,5 μιλίων καί έχει μήκος 124 μ. καί πλάτος 17 μ. καί προσφέρει στους επιβάτες, καθώς καί στους οδηγούς των αυτοκινήτων πού θά μεταφέρει σύγχρονες άνέσεις.

θρεπιβατών οί όποιοι βρέθηκαν στό σκάφος στίς 18 Μαρτίου μετά τόν απόπλου του από τό λιμάνι Μασάουα τής Αιθιοπίας. Ή διαχειρίστρια εταιρία γνωστοποίησε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ότι οί τοπικές άρχές στό Ντάρμπαν καί στό Ρόττερταμ όπου έχει προσεγγίσει στό μεταξύ τό σκάφος δέν επέτρεψαν τόν επαναπατρισμό των λαθρεπιβατών γιατί δέν έχουν διαβατήρια.

Πειρατική επιδρομή εναντίον του «Ανδρομέδα»

Τό ελληνικής ιδιοκτησίας φορτηγό «Ανδρομέδα» μέ σημαία Μάλτας δέχθηκε τήν Κυριακή 15 Μαΐου πειρατική επίθεση άνατολικά από τή Σιγκαπούρη. Όπως άνέφερε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ό πλοίαρχος, οί πειρατές άφου τόν έξουδετέρωσαν, χρησιμοποιώντας άναισθητικό σπρέϋ, λεηλάτησαν τό διαμέρισμά του καί άποχώρησαν χωρίς νά πειράξουν τά ύπόλοιπα μέλη του πληρώματος πού άποτελείται από 15 Έλληνες καί δέκα ξένους ναυτικούς. Ή επίθεση έγινε στίς 5 τό πρωί καί οί πειρατές πήραν από τόν πλοίαρχο 1.600 δολάρια.

Βύθιση επιβατηγού στό Πέραμα

Στήν έπισκευαστική Βάση του Περάματος άνατράπηκε καί βυθίσθηκε τό έπισκευαζόμενο εκεί επιβατηγό - όχημαγωγό «Κορφοΰ Αϊλαντ» χωρίς όμως νά ύπάρξουν θύματα, γιατί τά επτά άτομα πού βρίσκονταν εκείνη τή στιγμή στό σκάφος πρόλαβαν καί βγήκαν στήν προβλήτα.

Ή άνατροπή του πλοίου προκλήθηκε από τήν είσορή ύδάτων από άνοιγμα πού είχε δημιουργηθεί στήν άριστερή πλευρά του σκάφους μετά τήν άφαίρεση λαμαρινών στήν ίσαλο γραμμή γιά νά άντικατασταθούν. Ή είσορή ύδάτων άρχισε μόλις μπήκε στό γκαράζ του πλοίου φορτηγό αυτοκίνητο πού μέτεφερε λαμαρίνες, από τό βάρος του όποιου προηγήθηκε κλίση ή όποία μεγάλωσε μέ τήν είσορή ύδάτων καί τελικά τό πλοίο άνατράπηκε.

Πρόστιμα γιά ρύπανση

Πρόστιμο 2.000.000 δρχ. έπεβλήθη στόν πλοίαρχο του γερμανικού δεξαμενοπλοίου «Λάουενμπουργκ» γιά έκτεταμένη ρύπανση πού προκάλεσε τό σκάφος τόν περασμένο

Ίανουάριο στήν περιοχή Σουνίου μέ έκπλύματα των δεξαμενών από φορτίο χημικών.

Επίσης πρόστιμο 300.000 δρχ. έπεβλήθη στόν Ίωάν. Χαζάπη, πλοίαρχο του κυπριακού δεξαμενοπλοίου «Σή Πράιντ», γιά άπόρριψη στη Μεσόγειο 28.000 μετρικών τόνων άκαθάρτου έρματος των δεξαμενών καί πρόστιμο 500.000 δρχ. στους Άγάλο Άγάλλου καί Νίκο Μήτρου πλοιάρχους του ελληνικού πλοίου «Μαρίλυ», γιατί σύμφωνα μέ καταγγελίες των Όλλανδικών άρχών έρριξαν στή θάλασσα κοντά στίς Όλλανδικές άκτές σάκους μέ φωσφορικό άργύριο μέ άποτέλεσμα νά προκληθεί ρύπανση. Σέ βάρος των άνωτέρω πλοιάρχων σχηματίζεται καί δικογραφία γιά τήν πειθαρχική τους δίωξη.

Πλωτή γέφυρα πού συνδέει τήν νήσο Λευκάδα μέ τή Στερεά Έλλάδα

Ή έξειδίκευση τής MacGREGOR-NAVIRE στόν τομέα των link spans, γνωστή στίς λιμενικές άρχές σέ πολλά μέρη του κόσμου, έφαρμόζεται τώρα στήν Έλλάδα σ' ένα συναφή τομέα. Ή νήσος Λευκάς θά συνδεθεί έφέτος μέ τήν Στερεά Έλλάδα μέσω μιάς πλωτής γέφυρας - κατασκευή πού έκμεταλλεύεται πολλά ούσιώδη χαρακτηριστικά των link spans σέ συνδυασμό μέ τήν τεχνολογία των καταπελτών (ραμπών).

Ή Λευκάς, ένα από τά Ίόνια νησιά, μέ μήκος 25 km καί πλάτος 10 km, χωρίζεται από τήν Στερεά Έλλάδα, στό Βόρειο άκρο τής στήν περιοχή του Κάστρου τής Άγίας Μαύρας, μ' ένα στενό θαλάσσιο τμήμα, πλάτους μόνο 70 Μ. Έκει θά εγκατασταθεί ή πλωτή γέφυρα.

Ή γέφυρα άποτελείται από μιά πλωτή, στεγανά ύποδιαιρεμένη κατασκευή μήκους 50 Μ καί πλάτους 11 Μ πού φέρει 2 άνυψούμενους καταπέλτες, ένα σέ κάθε άκρο. Περιστερόμενη όριζόντια κατά 90° γύρω από ένα κατακόρυφο στύλο στηριγμένο στό βυθό, έπιτρέπει τήν διέλευση των πλοίων άπ' τό κανάλι. Ή περιστροφική κίνηση έπιτυγχάνεται μέ μιά ήλεκτροκινούμενη προωρία έλικά έγκατεστημένη στήν πλωτή γέφυρα, στό άκρο πρós τήν Στερεά Έλλάδα.

Ή διέλευση μικρότερων σκαφών έπιτυγχάνεται χωρίς περιστροφή τής γέφυρας, μέ τήν άνύψωση ενός εκ των δύο καταπελτών.

Ή γέφυρα ήλεκτροδοτείται από τό κύκλωμα τής ΔΕΗ, ό έλεγχος δέ καί ό χειρισμός τής γίνεται από μιά καμπίνα έγκατεστημένη στό μέσον του μήκους τής.

Ή κονσόλα έλέγχου - χειρισμού έχει όλα τά άπαραίτητα όργανα γιά τόν χειρισμό τής γέφυρας πού είναι σχεδιασμένη γιά νά έλέγχεται από ένα άνθρωπο περιλωπο περιλαμβάνοντας άσφαλιστικές δικλίδες σύμφωνα μέ τίς πλέον σύγχρονες προδιαγραφές.

Ό κάθε καταπέλτης - σχεδιασμένος από τήν MacGREGOR - NAVIRE άνυψώνεται από ένα ζεύγος ύδραυλικών κυλίνδρων, οί όποιοι μαζί μέ όλα τά άλλα ύδραυλικά έξαρτήματα, τούς κινητήρες καί τά συστήματα έλέγχου παρεδόθησαν από Έλληνικό γραφείο τής MGN.

Ή πλωτή γέφυρα είναι σχεδιασμένη νά φέρει ταυτόχρονα 2 τριαξονικά όχήματα μέ βάρος 60 τόννων έκαστο καί άπόσταση μεταξύ των άξόνων τους 1,5 Μ.

Ή κατασκευή τής γέφυρας άνατέθηκε άπό τό Ύπουργείο Δημοσίων Έργων στό Ναυπηγεία Έλευσίνος, στό πλαίσιο του πενταετούς άναπτυξιακού προγράμματος. Μετά τήν ολοκλήρωση τής κατασκευής, ή πλωτή γέφυρα θά ρυμουλκηθεί από τά Ναυπηγεία Έλευσίνος μέσω του Ίσθμου Κορίνθου, στήν Λευκάδα, δηλ. άπόσταση 320 km, όπου

ΓΡΑΦΕΙΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ : ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ - ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

ΧΡ. ΓΙΑΝΝΑΚΑΡΩΝΗΣ - ΔΗΜ. ΜΑΓΓΟΥΡΑΣ

ΛΕΩΧΑΡΟΥΣ 3

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 31

ΤΗΛ : 4171-952

Τ.Ε.Σ. : 211567

θά εγκατασταθεί και θά συνδέει την πόλη της Λευκάδος με την Βόνιτσα και έχει κύρια χαρακτηριστικά: ολικό μήκος γεφύρας 70 μ., μήκος πλωτής κατασκευής 50 μ., μήκος καταπέλτου 10,5 μ., πλάτος πλωτής κατασκευής 11,0 μ., Χ 3,6 μ. μέγιστο βάθος νερού 5,5 μ.

Τοποθετήσεις και προαγωγές λιμενικών αξιωματικών

Από τό υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

• Οι αρχιπλοίαρχοι Δημ. Παπαδόπουλος κεντρικός λιμενάρχης Πειραιώς και Γεώργ. Βουρλιός, διευθυντής στην Έπιθεώρηση Έμπορικων Πλοίων.

• Οι πλοίαρχοι Σπ. Γκόρος, διευθυντής στη Διεύθυνση Άκτοπλοίας, Άγγ. Τούντας στη Διεύθυνση Όργανώσεως Λιμένων, Παν. Άποστολόπουλος προξενικός λιμενάρχης στη Νέα Υόρκη, Παν. Τσακανίκας, υποδιευθυντής στην Ε.Ε.Ε., Εύαγγ. Γρηγοράκος, διευθυντής στην Διεύθυνση Όργανώσεως και Έκπαιδύσεως, Άθαν. Πουρής, στο Γραφείο Εύρέσεως Ναυτικής Έργασίας, Στ. Καρακούλας, στην ΑΔΣΕΝ Άσπροπύργου και Μάρκος Πλακιώτης στη Γενική Έπιθεώρηση του ΥΕΝ.

• Οι αντιπλοίαρχοι Άναστ. Σπυρόπουλος στη Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, Σαβ. Μπήλιας προξενικός λιμενάρχης στην Άμμώχωστο, Νικ. Φορτούνας στη Διεύθυνση Άσφαλείας και Πειθαρχικού του ΥΕΝ, διατηρώντας παράλληλα και τά καθήκοντα διευθυντού της Σχολής Λιμενοφυλάκων, Κων. Χαρτοφύλλης, τμηματάρχης στη Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, Λαζ. Λαζαρίδης τμηματάρχης στη Διεύθυνση Όργανώσεως Λιμένων και Βασ. Λαμπρινίδης, τμηματάρχης στη Διεύθυνση Άκτοπλοίας.

ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΚΩΣΤΑ ΓΡΑΜΜΕΝΟΥ

Βραχυπρόθεσμα οι Τράπεζες μπορούν να διαφοροποιήσουν τή σημερινή συγκυρία της αγοράς

Σέ πανηγυρική συνενότωση του Ροταριανού Όμιλου Άθηνών - Βορρά, ή οποία πραγματοποιήθηκε στο Χίλτον τής Άθήνας στις 27 Μαΐου, ή καθηγητής Κώστας Γραμμένος διευθυντής του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδοτήσεως του Πανεπιστημίου City of London, έδωσε μία πλήρη εικόνα των συνθηκών πού όδηγησαν στη μακρά ναυτιλιακή κρίση των τελευταίων έτών και σκιαγράφησε όρισμένες λύσεις πού μπορούν υιοθετούμενες νά διαφοροποιήσουν τή σημερινή συγκυρία τής ναυτιλιακής αγοράς.

Ό κ. Γραμμένος τόνισε ότι τό αντικείμενο των ναυτιλιακών έργων θά μπορούσε νά συνδυασθεί και μέ άλλες δραστηριότητες «ξηράς» και νά προσφέρεται σάν ένα περισσότερο «άσφαλές πακέτο» υπηρεσιών και ύποδομής πού νά προσελκύσει διευρυμένη βάση έπενδυτών.

Κάτι τέτοιο μπορεί νά αποδειχτεί καθοριστικό γιά τίς εξελίξεις στά επόμενα χρόνια και μέσα στη δεκαετία του '90, όπου τό κύριο χαρακτηριστικό θά είναι ή «άντικατάσταση» πλοίων.

Οι Τράπεζες, πού έχουν χρηματοδοτήσει αγορές πλοίων τά όποια είναι πλέον υπερέλκεια και μέ τίς σημερινές τιμές δέν ξεπερνούν σέ αξία τήν αξία σκράπ, θά μπορούσαν αξιοποιώντας τα μέσα των διαλυτηρίων, νά χρηματοδοτήσουν άντικατάσταση των παλαιών

μέ νεότερης ηλικίας σέ συσχετισμό δύο πρός ένα.

Τό αποτέλεσμα άσφαλώς θά ήταν έπωφελές και γιά τήν Τράπεζα πού έχει τό ένυπόθηκο δάνειο σέ υπερέλκεια πλοία και γιά τόν πλοιοκτήτη, δεδομένου ότι μέ μία τέτοια διαδικασία θά υπήρχε αυτόμάτως:

— μείωση τής συνολικής προσφοράς πλοίων,

— ύπαρξη νέων πιό ανταγωνιστικών μονάδων στην αγορά,

— κάλυψη τής χρηματοδοτήσεως μέ τήν άνοδο τής αξίας των νεότερων πλοίων,

— βελτίωση των ναύλων.

Όλα αυτά βέβαια μέ τήν προϋπόθεση ότι ή δραστηριότητα μείωση τής υπερέλκειας προσφοράς θά εφαρμοζόταν σάν συγκεκριμένη πολιτική από έναν αριθμό τραπεζών, και όχι σποραδικά όπως μπορεί νά εμφανίζεται τώρα.

Άναφορικά μέ τήν αγορά των δεξαμενοπλοίων ό κ. Γραμμένος είπε ότι ή εικόνα είναι αισιόδοξη και τόνισε ότι τό οικονομικό μοντέλο πού έχει επεξεργαστεί τό Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας Έμπορίου και Χρηματοδοτήσεως του Πανεπιστημίου του Σίτυ του Λονδίνου, αποδεικνύει ότι ή αύξητική τάση στους ναύλους και στίς αξίες των τάνκερς θά συνεχισθεί μέ έντονότερους άνοδικούς ρυθμούς τήν προσεχή διετία.

Don't have your Seamen hanging around — use our complete Maritime Service.



SAS
MARITIME
SERVICE

Cut your expenses by using convenient flights to COPENHAGEN with SAS connections to:

- ASIA
- NORTH AMERICA (both East and West Coast)
- SOUTH AMERICA

Your Travel Agent or SAS, Sina 6/Vis-sarionos 9, 106 72 Athens, Tel. 363 4444, can tell you more about SAS Maritime Service.

SAS

Στό μεταξύ, μετά την ανακοίνωση των τοποθετήσεων από το ΥΕΝ υπήρξαν πληροφορίες ότι ο αρχιπλοίαρχος Δημ. Παπαδόπουλος δέν αναλαμβάνει τελικά κεντρικός λιμενάρχης Πειραιώς και οι πληροφορίες αυτές επιβεβαιώθηκαν την Πέμπτη από τον υπουργό Ναυτιλίας κ. Άλεξανδρή, ο οποίος δήλωσε ότι η τοποθέτηση αυτή θα ανακληθεί έπειτα από απολύτως δικαιολογημένους λό-

γους που πρόβαλε ο κ. Παπαδόπουλος.

Οι υποπλοίαρχοι Έμμ. Παπαδημητράκης, στη Διεύθυνση 'Οργανώσεως και Λειτουργίας Σχολών και Κυρ. Κριμιτζάς τμηματάρχης στη Διεύθυνση 'Οργανώσεως και Έκπαιδεύσεως και ο άνθυποπλοίαρχος Κων. Μαυράκης στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας.

Στην Έλλάδα ή επόμενη συνέλευση της BIMCO

Η επόμενη γενική συνέλευση της BIMCO θα πραγματοποιηθεί στην Αθήνα το Μάιο του 1987 και θα τελεί υπό την αιγίδα του υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας.

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών και άλλες οργανώσεις, σάν μέλη της BIMCO θα φιλοξενήσουν τάν συμμετέχοντα μέλη της Γενικής Συνελεύσεως του 1987, που αναμένεται νά προσελκύσει περίπου χίλιους και πλέον έφοπλιστές και ναυλομεσίτες από όλον τόν κόσμο και έκτός των τυπικών (άπολογισμού και άρχαιρεσιών) θα περιλαμβάνει και σειρά διαλέξεων, σεμιναρίων και συνεδριάσεων εργασίας στίς οποίες θα μιλήσουν κορυφαίοι του ναυτιλιακού και άλλων παραπλήσιων τομέων.

Όπως αναφέρεται σέ σχετική ανακοίνωση κατίς τίς πρόσφατες συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου, της Έκτελεστικής Έπιτροπής και της Έπιτροπής Συντάξεως και έκδόσεως Έγγράφων της BIMCO, που πραγματοποιήθηκαν στήν Κωνσταντινούπολη, τό Διοικητικό Συμβούλιο και ή Έκτελεστική Έπιτροπή επικύρωσαν συμφωνία μέ τό BALTIC EXCHANGE του Λονδίνου μέ τήν όποία διασφαλίζεται ότι και τάν δύο σώματα θα εύθυγραμμίσουν τίς προσπάθειές τους γιά νά προστατεύσουν τάν μέλη τους από τάν

άποτελέσματα δόλιας ή άνήθικης συμπεριφοράς μέσα στόν ναυτιλιακό κόσμο.

Η συμφωνία αυτή, προστίθεται, είναι ή λογική συνέπεια και τό αποτέλεσμα των προσπαθειών της BIMCO νά προστατεύσει τάν μέλη της από ζημιές που προκαλούν επιτήδειοι operators μέσα στόν ναυτιλιακό κόσμο, ειδικότερα, τώρα που τό επίπεδο της ήθικης στόν ναυτιλιακό κόσμο έχει υποβαθμισθεί τόσο, σάν άποτέλεσμα, της παρούσης καταστάσεως της ναυλαγοράς.

Στήν ανακοίνωση αναφέρεται επίσης ότι σάν προέκταση μέσα στόν χρόνο αυτό ή BIMCO θα στείλει ομάδα ειδικών ύψηλού επιπέδου γιά νά διευθύνουν ναυτιλιακά σεμινάρια σέ διάφορες χώρες της Άπω Άνατολής, συμπεριλαμβανομένης και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

Τέλος αναφέρεται ότι ένα από τάν κυριότερα έπιτεύγματα της Έπιτροπής Συντάξεως και Έκδόσεως Έντύπων ήταν ή ολοκλήρωση ενός καινούργιου ναυλοσυμφώνου υπό τήν όνομασία «WORLDFOOD C/P» σέ συνεργασία μέ τό πρόγραμμα των Ήνωμένων Έθνών FAO/WORLDFOOD Programme. Οι δύο αυτοί οργανισμοί θα δώσουν επισήμως στήν δημοσιότητα τό νέο αυτό ναυλοσύμφωνο πολύ σύντομα μέ λεπτομέρειες. Η Έπιτρο-

πή επίσης εργάζεται πάνω σ' ένα νέο συμφωνητικό γιά τήν πώληση πλοίων πρós διάλυση, (salescrap) και ένα τυποποιημένο συμβόλαιο γιά συμφωνίες διαχειρίσεως πλοίων (management agreement).

Η BIMCO μετέχει μέ περίπτερο στά φετινά Ποσειδώνεια '86 και οι επισκέπτες της έκθέσεως θα μωρδέσουν νά πάρουν πληροφορίες από πρώτο χέρι σχετικά μέ τίς δραστηριότητες και τούς στόχους της BIMCO, όπως και γιά τάν όφέλη που έχουν τάν μέλη αυτού του οργανισμού, από τόν γενικό γραμματέα Torbern Skaanild και τόν τμηματάρχη Henrik Fylking.

Έκδήλωση των Ναυπηγείων «Νεώριο» Σύρου

Στίς 22 Μαΐου, στο ξενοδοχείο Ίντερκοντινένταλ των Αθηνών τάν Ναυπηγεία Νεώριου Σύρου παρέθεσαν δεξίωση που διοργανώθηκε μέ τήν εύκαιρία της ναυτιλιακής έκθέσεως «Ποσειδώνια».

Στήν έκδήλωση παρέστησαν εκπρόσωποι Νηογυνωμών, ναυτιλιακών εταιριών και τεχνικών γραφείων που δραστηριοποιούνται στόν Πειραιά.

Προβολή βιντεοκασετών στο Port Captains Club

Η Λέσχη Πλοίαρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων στά πλαίσια της προσπάθειας ενήμερώσεως των μελών της γύρω από τίς εξελίξεις της Ναυτιλίας (Διεθνείς Κανονισμοί, νέα Ναυτιλιακά Όργανα κλπ.), συνεχίζει τήν προβολή βιντεοκασετών και συζητήσεις στά θέματα αυτά, κάθε Πέμπτη στίς 18.30, στά γραφεία της. Έτσι στίς 29/5 έγινε προβολή βιντεοκασέτας μέ θέμα MARPOL 73/78. Παρόντες ήταν και οι επιθεωρητές του BUREAU VERITAS, κ.κ. GOUTTIER,



Κάτι που έλειπε από τον Πειραιά τώρα κοντά σας!

Το «CITY CLUB»

**Εστιατόριο - Μπαρ - Λέσχη φαγητού και συναντήσεων
Αίθουσες συνεδριάσεων**

σας προσφέρει:

- **Υπέροχη κουζίνα σ' ένα ευχάριστο περιβάλλον με πλήρη κλιματισμό και στερεοφωνική μουσική.**
- **Άριστη εξυπηρέτηση από επιλεγμένο προσωπικό.**
- **Δυνατότητα εξυπηρέτησης 300-500 ατόμων για δεξιώσεις, κοκτέιλς και πολιτιστικές εκδηλώσεις.**
- **Διεθνή τηλεφωνική επικοινωνία, τέλεξ, facsimile και πλήρη εξοπλισμό στίς αίθουσες συνεδριάσεων.**

Φίλωνος 137 και Φιλελλήνων, Πειραιάς - Τηλ.: 452.7445 - 418.2344

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΕΙ ΣΤΙΣ ΚΑΤΑΚΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οι διεθνείς δεσμοί μας με την ελληνική υπερπόντια ναυτιλία ξεκινούν σχεδόν από τις αρχές του αιώνα μας, δηλαδή περισσότερο από 70 χρόνια.

Στην Ελλάδα η Citibank λειτουργεί εδώ και 22 χρόνια και εξυπηρετεί τις

ελληνικές ναυτιλιακές ανάγκες με γνώση και ταχύτητα. Αλλά και στο διεθνή χώρο περισσότερα από 2.400 καταστήματα Citibank είναι πάντα έτοιμα να σας εξυπηρετήσουν.

Έτσι, για κάθε ναυτιλιακό τραπεζικό σας θέμα η Citibank είναι...

η Τράπεζά σας



ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ: Ακτή Μιαούλη 47-49, Τηλ.: 452 3511, Telex 21 1221-7

CITIBANK 

Σταυρόπουλος και Χαχάλης οι οποίοι μετά την προβολή της βιντεοκασσέτας απήντησαν σε ερωτήσεις των παρευρισκομένων, επίσης ευγενώς προσεφέρθησαν, λόγω του ιδιάζοντος θέματος και των διαφορετικών απαντήσεων από πλοίο σε πλοίο, να βοηθήσουν και να συμβουλευθούν κάθε μέλος της Λέσχης στο σοβαρό αυτό θέμα.

Στις 5/6 στις 18.30 θα γίνει προβλή βιντεοκασσετών με θέματα: α) Πυρκαϊά - Πυρόσβεσις και 2) Κανονισμοί και Άρχες Ασφαλείας, Καθαριότητα, Αποφυγής Ατυχημάτων στο ταξίδι και λιμάνι.

Η διάθεση των βιντεοκασσετών είναι ευγενής προσφορά της εταιρίας PANSKOMAR που ανήκει στους πλοιάρχους Γ. Πανά και Ι. Σκουντζό και έχουν γυρισθεί από την βρετανική εταιρία VIDEOTEL.

Οι λιμενικοί δενδροφυτεύουν

Τό προσωπικό του υπολιμεναρχείου Γυθείου, στά πλαίσια της συμπληρώσεως 50 ετών από την ίδρυση του υπολιμεναρχείου και συμμετέχοντας ενεργά στην προσπά-

θεια της Νομαρχίας Λακωνίας για αναδάσωση της περιοχής, έκανε συμβολική δενδροφύτευση της νήσου Κρανάης με 50 πευκοδενδρύλλια που παραχωρήθηκαν από την Διεύθυνση Δασών της Νομαρχίας.

Παραμένουν ακόμη στη Νιγηρία

Δυό μήνες μετά την άθωσή τους από νιγηριανό δικαστήριο, ο πλοίαρχος, ο Α' μηχανικός και ο υποπλοίαρχος του δεξαμενοπλοίου «Τασία» τό οποίο κρατείται από τον Φεβρουάριο του 1985 στη Νιγηρία με την κατηγορία ότι επρόκειτο να φορτώσει λαθραίο πετρέλαιο, εξακολουθούν να βρίσκονται ακόμη εκεί και οι συνθήκες παραμονής τους είναι φρικτές.

Τά ανωτέρω υπογραμμίζονται σε υπόμνημά τους προς τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, τον Πρωθυπουργό, τον Πρόεδρο της Βουλής, τούς υπουργούς Έξωτερικών και Ναυτιλίας και τά πολιτικά κόμματα στο όποιο αναφέρεται επίσης ότι οι συνεχείς υποσχέσεις της πλοιοκτήτριας εταιρίας και των αρμόδιων υπουργείων για σύντομο έπανα-

πατρισμό τους αποδείχθηκαν μέχρι τώρα άβασιμες επιδεινώνοντας την ψυχολογική τους κατάσταση. Οι τρεις ναυτικοί (Βασ. Βαβάσης, πλοίαρχος, Νικ. Καρασαρίνης Α' μηχανικός και Παν. Καψάνης, υποπλοίαρχος) ζητούν την παρουσία ύπουργού για την άμεση επίλυση του προβλήματος που αντιμετωπίζουν, όπως έχουν κάνει σε ανάλογες περιπτώσεις άλλες χώρες, ή ακόμη και την προσωπική παρέμβαση του πρωθυπουργού, καθώς και την αποστολή στη Νιγηρία εκπροσώπου της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

Σημαντικές μεταφορές φορτίων προς την Ίνδία

Όπως πληροφορούμεθα από τό έν Πειραιή Παράρτημα των εις Βομβάη και άλλων Ίνδικών λιμένων Πρακτόρων TRANSWORLD SHIPPING SERVICES (I) PVT. LTD, ή Ίνδική κυβέρνηση συνήψε τίς κάτωθι αγορές για μεταφορά στην Ίνδία κατά την περίοδο 1986/1987.

- 6 εκατομμύρια τόννους άνθρακες από Αυστραλία.
 - 120.000 τόννους θειάφι και λιπάσματα από Ρουμανία.
 - 75.000 τόννους λιπάσματα από Τσεχοσλοβακία.
 - 400/500.000 τόννους λιπάσματα από Άν. Γερμανία/ Πολωνία.
 - 87.000 τόννους λιπάσματα από Κατάρ.
 - 35.000 τόννους θειάφι από Σοβ. Ένωση.
 - 225.000 τόννους ποτάσσα από Άν. Γερμανία.
 - 500.000 τόννους ποτάσσα από Άν. Γερμανία και Σοβ. Ένωση.
 - 200.000 τόννους ποτάσσα από Βανκούβερ.
 - 3 εκατομμύρια τόννους διαμμωνιακό θείο από Ίν. Πολιτείες και άλλα χω.
- Είναι προφανές ότι σημαντικό μέρος των ανωτέρω φορτίων θα μεταφερθεί με πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας.

Τό νέο λιμάνι της Δαμιέττας

Άπό τίς Αιγυπτιακές ναυτιλιακές αρχές ανακοινώθηκε ή έναρξη λειτουργίας από την 1 Αύγουστου του νέου λιμένος στη Δαμιέττα.

Στό λιμάνι παρέχονται εύκολες υποδοχής πλοίων ρό-ρό, κοντεϊνερπλοίων και μπάλκ κάρριερς μήκους έως 250 μέτρων και βυθίσματος έως 42 ποδών, καθώς και φορτηγών πλοίων βυθίσματος έως 11 μέτρων.

Τό κυρίως λιμάνι συνδέεται με τόν Νείλο, με ειδικό κανάλι για φορτηγίδες, μήκους 4.5 χλμ. και βάθους 5 μέτρων. Για την προσέγγιση στο λιμάνι της Δαμιέττας, τά πλοία είναι υποχρεωμένα να φέρουν πιλότο και να προειδοποιούν την λιμενική αρχή 7 ημέρες και 24 ώρες πριν την άφιξη τους στη ράδα, για την ETA, τό βύθισμα, τό μήκος και τό φορτίο του πλοίου. Συνιστάται ή προσέγγιση στη ράδα να γίνεται από τη βορειοδυτική πλευρά, ενώ δέν θα επιτρέπεται στά πλοία πού δέν θα φέρουν πιλότο να καταπλέουν από λιμάνι.

Λιμενικός σταθμός στά Βασιλικά

Μέ απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας Ι. δρύεται λιμενικός σταθμός στό λιμάνι Βασιλικών Εύβοιας.

Έκδηλώσεις της HELMEPA

Η Έλληνική Ένωση Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος οργανώνει από 18-

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στίς 28 Μαΐου. Τιμές σε δολ/ΗΠΑ. Πηγή KRISTESONS PETROLEUM, Νέα Ύόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	75/76	85/86	170/171
Βοστώνης	70/78	75/83	156/163
Νέας Ύόρκης	66/69	71.50/74	154/160
Φιλαδέλφειας	68.50/71	71/74	145/160
Βαλτιμόρης	70/72	74/76	160/162
Νόρφολκ	70/71	71/74	145/160
Σαβάννας	79/81	83/85	155/156
Τζάνκσοβιλ	75/74	78/79	155/156
Π. Έβεργκλεϊτς	76/77	82/83	155/156
Τάμπας	65.50/70	72/74	135/140
Μόμπιλ	64/70	68/73	150/155
Ν. Όρλεάνη	68/72	71/73.50	150/153
Χιούστον	68/74	71/76.50	150/155
Κ. Κρίστι	73/74	76/77	155/156
Λός Άντζελες	60/65	62/67	145/170
Σάν Φραντζίσκο	65/66	70/71	170/172
Κολούμπια ρ./Πόρτλαντ	66/68	70/77	165/170
Σηάτλ	66/71	71/73	175/180
Βανκούβερ	80.50/82.50	89/92	205/210
Άγ. Ευσταθίου	70/74	78/80	160/165
Φρήπορτ/Μπαχάμες	69/70	73/74	167/168
Τρίνιτατ	127.50/129.50	137/138	208/210
Κρίστομπαλ/Μπαλμπάας	70/71	73/74	167/168
Σαϊντ Κρουά	13.25	13.35	25.10BBL
Βενεζουέλας	12.28	12.93	22.56BBL
Βραζιλίας	77	80	270
Άμβέρσας	54.50/55.50	58/59	126/127
Ρόττερνταμ	54/55	59/60	126/128
Άμβούργου	51/52	55/56	133/134
Ν. Γαλλίας	53/55	61/63	149/153MTW
Β. Γαλλίας	51/53	59/61	143/146MTW
Ίσπανίας	61/62	64/65	156/158MTW
Θέουτας	—	63/65	151/154MTW
Γένοβας	60/62	66/68	148/152
Αύγουστας	60/62	65/67	148/152
Πειραιώς	58/59	64/65	140/142
Σουέζ Κανάλ	63.50/64	63.50/64	179.50/180
Τζέντας	—	59/67	215/226.50
Νταμμάμ	—	59/60	210/220
Ράς Τανούρα	—	60'	220
Κουβέϊτ	100	105	230
Ντάρμπαν	—	60/62	260/263MTW
Σιγκαπούρης	58/59	61.50/62.50	135/136
Ίαπωνίας	64/66	70/73	166/170

20 Ιουνίου, στην Αθήνα, συνάντησε, με θέμα «Ναυτιλιακή Βιομηχανία και Προστασία του Θαλασσιού Περιβάλλοντος».

Η αυτότελεια του ΥΕΝ

Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Αλεξανδρίδης δήλωσε την Πέμπτη ότι αποτελεί έκπληξη η απόφαση της κυβέρνησης να διατηρήσει αυτότελο του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Συνέδριο για τη ρύπανση

Στο Έμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη και την Παρασκευή διήμερο συνέδριο για τη ρύπανση της θάλασσας που διοργάνωσε η Ανωτάτη Βιομηχανική Σχολή.

Ως δολία κρίθηκε υπόθεση προσάραξης και πυρκαγιάς πλοίου

Η ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου υπερασμύθηκε ασφαλιστικής απαίτησης ύψους 11 εκατ. δολλαρίων, αφού η υπόθεση που εκδικάστηκε κρίθηκε σαν ναυαπάτη.

Πρόκειται για την υπόθεση της προσάραξης και της πυρκαγιάς καταστρώματος του μπάλκ κάρριερ «Κάπταιν Πανάγος Δ.Π.» 29.137 τόν. d.w., το Νοέμβριο του 1982. Το πλοίο κατευθυνόταν από τον Καναδά προς το Ιράν, μεταφέροντας χάλυβα και χαρτί, όταν προσάραξε στην Έρυθρά θάλασσα.

Η ασφαλιστική απαίτηση αναφερόταν στην πλήρη αξία του πλοίου, σύν τα επίτοκα και την αξία του φορτίου.

Η ναυσιπλοία στο Bass Strait

Αναστέλλεται η χάραξη νέου διαύλου ναυσιπλοίας, στο Bass Strait, ανακοίνωσε η κυβέρνηση της Αυστραλίας. Επί του παρόντος θα εφαρμόζεται ο σημερινός διαχωρισμός των δύο κατευθύνσεων κυκλοφορίας μέχρι να τοποθετηθούν νέα όργανα υποβοήθησης της ναυσιπλοίας. Η έναρξη εφαρμογής του νέου κανονισμού κυκλοφορίας στο Bass Strait θα ανακοινωθεί από τους παρά-

Τροποποίηση στο καταστατικό του Τ.Α.Ν.Π.Υ.

Δημοσιεύθηκαν στο Τεύχος Β' της Έφημερίδας της Κυβερνήσεως φύλλο 1492.4.86 οι τροποποιήσεις του Καταστατικού του Τ.Α.Ν.Π.Υ.

Οι βασικές τροποποιήσεις είναι:

Πρώτο, καταργήθηκε η κατάταξη σε κλάσεις ανάλογα με τα εισοδήματα των ασφαλισμένων γιατί έδινε αφορμή σε διενέξεις και δυνατότητα σε καταστρατηγήσεις. Τώρα, κάθε κύρια ασφαλισμένος κατατάσσεται σε μία από τις ασφαλιστικές κλάσεις που ισχύουν στο ΙΚΑ κατ' επιλογή του. Ο ίδιος μπορεί με αίτησή του απλή να μεταβάλλει κλάση προς τα πάνω ή προς τα κάτω, εφόσον όμως συμπληρώσει δυο τουλάχιστον χρόνια σε κάθε κλάση. Σε καμμία περίπτωση δεν επιτρέπεται επιλογή κλάσης κατώτερης από τη 10η και για όσους έχουν συμπληρώσει πενταετία από τη 12η.

Σε περίπτωση που δεν δηλώνεται επιλογή κλάσης, τότε ο ασφαλισμένος υπάγεται στην κατώτερη κλάση ή σ' αυτή που αναλογεί ή εμπρόθεσμα καταβαλλόμενη εισφορά του, εφόσον δεν παραβιάζεται η αρχή της ανά δύο χρόνια μεταβολής μίας μόνο ασφαλιστικής κλάσης.

Δεύτερο, από 1.6.86 κάθε έφεξης καθυστερούμενη εισφορά, εργοδοτούπαλληλική και ατομική (κύρια ασφαλισμένου) θα εξοφλείται αναπροσαρμοζόμενη με βάση το τρέχον ασφάλιστρο της ασφαλιστικής κλάσης, που ήταν καταταγμένος ο ασφαλισμένος και που ισχύει κατά τον χρόνο της εξόφλησης.

Κτιους σταθμούς της Αυστραλίας καθώς και από τα συστήματα AUSCOAST και NAVA-REA X της περιοχής.

Μείωση της άνεργίας

Κατά 8% μειώθηκε η άνεργία των ναυτικών στις πρώτες βδομάδες του Μαΐου. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Ναυτι-

λίας οι προσφερόμενοι για εργασία ναυτικοί ανέρχονταν σε 3.692. Επίσης οι δικαιούμενοι επιδότηση ήταν 2.194 ενώ οι ναυτικοί που πήραν επίδομα άνεργίας τον Απρίλιο ήταν 2.533.

Η καθυστερούμενη εισφορά επιβαρύνεται με πρόσθετο τέλος 1% για κάθε δεκάμηρο καθυστέρησης ως τό 50% του ποσού της κύριας όφειλης.

Η τροποποίηση αυτή, που ισχύει για τις εισφορές που θα είναι απαιτητές μετά την παραπάνω ημερομηνία (οι ως τώρα απαιτητές θα εξοφληθούν όπως ίσχυε) κρίθηκε αναγκαία για να σταματήσει η άνοδος μεταχείριση συνεπών και άσυνεπών ασφαλισμένων και η αιμορραγία του Ταμείου από την εισφοροκαυστήρηση.

Παράλληλα πέρασαν κι άλλες τροποποιήσεις. Αναφέρουμε τις κυριότερες:

- Εκπρόσωποι, αντιπρόσωποι, διαχειριστές, κλπ. ναυτιλιακών επιχειρήσεων του Α.Ν. 89/67, 378/68 ή άλλων διατάξεων, γενικοί διευθυντές, διευθύνοντες σύμβουλοι Α.Ε. ή διαχειριστές Ε.Π.Ε. με αντικείμενο εργασιών που ασφαλίζεται στο ΤΑΝΠΥ, υπεύθυνοι ή αντιπρόσωποι, νόμιμα διορισμένοι, τουριστικών γραφείων, ασφαλιζονται στο ΤΑΝΠΥ κατά κύρια ασφάλιση, εκτός αν παρέχουν εξαρτημένη εργασία στις επιχειρήσεις αυτές, όποτε ασφαλιζονται επικουρικά.
- Καταργείται δηλ. η αδόκιμη έννοια του «Υπαλλήλου κατά κύρια ασφάλιση».
- Από τους ανωτέρω, όσο ασφαλιζονται κατά κύρια ασφάλιση, είναι αδιάφορο αν έχουν οικονομικό όφελος.
- Όσοι γυναίκες ασφαλιζονται μετά την 1.6.86 θ' απολαύουν παροχών με τις ίδιες προϋποθέσεις των ανδρών (ισοτιμία).

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΑΥΤΟΜΑΤΟΙ ΤΗΛΕΦΩΝΗΤΕΣ



ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΣΕ ΜΕΓΑΛΕΣ ΠΟΙΚΙΛΙΕΣ

ΤΙΜΕΣ ΓΝΩΡΙΜΙΑΣ

Έγκαταστάσεις - συντηρήσεις - επισκευές

ΑΠΟ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ
ΣΚΟΝΔΡΑΣ — ΒΙΤΑΛΗΣ

ΝΙΚΗΤΑΡΑ 8 - 10 ΑΘΗΝΑ

Τηλ.: 3633452 — 6398452

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΕΛΠΙΔΑ	Έλληνική	9.985	1969	Υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές, συνεπεία συγκρούσεως με τό φορτηγό «Zuhai K.» στην Άμβερσα, στις 21/5
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΕΤ	Έλληνική	9.118	1974	Υπέστη ζημία σε ηλεκτρογεννήτρια στο Ίκονιο, στις 22/4.
ΠΛΑΣΤΙΡ	Παναμαϊκή	12.376	1976	Υπέστη ζημία στην ηλεκτρογεννήτρια στον Πειραιά, στις 13/5. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	Κυπριακή	1.573	1969	Επιθεωρήθηκε εν πλώ, στο Σαλέρνο συνεπεία ζημίας που υπέστη κατά τό ταξίδι από Σευχέλλες στις 2/5, στο σύστημα ψύξεως του φορτίου. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	Λιβερίας	24.500	1983	Συγκρούστηκε, στη Γιοκοχάμα, στις 19/5, με αλιευτικό σκάφος και ζήτησε επιθεώρηση ζημιών.
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ	Έλληνική	17.187	1971	Συγκρούστηκε στην Κωνσταντζα στις 12/5, κατά τη διάρκεια ελιγμών, με τό φορτηγό «Tazlau». Δεν έγινε γνωστή ή έκταση των ζημιών.
ΠΑΡΑΛΑΒΟΣ	Έλληνική	30.851	1982	Μπάχια Μπλάνκα για Ταρτούς, έμφορτο σιτηρών, συγκρούστηκε στις 23/5, ανοικτά της Μάλτας με τό φορτηγό «Wu Tai Shah» και υπέστη πυρκαϊά, ρήγμα και εισροή υδάτων. Κατέπλευσε δι' ιδίων μέσων στη Μάλτα για επιθεώρηση.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΣΑΝΝΥ	Κυπριακή	12.001	1961	Κατά την προσέγγιση στη Τσιταγκόγκ στις 18/5 προσάραξε και υπέστη ζημιές στον πυθμένα.



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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά τη σχετικά ζωηρή ζήτηση χωρητικό-τητας, τουλάχιστον σε ορισμένους τομείς της αγοράς, τα επίπεδα των ναύλων παρέμειναν στα ήδη γνωστά χαμηλά επίπεδα και, όπου κάποια άνοδος σημειώθηκε, αυτή είναι περιθωριακή και ελάχιστα συνεισέφερε στην οικονομική ανακούφιση της πλοιοκτησίας.

Είναι γεγονός ότι αριθμός κλεισιμάτων περιεβλήθη τό μανδύα της μυστικότητας, από ό,τι όμως έγινε γνωστό, ο δείκτης τέτοιων ναυλώσεων δεν αποτέλεσε εξαίρεση.

Τό από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία ταξίδι σε μέγεθος πάναμαξ με ελαφρά βελτίωση, κυμάνθηκε περί τα δολ. 9.50 ενώ στά 'Ιδια περίπου επίπεδα (δολ. 6/7) ήταν ο αντίστοιχος προς Κόντινεντ ναύλος. Μικρή ή δραστηριότητα από Μ. Αίγνη, κυρίως για μικρές ποσότητες. Κάποιο ενδιαφέρον από Πλεϊτ ήταν πολύ αδύναμο. Οι 52.000 τόννοι για 'Ιαπωνία (φόρτωση Πλεϊτ με συμπλήρωση Μπαχία) πλήρωνε δολ. 15.75 ενώ 35.000 τόννοι για Μαύρη Θάλασσα δολ. 15. 'Ο Βόρειος Ειρηνικός ελάχιστα ακούστηκε. Στόν Εύρωπαικό χώρο, μερικά φορτία από Β. Εύρωπη για 'Ερυθρά και Β. 'Αφρική εύρισκαν άνετα μεταφορέα. Κάποια συγκίνηση από τις φήμες για νέες αγορές σιτηρών των Σοβιετικών από ΗΠΑ δεν έπαρκε για να ανατρέψει τό δύσκολο ψυχολογικό κλίμα.

Συγκρατημένη ή ζήτηση για γαιάνθρακα με κύρια εκδήλωση τα αμερικανικά φορτία προς Εύρωπη όπου οι 90.000 πλήρωναν δολ. 3.75-4.00 φίο. 'Ενδοευρωπαϊκή μεταφορά 100.000 τόννων (από Κόντινεντ για Ν. 'Ιταλία) πλήρωνε μόλις δολ. 2.

Κάπως ζωηρότερα τα σιδηρομεταλλεύματα, κινήθηκαν τόσο από Νορβηγία προς Κόντινεντ όσο και από Β. Βραζιλία, Κεντρική 'Αμερική, Δυτ. 'Αφρική και Αυστραλία για ποικίλους προορισμούς στα γνωστά χαμηλά επίπεδα ναύλων, όπως τα δολ. 4.90 για 150.000 τόννους από Β. Βραζιλία για 'Ιαπωνία, ή 'Ιδια ποσότητα από Αυστραλία για Κόντινεντ στα δολ. 5.80 και 100.000 τόννοι από Δυτ. 'Αφρική για Κόντινεντ στα δολ. 2.20 φίο.

Περιορισμένη ή δραστηριότητα της 'Ινδίας στα λιπάσματα χωρίς ιδιαίτερο αντίκτυπο στην αγορά, ενώ οι λοιποί ναυλωτές ελάχιστα κινήθηκαν.

Δέν διαπιστώσαμε βελτίωση και στη ζήτηση για ζάχαρη, σημειώσαμε όμως τό ενδια-

φέρον του 'Ιράν καθώς και κάποιο «ρεύμα» μεταφοράς προς ΗΠΑ από τις συνήθεις περιοχές παραγωγής της 'Αμερικής.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μεγάλο μέρος της δραστηριότητας καλύφθηκε με τη μορφή χρονοναυλώσεως κατά ταξίδι. Καί εδώ έπρυτάνευσε ή μυστικότητα, τά γνωσθέντα όμως μισθώματα αποτελούν ασφαλή δείκτη της καταστάσεως και δέν ένθαρρύνουν άκαιρη αισιοδοξία.

Γεγονός είναι ότι ο αριθμός των κλεισιμάτων υπήρξε σημαντικός, τά μισθώματα όμως των δολ. 3.400-3.600 για πάναμαξ και κυκλικό Ειρηνικού ή 'Ατλαντικού, εκείνα των δολ. 3.200-3.700 για μέσου μεγέθους πλοία, όμοιομορφα σχεδόν σε όλες τις περιοχές, και τά δολ. 3.000 για πλοία πολλαπλής χρήσεως ασφαλώς δέν έμπνέουν για χειροκρότημα.

'Ελπίζεται, πάντως, ότι ή πρόσφατη δραστηριότητα θά μειώσει κάπως τό άνοιγμα προσφοράς - ζήτησης και ότι τά αποτελέσματα μπορεί νά φανούν μέσα στόν 'Ιούνιο. Κάπως αισιόδοξη άποψη, άν λάβει κανείς υπ' όψη τό θερος...

Στά πολύ μεγάλα πλοία, διαβάσαμε για μίσθωμα δολ. 7.000 για 113.000 DWT και 7-10 μήνες, άμφίβολο όμως είναι άν αυτό αντιπροσωπεύει γενικότερες τάσεις.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Είναι τόσο όμορφο νά μπορεί κανείς νά σημειώνει και νά αναφέρει ευχάριστα πράγματα! 'Επειτα από μία μακρά, επίμονη μάθητική πορεία, ή ναυλαγορά πετρελαιοφόρων του δευτέρου δεκαετημέριου του Μαΐου μπορεί πλέον νά χαρακτηριστεί υγιής. Τού-

το ασφαλώς δέν σημαίνει ότι ή Ισορροπία προσφοράς και ζήτησης έπετεύχθη. 'Όμως, ή άπουσία σοβαρού αριθμού και όγκου νέων παραγγελιών, ή συνεχής δν και κάπως ελαττωμένη πώληση για διάλυση και ή άνερχόμενη ζήτηση, όλα αυτά ασφαλώς συνιστούν ισχυρούς λόγους για αισιοδοξία.

'Η ζήτηση υπήρξε ίκανοποιητική σε όλους σχεδόν τούς τομείς και σε όλες τις περιοχές.

Στόν Περσικό, VLCC για δυτικές όψιόν κλείνονταν στα WS 27-28 ενώ σε WS 30-35 κυμάνθηκαν τά προς άνατολάς αντίστοιχα κλεισίματα. 'Η 'Ιδια τάση σημειώθηκε και στα μικρότερα μεγέθη. 'Ενδιαφέρον και στα ULCC όπου οι 310.000 για δύση πλήρωσαν WS 30.

Ζωηρή ή ζήτηση και στη Μεσόγειο, 'Ιδίως για handy size πλοία με αισθητή άνοδο των ναύλων. Οι 120.000 τόννοι από Μαύρη Θάλασσα για Κόντινεντ ή Μεσόγειο στα WS 70/75, αντίστοιχα, οι 130.000 τόννοι για Κόντινεντ στα WS 85, οι 80.000 τόννοι για βραχεία μεταφορά στα WS 120 και άλλα παρόμοια κλεισίματα, αποτελούν ασφαλώς σημαντική πρόοδο.

Θετικό τό κλίμα της Δυτ. 'Αφρικής, όπου οι 100.000 τόννοι για Καραϊβική πλήρωναν WS 60 και οι 130.000 για Κόλπο ΗΠΑ WS 41.

'Ικανοποιητική ή ζήτηση και στη Β. Θάλασσα με μεγάλο αριθμό ναυλώσεων σε ύψηλότερα των προσφάτων επίπεδα. Τήν 'Ιδια εικόνα παρουσίαζε και ή Καραϊβική με αριθμό ναυλώσεων προς ΗΠΑ (Κόλπο και 'Ατλαντικό), προς Εύρωπη και Μεσόγειο.

Τήν αυτή εικόνα δίνει και ή αγορά των καθεστών φορτίων σε όλες τις περιοχές.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΒΕΛΟΣ Ι: Ρίο Γκράντε 18.000 τόν. γεννήματα 'Ινδονησία, δολ. 21 φίο, 2.500/1.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιου. 15-26.

ΜΠΡΑ'ΙΤ: Χάμπτον Ρόντς 75.000 τόν. γαιάνθρακες Φός, δολ. 4.25 φίο, 3 1/2 1/2 1/2 ήμέρες φορτοεκφόρτωση Μάιο/'Ιούνιο.

ΦΕΣΑΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 11.400 τόν. γεννήματα Λά Γκουάιρα, δολ. 11 φίο, 4 ήμέρες/500 τόν. Μαΐου 23-26.

ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ: 'Αμερ. Κόλπο 6.500 τόν γεννήματα Μαρακάμπο, δολ. 13 φίο, 1 ήμέρα/600 τόν. Μαΐου 27-29.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΜΑΡΑΘΩΝ: Σουηδία 9.760 τόν. σιτηρά Τυνησία, δολ. 14.90 φίο, 3.500/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 16/19.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Ρότερνταμ 100.000 τόν. γαιάνθρακες Τάμουτο, δολ. 2.05 φίο 3 1/2 1/3 1/3 ήμέρες, 'Ιουνιο 10-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ: 22.311 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Μίντλεσμπορ Μαΐου 20-21, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία, δολ. 2.300 τήν ήμέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ: 22.700 τόν. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιντσού άμεση, έπαναπαράδοση 'Αμβέρσα/'Αμβούργο, δολ. 4.250 τήν ήμέρα.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ: 31.250 τόν. d.w. του 1984, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο Μαΐου 20-28, ταξίδι μέσω Τυνησίας με έπαναπαράδοση Μαλαισία/Σιγκαπούρη/'Ινδονησία, δολ. 4.010 τήν ήμέρα.

ΔΗΜΗΤΡ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ: 40.876 τόν. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία Μαΐου 23-28, έπαναπαράδοση Περσικό Κόλπο, δολ. 5.150 τήν ήμέρα.

ΑΝΤΙΓΟΝΗ: 41.052 τόν. d.w. του 1976, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι Βοστώνη, δολ. 3.900 τήν ήμέρα.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ

ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 31 - ΤΗΛ. 4128 928

Εκπροσωπόντας Ελληνικές και Αγγλικές Ασφαλιστικές Εταιρείες είμαστε στη διάθεσή σας για κάθε είδους Ασφαλιστική κάλυψη.

Μανόλης Νιώτης

ΝΑΝΤΕΛΛΟΧΟΡΝ: 33.487 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Νοτ. Αφρική, Ιουν. 1-6, επαναπαράδοση Α-πώ Ανατολή, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ: 39.400 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Βανκούβερ Ιουν. 5-12, επαναπαράδοση Σρί Λάνκα/Σιγκαπούρη, δολ. 3.800 την ημέρα πλέον δολ. 70.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ: 39.443 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Αυστραλία αρχές Ιουνίου, επαναπαράδοση Σρί Λάνκα, δολ. 4.750 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Μπανιάς 50.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 114, όψιόν Μεσόγειο WS 128, όψιόν ακτή Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 112,5 όψιόν Ιαπωνία δολ. 1.050.000 κατ' αποκοπή, Μαΐου 25.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Μαύρη Θάλασσα 24.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 170, όψιόν Μεσόγειο WS 180, Μαΐο.

ΓΟΥΟΝΤΕΡΟΥΣ: Ινδονησία 27.000 τόν. καθαρά Αμερ. Κόλπο δολ. 750.000 κατ' αποκοπή Μαΐου 30. **ΠΡΩΤΕΥΣ:** Μελίλι 39.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/ακτή Ατλαντ. ΗΠΑ, εμπιστευτικοί όροι, Μαΐου 19.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: Νάπολι 35.000 τόν. καθαρά Σέτε WS 185, Μαΐου 21.

ΛΑΒΕΡΧΟΡΝ: Κίριε 120.000 τόν. μέρος φορτίου, Σαίντ Κρούα δολ. 1.300. κατ' αποκοπή, Μαΐου 28.

ΧΑΒΑ Τ'ΑΝ ΣΑΝ: Ντουμάι 39.000 τόν. μέρος φορτίου Χαβάν, WS 75, Ιουν. 1.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Μίνα αλ Αχμαντί 125.000 τόν. Κόρπους Κρίσι, WS 75, Μαΐου 28.

ΕΙΡΗΝΗ: Σίντι Κερύ 130.000 τόν. Ρότερνταμ, WS 45, Μαΐου 20.

ΑΡΙΑΔΝΗ: Σίντι Κερύ 89.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδυναυία, WS 82,5, Μαΐου 20.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ: Σιγκαπούρη 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ιαπωνία WS 165, άμεση.

ΣΑΞΕΣ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 170, όψιόν Μεσόγειο WS 180, Μαΐου 20.

ΡΕΣΙΦΕ: Κιουρασάο 32.000 τόν. μέρος φορτίου Τζάκσονβιλ και Σαβάννα WS 136,25, Μαΐου 17.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Περσικό Κόλπο 250.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 27,5, Μαΐο.

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ: Περσικό Κόλπο 210.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιαπωνία WS 33, Μαΐο.

ΘΗΣΕΑΣ: Περσικό Κόλπο 75.000 τόν. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη WS 82,5, Μαΐο.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Ζουετίνα 80.000 τόν. Μπανιάς, WS 85, Μαΐου 24.

ΝΕΝΤΙ 1: Μπετζάια 75.000 τόν. Γένοβα, WS 97,5, Μαΐου 20.

ΑΞΙΟΣ: Βομβάη 33.000 τόν. καθαρά Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική δολ. 850.000 κατ' αποκοπή, Μαΐου 28.

ΝΤΟΡΙΣ: Μπαχάμας 74.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 95, Μαΐου 18.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Αγκόλα και Ζαΐρ 82.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 60, Ιουν. 2.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Σίρρι Αϊλαντ 260.000 τόν. Σιγκαπούρη WS 30, Μαΐο.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗΣ: Σίρρι Αϊλαντ 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη, WS 77,5 Μαΐου 25.

ΜΑΝΤΩ Β.: Σκίγκνα 28.000 τόν. καθαρά Ιαπωνία, δολ. 650.000 κατ' αποκοπή, Μαΐο.

ΜΕΡΙΝΤΑ: Τουμάκο 50.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 82,5, όψιόν Καραϊβική WS 87,5, Μαΐου 20.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Χαλούλ Αϊλαντ 125.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, όροι εμπιστευτικοί, Μαΐο.

ΑΛΤΑΙΡ: Κουβέιτ 20.000 τόν. καθαρά Ινδία, WS 230, Μαΐου 15.

ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο Καραϊβική/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 145, όψιόν Δυτ. Αφρική WS 159, Ιουν. 2.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Περνίς 27.000 τόν. καθαρά ακτή Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 130, Μαΐου 28.

ΕΦΕΣΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Αμερ. Κόλπο, WS 60, Μαΐου 24.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Φλόττα 78.000 τόν. Λαβέρα, WS 48,75, Μαΐου 19.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Περσικό Κόλπο

250.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 36, Μαΐο. **ΦΙΛΙΚΟΝ Α.:** Ράς Τανούρα 78.000 τόν. Σιγκαπούρη/Φιλιππίνες, WS 90, Μαΐο.

ΤΑΥΡΟΣ: Καραϊβική 24.700 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή Ατλαντ. ΗΠΑ WS 165, Μαΐου 27.

ΠΡΟΚΥΟΝ: Κιουρασάο 39.000 τόν. Νιού Μπράουνσβικ, WS 122,5, Μαΐου 26.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Λιβύη 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Μπανιάς WS 120, άμεση.

ΤΑΚΤΙΚ: Σίντι Κερύ 180.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 60, Μαΐου 30.

ΣΚΟΠΕΛΟΣ: Νοβοροσίσκ 120.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 70, όψιόν Μεσόγειο WS 75, Μαΐου 26.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Απών Ανατολή, WS 97,5, Μαΐο.

Οί 'Αγοραπωλησίες

Η θετική έκβαση των τάσεων της ναυλαγοράς πετρελαιοφόρων διατήρησε και επαύξησε το ενδιαφέρον για πλοία του είδους με σημαντικό αριθμό πράξεων σε βελτιωμένες τιμές. Το ενδιαφέρον αυτό εκδηλώθηκε σε όλα τα μεγέθη, όπως δείχνει ο ακόλουθος πίνακας:

T/T SEA SAGA (357.000/77) δολ. 9.500.000.

T/T ZENIT JUNO (350.000/77) δολ. 9.000.000.

T/T ZENIT KRAKA (350.000/78) δολ. 9.000.000.

T/T ATHENE (255.000/74) δολ. 7.750.000.

M/T ZENIT DIANA (154.000/77) δολ. 8.500.000.

M/T ZENIT MINERVA/NIKE/GEORGIA /CREDO/LUNA (125.000/75-77-77-76-77) δολ. 7.000.000 έκαστον.

M/T SKOPELOS (121.000/74) δολ. 7.400.000.

M/T JALINGA/JARABELLA/JAMUNDA (55.000/79-79-80) δολ. 8.500.000 έκαστον σε Σοβιετικούς.

M/T MARATHON/MILETOS (47/37.000 DWT του 84) δολ. 10.000.000 έκαστον. Πρόκειται περί Πολωνικών πλοίων παραγωγών.

M/T NARAI (30.000/82) δολ. 10.000.000.

Αντίθετα, οι τιμές των bulkcarriers ήσαν πλέον... συγκρατημένες.

— M/V TRENTWOOD (129.500/572) δολ. 3.000.000.

— M/V PACIFIK CHALLENGE (127.800/82) δολ. 10.000.000.

— MOUNT PYLION (68.350/78) δολ. 3.500.000.

— BETHORE (68.000/77) δολ. 3.800.000 με χρονοναύλωση.

— M/V GREAT ACCLAIM (61.500/81) δολ. 5.850.000.

— M/V MANILA REACE (61.200/81) δολ. 5.600.000.

— M/V NICHOLAS G. PAPALIOS (53.700/75) 1.400.000.

— M/V KEBBREEZE (41.000/83) δολ. 4.850.000.

— M/V LAKES STAR (32.400/83) δολ. 4.600.000.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιαπωνία WS 129,5, Ιουν. 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Πόιντ Νουάρ 97.000 τόν. Σαίντ Κρούα, WS 60, Ιουν. 5.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Ανατ. ακτή Μεξικού 75.000 τόν. μέρος φορτίου, Αμερ. Κόλπο WS 90, Μαΐου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Πόιντ Νουάρ 95.000 τόν. Σαίντ Κρούα, WS 60 Ιουνίου 6.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: Χάουντ Πόιντ 79.000 τόν. ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 87,5, Ιουνίου 1.

ΣΗΚΟΥΗΝ: Κεύχαν 110.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 90, Μαΐου 30.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Σίντι Κερύ 80.000 τόν. μέρος φορτίου Δυτ. Μεσόγειο WS 177,5, άμεση.

ΓΚΛΟΥΠ ΕΜΠΡΕΣΣ: Σικελία 20.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ/ Αμερ. Κόλπο, WS 130, Μαΐου 29.

— M/V STRYMON (28.700/69) δολ. 800.000.

— M/V ATLANTIC HERITAGE (28.700/69) δολ. 775.000.

Λίγα μικτά πλοία άλλαξαν χέρια. Μεταξύ τους:

— M/V JARACANDA (168.000/75) δολ. 6.500.000.

— M/V NAVIOS CRUSADER (101.500/72) δολ. 2.900.000.

Θά αναφέρομε τέλος, μία χαρακτηριστική πώληση πλοίου γενικού φορτίου:

— M/S MARIA K. (15.400/70) δολ. 400.000.

Ένας SD 14 του 1974, μόλις άφικθέν στον Πειραιά, προσφέρεται στα δολ. 825.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Παρά την ουσιαστική βελτίωση της ναυλαγοράς των πετρελαίων και τη μείωση της προσφοράς, ούδεμία ουσιαστική πίεση επί των διαλυτών παρατηρήθηκε και οι τιμές έδειξαν μία ελαφρά κάμψη. Αυτό μπορεί σαφώς να αποδοθεί στη γενική πτώση ζήτησης και τιμών του σιδήρου.

Διαστακτική ή Ταϊβάν με περιορισμένο αριθμό αγορών και πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις εκείνες των στροβιλοφόρων δεξαμενοπλοίων (13.000 τ.) στα δολ. 125 ενώ μεταξύ δολ. 105-110 κυμαινόταν η τιμή για μέσου μεγέθους σκάφη εμπορικού φορτίου.

Στα δολ. 105-108 βρίσκονταν οι τιμές για φορτηγά 5-6.000 τ. στην Κίνα.

Απραξία στο Πακιστάν όπου οι άναμενόμενοι μουσώνες και η άναμονή του νέου προϋπολογισμού δεν επέτρεπαν νέα ανοίγματα.

Περιορισμένος ο όγκος της ζήτησης στην Ινδία όπου οι 6.100 τ. απέσπασαν δολ. 97.50.

Η Ισπανία σχεδόν άπουσίαζε από την αγορά και, έν πάση περιπτώσει, οι εκεί προσφερόμενες τιμές ήσαν κατώτερες εκείνων της Άν. Μεσογείου. Τά δολ. 70 πληρώθηκαν για 5.500 τόννους.

Δολ. 70-76 πλήρωναν Τούρκοι διαλυτές για πλοία 5/8.000 τ. με παράδοση Πειραιά, ή αντίστοιχα, Σμύρνη.

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116183, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

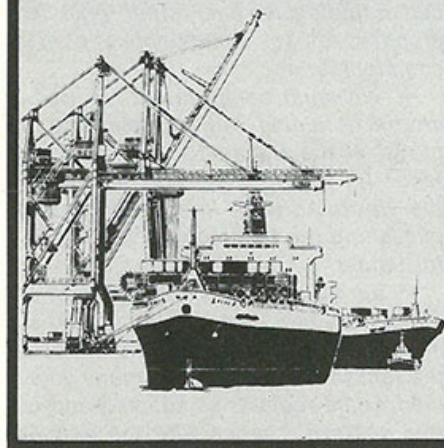
ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ίδρύθη υπό τῶν Ἑλληνικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὄργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD,LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 18.000.000.000 ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (Δε-
οκτῶ δισεκατομμύρια Δολλάρια).
- Ἀνήκει καί διοικεῖται ἀπό Ἑλληνας ἐφοπλιστάς.
- Ἐκπροσωπεῖ τό Ἑλληνικόν Δημόσιον διὰ τήν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν
τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεί τήν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τὰ ἀσφάλιστρα καί τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν Ἑλλήνων Ἐ-
φοπλιστῶν μέ τόν ἄνωτέρω Ὄργανισμόν διὰ τήν ἐξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

NAFTIKA CHRONIKA



LIMITED LIABILITY

From December 1, 1986, the new convention concerning the limited liability of shipowners will come into effect. It was adopted by the IMCO conference of 1976 to replace the former convention of 1957. According to the terms of the new convention, its application would begin a year after it had been ratified by 12 countries. This occurred in December 1985 when it was ratified by the government of Benin. The other 11 countries to ratify were: Yemen, Britain, Liberia, France, Spain, Japan, Bahamas, Norway, Sweden, Finland and Denmark.

The new convention maintains the system of limited liability up to a certain amount and the greatest change lies in the increased amounts of compensation for accidents to persons and material damage. The new amounts are 2 1/2 to 3 times higher than before. Moreover, the convention has abandoned the Poincaré unit (on a gold basis) and has adopted a unit which is equivalent to the DTS (droits de tirage spéciaux) set by the IMF.

As for the height of damages, the new convention provides for a basic amount for the first 500 tons (about \$400,000 for accidents to persons and \$ 200,000 for material damage) which is increased for every higher ton dwt. with an addition amount (\$ 600 to \$ 100) which is scaled down as the tonnage increases.

Finally it should be noted that the convention states that there is no limited liability for an owner for damage caused by intent to defraud or conscious negligence. The application of the convention's provisions is also extended to the salvager for claims that may arise during salvage operations.

HOPE FOR THE FUTURE

The "Posidonia" exhibition in Piraeus will give the opportunity to the Greek shipping world to welcome distinguished colleagues from more than fifty countries around the world. This kind of contact comes at an opportune time when the problems that beset world shipping and the continuing crisis require common action from all concerned if sea trade and transport are to see better days.

The Greek Shipowners' Union has taken the initiative in this respect with an active participation in international discussions and with views which are aimed at restoring freedom of trade and of sea transport on a world-wide scale. The Union believes that it should be possible for the lowest possible costs of such transport to be achieved for the benefit of the working man throughout the globe. Merchant ships are still the safest and

cheapest means of such transport between the developed and underdeveloped parts of the world provided the free freight market is not interfered with in any way.

Consequently both shipping and economic factors should be doing their utmost to resolve the current crisis which has hit Greek shipping harder than most. In spite of this, however, Greek shipping has managed to survive and is trying to preserve and develop its main advantage, which is competitiveness. If it is to succeed in this, it must have the support and understanding of the Greek state which, no doubt, is interested in seeing the Greek flag restored to its former pre-eminence at the head of the world's fleets, Greek seamen assured of continuous employment and the country's foreign exchange earnings rise to their former heights.

FOREIGN EXCHANGE EARNINGS FROM SHIPPING

Foreign exchange earnings from shipping in the postwar period (up to 1985) amounted to a total of about twenty billion dollars, according to data from the Bank of Greece, and it is an undoubted fact that these earnings made a substantial contribution towards restoring the damage caused by World War II and the civil war of 1946-49, and then helped to accelerate the country's economic development. It is to be noted, also, that the twenty billion dollars do not include capital investments made in Greece by Greek shipowners. Moreover, from 1948 to 1985 foreign exchange earnings from shipping were the principal source of invisible earnings and had the added advantage of not requiring any outlay on the local side either in foreign currency or in drachmans as is the case with invisibles from tourism (see page 18).

The data on hand show that in 1948 foreign exchange earnings from shipping amounted to \$ 14.7 million compared to \$ 11.6 million from emigrant remittances. The corresponding figures for the following year (1949) were 12.5 and 8.6 million respectively. Foreign exchange from tourism in 1950 amounted to \$ 4.7 million. Other sources of invisible earnings made their appearance much later such as earnings from insurance fees amounting to \$ 1.7 million, public services \$ 25.8 million and \$ 27.1 from other sources. Three years later, in 1963, fees and salaries produced \$ 2

million and much later, in 1974, deposits in convertible currency produced \$ 96.6 million, while in 1981, EEC funds accounted for \$ 148.1 million.

BIMCO AT POSIDONIA

BIMCO — the world's largest private, International Shipping Organisation — is to have a stand at the Posidonia Exhibition in June.

Visitors to Posidonia will be able to get first-hand information about BIMCO's aims and activities, as well as the benefits of membership, straight from Secretary General T. Skaaniid and Senior Section Manager H. Fylking.

This is the first time that BIMCO has a stand at Posidonia, and the decision to do so has been influenced by the large number of Greek shipowners and shipbrokers who are already members of BIMCO.

BIMCO's delegation recently visited Athens immediately after successful meetings of BIMCO's Board of Directors/Executive Committee and Documentary Committee held in Istanbul.

The Board of Directors/Executive Committee confirmed an agreement with the Baltic Exchange which will ensure that both bodies align their efforts to protect their Members from the effects of fraudulent, or unethical, behaviour within the shipping world. The agreement is a logical continuation of BIMCO's consistent effort to prevent its members suffering losses at the hands

of unscrupulous operators within the industry.

Ethical standards within shipping have noticeably declined as a result of the current difficult market conditions.

As an extension of its worldwide activities, BIMCO will later this year send a top level team of experts to the Far East to conduct shipping seminars in a number of countries, including the People's Republic of China.

● **DIFFICULT TIMES FOR PASSENGER SHIPS**

The fear of renewal of terrorist acts in the Mediterranean, the upheaval in Europe over the Chernobyl disaster as well as the reduced rate of the dollar, combined with a widespread publicity campaign entitled "Get to know America" has kept Americans away from Europe in large numbers this year.

Cruise operators have been hard hit by this development and most cruise lines have had to modify their schedules and fit into them destinations that are considered less hazardous in the opinion of their clients.

Thus, the U.S.'s Windstar Sail Cruise has decided to abandon the Mediterranean and turn to Tahiti. The now notorious "Achille Lauro" will shun the Eastern Mediterranean and restrict its 21 cruises from May to October to calls at Barcelona, Malaga, Cadiz, Lisbon, Tangier and Las Palmas. A 27% discount on fares is also being offered to attract passengers.

Greek cruise operators are also desperately trying to find some employment for their ships, even on a reduced basis and in "calmer seas". Thus, some of the larger Greek cruise ships are in the United States and Canada while others in the Eastern Mediterranean are avoiding calls at Egyptian or Israeli ports.

The extent of the cancellations can

be judged by the fact that even Nile cruise boats have had to cancel voyages through lack of clients.

● **MACGREGOR-NAVIRE AT POSIDONIA '86**

MacGregor - Navire, will be on show at stand No 417A at this year's Posidonia '86 exhibition and the MGN organisation which, like the typical Greek shipowner, trades worldwide is glad of the opportunity to present its capabilities to the international gathering that this two-yearly event attracts.

On show will be the Group's entire product range and service capability including its comprehensive portfolio of access solutions for both vertical and horizontally loaded vessels, port equipment and the worldwide MGN service and maintenance network.

Current MacGregor - Navire activities in Greece include the supply of four extensive shipsets of CAE for the reefer vessels building for the USSR at the Scaramanga yard of Hellenic Shipyards; telescopic helicopter hangars for installation on two destroyers resitting at the Eleusis Shipyards; the equipping of a floating bridge which links a Greek island to the mainland and the supply of access equipment for four containerships currently converting in a Greek repair yard.

● **USEFULNESS OF THE CLASSIFICATION REGISTERS**

In Lloyd Register's handsome annual publication with the register's annual report for 1985, there is a statement by the register's chairman to the effect that any organisation which undertakes the heavy responsibility of setting and applying safety rules on a world scale must know and recognise that its actions constitute a public service and

50 YEARS AGO

— The setting up of a separate Ministry of Mercantile Marine is enough to convince even the most sceptical among us that that we have finally woken up to the importance that shipping has for this country

— The coastal ship problem is again on the carpet. Mr. Abatielos during his long absence in England, has succeeded in finding, we hear, other financiers prepared to back a monopoly of coastal communications.

— We must congratulate Mr. Rediadis for obtaining without delay the approval of the Council of Economic Defence for the subsidy required to keep the North America line going and for publishing the terms of the relative call for tender.

— During the past year 2,156 new seamen were registered — the lowest annual number since 1918. This is due to the fact that in past years, many young men would register as seamen and obtain seamen's books with the only object of doing their military service in the Navy.

(Naftika Chronika No. 131-1/6/1936)

should be controlled accordingly.

We accept, he went on, every constructive and basic criticism and take it seriously into account. However, he pointed out that people who broadly criticise the classification system applied by the registers should stop to consider what harm they may be doing by undermining a system that has worked for many years and which has maintained and improved the safety of navigation and for which there does not seem to be today any alternative.

He ended by coming to the conclusion that for today's difficult circumstances, the sea transport industry will emerge with a stronger technological base and with a greater demand for specialised services in the fields of planning and control. Services which will reflect the consciousness of a higher level of risks and, therefore, a more immediate need for safety, quality and efficiency.

● **FOR BETTER FUEL MANAGEMENT**

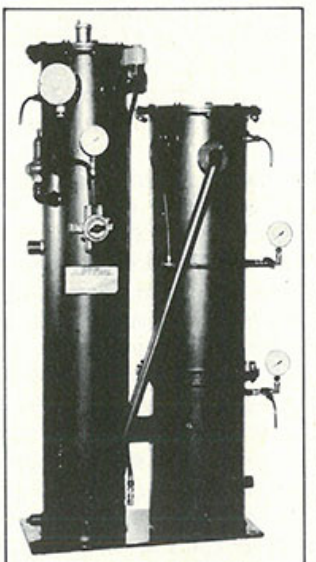
With fuels obtained using today's refining methods the stability is of a primary concern. The majority of fuels supplied as bunkers are a blended product and the stability of each constituent is questionable. When they are combined the heavier parts of the fuel are liable to settle out as a sludge, while the price reduction in fuel has not changed this fact. It can be argued that the pressure is on the refiners to produce more distillates and this can reduce the

Purity under 5 PPM
15 PPM IMO approved
under Res. A393 X

POSEIDON

Oily water separator acc. to MARPOL 73/78 for your vessels from 0,1m³ 5m³/HR. Compact size, low cost, easy to install, simple to maintain, immediate deliveries, 200 references.

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING
88, VAS. KONSTANTINOU AV. 185.36 PIRAEUS GREECE
TEL. 41.30.027 - 45.29.292 TLX : 21 1363 POLY GR



residual fuel quality.

Gamlen has found by its on going research and market evaluations that the fuel quality is definitely not improving and the availability of the so called straight run residual fuels is becoming more restricted. There is a demand within the shipping industry for a viable fuel management system that suits the needs of each vessel and therefore has developed a programme called "Fuel-check" that has been successfully operating worldwide for two years.

TEN MILLION TONNES REACTIVATED THIS YEAR

Still further improvement in lay up tonnage occurred during April according to the latest figures released from Lloyds, which brings the total amount of tonnage reactivated this year to 10 million tonnes deadweight.

The May 1 figure of 1.056 vessels of 39,22 million tonnes is over two million tonnes better than last month's figure of 1.078 vessels of 41.52 million.

In the tanker sector over two million tonnes were reactivated, resulting in 238 vessels of 30.66 million tonnes still in lay up against 249 vessels of 33 million on April 1. Included in this figure are 86 vessels over 200,000 dwt tonnes of 25.34 million tonnes, representing 82% of the tanker figure and 64% of the total figure.

In the dry cargo sector the number of vessels in lay up dropped, but the tonnage has increased slightly ending in 818 vessels of 8.55 million tonnes compared with 829 vessels of 8.5 million. This tonnage increase is due to a rise in the number of bulk carriers to 120 of 3.64 million tonnes representing 43% of the dry cargo figure.

SHIPPING OVERCAPACITY AND SHIPBUILDING

At a time when so many statements are being made about the bleak future for British Shipbuilders and their works, Intercargo believes it to be timely to issue yet another warning about the dangers of further Government subsidy to build more unwanted merchant ships. The problem is not just national it is international.

"The plight of British Shipbuilders," said Bruce Farthing, Intercargo's Consultant Director, "is symptomatic of shipbuilding overcapacity worldwide. This inevitably results in governments of shipbuilding nations being urged to prop up their work hungry years through subsidies and in other ways. Ships are then offered at bargain basement prices so as to add to the already massive surplus at a time when world shipping is

desperately trying to survive in appalling market conditions. Large numbers of shipping companies, including many famous names, have failed in recent years and without doubt there will be others. To force more ships in the world market at this time would be approaching commercial lunacy".

With respect to the massive decline in Charterer's standards of commercial behaviour, a preliminary investigation carried out by Intercargo has focussed attention on the plight of shipowners in their endeavours to survive in today's extremely difficult market.

The problem is two-fold. Not only do dry bulk shipowners have to accept abys-

smally low rates of freight and hire as a result of too many ships for the number of cargoes available but when they do get a fixture the chances are that they face a protracted struggle to secure what is due to them under the terms of the charter.

EXTENSION OF B.S.R.A. SERVICES

Shipcare Technical Services realizing the importance of the introduction and use of maritime computers in Greek shipping companies, has decided to extend their resources in order to increase the marketing activities.

DRYDOCKS upto 100,000 TDW in a convenient location



Four drydocks and adequate repair berths with upto-date dockside and workshop facilities.

- * Annual refits to major repairs and conversions.
- * Tank cleaning and gas freeing.
- * Emergency repairs round the clock.
- * Underwater hull cleaning.

Most dynamic & modern shipyard in the region of Indian Sub-Continent.

- * Prices competitive
- * Engineers, Technicians and workmen fully trained.

*Contact us for
bunkers & other
supplies as well*

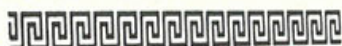


COLOMBO DOCKYARD (PTE) LTD.

P.O. Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka
Phone: 522542, 522461-5. Telex: 21269 COLDOCK CE
Cable: COLDOCK

In Piraeus please contact:

CHRIS MARINE, Mr. C. Papatheodorou — Tel.: 4178181, — Tlx: 24 1015 CRIS 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



δ. Βανκούβερ 1/4
α. Γιβραλτάρ 20/3
δ. Παναμά 1/4
α. Αμβρόσιο 29/3
α. Γκιόχχαμ 25/3
ναυπηγ. Τόκυο
α. Σγκαπούρη 28/3
α. Μπουλάν 24/2
α. Δα Παλς 29/3
α. Ρότερνταμ 29/3
θέση 45.07 Β, 52.24 Δ 5/4
άρχει Πειραιά
δ. Σγκαπούρη 23/4
ε. Θεσσαλονίκη 24/3
ε. Κίνα 27/4
ε. Σγκαπούρη 27/3
ε. Καρταγένα 5/5
ΕΤΑ Ιαπωνία 13/5
ε. Γιοκοχάμα 28/3
υπό ναυπηγήση
α. Θεσσαλονίκη 29/3
ε. Μπαγκόκ Μπαρ 19/3
α. Βαλλέα 15/3
α. Ρίο Ιανέριο 28/3
δ. Σουεζ 19/23
α. Σάντος 22/3
α. Ντάρμπαν 1/4
α. Σάντος 30/3

δ. Π. Σαϊδ 5/3
στο Κόμπε 31/3
α. Λός 'Αντίελες 20/3
α. Γουίμκινγκτον 30/3
πρός 'Αλεξάνδρεια 2/5
στό Σουμάτρα 17/4
α. Μελίλι 11/2
ε. Χάβρη 31/3
ε. Ραβέννα 25/3
ε. Μελβούρνη 28/3
α. Χόγκ Κόγκ 28/3
α. Ρότερνταμ 3/4
δ. Σουεζ 2/4
ε. Γιοκοχάμα 1/4
α. Αμβούργο 5/4
δ. Π. Σαϊδ 31/3
α. Τέντα 8/1
α. Κέιν Τάουν 6/3
α. Λός 'Αντίελες 2/4
μετ. «Λακ Π.» (ε.)
α. Κολούμπα Ρίβερ 31/3
στο Ντάρμπαν 27/3
α. Λός 'Αντίελες 14/3
μετ. «Πιτλιντζένς Π.»
ε. Ρότερνταμ 4/4
α. Άγκονα 27/3
μετ. «Σαν Π.» (ε)
α. Ν. Γουεστμίνστερ 26/3
δ. Παναμά 17/3
α. Σγκαπούρη 16/3
ε. Π. Μωχ. Μπίν Καοί 15
ε. Λός 'Αντίελες 2/4
δ. Πανμά 19/3
α. Ίντσον 31/3
ε. Μπιζέρτα 25/3
α. Σγκαπούρη 19/3
α. Κέηπτάουν 19/2
ε. Μπρέϊ 21/3
α. Αμβούργο 4/4
α. Φός 30/3
μεσοαντικές μεταφορές
ε. Σαν Νικόλας 28/3
άρχει Αμβούργο
δ. Γιβραλτάρ 28/3
α. Ρίτορντ Μπαιλ 28/3
πρός Περαιό 27/3
α. Σακάτα 24/3
α. Χάβρη 14/3
α. Μορμουγκάο 3/4
ε. Μορμουγκάο 30/4
άρχει Πειραιά
ε. Γιοκοχάμα 30/3
α. Τσαρλεστον 21/3

ε. Τεργέστη 26/3
δ. Γιβραλτάρ 26/3
ε. Πειραιά 2/2
α. Γκάτα 19/3
α. Αμβρόσιο 29/3
μεσοαντικές μεταφορές
δ. Γιβραλτάρ 2/2
δ. Παναμά 2/4
άρχει Πειραιά
α. Λειζδές 25/3
άρχει Πειραιά
ε. 'Ικόνιο 10/3
ε. Γκουαντακούλι 23/3
άρχει Πειραιά

ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	α. Τσαγκουαράμας 25/3
ΑΝΤΖΕ'ΝΤΙΑΝ	70	10469	μετ. «Αγ. Κυπριανός»
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829	άρχει Πόρτομπαρου
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	δ. Γιβραλτάρ 9/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Γάνδη 28/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Ροζάριο 1/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	α. Καγκουσίμα 13/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΥΠ	85	25300	ναυπηγ. Σασέμπο
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Τ Ν.	86	23300	α. Βαλτιμόρη 24/3
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ	72	6666	πρ. «Αμερική Φρήζερ»
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 25/3
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Τζέντα 24/3
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Ρεσίφ 18/3
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Ν. Υόρκη 29/3
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Μαμονάλ 14/3
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	δ. Π. Σαΐδ 27/3
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8885	διάλυση Κασιούγκ
ΑΝΤΩΝΥ III	77	38515	α. Μπιλμπάο 27/3
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	ε. Βανκούβερ 31/3
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412	α. Κολόμπο 1/4
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	ε. Θεσσαλονίκη 29/3
ΑΠΕΕ	73	16397	δ. Έσκουμίνς 25/2
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	πρ. «Barnworth»
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Λοριέντ 20/3
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Άνκονα 27/3
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Βενετία 23/2
ΑΠΟΥΣ	70	3275	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ναυπ. Τόκιο
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Λός Άντζελες 30/3
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Λαυρίο 4/3
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263	α. Φουτζέιρα 30/3
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Γιβραλτάρ 21/2
ΑΡΓΟΣ	69	9842	μετ. «Sunray»
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Μέθελ 29/3
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡ	77	1587	δ. Δαρδανέλλια 25/3
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ	76	1578	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Πειραιά 30/12
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	ε. Λείθ 21/3
ΑΡΓΩ ΧΟΥΠ	77	1579	ε. Νάπολη 24/3

ΑΡΕΘΗ	73	13631	α. Π. Κέλανγκ 16/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	α. Φρημόντλ 26/1
ΑΡΗΣ	71	15119	α. Λός Πάλαμας 25/3
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	α. Τενερίφ 25/3
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Τζέντα 20/3
ΑΡΙΕΣ	60	7839	άρχει 18άκη
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	άρχει Πειραιά
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Ν. Όρλεάνη 11/3
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Ίψουιτς 27/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειοακές μεταφορές
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Ντάρμπαν 31/3
ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Πειραιά 26/3
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Βαλπαράισο 1/4
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Μπαρμπάντος 27/3
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Κόμπε 31/3
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΡΟΣ	75	8826	δ. Γιβραλτάρ 26/3
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	διάλυση Κίνα
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Άμβέρσα 5/4
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Σαγκάη 7/4
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	άρχει Πειραιά
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Ρότερνταμ 19/3
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Σιγκαπούρη 23/3
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Λός Άντζελες 2/4
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	άρχει Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Σινγκάγκ 12/3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Τζέντα 28/3
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Ρίο Ίανέιρο 29/3
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Χάβρη 1/4
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αίοι
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Μπαλό Τέρμ. 13/3
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Γένοβα 30/3
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Μπ. Άϊρες 26/3
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Άντοφαγκάτο 1/4
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	α. Ρός Τανούρα 25/3
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	ε. Βρέστη 29/3
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Μόρεσε Μπάρντ 19/3
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611	α. Γιοκοχάμα 21/3
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Όδησσό 27/4
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Χάμπτον 20/3
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Μόρεχεντ Σίτυ 2/4
ΑΤΛΑΝΤΑ	69	13341	δ. Σκώ 14/3

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	δ. Έσκουμίνς 14/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	ε. Τουρκία 20/4
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	ε. Σουέζ 23/4
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Μαυρίκιο 25/2
ΑΤΛΑΣ	77	11804	στο Μπ. Άμπας 25/4
ΑΤΛΑΣ Α Σ	84	22172	α. Π. Έβεργκλέντς 14/2
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Λός Πάλαμας 1/4
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΠ	72	9301	ε. Σιγκαπούρη 1/4
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	σημαία Μαλντιβών
ΑΥΛΙΣ	72	16402	στην Άλγερία 2/5
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Λισαβώνα 1/2
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Φάσσινγκ 13/3
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άρχει Γάνδη
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	επιβλήθη
ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.)	56	16944	άρχει Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Ν. Όρλεάνη 31/3
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	άρχει Φουτζέιρα

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	α. Χερβούργο 2/4

ΒΑΝΤΑ	66	13762	άρχει Τρινκομάλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	άρχει Άργοςόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. Σιγκαπούρη 29/3
ΒΑΡΗ	82	22474	πρ. Άργεντινή 23/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700	στη Βενετία 29/1
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	διάλυση Κίνα
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	ε. Ρουέν 22/3
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Ρότερνταμ 1/4
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794	α. Τζάφα 18/3
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Σάν Φρανσίσκο 22/3
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Μπαντάρ Άμπας 16/2
ΒΕΝΙ II	77	16993	α. Παράναγους 4/2
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μπαναμπούτελ 20/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Γιβραλτάρ 26/3
ΒΕΡΑ	65	20806	άρχει Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Χέυ Πόιντ 24/3
ΒΗΤΑΦΟΥΑΙΝΒ	66	10210	διάλυση Κίνα
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16636	στη Βηρυτό 27/4
ΒΗΤΑΖΑΝ	66	19633	διάλυση Κίνα
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	α. Λισαβώνα 24/3
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005	ΕΤΑ Λάγος 18/5
ΒΙΛΑΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098	δ. Π. Σαΐδ 28/3
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ανάμενι Θεόνα 25/4
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	άρχει Πειραιά
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	στον Πειραιά
ΒΟΛΟΣ	75	6952	ε. Άσντον 1/4
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	άρχει Στυλίδα
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	ανάμενι Σκίνα 26/4
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	άρχει Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Πειραιά 17/3
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	επιβλήθη

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	α. Λός Πάλαμας 18/3
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	ε. Μομπιλ 22/3
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	στη Φερράλ 24/3
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	διάλυση Κίνα
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	ΕΤΑ Χόγκ Κόγκ 20/5
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	ΕΤΑ Ιαπωνία 17/5
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. Ιαπωνία 5/5
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Σιγκαπούρη 4/4
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	άρχει Ήγουμνίτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειοακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειοακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Μπαχράιν 31/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειοακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Πειραιά 24/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Ντάρ-ε-Σαλάμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Γλασκώβη 14/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Τενερίφ 22/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	α. Ταράστον 21/3
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Λισαβώνα 4/3
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειοακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Μομπιλ 16/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	δ. Κωνσταντή 9/3
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	στο Σουέζ 26/4
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Άμπόργο 26/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΥΠ	60	3847	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038	μετ. «Banner» (μ.)
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	άρχει Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	στη Βαλτική 25/4
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	δ. Καλοϊ Λιμένες 8/5
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 2/4
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	ε. Ντάρμπαν 24/3
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Μομπάσα 30/3
ΓΙΩΤΑ	62	10163	άρχει Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	δ. Π. Σαΐδ 1/4
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	στη Φουτζέιρα 18/4

ΓΚΑΛΛ	70	15302	δ. Πύλο 29/4
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	ε. Γκάνα 13/4
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	άρχει Πειραιά
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	δ. Παναμά 12/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΑΡΡΟΥ	67	51644	διάλυση Χουάγκου
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Κηλλάο 14/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014	α. Π. Άρμπορ 15/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΥΑΓΓΕΛΙ	73	16439	δ. Παναμά 8/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Ταμπίκο 21/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Ν. Όρλεάνη 27/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	ανάμενι Σάντος 21/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε. Άμπιτζόν 6/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Μπελέμ 28/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΛΑΚ	77	13027	ε. Ν. Όρλεάνη 1/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΑΓΟΣ	74	16439	στο Ρίο ντε λα Πλάτα 25/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	δ. Ντάρμπαν 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	στη Μπάγια Μπλάνκα 28/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	ε. Ν. Όρλεάνη 1/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΡΙΝΣ	84	19500	ε. Σαφί 16/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ναντόρ 16/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΑΝ	69	11148	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΑΡΝΤ	72	12919	στη Ν. Βραζιλία 18/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Άλγκεκίρας 2/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Παναμά 1/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Νικόσια 12/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	δ. Δαρδανέλλια 27/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Μπ. Άϊρες 15/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	78	14800	α. Καζαμπλάνκα 25/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Αύγουστα 23/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Μύρρο Ρεντόντο 24/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	ε. Ντάρμπαν 21/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΛΑΓΚ	72	43479	ε. Χαλκίδα 25/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Κωνσταντή 13/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΧΟΥΠ	77	14531	ε. Π. Σαΐδ 9/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	ε. Ροζάριο 25/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Κωνσταντή 25/3
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	α. Άιν Σούκνα 18/1
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	άρχει Πειραιά

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	άρχει Πειραιά
ΓΚΡΕΊΣ Λ	71	16306	ε. Πειραιά 21/3
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άρχει Άργιστόλι
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485	ε. Έκουντόρ 13/4
ΓΟΥΊΝΤΟΡΟΣΤ	62	1427	στόν Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Σιγκαπούρη 1/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Ν. Ύορκη 10/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	ε. Ντόρμπαν 5/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Τουρκία 29/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Βιτόρια 28/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ντουμπάι 31/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Κέηπταουν 26/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Λισσαβώνα 27/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	δ. Παναμά 14/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	ε. Ντουμπάι 17/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Χιούστον 15/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	ε. Μπ. Άιρες 1/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	ΕΤΑ Π. Χάρκωτ 23/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	δ. Μαυρίκιο 28/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204	στό Λάγος 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Ρότερνταμ 5/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300	ναυπ. Σκαρμαγκά
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ	77	16278	α. Χιούστον 15/3
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	επιωλήθη αλλοδαπούς

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	ΕΤΑ Ρίτσαρντς Μπαί 14/5
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Άμβέρσα 3/4
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	ΕΤΑ Μαυρίκιο 9/5
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Γουαγκιάμ 18/3
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	άρχει Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	άρχει Χαλκίδα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	ε. Πειραιά 25/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στό Μπ. Άμπας
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Μπιλμπάο 4/4
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Κόλουντμποργκ 21/3
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Κόρπους Κρίστι 2/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 12/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958	ναυπηγ. Τόκυο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597	α. Άμβούργο 2/4
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9846	άρχει Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγης Μπάλτικ»
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	δ. Σιγκαπούρη 15/4
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	άρχει Πειραιά
ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Ίκονί 953
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Λός Άντζελες 31/3
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	άρχει Ίθάκη
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Τάκομα 6/3
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887	α. Τζέμπλε Άλι 29/3
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λάρνακα 30/3
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	άρχει Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	δ. Γιβραλτάρ 28/3
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΊΝΤΕΝΤ	84	21300	δ. Κολόμπο 28/4
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΊΜ	72	16398	ε. Ν. Όρλεάνη 28/3

ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Σιγκαπούρη 11/3
ΕΒΡΟΣ	62	20372	άρχει Γαλαξείδι
ΕΓΊΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	76	19080	ε. Μπαντάρ Άμπας 5/4
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	άρχει Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Αιγούστα 26/3
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Γένοβα 26/3
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	δ. Μόγγι 4/5
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	ε. Άργεντινή 7/5
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985	στή Τσιβιταβέτσια 20/3
ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Μπρισμπαίην 24/3
ΕΚΤΩΡ	75	14523	ε. Βιτόρια 27/4
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	άρχει Πειραιά
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	ε. Ντόρμπαν 1/5
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Βρέμη 20/3
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	δ. Παναμά 28/2
ΕΛΕΝΗ	75	16421	στις Λειξόες 23/4
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	ε. Ροζάριο 31/3
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. Φρεντερίτσια 30/3
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050	ε. Λιβύη 27/4
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ.)	77	66942	επιωλήθη διάλυση
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	δ. Κων/πολη 15/2
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α. Ν. Όρλεάνη 29/3
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	ε. Γένοβα 22/3
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60670	ε. Λισσαβώνα 27/3
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στις Μπ. Λέικς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΫ	62	6846	πρ. Μπ. Άμπας 25/4
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Κάρτασι 26/4
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Κράσι 14/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Π. Άντζελες 26/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ	84	22135	ύψωση λιβερνιανή
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΊΤΖ (δ.)	75	45000	πρ. Βενεζουέλα 27/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΊΝΕΡ	77	36237	α. Μομπάι 19/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	στην Άκαμπα 20/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Λός Άντζελες 15/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Άσσάμπ 1/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	α. Ντελφύλ 22/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΊΑΝΤ	85	16605	ε. Φιλαδέλφεια 26/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642	α. Άλγκεκίρας 30/3
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	δ. Παναμά 30/3
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	ε. Άμστερνταμ 3/4
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	α. Μομπάσα 19/3
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	στό Κάρτασι 25/4
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Ίταζάι 23/3
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ΕΤΑ Ίαπωνία 18/5
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	άρχει Πειραιά
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	α. Λάρνακα 2/4
ΕΜΠΡΕΣ	65	8186	

ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Πύλο 5/5
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Μπωμόντ 29/3
ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ	74	13687	ε. Μπροντ 18/4
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	ε. Τάουνσβιλ 1/4
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Τυνησία 2/5
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Κάρτασι 27/3
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Ντουάλα 7/3
ΕΠΟΣ	78	6053	άρχει Πειραιά
ΕΡΗΝΩ	65	16405	ε. Πειραιά 23/2
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	α. Πειραιά 25/2
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Τσίμα 29/3
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Άσντοντ 2/4
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	α. Φουτζέιρα 3/3
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Κάρτασι 5/5
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Φιλαδέλφεια 29/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ	81	3375	α. Μυραίνη 3/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Σουέζ 4/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	ε. Πειραιά 19/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ	76	16844	ε. Βομβάη 30/3
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ	76	11321	α. Κόμπε 1/4
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Λάγος 3/5
ΕΥΗ Λ	67	14569	ε. Πειραιά 23/3
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Ντόρμπαν 11/3
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Βατούμ 29/3
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	στό Ντόρμπαν 31/3
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	επιωλήθη αλλοδαπούς
ΕΥΡΥΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Άμβούργο 17/3
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στιλντ
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει Πειραιά
ΕΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Βρέμη 21/3
ΕΦΑΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	δ. Κων/πολη 18/3
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Δουνκέρκη 10/3

ZANET	66	4503	ε. Θεσσαλονίκη 2/4
ZANNHΣ	81	22857	α. Ν. Όρλεάνη 7/3
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Λ. Άντζελες 2/4
ZETTA	71	20516	άρχει Πειραιά
ZHNOBIA	68	15841	α. Ν. Όρλεάνη 27/3
ZHNO	81	23100	α. Ίνδίες 30/4
ZINI	76	11348	α. Γιβραλτάρ 15/3
ZYΓΟΣ	76	19166	ε. Σάν Νικόλας 24/3
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	στο Έκουαντόρ 12/4
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719	α. Πόρτλαντ 19/3
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Ίμινγκχαμ 23/3
ΗΣΤΓΟΥΊΝΤ	81	16700	ΕΤΑ Λάγος 13/5
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	άρχει Άργιστόλι

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794	α. Ν. Όρλεάνη 2/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	στό Άδεν 17/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Σάν Φραντσκο 3/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Λατόκα 20/3
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Π. Σαΐδ 21/3
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	δ. Γιβραλτάρ 28/4
ΘΑΣΟΣ ΑΊΛΑΝΤ	76	9444	ε. Σαβόνα 13/4
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Δακάρ 13/4
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866	δ. Π. Σαΐδ 9/5
ΘΕΚΟΣ	78	16685	α. Πόρτ Άρθουρ 27/3
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	δ. Ντόβερ 19/3
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	70	99169	πρ. «Perch»
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Σάλλομ Βόρε 4/4
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	στό Βαλτική 20/4
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	α. Νιούκασλ 1/4
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ	77	16380	δ. Θέοντα 28/4
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άρχει Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Άμβέρσα 5/4
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	ΕΤΑ Αίγυπτο 15/5
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	δ. Π. Σαΐδ 29/3
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895	α. Βαλένθια 31/3

ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739	α. Κόρπους Κρίστι 12/3
ΙΑΚΑΡΙΟΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	εγκαταλείφθηκε
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΟΥΡ	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΊΝΤ	83	20960	ε. Πειραιά 29/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	ε. Βόλο 6/3
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	άρχει Πειραιά
ΙΟΣ	85	34400	ανάμενι Ρίο ντε λα Πλάτα 23/4
ΙΡΒΙΣ	76	12498	α. Ρεσίφ 6/3
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	δ. Πούντα Άρένας 25/2
ΙΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Π. Σαΐδ 19/3
ΙΑΝΝΗΣ	59	3139	α. Άστακό 8/10
ΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	μετ. «Άρμενιστής»
ΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Τενερίφη 28/3

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ΕΤΑ Ίσπανία 19/5
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	στή Βάρνα 3/4
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	δ. Γιβραλτάρ 4/5
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	α. Σ. Τζών 13/2
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	ε. Ρότερνταμ 19/4
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Χάλιφας 27/2
ΚΑΛΙΟΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Άμβέρσα 5/5
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	στή Λουάντα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ	67	38598	πρ. «Carina»
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	α. Ν. Όρλεάνη 3/4
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	δ. Γιβραλτάρ 24/3
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Βαλέτα 13/3
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	στη Βαλέτσια
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	επισκευές Ντουμπάι 21/3
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Μομπάσα 22/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Μαλασία 28/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στό Ούμ Κουσόρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	μετ. «Sangita» (Br.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	ε. Χόγκ Κόγκ 27/3
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Νάπολη 4/5
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	73	12059	α. Ρότερνταμ 5/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Μυραίνη 17/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Π. Σαΐδ 30/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άρχει Βομβάη

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961
KARINA	72	12069
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	73	13098
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ	71	13017
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΟΣ	76	14983
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΕ	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕΪ'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕΪ'Π ΕΒΡΟΣ	72	3166
ΚΕΪ'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕΪ'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕΪ'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366
ΚΛΕΙΩ	58	8791
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ		
ΓΚΑΛΑΕΥ	67	7680
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826

ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΑΛΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	45000
ΚΡΙΟΣ	59	16875
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598

πρ. «Cairnsmore»
στο Ροστόκ 26/4
στη Μπαγκόγκ 29/4
ἀργεί Νουέβιτας
ἀναμένει Χάρ Φακάν 23/4

ἐπισκευές Σιμόνοσέκι 2/4
ἀργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 5/3
ε. Πειραιά 11/3

στην Αυστραλία 17/4
'Ολική 'Απώλεια
ε. Σαβόνα 20/4
ε. Παρανάγουα 23/3
διάλυση Ταϊβάν
ε. Χάμπτον 3/4
δ. Σουέζ 29/3
δ. Κων/πολη 20/3
στην 'Αγκρα ντος Ρέις 13/3
ε. Πειραιά 1/4
α. Ρίο 'Ιανέριο 27/3
ε. Σ. Λορέντζο 21/3
δ. Λας Πάμας 3/5
μετ. 'Αηνα (κ.)
α. Π. Σαίδη 13/3
ε. Θεσσαλονίκη 24/3
ἀργεί Χαλκίδα
δ. Πύλο 3/5
α. Πειραιά 8/11
α. Θεσσαλονίκη 28/3
ἀναμένει Θέοντα 25/4
πρ. «Cathy»
ἀργεί Γαλαξείδι
α. Γένοβα 2/4*

α. Γάνδη 25/5*
στον Πειραιά
ε. Γιοκοχάμα 31/3
α. Λας Πάμας 4/3
στο Λονδίνο 4/5
α. 'Αμβούργο 27/3
στο Ντάρμπαϊν 2/4
ε. Σαλβαντόρ 28/3
ε. Γερμανία 27/4
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ε. Π. Γκις 24/3
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/3
ἀργεί Πειραιά
δ. Παναμά 3/4
α. Τζέντα 27/3
ἐπώληθη άλλοδαπούς
α. Κασιούγκ 21/3
ἀναμένει Ρότερνταμ 17/4
ε. Φόξ 2/4
ε. Τουμπάρδο 28/4
δ. Σουέζ 19/3
α. Χάμπτον 23/3
ΕΤΑ Ρίτσαρντ Μπαϊ 10/5
ε. Σιγκαπούρη 2/5
α. Τουμπάρδο 16/2
ἀργεί Πειραιά
δ. Σουέζ 25/3
ἀργεί Πειραιά

διάλυση Πακιστάν
α. Σπλίτ 16/3
στο Ντουμπάι 19/3
ἀργεί Πειραιά
διάλυση Κίνα
α. Μπ. 'Αίρες 4/3
α. Γιοκοχάμα 1/4
δ. Κρηττάουν 19/4

ε. Σάντο Ντομίγκο 5/3
στη Κόντινεν: 30/4
δ. Παναμά 25/3
α. Λέγκχορν 1/3
α. Φιλαδέλφεια 17/3
α. Ρεσίφ 14/3
α. Σουέζ 3/4
α. Μπρίντζπορτ 28/3
ε. 'Ακαμπα 13/4
α. Νταμάμ 24/3
ε. Τζέντα 11/5
α. Παναμά 7/3
ε. 'Ιαπωνία 30/4
ε. Λαβέρα 6/5
α. Σαβόνα 25/4
α. Σαβόνα 6/5
α. Κων/πολη 24/5
ε. Πειραιά 10/3
ε. Ντουμπάι 29/4
ναυπ. Σπλίτ
ἀργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 19/3
ἀργεί Πειραιά
ε. Βαρκελώνη 14/4

ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α. Σ.	77	23596
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪ'Υ	68	4350
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΑΤΙΝΙ	68	27165
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΣΒΟΣ	74	8915
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝ	72	2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΙΜΠΕΡΠΟΡΤ	83	19343
ΛΙΜΠΕΡΠΡΕΣ	82	19337
ΛΙΜΠΕΡΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΜΠΕΡΤ'Ι'ΤΟΡ	76	75134
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894
ΛΙΩ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16006
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ	64	6547
ΛΥΡΑ	67	41914

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	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
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	78	33191
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ	75	16307
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800
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	19.800
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 VII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000

ε. Κάδιξ 28/4
στη Τζέντα
ε. Λ. 'Αντζελες 24/3
α. Πειραιά 2/4
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. 'Αμβέρσα 30/3
στη Θέοντα 16/3
ΕΤΑ 'Ακαμπα 13/5
ἀργεί 'Αστακό
α. Μοντοίρ 17/3
ἀργεί Πειραιά
α. Πειραιά 26/1
ε. Πόρτ Βέσμε 25/3
α. Σ. Νικόλας 1/4
μεσογενικές μεταφορές

α. Λίβερπουλ 15/2
ἀργεί Λευκάδα
ε. Πειραιά 21/3
δ. Γιβραλτάρ 30/3
ἐπώληθη άλλοδαπούς
ἀργεί Πειραιά
στη Φλόριδα 24/4
α. Μαπούτο 16/3
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/3
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/3
α. Τρινκομάλη 30/3
ΕΤΑ 'Ιαπωνία 15/5
ἀργεί Γαλαξείδι
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Σετουμπάλ
ε. Μαπούτο 10/3
α. Λός 'Αντζελες 12/3
πρὸς ΗΠΑ 16/4
ε. Σουέζ 4/3
ἀργεί Φορταλέζα
α. 'Αμβούργο 5/4
ε. Φινλανδία 27/4
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
δ. Κων/πολη 23/3
ΕΤΑ Πύλος 10/5
στον Περσικό 21/4
ε. 'Ικόνιο 10/4
α. Βαρκελώνη 25/3
α. Ρας Τανούρα 17/2
ἀργεί Πειραιά
δ. Παναμά 3/4
δ. Κων/πολη 13/3
δ. Νιόβερ 26/3
ε. Μασσαλία 29/4
στο Πακιστάν 16/4
α. 'Αμβούργο 5/4
ἐπώληθη

ε. Πειραιά 16/4
δ. Γιβραλτάρ 29/4
α. Ρότερνταμ 6/4
α. Μπαρρυ 3/4
ε. Φιοουμτσίνιο 31/3
α. Σάντος 12/3
ε. Ν. 'Ορλεάνη 31/3
ε. Χάιτινχο 26/3
δ. Παναμά 27/2
στη Βραζιλία 25/4
α. Βολταραίζο 1/4
στη Τσιτακόγκ 28/4
α. Βαρκελώνη 26/2
ε. Φιλαδέλφεια 12/4
α. Πειραιά 2/4
στη Βενεζουέλα 17/4
α. Βανκούβερ 7/3
α. Μοντερεάλ 26/3
α. Βαλόνσια 27/3
α. Ρότερνταμ 28/3
α. Τουμπάρδο 7/3
α. Ροζάριο 2/4
ε. Γιοκοχάμα 3/3
ἀργεί Πειραιά
μετ. «Βέγκα Στάρ» (μ.)
ἀργεί Σετουμπάλ
ε. Χάμπτον 2/4
ἀργεί Χαλκίδα
α. Τζέντα 17/9
α. Λός 'Αντζελες 17/3
δ. Σουέζ 5/4
δ. Παναμά 22/3
ἀργεί Πειραιά
δ. Παναμά 31/3
α. Σ. Τζών 7/2
α. Ματάντι 10/3
ε. Χάλιφοξ 27/3
ε. Κορρά 24/4
α. Μπλιμπό 25/4
α. 'Αμβέρσα 3/4
α. Λίβερπουλ 1/4
α. Μπ. 'Αίρες 15/3
στη Τζακσονβιλ 22/3
α. Λ. Τσάρλς 7/3
ἀργεί Πειραιά
δ. Π. Σαίδη 1/4
ΕΤΑ Μαδαγασκάρη 17/5
ε. Θεσσαλονίκη 30/3
α. Κωνσταντία 7/5
ἀργεί Πειραιά
ε. 'Αργεντινή 21/4

ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΖΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΖΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Λ	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ Λ	85	25000
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455

ΜΕΙ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
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
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598
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	1596
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1596
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	1582
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1583
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16728
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	10618
ΜΟΣΧΑ Δ	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ	73	9771
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΗΖ	64	35082

ΜΠΩΜΟΝΤ (δ)	75	68631
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΙΑΝΤ	75	12498
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705

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

δ. Ντόβερ 28/3	
ἀργεί Σετουμπάλ	
ε. 'Ιταλία 26/4	
α. 'Ακαμπα 24/4	
ἀναμένει Γιβραλτάρ 24/4	
ε. Πειραιά 12/2	
α. Ντάρμπαν 1/4	
ε. Κήφισα 15/4	
ε. Νιούκαστλ 20/4	
ε. Καζαμπλάνκα 25/4	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Νιούκαστλ 18/4	
μετ. «Nephtune I.» (Ονδ.)	
δ. Κων/πολη 18/3	
ε. Μπαγκκόκ Μπαρ 24/3	

α. 'Αμβέρσα 5/4	
ε. Κόμπε 27/3	
μετ. «Σάντα Άννα» (κ.)	
α. 'Αλγκεκίρας 22/2	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ΕΤΑ Χιούστον 18/5	
ἀργεί Πειραιά	
α. Βαρκελώνη 1/4	
ε. Τζέντα 17/4	
στη Τζέντα 30/4	
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 24/2	
δ. Σαοτρά 9/4	
ε. Λονδίνο 12/4	
α. Γκαέτα 12/3	

ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ε. Δεμεράρα 21/3	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/3	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Βαλτιμόρη 28/3	
α. Μαρίνα ντι Καράρα 26/3	
ε. Γκιζάν 13/3	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
α. Τσιότζια 22/3	
ἀργεί Πειραιά	
α. Παραμαρίμπο 26/3	
ε. Γκιζάν 29/3	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
δ. Παναμά 28/3	
α. Θεσσαλονίκη 28/3	
ε. Τζέντα 29/3	
ε. Γκάλβεστον 9/3	
δ. Κων/πολη 6/3	
ε. Σουρία 20/4	
ε. Πειραιά 1/4	
ε. Γαλλία 24/4	
ε. Μομπάσσα 21/4	
ἀργεί Σαρζα	
ΕΤΑ 'Αμβέρσα 15/5	
α. Μομπά 1/3	
ε. Σ. Βίνσεντ 11/3	
ε. Κό Σιτσάνγκ 29/3	
στον Πειραιά 28/1	
α. Μπάγια Μπλάνκα 24/3	
α. Πειραιά 23/3	
δ. Κίελο 2/5	
α. Κολόμπο 3/4	
διάλυση 'Ινδία	
ε. 'Ισπανία 20/4	
ε. Σκάτλ 31/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. 'Αμβέρσα 18/4	
στο 'Ικόνιο 29/4	
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/3	
ε. Σιγκαπούρη 1/4	
ε. Φιλαδέλφεια 14/12	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Τζέντα	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
υπόκειται Λιβερνιάνη	

α. Σάλλομ Βόε 25/3	
α. Χάλλ 4/4	
ε. Πειραιά 5/4	
επιβλήθη	
ἀργεί 'Αργοστολί	
α. Άγγλία 22/4	

α. Λός Άντζελες 26/3	
α. Λός Πάλλας 9/3	
ε. Μουροράν 30/3	
ε. Ταραγκόνα 15/3	
ἀργεί Κενίτρα	
ἀναμένει Σιγκαπούρη 19/4	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Πειραιά 24/2	
α. Βικτόρια 26/2	
στη Βομβάη 22/4	
ε. Πειραιά 3/3	

ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ)	81	29700
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ)	76	64631
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ)	74	44699
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ	64	6163
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΣ Β. (δ)	49	15980
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ)	71	65347
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
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
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
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ)	72	106123

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΜΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ	71	17187
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ VI	75	9111
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΕΑΝΗ (δ)	75	76142
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ)	70	17485
ΟΥΝΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597

Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	63	18430
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ	82	35127
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ)	78	198163

α. Φιλαδέλφεια 24/4	
μεσογειακές μεταφορές	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
α. Παραμαρίμπο 25/3	
α. Τσιμπάρν 16/3	
α. Ντάρμπαν 21/3	
στο Σέρρι 25/4	
δ. Σουέζ 25/3	
α. Σουρία 18/4	
στο 'Ελ Χάκλ (ἀποθήκη)	
α. Πειραιά 1/4	
στο Σειχάν 8/5	
α. Γιούροπορτ 31/3	
ε. Σέτε 3/5	
στο Ρότερνταμ 19/4	
στο Ζαϊρ 3/5	
ε. Καβάλλα 16/4	
στο Γιούροπορτ 3/5	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. 'Αμβέρσα 27/4	
ε. 'Αλεξάνδρεια 29/4	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί 'Αλιβέρι	
α. Σαβάννα 27/3	
ἀργεί Πειραιά	
δ. 'Ελσινόκη 12/3	
α. Σιγκαπούρη 7/5	
ἀργεί 'Αλεξάνδρεια	
δ. Παναμά 3/4	
α. 'Αμβούργο 4/4	
μετ. «Alexlay II» (κ.)	
στο Φάλασσινγκ 26/4	
α. 'Αμβέρσα 13/2	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 31/1	
α. 'Αγαθίρ 18/3	
α. Γάνδη 2/3	
ε. 'Αμβέρσα 23/4	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/1	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σαβόνα 2/5	
ἀργεί Λευκάδα	
προς Λός Πάλλας 4/5	
επιβλήθη	
ε. Τενερίφη 27/3	
στο 'Αμβέρσα 10/5	
ε. Φός 23/2	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τενερίφη 16/3	

ἀργεί Πειραιά	
ε. Μπιλμπο 26/4	
ναυπηγείται Ουλσάν	

ναυπηγείται Ουλσάν	
ναυπηγείται Ουλσάν	
ναυπηγείται Ουλσάν	
ναυπηγείται Ουλσάν	
ναυπηγείται Ουλσάν	
ναυπηγείται Ουλσάν	
ναυπηγείται Ουλσάν	
ναυπηγείται Ουλσάν	
ναυπηγείται Ουλσάν	
ε. Πειραιά 1/3	
ἀργεί Σετουμπάλ	
διάλυση Ν. Κορέα	

ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΤΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΟΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΓΙΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΘΩΣ	68	9483
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	4622
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΚΑΖ 2 (δ)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΛΟΥΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ	68	5523
ΠΟΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΥΥΤ	68	36365
ΠΟΥΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π	77	10555

ΠΟΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ.	81	10520
ΠΟΞΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΞΙΔΩΝ.	67	18656
ΠΟΞΙΔΩΝ (δ).	73	17941
ΠΟΞΙΔΩΝ.	68	10891
ΠΟΞΙΔΩΝ-8.	58	11048
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9865
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ).	71	60929
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ).	74	124724
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ 8. (δ).	57	12875
ΡΑΠΙ'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΛ ΜΠΑΪ'Υ 1 (δ).	77	18325
ΡΑΜΠΛ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ).	79	32023
ΡΑΜΠΛ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ).	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΑΝΙΑ	67	9919
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ - ΣΗ.	69	2995
ΡΕΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΛΛ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ.	70	15769
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΚΙ	85	25250
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΑΛ	62	811

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΠΙΛΑΣ (Δ)	65	2916
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'ΥΟΝΗΡ	72	11505

πρ. «Sea Scope»
ε. Τζέντα 29/3
δ. Λαύριο 30/4
ε. Φός 1/4
άρχει Πειραιά
α. Άμβέρσα 27/3
ναυπηγ. Ναυκασόκι
αναμνεί Λεκάβρ 23/4
α. Μένα αλ. Άχμάντι 5/3
ε. Άλεξάνδρεια 16/4
ε. Πειραιά 22/2
α. Ικόνιο 18/3
α. Άλγκεκίρας 18/3 •

5. Π. Σαΐδ 4/4 *
 μεουσυναϊκές μεταφορές
 α. Λεμσού 2/4
 ε. "Ανναμπα 27/4
 α. Πόρτο Νογκάρο 22/3
 μεουσυναϊκές μεταφορές
 ε. Βόλο 2/5
 ε. Νόρφολκ 28/4
 άρχει Πειραιά
 α. Τενερφίφ 15/4
 ε. "Ιαπωνία 21/3
 ε. Πειραιά 4/5
 α. Πειραιά 28/3
 α. Τζέντα 28/3
 α. Πειραιά 2/4
 μεταφορές Τζέντας
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 μεταφορές Τζέντας
 μεταφορές Τζέντας
 άρχει Πειραιά
 α. Φορνμάντ 26/3
 ε. Ρότερνταμ 7/4
 πρ. "Sundancer"
 α. Άρμού Μπαίλο 30/3
 δ. Σουζέ 5/3
 α. Ρότερνταμ 4/4
 α. "Αστακό 7/8
 ε. Ζακάι 30/3
 άρχει Γαλαξείδι
 ε. Κίβα 30/4
 άρχει Αομπίτο
 α. "Άλγκεκιράς 2/3
 άρχει Γαλαξείδι
 μετ. "Φόριο ΜΞέικο" α.
 α. Λός "Αντζέλες 27/2
 δ. Θεράντου "Αϊλάντ 1/5
 ε. "Αυβέρου 3/5
 άρχει Καλκίτα
 α. Μπισπιουαίν 24/3
 άρχει Τρινκομάλλη
 α. Πόρτ "Ελζαρμπε 24/3
 ε. Π. Σαΐδ 3/4
 ε. Βαλλέτα 2/4
 α. Χόμπτον 2/4

δ. Παναμά 21/3
 έπισκευές Πειραιά
 ε. Πειραιά 25/3
 α. Κόρυπος Κρίστι 25/3
 ε. Βενετία 24/3
 όσ ό Σουέζ (άποθήκη)
 άρχει Πειραιά
 στη Γκιμπούποκα 24/3
 ε. Φός 4/5
 α. Ρότερνταμ 25/3
 ε. Πειραιά 25/2
 ε. Μπαχερίν 20/4
 ε. Λάγος 6/5
 δ. Ντόβερ 4/4
 α. Γάνδη 2/3
 δ. Π. Σαίδ 26/3
 ε. Βομβάη 20/4
 δ. Ντόβερ 3/4
 α. Χάμπτον 7/3
 α. Ίκόνιο 22/3
 ΕΤΑ Ουλάνσ 1/4
 ε. Πειραιά 31/3
 ε. Πειραιά 2/4
 δ. Σουέζ 22/4
 δ. Π. Σαίδ 21/4
 α. Σινγκαπούρη 14/12
 α. Λας Πάμας 25/3
 α. Πειραιά 16/3
 άρχει Πειραιά
 α. Άμβέρσα 3/4
 α. Πενσόκολα 27/3
 ε. Πειραιά 2/3
 άρχει Γολαδεζίι
 μετ. «Alyssa Bay» (ι.)
 ε. Σαλβαντόρ 20/4
 στη Συρία 26/4
 ε. Πολωνία 27/4
 ε. Λάγος 5/4
 άρχει Λομέ

α. Σιγκαπούρη 18/3
ε. Τσίμα 4/3
α. Σάν Λορέντζο 1/4
ε. Βικτώρια 7/3
μετ. «Seaman» (κ.)
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
ε. Σάν Νίκολας 25/3
ε. Βραζιλία 10/4
άρχει Πειραιά

ΣΑΝ ΒΙΑ...	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΞΕΤ	78	9864
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ'Ζ	75	1995
ΣΑΝΤΑ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΟΣ III.	76	16993
ΣΑΠΠΟΡ ΟΥΜΠΙΚΖ	72	16402
ΣΑΡΚΟΝΙΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΖ	74	16273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'ΓΝΤ	71	9810
ΣΗΜΠΕΡΝ	74	36465
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ Κ'ΑΛΑΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Υ'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΞ	85	13750
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΛΓΟΥ'Υ'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΕΛ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
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
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ).	56	10287
ΣΤΑΡ I.	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8564

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	38260
ΤΑΚΤΙΤ (δ)	74	105422
TANIT (δ)	75	4525
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	103568
ΤΑΥΣΙΑ (δ)	69	63989
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35205
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΙΝΙ II	69	16225
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569

μετ. «San Bin» (ε.)
 α. Τοίπημα 22/1
 β. Παναμά 6/3
 γ. Σάντος 23/3
 δ. Μπρανσπάτελ 25/11
 ε. Μπν. «Άιρες 24/3
 α. Σακάι 31/3
 ε. Βαλλέα 31/3
 δ. Μπρανσπάτελ 2/3
 γ. Γιβραλτάρ 30/3
 ε. Λάγος 23/4
 β. Παναμά 15/3
 ε. Τζέντα 22/4
 άργει Λομπιτο
 α. Φουτζέιρα 13/12
 άργει Πειραιά
 α. «Άβονισαουθ 3/4
 έπωλήθη άλλοδοπούς
 προ. «Amex»
 β. Π. Σαϊό 25/3
 ε. Μπ. «Άιρες 22/4
 στη Βόρνεο 29/4
 άργει Πειραιά
 β. Γιβραλτάρ 13/3
 ε. Βηρυτό 31/3
 στο Φλάσσινγκ 28/4
 ε. Πειραιά 11/3
 στη Τζέντα 16/4
 α. Ασσάμπο 29/3
 β. Γιβραλτάρ 25/4
 άργει Χαλκίδα
 έπωλήθη άλλοδοπούς

στο Λονδίνο 21/4
 ε. 'Αλγίερί 25/4
 στην 'Αργεντινή 29/4
 στο Κόλπο Ντιράεν 30/4
 ε. 'Αλγίερί 28/4
 α. Μαρόκο 27/2
 ε. Μπ. 'Αίρες 21/4
 στην 'Αλεξάνδρεια 14/4
 στην 'Αλεξάνδρεια 27/4
 άρχει Πειραιά
 ε. Μαυρίκι 13/4
 ε. 'Αγγλία 10/4
 ε. Πειραιά 4/5
 άρχει Πειραιά
 α. Λός 'Αντζελες 28/3
 α. Σγκαπούρη 15/2
 άρχει Χαλκίδα
 δ. Σουζέ 3/5
 α. Κασσιούνη 14/3
 ε. Λάος 29/4
 ε. Ρεύκιαβ 21/4
 ε. Νιουμπάι 22/4
 α. Μπλμπόδο 2/4
 ε. Ρόττερταμ 28/4
 δ. Νότβερ 1/4
 δ. Κων/πολη 25/3
 στο 'Ασσόμ 28/4
 πρ. «Γλυφίδα»
 α. Ν. 'Ορλεάν 12/3
 ε. Ν. 'Ορλεάν 25/4
 δ. Κων/πολη 21/3

άργει Πειραιά
 α. Λευκάδα 7/12
 α. Χόγκ Κόγκ 12/3
 ε. Χίμπι 31/3
 ε. Σικαπούρη 21/3
 α. "Αβουμουσού 28/3
 σό Περύ 23/4
 άργει Πειραιά
 α. Πειραιά 2/4
 α. Τζουμια Τέρνιναλ 19
 α. Σικαπούρη 30/3
 άργει Πειραιά
 στην "Ακαμπα 1/3
 σό Σουζέ
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 μεσοεργιακές μεταφορές
 πρός Τουρκία 28/4
 δ. Θερμότες "Αίλιαν 4/5
 διάλυση Ντιάλιν
 άργει 180άκι

στο Γκουαγιακούλι (ἀπὸ
 ἀργεῖ Πειραία 11/3
 μεσοεσθιακὴ μεταφορὴ
 στὸ Μορμουχίου 2/4
 μεσοεσθιακὴ μεταφορὴ
 ἀναμνεῖ Ἐλ Σαλβαντό
 ε. Βηρυτοῦ 29/3
 ε. Κορέα 23/4
 ΕΤΑ Ρίο Ἰαντεῖρο 2/5
 στὸ Μπόνου
 α. Χάλλιφας 19/3
 στὸν Σ. Εὐστάθιο 25/3
 δ. Πεναμά 1/4
 ε. Ρεκαλάντα 22/4
 ε. Βιτόρια 2/5
 ε. Πειραία 26/3
 ἀργεῖ Ἀστακό
 ΕΤΑ Λ. Ἀντζέλες 27/5
 α. Σίγκσπουρ 11/3
 α. Ἰὰς Πάμας 8/3
 στὴν Ἀκαμία 18/3
 Ὀλίκη Ἀπώλεια
 πρ. «Ἀτλαντὶς Χώκ»
 α. Χάλλιφας 6/3

ΤΖΩΝ.....	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ.....	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	70	9074
ΤΖΩΝ Π.....	53	2731
ΤΖΩΡΤΖ.....	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ.....	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	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
ΤΟΝ ΧΙΛ.....	78	19211
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	71	9082
ΤΟΠΑΖ.....	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ.....	72	9824
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ.....	65	21381
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.....	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	74	13639
ΤΡΙΤΩΝ.....	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ.....	66	3048
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.....	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ.....	73	6680

ΤΥΧΗ.....	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ.....	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167
ΦΑΔΕΡ.....	77	17745
ΦΑΕΘΩΝ.....	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.).....	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ.....	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΘΟΥ.....	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ.....	81	11500
ΦΑΝΑΙΟΣ.....	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.).....	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.).....	84	31411
ΦΕΛΛΟΖΙΠ Λ. (δ.).....	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I.....	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.....	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III.....	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.....	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.....	75	22600
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.).....	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ.....	74	16283
ΦΙΛΩΝ.....	80	11730

ΕΤΑ Μόντρεαλ 6/5.....	
δ. Ντόβερ 15/3.....	
ε. Πειραιά 7/3.....	
στη Τσιτακόγκ 854.....	
διάλυση Μανφρεντόνια.....	
ε. Σ. Φραντσέσκο 28/3.....	
δ. Έλκουσινα.....	
δ. Έλκουσινα 23/2.....	
ΕΤΑ Πόρτ Τζεντίλ 4/5.....	
δ. Χαλκίδα.....	
αργεί Πειραιά.....	
αργεί Πειραιά.....	
αργεί Πειραιά.....	
α. Ρίο 'Ανέιρο 16/1.....	
α. Γκαϊτερμπουργκ 27/3.....	
α. Τάραντα 24/3.....	
δ. Γιβραλτάρ 21/3.....	
α. Σάν 'Αντόνιο 26/3.....	
α. Γκίζον 4/3.....	
α. Σιγκαπούρη 29/3.....	
ε. 'Ινδίες 26/4.....	
αργεί Πειραιά.....	
ε. Χόλχεντ 3/4.....	
α. Τής 28/3.....	
δ. Π. Σαϊδ 4/4.....	
αργεί Πειραιά.....	
επωλήθη άλλοδαπούς.....	
ε. 'Αλεξάνδρεια 26/4.....	
δ. Π. Σαϊδ 27/3.....	
α. Σ. Λορέντζο 22/3.....	
ε. Καζαμπλάνκα 7/5.....	

ε. Σετουμπάλ 29/4.....	
ε. Μαρακάμπο 7/3.....	
ε. Εινγκάγκ 8/3.....	
α. Θεσσαλονίκη 28/3.....	
επωλήθη.....	
αργεί Χαλκίδα.....	
ε. Μαλάγα 24/4.....	
μεσογειακές μεταφορές.....	
α. Χόγκ Κόγκ 1/4.....	
α. Λομέ 21/3.....	
ε. Καρταγένα 17/3.....	
δ. Σουέζ 27/3.....	
α. Ρόκυ Πόιντ 17/2.....	
α. Τζέμπελ Ντάνα 28/3.....	
δ. Σουέζ 5/4.....	
ε. Βενεζουέλα 30/4.....	
α. Σίρρι 29/4.....	
δ. Π. Σαϊδ 29/3.....	
δ. Λας Πάμας 11/5.....	
δ. Σουέζ 14/3.....	
ε. Ρεζάριο 25/3.....	
ανάμενι Γιβραλτάρ 24/4.....	
α. Λας Πάμας 2/4.....	
ε. Λός 'Αντζελες 26/3.....	
ΕΤΑ Κόρπους Κρίστι 23/5.....	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 31/3.....	
α. 'Αμβέρσα 27/3.....	

ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.).....	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.).....	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ.....	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Λ. (δ.).....	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΡ ΦΑΛΓΚΣ II.....	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΥΠ.....	71	10192
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	132999
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ.....	70	3974
ΦΡΙΣΙΠ Λ. (δ.).....	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ.....	73	6680
ΦΡΟΣΤΩ Κ.....	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.....	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629
ΧΑΡΑΠΑΝ.....	70	12463

ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΣ.....	77	39366
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	68	10016
ΧΙΑΝ ΣΕΦΥΡ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ.....	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ.....	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.....	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ.....	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.....	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.....	57	2361
ΨΗΛΗ.....	65	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.....	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	73	3717

ε. Μαρακάμπο 29/4.....	
α. Κίγκστον 20/3.....	
δ. Κων/πολη 17/3.....	
στην 'Αλεξάνδρεια 25/3.....	
δ. Παναμά 28/3.....	
δ. Σουέζ 27/3.....	
στο Ντόρμπαν 6/5.....	
α. Φρεντερίτσια 6/3.....	
ε. Πόρτ Κανάβεραλ 21/3.....	
α. Βόλο 26/2.....	
στον Πειραιά 4/1.....	
επωλήθη άλλοδαπούς.....	
στο Περασκό 20/4.....	
α. 'Ασάμπο 30/4.....	
στο Χάρ αλ Ζουμπαιρ.....	
ε. Χάμπτον 3/4.....	
α. Περσικό 23/4.....	
α. Π. Μωχ Μπίν Κασίμ 13/3.....	
ε. Πειραιά 29/4.....	
ε. Λονδίνο 2/4.....	
πρ. «Esso Bilbao».....	
πρός Ν. Ζηλανδία 27/4.....	
α. Μπρεμερχάβεν 24/3.....	
δ. Σουέζ 3/4.....	
μεταφορές Περσικού.....	
α. Λίβερπουλ 18/3.....	
α. Λά Παλίζ 2/4.....	
ε. Πειραιά 18/3.....	
α. Γιούροπορτ 21/2.....	
δ. Κων/πολη 21/3.....	
α. Φρημάντλ 13/3.....	
διάλυση Κίνα.....	



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

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιά τό 1988, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στά πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 3.000 (ἐναντί δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 3.500 (ἐναντί δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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



Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

Ὑπογραφή:

Σ Κ Α Ν Δ Ι Ν Α Υ Ί Κ Ο Ν

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΊΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ
ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάταας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχωρήσε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάσθηκε σέ ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ (κ.)	71	19691
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (κ.)	71	13443
ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ (κ.)	76	45330
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ*	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	74	6042
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)*	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)*	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΪ'ΚΟΝ*	71	27958
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)*	71	15497
ΑΪ'ΛΣΑ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)*	69	15850
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)*	69	15800
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΗ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΤΣΟ'Υ	68	25433
ΑΚΡΟΝ *	72	62701

ΑΚΤΗ.	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΝΤΙΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.π.)	70	54440
ΑΛΒΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	6183
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΜΟΥΡ (δ.π.)	58	2580
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΕΡΟ'Ι'Κ (π.)	74	12376
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)*	56	1873
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584
ΑΜΑΖΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΜΥΝΑ (Όνδ.)	65	14054
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492

ε. Ίταζάι 29/4	
α. Μάντρε ντέ Ντέους 2/5	
δ. Κων/πολη 24/4	
διαγράφεται	
ε. Πειραιά 1/4	
α. Λός Πάλας 30/4	
α. Πειραιά 7/4	
διάλυση Κίνα	
α. Μουτσούρε 1/5	
α. Πειραιά 27/4	
α. Βασιλικό Κόλπο 25/4	
ε. Ν. Όρλεάνη 7/5	
ε. Τσάρλεστον 7/5	
ε. Σάν Πέντρο 3/5	
δ. Κων/πολη 23/4	
α. Πόρτ Χάρκωρτ 23/4	
μετ. «Escorpi» (π.)	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Μπρανσμπάτελ 29/4	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
ε. Γιοκοχάμα 3/5	
α. Μομπίλ 7/5	
ε. Μπουενοβεντούρα 18/4	
δ. Γιβραλτάρ 22/4	
α. Ρότερνταμ 28/4	
α. Χαλδία 1/5 *	
α. Λός Πάλας 1/5	
δ. Π. Σαϊό 30/4	
δ. Σουέζ 16/4	
α. Περνεουζέν 21/4	
ε. Άμβέρσα 11/5	
α. Σιγκαπούρη 28/4	
α. Πειραιά 28/4	
μετ. «Plastir» (π.)	
στο Χώρ αλ Ζουμπάιρ	
έπισκευές Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
δ. Παναμά 30/4	
δ. Πούντα Άρένας 3/4	
α. Λ. Τσάρλα 17/4	
στο Ταμπίκο	
υπέστειλε ελληνική	
ε. Μπαγκνόλι 27/4	
δ. Παναμά 28/4	
διάλυση Πακιστάν	
α. Λός Πάλας 23/4	
α. Μίνα αλ Φαχάλ 30/4	
δ. Παναμά 21/4	
α. Νταμόμ 5/5	
δ. Σουέζ 26/4	
ε. Ίντσόν 19/4	
ε. Μπουσάν 24/3	
ε. Δουνκέρκη 25/4	
δ. Γιβραλτάρ 22/4	
ε. Βενετία 21/4	
α. Μπρίτσαμ 26/4	
α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 20/4	
πρ. «Playa de Riazor»	
ε. Μονρόβια 27/4	
πρ. «Korean Crystal»	
α. Πειραιά 21/4	
δ. Γιβραλτάρ 23/4	
ε. Ρουέν 19/4	

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΟΠΙΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΟ (Όνδ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΣΑΔΑΡΙΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΣΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΟΝ (κ.)	73	16349
ΑΡΧΟΝ ΠΑ'Ι'Ν (Βρ.)	66	14383
ΑΣΠΕΝ ΣΚΑΥ (Βρ.)	64	10652
ΑΣΠΕΝ ΦΩΛΑΣ (Βρ.)	66	14383
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΡΑΛ	65	11543
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Λ(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	71	8212
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710
ΑΥΡΑ ΣΗ (μ.)	68	9096
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ Δ. (κ.)	77	3.827
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΙΤΑΖ (δ.Μα.)	63	34949
ΒΙΑΝΑ I. (δ.κ.)	80	37660
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ'Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΙΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΙΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ (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
ΓΙΑΓΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ II (κ.)	68	19495
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΑΧΑΡΑ (π.)	83	38322
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610

α. Τουμπαρά 24/4	
δ. Ντόβερ 8/5	
α. Τενερίφη 25/4	
ε. Μουφαλκόνε 3/5	
ε. Μπ. Άίρες 6/5	
άρχει Πειραιά	
α. Φουτζέιρα 4/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Καέν 8/5	
α. Ουμ Σαϊό 21/4	
δ. Κων/πολη 23/4	
έπωλήθη διάλυση	
α. Βισκαπαπανάμ 2/5	
δ. Σουέζ 10/3	
έπωλήθη διάλυση	
α. Χόμπτον 10/4	
μετ. «Oriental Confidence»	
α. Φρεντερίσια 24/4	
ε. Μαυρίκιο 3/5	
στο Σουέζ 12/4	
α. Όζκα 6/5	
πρ. «Queen Sapphire»	
α. Βαλλέτα 3/5	
α. Λός Άντζελες 16/4	
διαγράφεται	
δ. Κων/πολη 26/4	
έπωλήθη διάλυση	
α. Τερνέστη 21/4	
α. Μάντρε ντε Ντέους 26/4	
α. Κεηπτάουν 16/4	
ε. Σέτε 2/5	
α. Μοντρέαλ 5/5	
πρός Ντουμπάι 12/5	
ε. Τζουμπάι 27/4	
έπωλήθη άλλοδαπούς	
α. Μομπάσα 6/5	
δ. Κων/πολη 27/3	
α. Ρίο Άνιέιρο 27/4	
άρχει Πειραιά	
α. Λός Πάλας 11/4	
ε. Πόρτο Βέσμε 26/4	
πρ. «Πάνθηρ»	
πρ. «Arión»	
α. Τσιτακόγκ 21/4	
διάλυση Άνδια	
α. Τζιμπούτι 5/4	
α. Ρουέζ 2/5	
έπωλήθη	
α. Σόρεχαμ 26/4	
α. Κέηπταουν 2/5	
έπωλήθη	
πρ. «Green Light»	
ε. Πειραιά 31/3	
ε. Βανκούβερ 8/5	
στη Ν. Υόρκη 5/4	
α. Γέλα 3/5	
ε. Πειραιά 25/2	
δ. Σουέζ 19/4	
α. Λέγκχορν 1/5	
α. Τζέντα 2/5	
έπισκευές Πειραιά 19/4	
α. Πρόβιντενς 22/4	
δ. Σουέζ 23/4	
α. Θέοντα 30/4	
ε. Μπέλφαστ 7/5	
α. Μπιντούλου 20/4	
έπωλήθη άλλοδαπούς	
ε. Πειραιά 24/4	
α. Λέγκχορν 5/5	
α. Άμστερνταμ 29/4	
διάλυση Φορμόζα	
πρ. «Astro Arles»	
ε. Μορμουγκάο 29/4	
πρ. «Yan Qonqerog»	
ε. Άμβέρσα 8/5	
α. Γάνδη 18/4	
δ. Παναμά 30/4	
α. Ν. Όρλεάνη 21/4	
έπωλήθη διάλυση	
ε. Γουίλμινγκτον 5/5	
α. Μάντρε ντε Ντέους 26/4	
έπωλήθη άλλοδαπούς	
στη Μομπάσα (άποθήκη)	
ε. Πειραιά 2/4	
α. Ν. Υόρκη 6/5	
διάλυση Φορμόζα	
στο Πειραιά 24/4	
α. Χόγκ Κόγκ 2/5	
α. Γιοκοχάμα 23/4	
α. Ταμπόκο 23/4	
ε. Πειραιά 5/3	
πρ. «Natasha»	
πρ. «Άμπσάντορ»	

ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΝΤ	65	1222
ΓΚΑΛΦ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	9286
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΖΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑ'Ι'Ζ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΣΤΕΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΤ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΤΕΡΟΥ (κ.)	68	14342
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938

ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	70	3206
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
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
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ (δ.)	76	150518
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113
ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.)	72	16207
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΗΝΗ (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
ΕΥΑΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310

ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16386
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΑ (Μ.)	73	8243
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093
ΖΗΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΖΗΝΗ	79	16379
ΖΗΛΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9066
ΖΗΡΑ	79	16390
ΖΗΡΑΚΗΣ (π.)	57	2875
ΖΗΡΑΚΗΣ (Α.β.)	53	5691
ΖΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΗ	75	12969
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097
ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382
ΘΑΛΙΑ (Μ.)	76	16873
ΘΑΛΑΣΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	685	37431
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524

πρ. «Γιωργίος Ν.»		
ε. Φουτζέιρα 2/5		
α. Λός Γκούλετ 7/5		
α. Τζέμπελ Ντάνα 1/5		
πρ. «Amoco Europa»		
α. Μαρίνα ντι Καράρα 30/4		
πρ. «Gulf Princess»		
ε. Λός Πάλαμας 2/5		
α. Βαρκελώνη 4/5		
α. Μένα αλ' Αχμάντι 15/4		
δ. Επτάνησα 27/4		
δ. Ντόμπερ 6/5		
ε. Σάντος 4/5		
α. Ρας Τανούρα 14/4		
α. Γκιζάν 20/4		
ε. Παναγία 23/4		
ε. Σιγκαπούρη 23/4		
στο Ντουμπάι		
α. Μπ. Αίρες 30/4		
ε. Πειραιά 5/3		
α. Βικτώρια 27/3		
α. Σάντος 7/4		
α. Μπαλάο 15/4		
δ. Σουέζ 7/4		
ε. Παρανάγιο 29/4		
α. Σεπετίμα 7/5		
α. Μπ. Αίρες 28/4		
α. Γιούροπουρ 6/5		
α. Καράτι 5/5		
ε. Σεπετίμα 30/4		
α. Σίγκο 1/5		
α. Πόρτ Γουάσκοτ 5/5		
α. Σιγκαπούρη 23/3		
ε. Σιγκαπούρη 1/5		
ε. Πειραιά 26/4		
α. Λός Αντζελες 12/4		
α. Χαλκίδα 8/9/85		
πρ. «Jupiter No.1»		
α. Ν. Υόρκη 4/5		
α. Ανίβα Μπαίσι 9/4		
πρ. «Trent»		
στο Τζέμπελ Άλι		
ε. Πειραιά 7/4		
α. Νταμάμ 30/4		
δ. Ντόμπερ 28/4		
α. Ρότερνταμ 5/5		

α. Ντάρμπαν 14/4		
στο Πόρτ ντε Μπούκ 25/4		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ραβέννα 2/5		
στο Μπαντάρ Άμπας 18/4		
α. Σάν Λορένζο 30/4		
ε. Αίσι 15/3		
α. Άαμπερνάα 25/4		
α. Λός Πάλαμας 28/4		
δ. Ντόμπερ 23/3		
α. Μπ. Αίρες 9/4		
α. Πόρτ ντε Μπούκ 17/4		
πρός Περσικό 29/1		
α. Μπούλεν Μπαίσι 5/4		
α. Κεμπέκ 4/5		
α. Φιλαδέλφεια 22/4		
ε. Παναγία 23/4		
ε. Λός Πάλαμας 23/4		
α. Αύγουστα 26/4		

α. Ν. Όρλεάν 30/4		
α. Ρίο Ιανέιρο 23/4		
πρ. «Berlin»		
μετ. «Αγία Γαλήνη» (ε.)		
στη Σαφάγκα 19/6/85		
α. Σάρροχ 29/4		
α. Πρίνς Ρούπερτ 15/4		
ε. Χάτσον 25/4		
α. Άντεν 26/4		
α. Χάμιλτον 17/4		
διάλυση 17/4		
ε. Σικάγο 2/5		
δ. Π. Σαίδη 26/4		
διάλυση Σπλιτ		
α. Μαντράς 29/4		
α. Γκόβ 21/4		
στη Μπάρα		
α. Άντεν 22/4		
δ. Ντόμπερ 4/5		
ε. Σιγκαπούρη 2/5		
δ. Σουέζ 29/4		
α. Άν. Δομνίκο		
α. Μπ. Αίρες 18/4		
ε. Ν. Όρλεάν 31/1		
πρ. «Eastern Maid»		
ε. Ιτακού 25/4		
α. Σφάξ 30/4		
πρ. «Bunga Chmpaka»		
α. Ρουέν 2/5		

ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.)	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΣ (π.)	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Α.β.)	59	5051
ΚΑΔΜΟΣ (Α.β.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Α.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (κ.)	78	9918
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800

ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206
ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	66	10046
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)	76	3824
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Α.β.)	74	7557
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΕΙΩ (κ.)	75	176009
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΣ (κ.)	42	3129
ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΣ (Α.β.)	68	15809
ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΣ (κ.)	69	12087
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.)	73	20328
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕΖΟΣ (κ.)	67	11056

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μαλ.)	59	6140
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042
ΛΑΙΔΗΛΑΤΚ (π.)	71	13166
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590
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
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ (κ.)	68	10618
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982
ΛΕΡΟΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (Μ.)	67	27984
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000
ΛΕΥΚΑ (κ.)	65	2435
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΤΟ II (π.)	72	6106
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547

ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064
ΜΑΚΡΟΦΟΣΤ	69	8064
ΜΑΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΩΝ	76	18953
ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ	80	16650
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324

α. Γάνδη 27/4		
διάλυση Σπλιτ		
ε. Χόγκ Κόγκ 3/5		
α. Μπιζέρι 30/4		
ε. Γιοκχάμα 2/5		
μετ. «Ολύμπικ» (κ.)		
α. Σιγκαπούρη 14/4		
α. Ρίο Γκρόντε 28/4		
δ. Παναμά 23/4		
ε. Μπέιρα 2/4		

ε. Γκαίμπες 15/4		
ε. Παναμά 9/5		
ε. Τζέντα 27/4		
στη Μπάια 27/1		
ε. Τζέντα 2/5		
στη Βιόλα Μακάε (άποθηκη)		
α. Δεμεράρα 5/5		
ε. Ντάρ-ες-Σαλάμ 8/4		

διαγράφεται	
ε. Ν. Υόρκη 2/5	
α. Μόκχα 17/2	
α. Ν. Όρλεάν 17/4	
α. Άλ Ρουέ 4/5	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	
α. Γιβραλτάρ 19/4	

ΜΑΡΙΚΑ (Όνδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (η)	73	45500
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΙΩ	65	17238
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200
ΜΕΛΟΤΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΕΣΣΑΡΙΑ (κ.)	72	10008
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΑ	80	15552
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000
ΜΙΛΑΥ (Μ.)	66	17382
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	83	32129
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΕΛΑΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΑΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟ (κ.)	71	15205
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΖΙΤ (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΝΙΚΑ (κ.)	70	11651
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Τ'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (Λιβ.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ	74	34103
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5998
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΡΑ (π.)	65	21966
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	66	22260
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953

α. Λεμεσό 23/4		
α. Φώλεο 3/5		
ε. Πειραιά 15/2		
μετ. «Rigeon» (κ.)		
α. Π. Σαΐδ 6/1		
δ. Ντουμπάι 10/1		
α. Μομπάσα 28/4		
α. Ρότερνταμ 16/4		
επιπλήθη		
α. Σιγκαπούρη 2/5		
δ. Κων/πολη 30/4		
ε. Σαβόνα 6/4		
στο Σίρρι 4/3		
στη Νέα Υόρκη 4/4		
α. Χόβικ 2/4		
στο Κουβέιτ		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
ε. Ν. Υόρκη 7/5		
ε. Φιλαδέλφεια 2/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Ραβέννα 30/4		
στο Μπόννι (αποθήκη)		
δ. Παναμά 4/5		
α. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Ραβέννα 30/4		

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	α. Γιένμπο 1/11	ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	ε. Ρότερνταμ 3/9
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	πρ. «Gemini Pioneer»	ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	α. Σαβόννα 22/4
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	ε. Λάγος 20/4	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. Ν. Όρλεάνη 1/5
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Κάρλοαμν 1/5	ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	α. Ντουμπάι 3/4
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Σιγκαπούρη 28/4	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	α. Λέγκχορν 22/4
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (δ.κ.)	74	25765	α. Λός Πάλμας 3/5	ΣΤΡΑΛΛΟΡΝ	76	31725	α. Λός Άντζελες 8/4
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619	ε. Γιούροπορτ 10/5	ΣΤΡΕΓΚΑ (Ονδ.)	65	1911	α. Χάμπτον 19/4
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	δ. Παναμά 17/4	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Σιγκαπούρη 23/4
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	ε. Πειραιά 8/2	ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	ε. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 27/4
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΝΘ (κ.)	65	1598	ε. Πειραιά 26/4	ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452	πρ. «Σάντζων Μπαί»
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	α. Λισαβόνα 6/5	ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Ρότερνταμ 9/5
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΘ (κ.)	65	18375	δ. Παναμά 7/4				
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 13/4				
ΣΑΝ ΜΠΑΤ (κ.)	64	3671	διαγράφεται				
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	μετ. «Grest»				
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογεικές μεταφορές				
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459	ε. Ν. Όρλεάνη 4/5				
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ε. Τατακόκ 26/4				
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661	α. Μπαρναγκούλα 11/4				
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861	α. Χουάγκου 5/3				
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	ε. Φλόρουνκ 4/5				
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	ε. Μπ. Άιρες 24/4				
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.)	68	10185	α. Βενετία 30/4				
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098	α. Ραβέννα 3/5				
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Χάβρη 6/5				
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	δ. Κων/πολη 25/4				
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064	δ. Παναμά 28/4				
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.)	67	39444	πρ. «South Bridge»				
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541	ε. Χάμπτον 30/4				
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Ιταζάι 25/4				
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	πρ. «Sahara»				
ΣΑΧΑΡΑ (π.)	74	164758	α. Πόρτ Λόνγκολν 18/4				
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	77	16267	α. Άμβέρσα 10/5				
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	α. Μανφρεντόνια 21/4				
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807	α. Τζέντα 24/4				
ΣΕΜΙΙΙ (π.)	76	12443	α. Κολόμπο 27/4				
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	α. Άαλμπαρκ 23/4				
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	δ. Σουέζ 16/4				
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Γιοκοχάμα 3/4				
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	δ. Σουέζ 3/5				
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299	δ. Κων/πολη 8/4				
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Λιβ.)	69	43456	α. Πόρτ Κωνσταντίν				
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Λιβ.)	71	8894	μεσογεικές μεταφορές				
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289	ε. Γένοβα 4/5				
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795	α. Πόρτ ντε Μπούκ 4/5				
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΥ (δ.κ.)	73	17795	α. Λός Πάλμας 5/5				
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	ε. Παναμά 28/4				
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	ε. Λάγος 25/4				
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	α. Μπιζέρτα 14/4				
ΣΗ ΡΟΥΖ (κ.)	68	10313	α. Λός Πάλμας 24/4				
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.)	70	5746	δ. Παναμά 5/4				
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130	α. Πόρτ Κέλανγκ 25/4				
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640	α. Λός Άντζελες 27/4				
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	α. Μοντρέαλ 21/4				
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095	α. Τάμπα 18/3				
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. Μορμουγκάο 27/4				
ΣΗΛΑΚ (Μαλί)	67	28528	α. Ρεσίφ 26/4				
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21656	πρ. «Scottish Eagle»				
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλί)	78	18963	δ. Μπαρναμπέλα 19/4				
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995	α. Στή Μπάγια Μπλάνκα 13/4				
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Γουάλα 5/5				
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Φός 1/5				
ΣΗΜΠΡΗΣ (κ.)	71	11005	ε. Παράντιπ 2/5				
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ (κ.)	79	19061	δ. Σουέζ 27/4				
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλί)	69	12411	ε. Βομβάη 14/3				
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Βαλτιμόρη 7/5				
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	73	29763	α. Πόρτ Πειραιά				
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	1315	ε. Νταμάμ 4/5				
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Ρότερνταμ 19/4				
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Πειραιά 5/4				
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598					
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015					

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΝΟΤΑΡΑ 77 — 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ — ΤΗΛ. 417.6658 · 417.8869

CHANDRIS CRUISE LINES

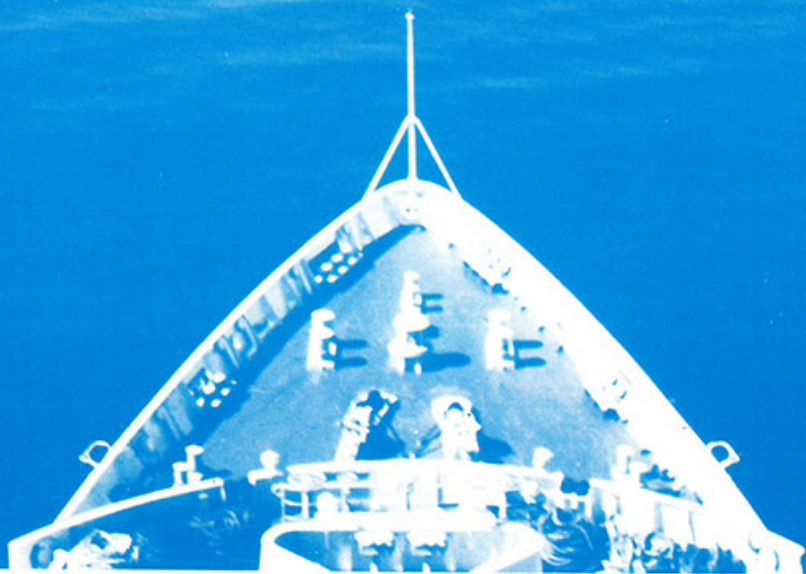
**All year round
cruising programmes**

**Mediterranean · Caribbean · Bahamas
Mexico · Bermuda**



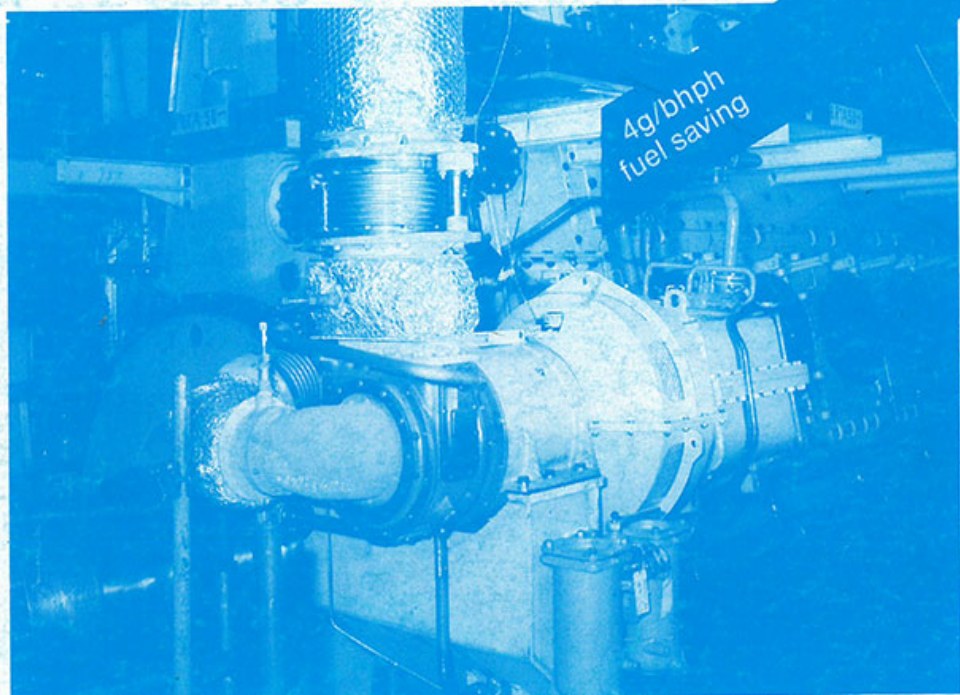
AMERIKANIS · ARIANE · BRITANIS · ELLINIS
GALILEO · ROMANZA · THE VICTORIA

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4126757/8/9.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR



RTA

Further Advance in Fuel Economy RTA+Efficiency-Booster



Efficiency-Booster on a 6 RTA 58 engine.

Leading in
Diesel Technology

Nautech O.E.
Th. G. Pappas - A.A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street
GR-10671 Athen

SULZER[®]

Sulzer Brothers Limited
CH-8401 Winterthur, Switzerland
Diesel Engine Division
Telephone 052-811122, Telex 896 060 70