

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Αυγούστου 1986

Αρ. Φύλλου 1229/988



NAYTIKA XPONIKA

With
English
pplement

1229/988
ΣΤΟΥ 1986
APX. 150



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - ISKON GMBH, DUSSELDORF, W. GERMANY
 - FRED OLSEN LTD, FELIXSTOWE (U.K.)
 - GELLATLY SHIPPING U.K., LONDON (U.K.)
 - PANALPINA WORLDTRANSPORT LTD., BASEL, SWITZERLAND
 - SALIMAR, MADRID, SPAIN
 - BERGE Y CIA S.A., BILBAO, AVILES, GIJON, SPAIN
 - NAKUFREIGHT LIMITED, NICOSIA, CYPRUS
 - SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY
-



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΕ

«ΙΟΝΙΣ»

«ΝΑΞΟΣ

«ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ»

«ΣΑΜΑΙΝΑ»

«ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ»

«ΙΚΑΡΟΣ»

«ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ»

«ΠΑΡΟΣ»



ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 12 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (185 31)

ΤΗΛ. 4131.056 - 4131.027 - 4110.948 - 4119.285

TLX : 21 1567 NAXO GR.

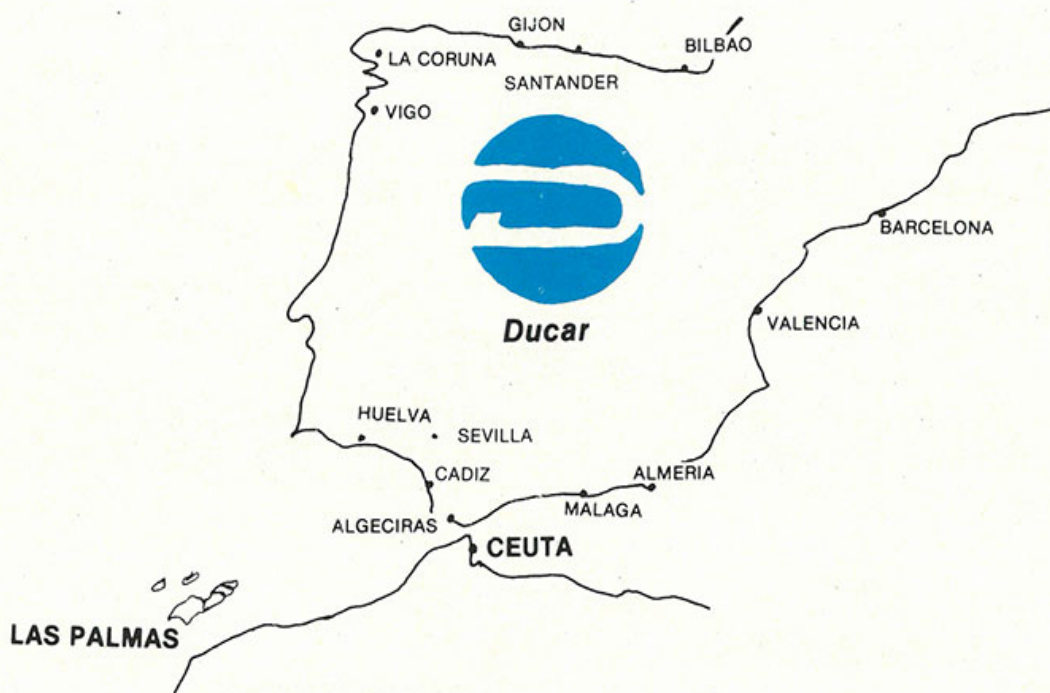
CEUTA ~ LAS PALMAS

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

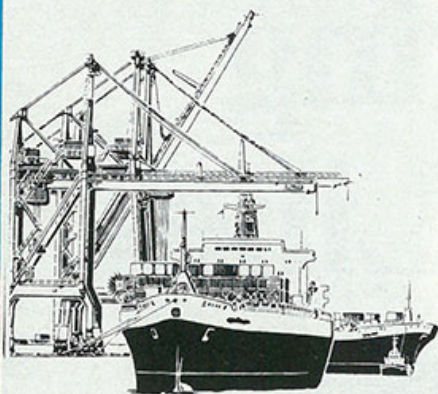
6, Skouze Street, Piraeus, GREECE

Tel: (01) 4180 641 (5 lines)

and (01) 8951 533 24 hours all week service

Telex: 21 3035

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1986
ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1229/988

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 & Ήνωμ. Βασιλείου... Λίρες 45,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική... Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 80,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

Issue No.1229/988/August 15th, 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

Τό Ναυάγιον του Α/Π «Όρος Κυλήνη»

τήν 9ην Ἀπριλίου 1938

- 14 Μία συνταρακτική αφήγηση του πολύνεκρου ατυχήματος, όπως τό περιέγραψε ο άείμνηστος Ἰωάννης Ν. Πατέρας στον άνηψιό του Χρυσόστομο Δ. Παπαπατέρα, ή όποία αποδεικνύει τίς προσωπικές θυσίες πού πραγματοποιήθηκαν γιά τή δημιουργία έφοπλιστικών έπιχειρήσεων.

Ἀπόχοι από τή Βουλή

- 19 Δημοσίευση μέρους των πρακτικών, από τή ψήφιση του Νόμου περί έφαρμογής του Φόρου Προστιθεμένης Ἀξίας και στήν Ἑλλάδα, πού αναφέρονται στίς έπιπτώσεις στή Ναυτιλία του νέου Φορολογικού Νόμου.

Πλοηγοί και Πλοήγηση

- 21 Μία συνοπτική αναφορά στο έργο των πλοηγών πού απασχολούνται στα διάφορα λιμάνια της ύδρογειού. Διαδικασίες και ειδικά προσόντα πού απαιτούνται γιά τήν άσκηση του επαγγέλματος.

Δεξαμενόπλοια VLCC/ULCC, ό σύγχρονος Μωϋσής της Ἐμπορικής Ναυτιλίας.

- 23 Ὁ συνεργάτης μας πλοίαρχος κ. Ἄντ. Γρυπαίος αναλύει τόν τρόπο λειτουργίας και τίς εργασίες πού γίνονται πάνω στα μεγάλα δεξαμενόπλοια, τά όποία τούς τελευταίους μήνες άνέσυραν ένα τμήμα της παγκόσμιας ναυτιλίας από τή βαθείά κρίση.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ

10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

33 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

35 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

38 ENGLISH SUPPLEMENT



Securing Ship Lines.

Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters



ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Διά τρίτην φοράν, τήν 12ην Σεπτεμβρίου, επαναλαμβάνεται ὁ μειοδοτικός διαγωνισμός διὰ τήν ἐπί συμβάσει ἀνάληψιν τῆς ἐξυπηρέτησεως τῆς γραμμῆς Βορείου Ἀμερικῆς δι' ἑλληνικῶν πλοίων. Ἐφ' ὅσον δὲ κατὰ τοὺς προηγουμένους διαγωνισμούς δὲν κατέστη δυνατόν νὰ μετὰσχουν Ἑλληνες πλοιοκτῆται, ἀπεφασίσθη ὅπως εἰς τὸν νέον διαγωνισμόν γίνουσι δεκταὶ προσφοραὶ καὶ ἀλλοδαπῶν ἐπιχειρηματιῶν.

— Ἐπιτακτικῇ καὶ ἀναντίρρητος ἦτο ἡ ἀνάγκη τῆς ἀπογραφῆς τῶν ναυτεργατῶν. Ἀπὸ ἐτῶν ἤδη ὑπεδείξαμεν αὐτὴν εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ε.Ν. καὶ μᾶς ἱκανοποιεῖ ἰδιαίτερος ἡ ληφθεῖσα ἀπόφασις διὰ τὴν διενέργειάν της.

— Τὸ διὰ λογαριασμόν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ οἴκου τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ κατασκευασθέν εἰς τὰ ναυπηγεῖα William Gray τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπουλ, φορτηγὸν «Εὐγενία Λιβανοῦ», ἀγγέλεται ὅτι συνεπληρώθη ἡ δὴ καὶ ἐξετέλεσε τὴν 27ην Ἰουλίου μὲ πλήρη ἐπιτυχίαν τὰς ἐπισήμους δοκιμὰς τοῦ εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν.

— Ὁ κ. Μηνᾶς Β. Ρεθύμνης ἐξελέγη κύριος ἐκπρόσωπος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ οἴκου τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουνητῇ εἰς τὸ Λονδίνοιον χρηματιστήριον τοῦ Baltic.

— Τὸ α/π «Δημ. Χανδρῆς» ἐναυλώθη ἐκ Σάν Λορέντζο 6.800 τόν. δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 19/-, ὁψιὸν Μάντσεστερ ἢ Ἀμστερνταμ 19/3, φόρτωσις 1-10 Σεπτεμβρίου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 136/15.8.1936)

λή ἀπὸ Ἑλληνα διπλωματικό, ἀλλὰ ἐπειδὴ στὸν κόσμο αὐτὸν τίποτε πλέον δὲν μπορεῖ νὰ ἀποκλεισθεῖ ρωτᾶμε: Εἶναι ἀλήθεια;

ΠΟΣΟ ΣΤΟΙΧΙΖΕΙ

Ἄρκετοί ἀναγνώστες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μᾶς ρώτησαν γιατί δὲν ἐξηγήσαμε στὸ προηγούμενο τεύχος τί σημαίνει γιὰ τὸν τόπο ἡ μείωση τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία στόλου κατὰ 255 πλοῖα στὴ διάρκεια τῆς θητείας τοῦ σημερινοῦ ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δηλαδὴ ἀπὸ τὸν Αὐγουστο τοῦ 1985 μέχρι τὸ τέλος Ἰουλίου 1986. Καὶ ἀπαν-

τήσαμε ὅτι δὲν προχωρήσαμε σὲ σχετικὴ ἀνάλυση γιατί ἀπλούστατα οἱ ἀναγνώστες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ξέρουν περισσότερο ἀπὸ κάθε ἄλλον τί σημαίνει ἡ ἀπώλεια πλοίων ἀπὸ τὸ ἐθνικὸ νηολόγιο. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, κατὰ τίς δικές μας ἐκτιμήσεις ἡ μείωση τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία στόλου κατὰ 255 ἀκόμη πλοῖα στὴ διάρκεια τῆς δωδεκάμηνης θητείας Ἀλεξανδρῆ στὸ ΥΕΝ σημαίνει τὴν ἀμειψή ἀπώλεια τουλάχιστον 130 ἑκατ. δολλαρίων ἐτησίως πού οἱ ἐκπρόσωποι τῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος τρέχουν καὶ δὲν φθάνουν νὰ τὰ ἀντικαταστήσουν μὲ δανεισμό καὶ 5.000 θέσεων ἐργασίας γιὰ τοὺς Ἑλληνες ναυτικούς. Αὐτὲς εἶναι οἱ ἀμειψὲς ἀπώλειες, ὑπάρχουν ὅμως καὶ οἱ ἐμμεσὲς τίς ὁποῖες δὲν μπορούμε νὰ συνυπολογίσουμε ἐπακριβῶς, ὅπως δὴποτε ὅμως εἶναι καὶ αὐτὲς σημαντικὲς γι' αὐτὸ καὶ ὑπογραμμίζουμε ὅτι ἡ γενικότερη ζημιὰ ἀπὸ τὴν ἀνεπάρκεια πού προκάλεσε τὴ μείωση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων εἶναι τεράστια γιὰ τὴ χώρα, στία γιὰ τὴ χώρα ἰδιαίτερα αὐτὴ τὴν περίοδο τῶν ἰσχνῶν ἀγελάδων.

ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΟΥΝ ΤΑ ΠΥΡΟΤΕΧΝΗΜΑΤΑ

Ἐπὶ ὁρισμένες προϋποθέσεις θὰ μπορούσαμε νὰ χαρακτηρίσουμε θεμιτὴ τὴν προσπάθεια ὁρισμένων νὰ κρύψουν τὴν πλήρη ἀποτυχία τους μὲ μερικές θεαματικὲς ἐνέργειες οἱ ὁποῖες ταυτόχρονα ἀποσποῦν τὴν προσοχὴ τῶν πολλῶν ἀπὸ τὰ φλέγοντα προβλήματα — εἶναι ἄλλωστε μέσα στὴ φύση τοῦ ἀνθρώπου νὰ φτιασιδώνεται γιὰ νὰ φαίνεται καλύτερος ἀπὸ ὅ,τι εἶναι. Ὅταν ὅμως αὐτὴ ἡ προσπάθεια προκαλεῖ κάποια γενικότερη ζημιὰ, τότε δὲν εἶναι μόνο κατακριτέα.

Μιὰ τέτοια προσπάθεια καταβάλλεται ἀπὸ τὸν ὑπουργὸ Ναυτιλίας καὶ τὸν ἀρχηγὸ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος: Γιὰ νὰ καλύψουν τὴν πλήρη ἀδυναμία τους νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ ὑπ' ἀριθ. ΕΝΑ πρόβλημα τοῦ ΥΕΝ, νὰ σταματήσουν, δηλαδὴ, τὴ συρρίκνωση τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία στόλου πού συνεχίζεται μὲ ἐπικίνδυνους ρυθμούς ἐπιδίδονται σὲ πυροτεχνήματα. Πυροτεχνήματα σὰν αὐτὰ τῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων στὸ λιμάνι τοῦ Πειραιῶς πού ἔγιναν πρό ἡμερῶν ἀπὸ τὸν ἀρχηγὸ καὶ τὸν ὑπαρχηγὸ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, κατόπιν ἐντολῆς τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας, ὅπως ἀνακοινώθηκε ἀπὸ τὸ ἴδιο τὸ ΥΕΝ.

Δὲν εἴμαστε σὲ θέση νὰ γνωρίζουμε σὲ ποιὸν ἀνήκει ἡ πατρότητα τῆς μεθοδεύσεως. Εἶναι ὅμως ἀναμφισβήτητο ὅτι ἡ ἐπίδοση στὰ πυροτεχνήματα προκαλεῖ γενικότερη ζημιὰ, γιατί ἀποσπᾷ καὶ τὴ δική τους προσοχὴ ἀπὸ τὸ ὑπ' ἀριθ. ΕΝΑ πρόβλημα στὸ ὁποῖο ἔπρεπε νὰ εἶναι συνεχῶς στραμμένη —

ἡμέρα καὶ νύκτα, κάθε ὥρα καὶ κάθε λεπτὸ.

Πέρα ἀπὸ αὐτὸ, τὸ τελευταῖο πυροτεχνήμα εἶχε δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις καὶ σὲ ὁλόκληρο τὸ Λιμενικὸ Σῶμα. Διότι ὁ πολὺς κόσμος ἀκούγοντας ἢ διαβάζοντας τὰ περὶ ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων ἀπὸ τὸν ἴδιο τὸν ἀρχηγὸ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ τὸν ὑπαρχηγὸ ἤταν εὐλόγο νὰ καταλήξει στὸ συμπέρασμα ὅτι ὅλοι οἱ ἄλλοι εἶναι τὸ λιγότερο ἀνίκανοι ἢ ἀκόμη καὶ ὅτι δωροδοκοῦνται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὲς γιὰ νὰ μὴν κάνουν σωστὰ τὴ δουλειά τους.

Ὁ ἀρχηγός (καὶ ὁ ὑπαρχηγός) τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος δὲν εἶναι (δὲν πρέπει νὰ εἶναι) οὔτε πυροσβέστες, οὔτε ἐπιθεωρητές γιὰ νὰ τρέχουν δεξιά καὶ ἀριστερά καὶ νὰ κάνουν τὴ δουλειά πού μπορούν νὰ κάνουν οἱ ἀρμόδιες ὑπηρεσίες, τεχνικὲς καὶ διοικητικὲς. Ὁ ἀρχηγός τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἐπειδὴ αὐτὸς ἔχει τὴν παράδοση τῆς συνεχειας, πρέπει νὰ εἶναι ὁ κυριότερος σύμβουλος τοῦ ὑπουργοῦ στὰ οὐσιαστικὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας, μὲ δυὸ λέξεις πρέπει οὐσιαστικὰ νὰ εἶναι ἕνας τεχνοκράτης μάντζερ, πού διευθύνει ἐπιτελικὰ τὸ ὑπουργεῖο.

Τὸ συμπέρασμα εἶναι ὅτι πρέπει νὰ σταματήσουν τὰ πυροτεχνήματα, οἱ ἐνέργειες γιὰ τὸ θεαθῆναι. Πρέπει οἱ ὑπεύθυνοι νὰ σταματήσουν νὰ τραβοῦν τὸ γαϊτανάκι στὸ γάμο τοῦ Καραγκιόζη. Καὶ νὰ στρέψουν ὅλη τὴν προσοχὴ τους καὶ ὅλη τὴ δραστηριότητά τους στὸ ὑπ' ἀριθ. ΕΝΑ πρόβλημα, στὴ διάσωση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου. Ἄν δὲν μπορούν, ἂν ἔχουν τὴν ἱκανότητα αὐτὴ εἶναι προτιμότερο νὰ πᾶνε σπίτια τους γιὰ νὰ ἀποφύγουν καὶ τίς εὐθύνες οἱ ὁποῖες πρέπει νὰ εἶναι βέβαιο ὅτι θὰ ἀναζητηθοῦν ἐν καιρῷ.

ΠΑΡΑΞΕΝΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ

Συνεχίζονται στὴν Ἀκτὴ Μιαούλη οἱ ἀπορίες πού ἔχει προκαλέσει ἡ πληροφορία περὶ ἀπονομῆς τιμητικῆς διακρίσεως ἀπὸ τὸ ΥΕΝ σὲ γνωστὸ ἐφοπλιστὴ ὁ ὁποῖος ἔχει ἀποσυρθεῖ ἀπὸ πολὺ καιρὸ ὅλα τὰ πλοῖα τοῦ ἀπὸ τὸ ἐθνικὸ νηολόγιο καὶ ὁ ὁποῖος λέγεται ὅτι γνωστοποίησε τὸ γεγονός αὐτὸ — ὅτι ἔχει δηλαδὴ ἀποσυρθεῖ τὰ πλοῖα του, ἀπὸ τὸ ἐθνικὸ νηολόγιο — στὸν ὑπουργὸ Ναυτιλίας.

Ἐμὰς πάντως τίποτε δὲν μᾶς προκαλεῖ πλέον ἐκπληξη, ἰδιαίτερα μάλιστα μετὰ ἀπὸ ἐκεῖνα τὰ πανηγύρια γιὰ τὸ «Ἑλλάς Φῶς» καὶ τίς ὑπερβολές «γιὰ σημαντικὸ γεγονός» στὴν ἀνάπτυξη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας» στὶς ὁποῖες παρέσυρε τὸν Πρωθυπουργὸ τῆς χώρας ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας, χωρὶς νὰ ἀποεμφθεῖ τὴν ἴδια στιγμή. Στὴν Ἀκτὴ Μιαούλη ὅμως καὶ ἰδιαίτερα μετὰ ἐκείνων πού ἔχουν διατηρήσει τὴν Ἑλληνικὴ σὲ ὅλα τους τὰ πλοῖα ὅλη αὐτὴ ἡ ἱστορία χαρακτηρίζεται τουλάχιστον παράξενη.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

Με την ευκαιρία: Μας έλεγχθη ότι τα τρία από τα τέσσερα υπερδεξαμενόπλοια του κ. Λάτση για τα οποία τόσος θόρυβος έγινε όταν ανακοινώθηκε η έγγραφη τους στά ελληνικά νηολόγια — εκτός από το «Έλλάς Φώς» — παραμένουν εμπορτά ανοικτά από την Πάχη. Η πρόσκτηση των υπερδεξαμενόπλοιων αυτών εξυπηρετούσε και εξυπηρετεί, όπως σημειώναμε τότε τα επιχειρηματικά σχέδια και τις επιδιώξεις του κ. Λάτση για τα οποία δεν μπορεί να υπάρξει ο παραμικρός ψόγος. Ψόγος υπήρξε και θα εξακολουθήσει να υπάρχει εάν επαναληφθεί η αντίληψη που είχε διοχετευθεί τεχνηέντως στον Πρωθυπουργό περί εκπληκτικής προόδου της Έλληνικής Ναυτιλίας τη στιγμή που το έθνικό μας νηολόγιο συρρικνώνεται τόσο επικίνδυνα.

ΘΑ ... ΚΑΤΑΤΕΘΕΙ

Τό νομοσχέδιο για το ΝΑΤ δεν είχε κατατεθεί στη Βουλή τουλάχιστον ως τις 6 Αυγούστου και αυτό παρά τη δήλωση του υπουργού Ναυτιλίας πρό δύο μηνών και πλέον ότι «τό νομοσχέδιο κατατίθεται σε λίγες μέρες στη Βουλή». Τό γεγονός αποδεικνύει κατά τόν πλέον σαφέστερο τρόπο τήν έλλειψη αξιοπιστίας ή οποία διακρίνει τόν άνθρωπο που τοποθετήθηκε σε μία ιδιαίτερα κρίσιμη περίοδο στο ΥΕΝ για να ανακόψει, υποτίθεται, τή φυγή τών πλοίων και να προσελκύσει έν συνέχεια στο έθνικό νηολόγιο εκείνα που είχαν φύγει καθώς και τα υπόλοιπα ελληνόκτητα πλοία που από τήν πρόσκτησή τους είχαν ακολουθήσει άλλες λύσεις για να μπορέσουν να επιζήσουν μέσα στις σκληρότατες συνθήκες τής συνεχιζόμενης ναυτιλιακής κρίσεως.

ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ;

Στά «Ναυτικά Χρονικά» περιήλθαν τόν τελευταίο καιρό μερικές πληροφορίες για όρισμένα περίεργα περιστατικά που συμβαίνουν σε βάρος πλοίων μόνο με Έλληνική σημαία στο λιμάνι τής Θεσσαλονίκης, περιστατικά τα οποία πρέπει κατά τή γνώμη μας να διερευνηθούν χωρίς καθυστέρηση από τό ΥΕΝ.

7.500 ΤΟΝ. ΣΕ 15 ΗΜΕΡΕΣ

Στό προηγούμενο τεύχος ρωτούσαμε για τήν καθυστέρηση εκφορτώσεως ελληνικού πλοίου στη Θεσσαλονίκη. Ούδεις βεβαίως απάντησε και ή καθυστέρηση πράγματι υπήρξε: 7.500 τον. φορτίου ξεφορτώθηκαν σε 15 ημέρες ενώ φορτίο 30.000 τον. του ίδιου πλοίου ξεφορτώθηκε σε γιουγκοσλαβικό λι-

μάνι σε δύο ημέρες. Τί να πούμε τί για τήν παραγωγικότητα τών λιμανιών μας;

ΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ

Αντιπροσωπεία τής ΠΝΟ προέβη σε έντονο διάβημα στην κυπριακή κυβέρνηση για τόν άθεμιτο ανταγωνισμό που ασκούν σε βάρος τών επιβατηγών πλοίων με Έλληνική σημαία τα επιβατηγά με σημαία τής Κύπρου και έπειτα από τό διάβημα αυτό οι εκπρόσωποι τής κυπριακής κυβερνήσεως υποσχέθηκαν ότι κατά τήν νέα σαιζόν τα έν λόγω κυπριακά επιβατηγά θα υποχρεωθούν να προσλαμβάνουν Κύπριους και Έλληνες ναυτικούς σε ποσοστό 75%.

Η ρύθμιση αυτή ήταν απαραίτητη για να προστατευθεί τό υπό Έλληνική σημαία επιβατηγό πλοίο μέσα στα ίδια τα νερά μας, έπειδή όμως κατά τό διάβημα τής ΠΝΟ προς τήν κυπριακή κυβέρνηση έγινε λόγος και για ανάλογο ρύθμιση στα φορτηγά πλοία, χωρίς όμως προς τό παρόν τουλάχιστον να δοθεί συνέχεια, θεωρούμε σκόπιμο να υπογραμμίσουμε ότι ή κίνηση αυτή είναι λανθασμένη για πολλούς και ποικίλους λόγους και όπωσδήποτε δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να καταλήξει επ' όφελεί τών Έλλήνων ναυτικών που απασχολούνται σήμερα στο ποντοπόρο πλοία με Κυπριακή σημαία. Ύπενθυμίζουμε στους εκπροσώπους τής ΠΝΟ που χειρίζονται τό θέμα αυτό ότι ή εργασία τών Βρετανών ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που έγκατέλειψαν τή βρετανική σημαία και γράφηκαν στο νηολόγιο τής νήσου Μάν όχι μόνο δεν θίχθηκαν αλλά διατηρείται στα ίδια επίπεδα. Ύπενθυμίζουμε ακόμη στους ίδιους εκπροσώπους ότι τό Συμβούλιο Λιβερτιανών Έφοπλιστών ζήτησε από τήν κυβέρνηση τής Λιβερτίας να μειώσει ακόμη περισσότερο τα τέλη νηολογήσεως πλοίων υπό τή λιβερτιανή σημαία για να προσελκυσθούν νέα πλοία στο λιβερτιανό νηολόγιο και να αντικατασταθούν οι άπώλειες που προκλήθηκαν τα τελευταία χρόνια υπέρ του νηολογίου του Παναμά.

ΒΑΡΥ ΤΟ ΤΙΜΗΜΑ

Τή νέα κλιμάκωση του Περσο-ιρακινού πολέμου πλήρωσε με βαρύ τίμημα ή ελληνόκτητη ναυτιλία, καθώς τέσσερα μεγάλα και ένα μεσαίου μεγέθους δεξαμενόπλοιο έπληγησαν από πυραύλους και υπέστησαν έκτεταμένες ζημιές.

Κατά τή τελευταία μεγάλη επίθεση που πραγματοποιήσαν τα ιρακινά αεροσκάφη στις 12 Αυγούστου καταστράφηκε ένα μεγάλο μέρος τών έγκαταστάσεων φόρτωσης πε-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Σε διάφορες θάλασσες του κόσμου ζει ένα κήτος που ονομάζεται διεθνώς «ντουγκόνγκ» (από τήν ινδονησιακή λέξη dugong) ενώ στην ελληνική λέγεται «άλι-κόρη». Είναι φυτοφάγο θηλαστικό του γένους τών κητών τής κατηγορίας τών σειρηνειδών.

Τώρα τελευταία εντοπίστηκε από έλικόπτερο μία τεράστια αγέλη από 500 περίπου τέτοια dugong ανατολικά του Μπαχρέιν στον Περσικό κόλπο, όπου δεν τα φόβισαν φαίνεται ούτε τα πετρέλαια ούτε ο πόλεμος. Ίράν — Ιράκ και οι πύραυλοι Έξοσέτ. Ίσως μάλιστα και να τα προκαλέσαν, γιατί ενώ μέχρι τώρα μόνο μικρές ομάδες έκαναν τήν εμφάνισή τους στην περιοχή, για πρώτη φορά παρουσίασθηκε μία τόσο μεγάλη αγέλη. Σημειωτέον ότι κατά τούς ειδικούς, προέρχονται από τόν Ινδικό Ωκεανό και εισέρχονται στον Περσικό για να απολαύσουν τούς έκτεταμένους υποβρύχιους λειμώνες φυκιών που αποτελούν τήν προσφιλή βοσκή τους.

Υπάρχουν πολλοί που πιστεύουν ότι ή άλικορη στάθηκε τό πρότυπο τής μυθικής σειρήνας, δεδομένου ότι ή φύση τήν έχει προικίσει στο στήθος με ένα χαρακτηριστικό ζευγος ρόζ μαστών. Δεν μπορούμε φυσικά να ξέρουμε αν ήταν αυτό που έρέθισε τή φαντασία τών μυθογράφων μας που δημιούργησαν τής περίφημες σειρήνες τής Μεσομβρινής Ιταλίας. Πάντως πολύ πιο πεζοί οι σημερινοί Ινδονήσιοι αρκούνται να τις αποκαλούν «α-γελάδες τής θάλασσας».

Τρελαίου στη νήσο Σίρρι, ενώ βυθίστηκε στις φλόγες τό υπερδεξαμενόπλοιο «Κλέλια» 392.985 τον. d.w., τό οποίο θεωρείται τό μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο που έπληγη στη διάρκεια τής συρράξεως του Περσικού. Εύτυχως μεταξύ τών 12 άτυχων θυμάτων δεν περιλαμβάνονται οι έννέα Έλληνες ναυτικοί που επέβαιναν στο πλοίο, οι οποίοι είναι καλά στην υγεία τους.

Τά ελληνόκτητα πλοία που έπληγησαν κατά τις έπιδρομές εκτός του «Κλέλια» είναι τό «Έθνικ» 274.629 τον. d.w. του 1975, τό «Μυστράς» 259.617 τον. d.w. του 1975, τό «Ολύμπια» 357.023 τον. d.w. του 1976 και τό

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 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

«Ολύμπικ Σάν II» 82.056 τόν. d.w. του 1975, ενώ η καταστροφή έγκραταστάσεων στη νήσο Σίρρι αποδεικνύει ότι το Ιράκ έχει πλέον την ικανότητα να ανεφοδιάζει τα αεροσκάφη του εν πτήξει και να πληττει οποιοδήποτε στόχο στην περιοχή του Περσικού Κόλπου.

ΑΞΙΟΣ Ο ΜΙΣΘΟΣ ΤΟΥ

Ο ύπουργός Ναυτιλίας αφού έλυσε όλα τα θέματα που αντιμετώπιζε το υπουργείο του και κυρίως το μέγα πρόβλημα της διατηρήσεως του έθνικού μας νηολογίου διαθέτει πλέον το χρόνο του για να εγκαινιάζει έργα.

Ασφαλώς κανένας δεν είναι δυνατόν να πιστέψει ότι έχουν λυθεί όλα τα προβλήματα που αντιμετώπιζε το YEN και όλοι ξέρουν (τουλάχιστον οι παροικούντες την Ίερουσαλήμ) ότι το έθνικό μας νηολόγιο πάει από το κακό στο χειρότερο. Και φυσικά κανένας δεν μπορεί πού ο ύπουργός Ναυτιλίας, συνοδευόμενος από τον γεν. γραμματέα του YEN και πολλούς άλλους κυρίους που εκείνη την ώρα έπρεπε να βρίσκονταν στις δουλειές τους, έκανε την περασμένη Τρίτη τα εγκαίνια του ανισόπεδο κόμβου της ακτής Ξαβερρίου πού πολύ σωστά κατασκεύασε ο ΟΛΠ. Είναι τόσο εύκολο να κόβεις τις κορδελίες των εγκαινίων, βγαίνουν και οι ανάλογες φωτογραφίες και όλα είναι τόσο ωραία αφού δεν υπάρχει κάποιος παραπάνω να τραβήξει και κανένα ατύχημα.

ΤΣΕΡΝΟΜΠΙΛ ΚΑΙ ΘΗΡΑΜΑΤΑ

Δέν είναι ασφαλώς χωρίς κάποια δόση ειρωνείας ή διαπίστωση των Νεοζηλανδών εξαγωγών ότι η Γαλλία δεν θα διατάσει να στραφεί προς τη χώρα τους — γνωστή για την έχθρότητά της προς κάθε τί πυρηνικό — για τον έφοδιασμό της σε θηράματα. Πράγματι ύστερα από την καταστροφή του Τσερνόμπιλ οι πωλήσεις νεοζηλανδικού κρέατος ζαρκαδιών στη Γαλλία αύξηθηκαν κατακόρυφα, δεδομένου ότι οι Γάλλοι καταναλωτές αρνούνται να δεχθούν θηράματα προελεύσεως Πολωνίας ή των άλλων ανατολικών χωρών, πού αποτελούσαν τις τακτικές πηγές της τροφοδοτήσεώς τους. Για τον ίδιο λόγο και άλλες χώρες της Μέσης Ανατολής, καθώς και η Ιαπωνία, απευθύνονται τώρα στη Νεοζηλανδική αγορά κυνηγιού.

Μιά άλλη εμπορική επίπτωση του ατυχήματος είναι ότι στα φορτία των νεοζηλανδικών φρούτων πού προορίζονται για την Εύ-

ρώπη έκανε για πρώτη φορά την εμφάνισή της η ετικέτα «ελεύθερον ραδιενεργείας». Πράγμα πού προκάλεσε τη διαμαρτυρία του Σοβιετικού πρεσβευτού στη Ν. Ζηλανδία, ο οποίος κατηγορήσε εκείνους πού έπωφελούνται από μία τραγική ατυχία για να αποκομίσουν περισσότερα χρήματα.

ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ

Στό διάστημα των τριών - τεσσάρων τελευταίων ετών ο αριθμός των γερμανικών πλοίων πού διέρρευσε προς τις ξένες σημαίες είχε ελαττωθεί και πρόσφατα μάλιστα είχε ούσιαστικώς σταματήσει, αφήνοντας ωστόσο το 40% του γερμανόκτητου στόλου νηολογούμενο σε ξένα νηολόγια.

Γι' αυτό η ύψωση της Κυπριακής σημαίας στο ρυμουλκό ανοικτής θαλάσσης «Seafalke» της εταιρίας Bugsier του Άμβούργου θεωρείται πως έδωσε το έναυσμα για μία νέα γερμανική έξοδο προς τις σημαίες εύκαιρας. Ο λόγος φυσικά είναι το κόστος εκμεταλλεύσεως του υπό γερμανική σημαία πλοίου το οποίο θεωρείται σήμερα από τα ακριβότερα του κόσμου, λόγω του εξαιρετικά ύψηλου μισθολογίου, της ύψηλης φορολογίας και των αυστηρότατων κανονισμών ασφαλείας. Την κατάσταση αυτή επιδείνωσε η τελευταία άπεργία των ναυτικών και οι συμβάσεις τους με τη ΔΟΜ. Η άπεργία αυτή, η πρώτη από ... 80ετίας, πραγματοποιήθηκε σε μία εποχή πού ο έφοπλισμός πιέζεται από την ύπερπροφορά του τονάζ και τους χαμηλούς ναύλους. Γι' αυτό και οι έπιτευχθείσες — έστω μερικώς — οικονομικές διεκδικήσεις, πού οι ναυτικοί χαιρέτησαν ως νίκη, θεωρείται βέβαιο ότι θα προκαλέσουν αντίθετο αποτέλεσμα, δεδομένου ότι αντί της δημιουργίας νέων θέσεων απασχολήσεως πού περίμεναν, κινδυνεύουν να δουν άθροα στροφή των έθνικών πλοίων προς οικονομικότερες σημαίες, την όποια σηματοδότησε ήδη το ρυμουλκό της Bugsier και μερικές άναλογες κινήσεις άκτοπλόων έφοπλιστών.

ΒΑΡΙΑ ΦΟΡΤΙΑ

Έχουμε προσφάτως άσχοληθεί με τα έπιτεύγματα των ειδικών σκαφών μεταφοράς βαριών ή βαρύτατων φορτίων και άναφέραμε εκεί πολλά έντυπωσιακά παραδείγματα.

Ήδη όμως η Smit International έπετέλεσε ένα άκόμα κατόρθωμα πού συνδυάζει το ρεκόρ βάρους και άποστάσεως. Έπελέγη

πράγματι για να μεταφέρει τον μεγαλύτερο στον κόσμο μεταλλευτικό έκσκαφέα προς έξωξη κασσιτέρου από τη Σιγκαπούρη στη Νορμ της Άλάσκας, δηλαδή σε άπόσταση 6.000 μιλίων. Η έπιλογή της Smit ύστερα από ζωηρό διεθνή διαγωνισμό έγινε χάρη στην πιστοποίηση όλων των έγγυήσεων άσφαλείας. Ο έκσκαφέας αυτός, βάρους 15.000 τόννων και διαστάσεων 170 επί 30 μέτρων, φορτώθηκε στο σλέπι «Giant - 4» μεταφορικής ικανότητας 24.00 τόν. πού άνεχώρησε ρυμουλκούμενο από το ρυμουλκό άνοικτής θαλάσσης «Smit Lloyd 105» δυνάμει 8.000 ίππων.

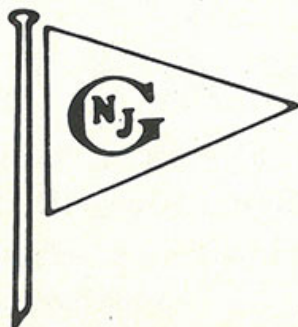
Άν όμως η Smit έκανε μία άκόμα έντυπωσιακή μεταφορά, πού πιο γραφική πρέπει να θεωρηθεί εκείνη πού πραγματοποιήσε ένα Γαλλικό όχηματοφόρο πού μετέφερε τρεις τεράστιες καμπάνες (δόνοματι: Στέφανος, Άννα και Δανιήλ) πού μόλις είχαν βγει από τα χυτήρια για να μεταφερθούν στον Καναδά, όπου θα πλημμυρίσουν με την κωδωνοκρουσία τους τον ούρανό του Όντάριο.

ΟΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Τό 1937 οι άσφαλισταί του Λονδίνου ύπέγραψαν τη συμφωνία Waterborne κατά την όποία η άσφάλιση των πολεμικών κινδύνων περιορίζεται μόνο στη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς και άποκλείει κάθε ευθύνη για ζημιές πραγματοποιηθείσες όταν τα άσφαλισμένα άντικείμενα βρίσκονται στη ξηρά. Με τη ρήτρα αυτή οι άσφαλισταί είναι ύποχρεωμένοι να καλύπτουν πολεμικούς κινδύνους για έμπορεύματα στην ίδια άναλογία πού έθεσαν σε ισχύ οι Institute Cargo War Clauses. Και η θέση τους αυτή παραμένει σταθερή, γιατί πιστεύουν ότι ένας καταστροφικός πόλεμος ένδέχεται να προκαλέσει είτε την όλική καταστροφή έναποτεθειμένων στη ξηρά έμπορευμάτων είτε σοβαρότατες ζημιές πού δέν θα μπορούν να αντιμετωπίσουν. Με άλλα λόγια οι άσφαλισταί συνιστούν να μή γίνεται δεκτή, υπό διάφορα προσχήματα, η είσπραξη άσφαλιστρών για πολεμικούς κινδύνους πού πραγματοποιούνται στη ξηρά.

Η σύσταση αυτή έγινε με την άφορμή έρωτήματος πού δημοσίευσε άσφαλιστική εταιρία: Έάν έξακολουθεί να καλύπτεται από τους πολεμικούς κινδύνους ένα έμπόρευμα πού έκφορτώθηκε σε ένδιάμεσο λιμένα καταφυγής και φορτώθηκε εκ νέου σε διάστημα 15 ήμερών επί άλλου πλοίου.

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

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ

Ο συνταξιούχος πλοίαρχος κ. Π. Λεκατσάς είχε την καλωσύνη να μας στείλει τους πολύ επίκαιρους και πολύ σωστούς στίχους που ακολουθούν:

Πολλά κακά, δυσάρεστα,
στον χώρο «ΝΑΥΤΙΛΙΑ»
και λέγω ως ο Σολωμός
«... χαμένα μεγαλεία»

Κρίν' απ' έδω, μετρ' από κει,
όλα τά βάνω κάτω,
και τεθλιμένα τραγουδώ
«ADIO EL PASSATO...»

Δέν είμαι πρόσωπο ίκανό
τό πρόβλημα να λύσω,
μά τόσα χρόνια ναυτικός
ίσως κάτι βοηθήσω.

Τριάντα χρόνια θάλασσα
στό «κύμα τ' αγριωμένο»,
και απ' τά πολλά τά βάσανα
μέ τό κορμί γεμμένο.

Λοιπόν στην ΤΡΑΠΕΖ' άς στρωθούν
«Μινίστροι» κι «Αρμαδωροί»
μήπως και κάτι τί σωθή
στ' Έλληνικό Παπόρι.

Κι έμεις λιγάκι, οί Ναυτικοί,
«νερó είς τό κρασί μας»
νά μήν χαθή «όλότελα»
τό άλμυρό ψωμί μας.

Λίγ' απ' έδω, λίγ' απ' έκει,
δουλειά και σωφροσύνη,
μετ' από την κακοκαιριά
έρχεται καλοσύνη...

Γιατί ξεχάστε άπαντες
«τάς έποχάς τάς πρώτας»
'Ο δέ Κικέρων έλεγεν,
«HANNIBAL ANTE PORTAS»

Στίς Θάλασσες πού τριγυρνά
σ' Ανατολή και Δύση,
βλέπω «ή Γαλανόλευκός»
έχει «φασοπορίες»

Στό ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ, στην Έρυθρά,
γύρ' απ' την «ENGLATTEIRA»
δέν άγροικάς Έλληνκά
όλόκληρη την Μέρα

Πάνε τά χρόνια τά παλιά
π' άνάβαν τά «κανάλια»!
Τώρα πώς καταντήσαμε,
στά άθλιά μας χάλια!

Μά «Έν Αθήναις» έλεγον
χωρίς να κάνουν λάθος.
«ΜΕΓΑ ΕΣΤΙ, ω Έλληνες»
τό της ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΡΑΤΟΣ»

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Π. ΛΕΚΑΤΣΑΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος

ΠΩΣ ΚΑΙ ΜΕ ΠΟΙΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΘΥΣΙΕΣ ΓΙΝΕΤΑΙ ΚΑΠΟΙΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

Άξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Παρότι τακτικός άναγνώστης σας από πολλών έτών δέν έχω άπασχολήσει ποτέ τίς στήλες του περιοδικού σας. Παρακολουθώ μέ θαυμασμό τόν συνεχή σας άγώνα διά την υπεράσπιση των δικαιών της Ναυτιλίας μας μέ σωστή κριτική επί όλων των θεμάτων.

Άφορμή της σημερινής μου έπιστολής μου έδωσε ή πραγματικά έμπνευσμένη όμιλία του κ. Γ. Λαναρά, Α' Αντιπροέδρου Ν.Ε.Ε, ως δημοσιεύθη στό Δελτίον Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Έλλάδος, τεύχος 100, έκδόσεως Φεβρουαρίου — Άπριλίου 1986. Γράφει ό κ. Λαναράς άφού μέ τόσα στοιχεία άποδεικνύει τό τί προσέφερε και προσφέρει ή Ναυτιλία μας:

«Μέγιστο έργο, πού τό εκτιμούν έχθροί και φίλοι αλλά δυστυχώς σέ μεγάλο, επικίνδυνο θά έλεγα βαθμό, τό άγνοούν οί Έλληνες. Ίσως γι' αυτό να εύθύνονται, πέραν της Πολιτείας και οί ίδιοι οί συντελεστές, οί παράγοντες της Ναυτιλίας, πού άπορροφημένοι από μία νυχθημερόν δράση, δέν έδωσαν ποτέ την πρέπουσα σημασία στόν προσδιορισμό της ταυτότητάς τους».

Διά τόν μέσο Έλληνα, διά τόν νέον πού θέλουμε να προσελκύσουμε στό υπερήφανο ναυτικό επάγγελμα θά έπρεπε να υπάρχει μία συνεχής διαφώτιση, ότι οί πατροπαράδοτοι έφοπλιστικοί οίκοι δέν έγιναν από την μία ήμερα την άλλη, αλλά μέ θυσίες και κινδύνους πολλών έτών, μέ στερήσεις και άγώνες, αλλά και μέ μία άγέρωχη υπερηφάνεια του κατ' έξοχήν άνδρικού επαγγέλματος

του Ναυτικού, άφοσιωμένων ανθρώπων πού έδημιούργησαν και άργότερα έμεγαλούργησαν.

Κοντεύουν 50 χρόνια από τό Ναυάγιον του Α/Π «ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ» την 9ην Άπριλίου 1938. Μού τό περιέγραψε και εκράτησε σημειώσεις ό θεός μου Ίωάννης Ν. Πατέρας, του γραφείου Ν. J. PATERAS LTD. LONDON, όλίγο πριν άποθάνει τόν Άπρίλιον 1967. Μέ δικά του λόγια περιγράφει γλαφυρότατα τό τραγικό ναυάγιο, και σάς τό έσωκλείω μέ την θερμή παράκληση όπως, όταν υπάρξει χώρος στό έγκριτο περιοδικό σας, τό δημοσιεύσετε μαζί μέ την έπιστολήν μου αυτή, διά να διαβάσουν οί κριτές της Ναυτιλίας μας, πώς και μέ τί προσωπικές θυσίες γίνεται κάποιος «έφοπλιστής».

Εύχαριστώ έκ των προτέρων και έλπίζω ότι δέν κάνω κακήν χρήση του πολυτίμου χώρου του περιοδικού σας.

Μετά μεγίστης εκτίμησας
ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ Δ. ΠΑΠΑΠΑΤΕΡΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Λονδίνο, 3/6/86

Σημ. Συντ.: Τό κείμενο του κ. Παπαπατέρα δημοσιεύεται ως ανεξάρτητο θέμα σέ άλλες σελίδες, μέ τόν τίτλον «Τό ναυάγιον του α/π «Όρος Κυλλήνη» την 9ην Άπριλίου 1938, κατά περιγραφήν του ύποπλοιάρχου Ίωάννου Ν. Πατέρα».

Μ/Τ ΚΟΡΙΑΝΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Όπως σάς είναι άσφαλώς γνωστόν την 14ην Ιουνίου 1986, πλησίον του DUBAI έπληγη τό άνωτέρω δ/πλοιο, του όποιου είμεθα πράκτορες εν Έλλάδι, διά ρουκέτας, έκτοξευθείσης υπό άγνώστου έθνικότητός έλικοπτερου.

Εύτυχώς ή ρουκέτα δέν έξερράγη και έτσι δέν είχαμε θύματα έκ του πληρώματος, εκτός μόνον ύλικών ζημιών.

Έν συνεχεία την 28/6/86 τό πλοίο ενρίσκόμενον εις απόστασιν περίπου 12 μιλίων από DUBAI εν άναμονή ειδικών πυροτεχνουργών, διά την εξουδετέρωσιν της εν λόγω ρουκέτας, ή όποία είχε σφηνωθεί εις τόν δεξ. λέβητα του μηχανοστασίου του, άεροσκάφος, αυτήν την φορά, άγνώστου έθνικότητας έπληξε τό πλοίο μέ βόμβαν, ή όποία έξερράγη επί του καταστρώματος, μέ άποτέλεσμα άφ' ενός μέν τόν τραυματισμόν 3 μελών έκ του πληρώματος, άφ' έτέρου δέ, να προξενηθούν σοβαρές ζημιές εις τό πλοίο, χωρίς εύτυχώς να προκληθή και έκρηξη της σφηνωμένης ρουκέτας.



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



Τελικώς ή άμεση επέμβαση του ΓΕΝ κατό-
πιν ενεργειών του ΥΕΝ, ήταν αποτελεσματι-
κή και δύο ειδικοί, οι κ.κ. Ματάλας,
'Ανθ/ρχος του ΠΝ και Περδικούρης, πολιτι-
κός υπάλληλος του ΓΕΝ, προέβησαν επιτυ-
χώς εις τό έγχειρημα της άφαιρέσεως της
ρουκέτας.

Τό πλοίο μετά την άλλαγήν του πληρώ-
ματος του και την πραγματοποίησιν των ά-
παιτητών επισκευών, απέπλευσεν ήδη εκ
DUBAI.

Θά ήθέλαμε μετά την άνωτέρω σύντομον
έξιστόρησιν των δραματικών γεγονότων, ν'
άπευθύνωμε δημόσια τις εύχαριστίες μας
πρός όλους, όσους μάς έβοήθησαν και συ-
νέβαλαν εις τό νά ξεπερασθή επιτυχώς ή έν
λόγω δύσκολη κατάσταση, και νά τονίσω-
μεν ότι τόσο οι άξιωματικοί του ΥΕΝ, όσον
και οι άξιωματικοί του ΓΕΝ είναι άξιοι συγ-
χαρητηρίων διά την δραστηριότητα την ό-
ποία επέδειξαν εις εργασίους και μή ώρας
και την ακούραστον προσπάθειά τους διά
την έξεύρεση λύσεως, διά την άποτροπή κιν-
δύνων των επιβαινόντων του πλοίου.

Χάριτας όφειλομεν ιδιαιτέρως εις τούς
κάτωθι:

- 1) 'Αντιναύαρχο κ. Ν.Πεππών 'Αρχηγό ΓΕΝ
- 2) 'Αρχ/ρχον ΠΝ κ. Κ.Μασούραν
- 3) Πλοίαρχον ΛΣ κ. Ν.Χασιώτην
- 4) Πλοίαρχον ΛΣ κ. Β. Παπαγιάννην
- 5) Πλωτάρχη ΛΣ κ. Ν. Λαγούδην
- 6) Πλωτάρχη ΛΣ κ. Ι. Ζουμπούλην
- 7) Πλωτάρχη ΛΣ κ. Ν. Βάρφην
- 8) 'Ανθ/ρχον ΠΝ κ. Κ. Ματάλαν
- 9) Πολιτικόν υπάλληλον ΓΕΝ κ. Γ. Περδικού-
ρην οι όποιοι κατεύθυναν τάς όλας ένερ-
γείας.

'Εθεωρήσαμε χρέος μας νά σάς γράψωμε
τ' άνωτέρω διά νά έξάρωμε την προσπάθεια
των άνω ύπηρεσιών και άξιωματικών, διά
την άποτροπή κινδύνων, όχι μόνον περιου-
σιών αλλά και προπαντός διά την ζωήν των
επιβαινόντων του πλοίου 'Ελλήνων ναυτι-
κών.

Διατελούμεν μέθ' ύπολήψεως
Ε.Σ. ΨΥΛΛΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ «ΠΑΡΑΛΟΣ»
ΕΠΕ

Πειραιάς 18 'Ιουλίου 1986.

Ο ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Θέλω νά σάς εύχαριστήσω σάν ναυτικούς
γιά τις σχετικές δημοσιεύσεις πού κάνετε
γιά μάς στό αγαπημένο μας περιοδικό, τό ό-
ποιον πλέον γιά μάς τούς ναυτικούς είναι ά-

πό τά πλέον βασικά μέσα πού έχουμε στη
διάθεσή μας γιά νά μεταδώσουμε την γνώ-
μη μας εκεί πού θέλουμε.

Κατά καιρούς διαβάζουμε διάφορα άρ-
θρα γιά άνακαμψη της άνεργίας, γιά τό ένα
θέμα, γιά τό άλλο και θά ήθελα και γώ μέ λί-
γα λόγια νά σάς γράψω τις άπόψεις μου σ'
ένα μόνον θέμα, «στη σημερινή άνεργία». Καί
νά μάθει ό κόσμος ότι άλλοι λόγοι έφεραν
στη σημερινή κατάντια τό ναυτικό επάγγελ-
μα πού τόσα έχει προσφέρει σ' αυτή την πα-
τρίδα που τί λένε 'Ελλάδα.

Σήμερα αυτοί πού ταξιδεύουμε ζούμε μέ-
σα στό άγχος και την άνασφάλεια πού δη-
μιούργησε ή δήθεν άνεργία του ναυτικού.

Μιά καλά σημενική άνεργία πού έχει κα-
ταρρακώσει πλέον κάθε ύπόλοιπον αξιοπρε-
πείας μας και πού συντελεί στόν πλουτισμό
άδιστάχτων καιροσκόπων εις βάρος μας.
Κανείς δέν ενδιαφέρεται πλέον γιά μάς,
μπροστά στη συνέχιση της τραγικής μας κα-
τρακύλας άδιαφορούν οι πάντες, άρμόδιοι
και «φορείς» μέ τρανυχτούς τίτλους και γε-
ρά μηνιάτικα.

Και όμως όλοι αυτοί άν ήθελαν θά μπο-
ρούσαν νά κάμουν πολλά γιά μάς, έφ' όσον
έκτιμούν νά γίνουν τά κάτωθι ουσιώδη:

1) Περιορισμός στην άνευθύνας «ύπερπα-
ραγωγή» διπλωμάτων χωρίς κανένα προ-
γραμματισμό.

2) 'Άμεση επαναφορά του νόμου άνακυ-
κλώσεως.

3) Σειρά προτεραιότητας από ΓΕΝΕ στις
ναυτολογήσεις μέ έλεγχο από τά σωμα-
τεία.

4) 'Απομάκρυνσις από τά πλοία γενικώς
των συνταξιούχων.

5) 'Απομάκρυνσις των «σοφών» και μετα-
φραστών συγγραφέων από τις σχολές μας
και όσες ύπηρεσίες έχουν σχέση μέ τό έ-
πάγγελμά μας και κάλυψη των θέσεων από
δικούς μας άξιωματικούς. Καί δόξα τόν Θεό
έχουμε άρκετούς και μορφωμένους άξιω-
ματικούς γιά τέτοιες θέσεις.

Σάν παράδειγμα οι καθηγητές μας στό
ΚΕΣΕΝ και δέν άναφέρω όνόματα διά νά μή
άδικήσω κανένα, δέν νομίζω ότι δέν επιτέ-
λεσαν σοβαρότατο έργο και άν τούς άφηναν
μόνους τό έργο τους θά ήταν πράγματι με-
γάλο.

6. Καί κάτι πολύ σοβαρό, ν' ακούσουμε
προσεκτικά και ύπεύθυνα τί λένε οι έφοπι-
στές, τούς βρίζουμε τούς φασκελώνουμε,
αλλά δέν τούς ακούσαμε και ποτέ, δέν τούς
κουβεντιάσαμε νά δούμε τί προτείνουν, τί
γνώμη τέλος πάντων έχουν. Διότι κάποια
συμφέροντα έχουν από μάς, έπομένως έν-
διαφέρονται γιά μάς, μήπως μέ την πείρα
τους μέ τη μόρφωσή τους έχουν κάποια
γνώμη πού πραγματικά θά συνέφερε σέ ό-
λους μας.

7) Νά μάθει ό "Ελληνας ναυτικός, ότι τό
πλοίο άνήκει πρώτα στόν ναυτικό και μετά
στόν «έφοπιστή», και ότι όταν ένα πλοίο δέ-
σει τις περισσότερες φορές δέν άνήκει πλέ-
ον ούτε στόν ένα ούτε στόν άλλον.

8) Νά ξεκαθαρίσει τό επάγγελμα, καιρός
είναι, δηλαδή κάποιοι πού έχουν άπλώς ένα
φυλλάδιο στό σуртάρι δέν νομίζω πώς μπο-
ρούν νά λέγονται ναυτικοί. Καί κάτι διπλώ-
ματα νά δοκιμασθούν άν άξίζουν τούς τί-
τλους ή «πήραν» τά διπλώματα γιά ... την
σύνταξη όπως λένε, μέ αποτέλεσμα νά κο-
πανάνε κατακέφαλα κάθε κλαδικό αίτημα,
διότι κάποιοι άλλοι λένε έχουμε γιά παρά-
δειγμα τόσες χιλιάδες πλοίαρχους, διπλώ-
ματα νά, πλοίαρχους όμως πόσους, θά έλε-
γα εγώ.

Νομίζω πώς αυτά τά λίγα και ουσιώδη
μπορούν νά γίνουν, έφ' όσον τό θέλουμε ό-
λοι μαζί. Καί πρέπει ακόμα έμείς οι ναυτικοί
νά φροντίσουμε μέ δύναμη γιά την ύλοποίη-
σή τους όσο έχουμε καιρό.

Μετά τιμής

Ν. Ι. ΤΣΟΥΒΑΛΑΣ

Πλοίαρχος, δ/π «ΑΦΡΟΔΙΤΗ»

Σουάιμα, 14.7.86

Σημ. Συντ.: "Όσα έπισημαίνει ό έπιστολογράφος
δείχνουν τόν βαθύτατο προβληματισμό των πραγ-
ματικών ναυτικών στόν όποίο πρέπει νά υπάρξει
συνέχεια από όλους εκείνους πού έχουν κάποιο εύ-
θύνη.

ΝΑ ΔΙΑΤΗΡΗΣΟΥΜΕ ΤΟΥΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙ- ΚΟΥΣ

Κύριε Διευθυντά,

Παίρνω τό θάρρος ν' άπευθυνθώ και πάλι
σέ σάς προκειμένου νά σάς εύχαριστήσω
προσωπικά, αλλά και εκ μέρους του συλλό-
γου άποφοίτων ΔΣΕΝ/Ασπροπύργου, του ό-
ποίου είμαι μέλος, γιά την εύαισθησία πού
δείχνετε καθημερινά πάνω στό συνεχώς αύ-
ξανόμενο πρόβλημα της άνεργίας των 'Α-
ξιωματικών Ε.Ν. και των πολλαπλών φραγ-
μών πού μπαίνουν σάν αποτέλεσμα της
στην όμαλή σταδιοδρομή τους.

'Η εύαισθησία σας αυτή φάνηκε έμπρα-
κτα γιά μία άκόμη φορά μέσα από την έγκρι-
σή σας γιά δημοσίευση στό άκέραιο έκτε-
νοϋς έπιστολής μου από τις στήλες των
«Ναυτικών Χρονικών», της 15ης 'Ιουλίου
1986, μέ τίτλο: «ΝΑ ΜΗ ΧΑΣΟΥΜΕ ΚΑΙ ΤΟΥΣ
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ», πού συνοδεύτηκε από δι-
κό σας σχόλιο — άπάντηση, τό όποιο και
της έδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα.

Θά ήθελα νά κλείσω την έπιστολή μου μέ
την έλπίδα ότι, θά εύαισθητοποιηθούν τό

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

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

Telexes: 23867 or 21017 FAROS - AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 886, 5th Floor
1957 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 - 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4132996 - 4131198

TELEX: 21 1376 BRTW GR

συντομότερο και οι λοιποί παράγοντες της Έμπορικης μας Ναυτιλίας, ώστε να μελετήσουν σε βάθος τα δεδομένα του προαναφερθέντος προβλήματος, προτείνοντας κάποια συγκεκριμένη και ρεαλιστική λύση, πριν οδηγηθεί το ελληνόκτητο πλοίο σε πλήρη άφελληνισμό.

Σας παρακαλώ και πάλι να δεχτείτε τις εύχαριστίες, μαζί με τις ευχές μου για μία γρήγορη βελτίωση της κατάστασης στη Ναυτιλία μας, για το καλό της οικονομίας και της Πατρίδας μας.

Με κάθε εκτίμηση
Ν. ΣΥΜΠΟΥΡΑΣ
Ανθυποπλοίαρχος Ε.Ν.

Καλλιθέα, 28/7/86

Η ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΟΜΟΙΟΒΑΘΜΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Διά της παρούσης μου επιστολής θα ήθελα να εκθέσω την άποριά μου, καθώς και την άπορία πολλών συναδέλφων μου και να θέσω κάποια ερωτήματα προς τους κ.κ. αρμοδίους.

Δεδομένου ότι οι αξιωματικοί εις τα πλοία της Έμπορικης Ναυτιλίας διακρίνονται εις τας Τάξεις Α', Β' και Γ', ερωτώ διατί ο Άστυματιστής Α' Τάξεως, βάσει της Συλλογικής Συμβάσεως Έργασίας, λαμβάνει βασικό μισθό ίδιο με τον βασικό μισθό των αξιωματικών Β' Τάξεως και δεν λαμβάνει τον ίδιο βασικό με τον Α' μηχανικό ή οποιοδήποτε, σύμφωνα με την ιεραρχία, είναι αξιωματικός Α' Τάξεως όπως και ο Α' άστυματιστής.

Ερωτώ επίσης οίονδήποτε αρμόδιον επί του θέματος διατί δεν επιτρέπεται εις τον Α' άστυματιστήν να φέρει διακριτικά στολής, τα οποία αντιστοιχούν εις το δίπλωμα Α' τάξεως, που του απένειμε το Υ.Ε.Ν., ενώ αντίθετα το ίδιο Υπουργείο επιτρέπει διακριτικά Α' Τάξεως εις τον Α' μηχανικό ή οποιοδήποτε με τον Α' άστυματιστήν απαρτίζουν τους Α'

αξιωματικούς του Έμπορικού πλοίου, καλούμενοι προϊστάμενοι, ο καθένας εις το τμήμα του, του οποίου τα συμβάντα καθημερινώς αναγράφουν εις τα Ημερολόγια τα οποία τηρούν, και υπεύθυνα υπογράφουν, ελεγχομένοι, και οι δύο, μόνον υπό του Πλοίαρχου με την ίδια δικαιοδοσία.

Κύριε Διευθυντά, επίσης ερωτώ τους κ.κ. αρμοδίους διατί ο Β' άστυματιστής δεν δικαιούται να φέρει τα διακριτικά που αρμόζουν εις το δίπλωμά του, δηλαδή στην Τάξη Β' των αξιωματικών του Ε.Ν., ενώ τα διακριτικά αυτής της Τάξεως έχει όρισει το ΥΕΝ να φέρει ο Α' άστυματιστής και για τον Β' άστυματιστή έχει όρισει να φέρει διακριτικά Τάξεως Γ'.

Σχετικά με την στέρηση των Άστυματιστών από τα διακριτικά, που απαιτούνται από τα διπλώματα που κατέχουν, αυτό δεν μάς απασχολεί, μάλλον αυτό το θέμα θα έπρεπε να είχε πρό πολλού απασχολήσει τους κ.κ. αρμοδίους, έπειδή την τήρηση της ιεραρχίας εντός του πλοίου αφορά, όπως δε γνωρίζουμε, σ' ένα σύνολο εργαζομένων, χωρίς σημασία στην ιεραρχία δεν δίνουμε και σημασία ούτε στην πειθαρχία πράγμα που αν παρατηρηθεί, ιδίως μέσα στα Έμπορικά πλοία μας, τότε αλλοιμόνον.

Δεν απασχολεί, κ. Διευθυντά, τους Άστυματιστές ή υποβάθμιση που τους γίνεται διότι, όπως λέει και ο λαός μας: «Τό ράσο δεν κάνει τον παπά αλλά ο παπάς κάνει τό ράσο», εκείνο όμως που μάς πειράζει είναι μόνο να μάθουμε ποιός υπήρξε ο αρχιτέκτων αυτού του σχεδίου, να χωρίσει δηλαδή την Α' τάξη των αξιωματικών σε διπλώματα με Α μικρό και σε διπλώματα με Α κεφαλαίο χωρίς κάτι τέτοιο να αναγράφεται στα αντίστοιχα διπλώματα αλλά για την εξυπηρέτηση, ασφαλώς, κάποιου σκοπού ή κίνησης στο παρελθόν.

Κύριε Διευθυντά, δεν χρειάζεται να είναι Ναυτικός κάποιος ώστε να γνωρίζει ότι ο Πλοίαρχος με τον Άστυματιστή είναι τα πλέον υπεύθυνα πρόσωπα μέσα στο πλοίο, τούτο δε γίνεται, δυστυχώς, φανερό στις τραγικές ώρες που ακολουθούν κάποιο

ναύαγιο όπου στο προσκλητήριο που γίνεται για άνευρεση επιζώντων, διαβάζοντας κάποιο CREW LIST, μάταια περιμένει κανείς να ακούσει λέξη «παρών» όταν διαβάζονται τα ονόματα του πλοίαρχου και του Άστυματιστού, αυτό και μόνο φθάνει για να δείξει ότι ο Πλοίαρχος με τον Άστυματιστή έχουν δώσει, δυστυχώς, αρκετές φορές μαθήματα ότι τό βάρος της ευθύνης δεν μετράται με τα διακριτικά στις στολές αλλά με θυσίες αυτών που τις φορούν.

Κύριε Διευθυντά, η πιο πάνω διάσπαση των Αξιωματικών Α' τάξεως δεν στάθηκε ικανή να δημιουργήσει ποτέ κενό στις μεταξέ τους συνεργασίες μέσα στο πλοίο, αν εις την παρούσα μου επιστολή έθιξα τό θέμα αυτό ο λόγος είναι η αποκατάσταση του Α' Άστυματιστού τουλάχιστον διά τό στάδιο της απομαχίας της.

Διά των όσων πιο πάνω αναφέρονται, ο Άστυματιστής Α', δεν επιθυμεί με την αύξηση του βασικού του μισθού και την αύξηση συγχρόνως των αποδοχών του, δυνατόν είναι μία αύξηση του βασικού του μισθού, στο ύψος που απαιτείται από τό δίπλωμά του, σε ποσόν ίδιο με την μείωση που θα του γίνει εις την μηνιαία σταθερή του υπερωριακή άμοιβή.

Σχετικά δε με τον Άστυματιστή Β' Τάξεως, να λαμβάνει τον βασικό μισθό που αντιστοιχεί εις τό δίπλωμα Β' (υποπλοίαρχου και Β' Μηχανικού) και ή μηνιαία υπερωριακή του άμοιβή να παραμείνει εις τό σημερινό ύψος.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο Άστυματιστής, που θα κατέχει τό δίπλωμα Α' Τάξεως, δικαιολογημένα θα λαμβάνει και τον αντίστοιχο βασικό μισθό της Τάξεώς του, τον οποίο λαμβάνει και ο Μηχανικός με δίπλωμα Α' τάξεως, με την διαφορά όμως ότι ή μηνιαία υπερωριακή άμοιβή του Α' άστυματιστού θα είναι χαμηλότερη από αυτήν του Άστυματιστού Β' σε ποσόν ίδιο με την διαφορά τους εις τους βασικούς τους μισθούς, αναγραφόμενου του αιτιολογικού της διαφοράς αυτής, στην έκαστοτε ισχύουσα Συλλογική Σύμβαση Έργασίας, ώστε να αποκλει-

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

σθαι εις τό μέλλον άξιωση από τούς Α', άσυματιστάς νά διεκδικήσουν ύπερρωριακή άμοιβή ίδια μέ τούς Β' Τάξεως.

Στήν περίπτωση όπου ή άνισότης παραμένει εις τούς βασικούς μισθούς, μεταξύ Α' μηχανικού καί Α' άσυματιστού, τότε τό μέλλον μάς επιφυλάσσει νά δούμε καί άλλα περίεργα πού θά συμβαίνουν μεταξύ δύο συνταξιούχων καί πρώην όμοιοβάθμων ή όμοταξικών, άξιωματικών, δηλαδή νά εισπράττει ό ένας σύνταξη κατά πολύ ύψηλότερη του άλλου, άσχετως εάν συνταξιοδοτήθηκαν μέ τά ίδια χρόνια ύπηρεσίας καί χωρίς, στό παρελθόν, νά έχει άρνηθει ό άσυματιστής Α' νά του γίνουν περισσότερες κρατήσεις έφόσον βέβαια ήθελε ό βασικός του μισθός νά έξιωθεί μέ αυτόν του Α' μηχανικού ή καλύτερα μέ αυτόν πού άρμόζει εις τό δίπλωμά του τής Α' Τάξεως.

Δέν γνωρίζω κ. Διευθυντά, εάν αυτά τά περίεργα δυνατόν νά συμβαίνουν καί σέ άλλους κλάδους εργαζομένων πολιτών ή στρατιωτικών, δηλαδή νά έχουν τόν ίδιο βαθμό καί νά παίρνουν διαφορετικούς βασικούς μισθούς έπειδή διαφέρουν στήν ειδικότητα μόνον, εκείνο πού αντιλαμβανόμεθα είναι, όι παραπάνω όμοιοβάθμοι νά διαφέρουν μόνο σέ τυχόν έπιδόματα, όπως λόγω διαφορετικής ειδικότητας ή πολυετίας κ.λ.π., όμως νά διαφέρουν σέ βασικούς μισθούς όμοιοβάθμοι ποτέ δέν άκούστηκε, ούτε και γράφτηκε αλλά ούτε καί επικυρώθηκε ποτέ.

Μετά τιμής
ΘΑΝΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
Άσυματιστής Α'

Νέα Όρλεάνη, 23 Ιουλίου 1986

Η ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΩΝ ΝΟΡΒΗΓΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Στίς 27 Ιουνίου 1986 βρέθηκα στήν σύγκρουση του F/B "PETER WESSEL" υπό Νορβηγικήν σημαίαν μέ ένα φορτηγό 1.200 τόνων, φορτωμένο μέ πέτρες, λόγω πυκνής όμίχλης, στήν θάλασσα του Σκαγεράκη.

Τά άπαράδεκτα καί άκατανόητα πού συνέβησαν στό πολυτελές F/B είναι τά ακόλουθα:

1) Χρειάσθηκαν ΕΙΚΟΣΙ ΛΕΠΤΑ (20') τής ώρας γιά νά καθελκυσθί ή σωσίβιος λέμβος στήν θάλασσα.

2) Δύο από τούς τέσσερες ναύτες στήν καθάρση της λέμβου έκάπνιζαν άρειμανίως. Μάλιστα, τονίζω, δέν κάνετε λάθος, είχαν τσιγάρο στά χείλη τους!!!

3) Μιά δεύτερη μικρότερη σωσίβιος πού έπεχειρήθη νά καθελκυσθί, στάθηκε άδύνατον νά λειτουργήσεί ή μηχανή της καί τελικά άφέθηκε καί καθειλκύσθη άλλη!!!

4) Παρά τήν πυκνή όμίχλη δέν ήκούσθησαν όι κεκανονισμένοι άνά τρίλεπτον συριγμοί διά τής σειρήνας, αλλά ούτε καί ελάττωσιν ταχύτητος άντελήφθη.

5) Τόσον στήν προσπάθεια καθαιρέσως ήσο καί στήν άνέλκυση της σωσίβιου λέμβου έσημείωσα τήν παρουσία ενός κατάχλωμου μέλους τής κουζίνας μέ τό «ριγέ πανταλόνι» καί τήν λευκή μπλούζα. Ήταν πραγματικά άξιολύπητος όσο καί άχρηστος γιά τήν περίπτωση αυτή.

6) Μόνον εις τήν Νορβηγικήν έγέγοντο αί υπό μεγαφώνου άνακοινώσεις. Μετά πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα από τήν σύγκρουση άνεκοινώθη καί εις τήν Άγγλικήν ότι τό πλοϊον μας δέν διατρέχει κίνδυνον χωρίς όμως νά έξηγηθεί ότι είχε γίνει σύγκρουσις.

Μετά από όλα αυτά τά τραγικά καί άπαράδεκτα συμβάντα διερωτώμαι: Βεβαίως ό πλοίαρχος είχε κατά νοϋν τήν έκτέλεση του δρομολογίου χωρίς άπώλειαν χρόνου. Άλλά άφού συνέβη νά έχει όμίχλην δέν θά έπρεπε νά σεβασθί τούς 1.366 έπιβάτας του πλοϊου του καί νά έπιδείξη σωφροσύνην καί σύνεσιν μέ τήν έκτέλεσιν άπλως των καθηκόντων του έν ώρα όμίχλης;

Θά ήθελα πολύ νά μάθω ποία ποιηή έπεβλήθη εις τόν κ. Πλοίαρχον άφού ληφθί ύπ' όψιν ότι άπωλέσθησαν όκτώ (8) άτομα από τό βυθισθέν φορτηγό πλοϊον. Διεσώθησαν μόνον τρεις άνδρες πού περισυνέλεξε ή «πολυπαθής» σωσίβιος λέμβος μας.

Μέ πολύ μεγάλη λύπη, λοιπόν διεπίστωσα ότι συμβαίνονμν πολύ χειρότερα από όσα στήν πατρίδα μας καί στήν Νορβηγία!

Μετά τιμής
Γ. Π. ΜΠΑΤΣΟΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.
Πεσματζόγλου 31, Κηφισιά

Κηφισιά, 28/7/1986



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: 271480

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 - 213636 (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

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΤΟΥ Α/Π «ΟΡΟΣ ΚΥΛΗΝΗ» ΤΗΝ 9ΗΝ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1938

(Από περιγραφήν του Υποπλοιάρχου ΙΩΑΝΝΟΥ Ν. ΠΑΤΕΡΑ)

Ἄν καί πολύ ἄχαρις ἡ ἀνάμνησις αὐτῇ θά προσπαθῶ νά δώσω μίαν εἰκόνα τοῦ δραματικοῦ ναυαγίου τοῦ ὡς ἄνω ἀτμοπλοίου ἐπισυμβάντος τήν πρωΐαν τῆς 9ης Ἀπριλίου 1938. Ἐν πρώτοις παρακαλῶ τοὺς εἰσέτι ἐπιζῶντες συναδέλφους μου, οἱ ὅποιοι ἐπέβαινον τότε τοῦ πλοίου καί ἰδιαιτέρως τόν ἀδελφόν μου καπετάν Στέφανον πού ἐπλοιάρχευσε τοῦ πλοίου νά μέ συγχωρήσουν ἐάν μοῦ διαφεύγουν ὠρισμένα περιστατικά καί ἀκριβεῖς λεπτομέρειες λαμβάνοντες ὑπ' ὄψιν τῶν ὅτι ἔχουν παρέλθει 24 ὁλόκληρα χρόνια.

Κατά τὸ τελευταῖον δεκαήμερον τοῦ Μαρτίου τὸ πλοῖον εὐρίσκετο εἰς Ἀμστερνταμ διὰ μικροεπισκευάς. Ἐκεῖ ἐδεξαμενίσθη καί καταδικασθέντος τοῦ τελικοῦ ἀξονος παρὰ τοῦ Lloyds Surveyor ἀνενεώθη μετὰ καινουργού τοιούτου. Ὡς προαναφέρω ἐπλοιάρχευεν τότε τοῦ πλοίου ὁ ἀδελφός μου Στέφανος, ἐγὼ δὲ ἐξετέλουν τὰ καθήκοντα τοῦ ὑποπλοιάρχου.

Τὴν 2αν Ἀπριλίου 1938 ἀνεχωρήσαμεν μέ προορισμόν U.S.A. GULF διὰ νά φορτώσουμε παλιοσιδέρα διὰ Ἰαπωνίαν. Τὸ ταξίδι μας μέχρι τῆς 7ης Ἀπριλίου ἦτο σχετικῶς καλὸ ἀπὸ ἀπόψεως καιρικῶν συνθηκῶν. Τὴν 7ην Ἀπριλίου ὁ καιρὸς ἤρχισεν νά χαλᾷ καί τὴν ἐπομένην ἔπνεεν λίαν ἰσχυρὸς Ἀντικυκλῶν μέ ὀγκώδη κυματισμό.

Τὴν 8ην μ.μ. ἀνέλαβα φυλακὴν στήν Γέφυρα. Ὁ καιρὸς κατέστη τρικυμιώδης, κυριολεκτικῶς θεομηνία. Τὸ πλοῖον δὲν ὑπῆκουε στό πηδάλιον καί ἐν συνεννοήσει μέ τόν Πλοίαρχον δώσαμεν ἐντολήν στό μηχανοστάσιον νά γεμίσουν θάλασα καί τὸ Deertank. Τοῦτο ἐβοήθησεν πολὺ καί ὅταν μέ ἀντικετέστησεν ὁ πλοίαρχος τὸ μεσονύκτιον, τὸ πλοῖον ὀρθοπλωρισμένο πλέον ἐκυβερνᾶτο σχετικῶς καλά. Ἀφοῦ παρέδωκε φυλακὴν στόν Πλοίαρχον καί τόν κατετόπισα διὰ τὸ στίγμα ἀναμετρήσεως κτλ. ἐπεσκέφθην τὸ μηχανοστάσιον καί λεβητοστάσιον ὅπου ὠμίλησα μέ τόν Α' μηχανικόν Α. Καμπάνην, ὁ ὅποιος μέ διαβεβαίωσεν ὅτι ἡ μηχανὴ καί ὅλα τὰ βοηθητικά αὐτῆς ἠργάζοντο κα-

λῶς καί ἡ προπέλλα δὲν ἐξενέριζεν.

Μετέβην στήν καμπίνα μου καί κατεκλίθην μέ τὰ ρούχα, λίαν στεναχωρημένος διότι ἐκαίμεν κάρβουνο χωρὶς νά μᾶς ἀποδίδῃ τὴν προσδοκούμενην ταχύτητα, πού ἦτο περίπου 3 μέ 4 κόμβους λόγῳ τῆς θεομηνίας. Καμμία ὁμῶς ἄλλη ἀνησυχία δὲν μέ ἀπασχολοῦσε καί κουρασμένος ἀποκοιμήθηκα. Ὡς φαίνεται ὁ καλὸς θεὸς ἤθελεν νά εἶμαι ξεκούρατος τὴν πρωΐαν ὅποτε καί συνέβη τὸ πρωτοφανές διὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην δραματικὸ ναυάγιον.

Τὸν καπετάνιο βρῆκε στήν Γέφυρα κατὰ τὰς 4 π.μ. τῆς 9ης Ἀπριλίου ὁ ἀνθυποπλοίαρχος πατριώτης μας ἐξ Οἰνουσσῶν κάλλιστος νέος καί πολὺ καλὸς ναυτικός Θεόδωρος Σαμωνᾶς. Στὶς 6.25 π.μ. τρομερὸς κρότος μέ ἀφύπνισεν. Κατ' ἀρχάς ἐνόμισαν ὅτι ἐκόπη ὁ τελικὸς δῆξ καί ἐθορυβήθη διὰ τὴν μεγάλην ζημίαν πού ὑφίστατο τὸ πλοῖον, μέ τὴν ἀπώλειαν ἑλίκος. Πετάχθηκα ἀπὸ τὴν κουκέτα μου καί ἔτρεξα στήν Γέφυραν. Ἀμέσως ὁμῶς μετὰ τὸν κρότον ἀκολούθησαν δυνατοὶ θόρυβοι ὡς νά ἐκάρφωσαν πολλοὶ ταυτοχρόνως καρφίαι εἰς ἐργοστάσιον. Ἔστρεψα τὸ βλέμμα μου πρὸς τὴν πρύμνη καί ὅποια τρομερά ἀπογοήτευσαι καί φόβος μέ κατέλαβεν. Δέν ἐπρόκειτο περὶ ζημίας ἢ σοβαρὰς τινὸς βλάβης ἀλλὰ περὶ ἐπικειμένου καταποντισμοῦ τοῦ πλοίου στό μέσον τοῦ Ἀτλαντικοῦ καί περὶ τὰ 350 μίλλια ΒΔ τῶν νήσων Ἀζόροι. Ὁ κρότος πού ἠκούσθη ἦτο διότι εἶχεν κοπῇ ἡ τρύπις τοῦ πλοίου καί τὸ βαπόρι σύντομα θά ἐχωρίζετο εἰς δύο κομμάτια. Τὸ ἥμισυ πρυμνίον τοῦ πλοίου εὐρίσκετο εἰς σχεδὸν ὀρθίαν γωνίαν μέ τὸ πρῶταιον τμήμα. Οἱ ἐπακολουθήσαντες δὲ τοῦ τρομεροῦ κρότου μικρότεροι θόρυβοι προήρχοντο ἀπὸ τὸ κόψιμο τῶν καρφίων τῶν ἐλασμάτων. Οὐδεμία ἀμφιβολία ὑπῆρχεν ὅτι τὸ πλοῖον ἐκόπη στά δύο. Ταυτοχρόνως ἀπεκόπη καί ἔπρεσεν ἡ κεραία τοῦ ἀσυρμάτου, ἡ καπνοδόχος ἔπαθεν μεγάλην καθίζησιν, ἀνεμοδόχοι ἐξετοπίσθησαν καθὼς καί οἱ βάρκες ἀπὸ τὰς βάσεις τῶν καί τὸ σοβαρώτερον οἱ τρεῖς λέβητες ὠλίσθησαν

στήν θάλασσα μέ τρομακτικὸν θόρυβον.

Τὰ καύσιμα τοῦ GROSS BUNKER, τῶν SIDE BUNKERS καί ὅσα εἶχον ἐναπομένει εἰσέτι στήν κουβέρτα παρεσύρθησαν στήν θάλασσα. Τίποτα δὲν ἐστέκετο στήν θέσιν του, πραγματικὸ πανδαίμονιον. Ἀπελπισία καί κατῆφεια κατέλαβεν τοὺς πάντες. Πολὺ σύντομα ὁμῶς τὸν Πλοίαρχος ὅσον καί οἱ ἀξιωματικοὶ καί τὸ πλήρωμα μέ πλήρη στωϊκότητα συνήλθομεν, ἐπῆλθεν ἡρμία μέ τὴν σκέψιν ὅτι φεύγοντες ἀπὸ τὸν μάταιον τοῦτο κόσμον ἠργαζώμεθα διὰ τὴν συντήρησιν τῶν οἰκογενειῶν μας. Ἐκύταξα τὸν ἀδελφόν μου Στέφανον. Δέν εἶπα τίποτα καί ἐκεῖνος μοῦ εἶπεν: «Δέν φοβοῦμαι πῶς θά πνιγῶ, λυποῦμαι μόνον πού ἐσύ δέν ἔπρεπε νά χαθῇς, ἔχῃς μεγάλη φαιμέλια». Τοῦ ἀπήντησα: «Μὴν πικραίνεσαι γιὰ μένα, νά λυπᾶσαι τὸν Κώστα μας πού μένει μόνος καί τοῦ ἀφήνομεν πολλοὺς μπελάδες στήν κεφαλὴν του (Σημ. Κώστας Ν. Πατέρας, ὁ μικρότερός τῶν ἀδελφός). Ὅταν τοῦ εἶπα γιὰ τὸν Κώσταν, βούρκωσαν τὰ μάτια του. Ἦτο ἡ πρώτη καί μοναδική φορά πού ἐδείξεν τὴν συγκίνησιν του.

Ἡ πρώτη διαταγὴ τοῦ πλοιάρχου πρὸς τὸ πλήρωμα ἦτο νά παραμείνουν πάντες στό πλοῖον λέγοντας «τά στεγα νά θά τὸ κρατήσουν νά πλῆξῃ ἔως ὅτου φθάσουν ἄλλα πλοῖα εἰς βοήθειάν μας» Ἡρεμήσετε τοὺς ἐφώναξεν, μόνον ἡ ψυχραιμία εἶναι δυνατόν νά μᾶς σώσῃ. Ἐχετε τὰς ἐλπίδας σας στήν Θεῖαν Πρόνοιαν καί στὰς προσευχὰς πού κάνουν οἱ οἰκεῖοί μας».

Ἐκ τῶν ὑστέρων ἀπεδείχθη ὅτι ἐδίδεν ὀρθὰς ὁδηγίας. Τὰ δύο τεμάχια τοῦ πλοίου ἐπλεον συγκατοῦμενα ἀπὸ τὰ στεγανά διαμερίσματα αὐτοῦ. Ἐδόθη ἀμέσως τὸ σῆμα κινδύνου ἀλλὰ μὴ ὑπάρχοντος ἡλεκτρικοῦ ρεύματος καί χωρὶς κεραίας αἱ μικρὰς δυνάμεις μπαταρίας δὲν ἐδίδον ἀρκετὴν ἰσχύϊν ὥστε τὰ σήματά μας νά ἀκουσθοῦν ἀπὸ τὰ τυχόν πλησίον μας πλοῖα. Ἐπρεπε ὅπως ὁποτε νά βάλωμεν κεραίαν. Ὑπῆρχεν ἐπὶ τοῦ πλοίου καινουργίης ἀμοιβή τοιαύτη

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

άλλα ποιος θά ήδυνάτο νά τήν τοποθετήση; οί κλυδωνισμοί του σκάφους ήσαν τόσο ισχυροί καί απότομοι πού έθεωρήθη σχεδόν αδύνατον τό έπιχείρημα. Έπρεπε νά μπη κεραία δσον τό δυνατόν μεγαλύτερη. Άνέλαβεν ο Πλοίαρχος. Πήρεν τήν καινούργην κεραίαν καί μέ μεγάλο κίνδυνον τήν συνέδεσεν στήν πλώρην του πλοίου, κατόπιν δέ σκαρφάλωσεν στόν ιστόν τήν στερέωσε κάπου καί κατερχόμενος τήν έφερε στό άλλον άκρον του άσυρμάτου.

Ο άσυρματιστής μας, τό άτυχον αυτό παιδί, έδιδεν συνεχώς έκκλήσεις στόν άέρα διά τήν διάσωσίν μας. Πρίν γίνουν όλα αυτά είχομεν ήδη τρία θύματα.

Τό πρώτον ήτο ο Μιχαήλ Γ. Χαλκιός, πατριώτης μας ναύτης έξ Οίνουσσών, τραυματισθείς θανάσιμως, έξέπνευσεν έντός ολίγων λεπτών. Ούτος είχεν σπεύσει μεθ' άλλων στήν δεξιάν πρυμνιά βάρκα, μέ σκοπόν νά τήν ετοιμάσουν διά νά τήν κατεβάσουν στήν θάλασσα, εκεί δέ έκτυπήθη καί έτραυματίσθη θανάσιμως.

Τό δεύτερον θύμα ήτο ο νεαρός Γεώργιος Καίτης επίσης ναύτης έξ Οίνουσσών, άριστος νέος καί ικανότατος ναυτικός. Ούτος παρεφρόνησεν καί έπεσε στήν θάλασσα, πιάσθηκε 'σέ μία σπασμένη λέμβο καί παρ' όλον πού του πετάξαμε σχοινίον νά τόν έπαναφέρουμε στό πλοίο, ήρνήθη καί μάς έχαιρετούσεν άπομακρυνόμενος καί γελώντας. Συντόμως έχάθη από τά μάτια μας καί έμεις είμεθα τελείως άνίσχυροι νά του προσφέρουμε άλλην βοήθειαν. Τό τρίτον θύμα ήτο ο άνθρακούς Λεωνίδας Ναζής έκ Σύρου, εξαίρετον επίσης παιδί. Παρεφρόνησεν καί ο δυστυχής αυτός Νέος, βλέπων περίξ του τό τρομερόν πανδαιμόνιον καί έρρίφθη στήν θάλασσα καί άπώλεσθη έντός των συντριμάτων του πλοίου.

Συνεχώς από τας 6.30 π.μ. έδίδετο τό S.O.S. από τόν άσιστην μας Κώσταν Παπαθεοδώρου, αλλά ούδέν πλοίο άπήντα στάς έκκλήσεις μας. Έκείνος πιστός στό καθήκον του, καλός άσυρματιστής καί ήθικότατος νέος, έβλεπεν διά πρώτην φοράν στήν καριέραν του τίς δυ-

σκολίες καί τούς κινδύνους του ναυτικού. Υψητετούσεν προηγουμένως σέ κάποιον σταθμό άσυρμάτου ξηράς. Είδομεν ότι είχε ανάγκην συμπαράστασως καί ένθαρύνσεως. Ηρέμη όταν εύρίσκετο στόν Άσύρματον ο Πλοίαρχος ή έγώ. Έβλεπεν όμως ότι τό πλοίο ήρχισεν νά λαμβάνη έπικίνδυνον κλίσιν λόγω των συνεχώς είσερχομένων υδάτων στά κύτη καί έξέφρασεν τό φόβον του, ότι θά άναποδογυρίζετο τό πλοίο. Διά νά τόν ήρεμήσω ήρχισα νά του έκδηλώνω τούς φόβους μου πώς μετά παρέλευσιν 8 ήμερών θά μάς τελειώσουν τά τρόφιμα καί τό νερό. Αυτό του έδωσεν πάλι μεγάλο θάρρος, διότι έπέισθη πώς ο κίνδυνος δέν ήτο άμεσος. Ός φαίνεται όμως ή Θεία Πρόνοια ήθελεν νά περιορίση στό μικρότερον δυνατόν βαθμόν τά θύματα του τραγικού ναυαγίου.

Ενώ εύρισκόμουν κοντά στόν Άσυρματιστή, όλως τυχαίως περιέπεσεν στήν αντίληψιν μου μία άμοιβή καινούργης μπαταρία πού είχομεν προσφάτως αγοράσει από τό AMSTERDAM, αλλά δέν ήτο ένωμένη στόν Άσύρματο. Μέ τόν πιό ήρεμο τρόπο διά νά μήν ταραχθή τό ύπέδειξα στόν Παπαθεοδώρου, ο όποιος άμέσως ήνωσεν τήν μπαταρίαν καί έπανήρχισεν νά έκπέμψη τό σήμα κινδύνου. Όποία χαρά καί άνακούφισις όταν ολίγα λεπτά πρό της 1.00 μ.μ. μάς ήκουσεν τό έπιβατηγόν EUROPA τό όποιον όμως εύρίσκετο μακράν πολύ της θέσεως μας. Μετέδωσεν όμως τό σήμα μας καί τήν περίπου θέσιν μας εις όλα τά πλοία πού εύρίσκοντο πλησίον μας καί ταυτοχρόνως μάς συνέστησεν νά μήν μεταχειριζόμεθα πολύ τόν άσύρματόν μας διότι οί μπαταρίες μας ήσαν πολύ έξασθενισμένα.

Σχεδόν άμέσως μετά έλάβαμεν τηλ/μα από τό Νορβηγικόν τάνκερ KNUDSEN ότι εύρίσκετο εις άπόστασιν 50 μιλίων της θέσεως μας πλέον όλοταχώς πρός βοήθειαν μας. Του άπαντήσαμεν «Τό πλοίο μας έκότη στά δύο, τό πρωραίον μέρος έπήρε έπικίνδυνον κλίσιν, σπεύσατε διασώσετε τήν ζωήν 30 συναδέλφων σας. «Άμέσως έλήφθη

ή ακόλουθος άπάντησις: «Πλέομεν μέ ταχύτητα 15 κόμβων, αί μηχαναί μας εργάζονται πάσει δυνάμει (RED HOT). Φανήτε άντάξιοι των ύπερόχων έλληνικών παραδόσεων σας. Ο Θεός μαζί σας. » Τό τηλεγράφημα του Νορβηγού Πλοίαρχου μάς συνεκίνησεν όλους. Άπαντήσαμεν, «Εύχαριστούμεν, πρός γνώσιν σας, ούδέν σωσσίβιο μέσον έμεινεν στό πλοίο, ή κλίσις συνεχώς αυξανετε.»

Ο Νορβηγός Πλοίαρχος μάς άπήντησεν «αί λέμβοι μας καθ' όλα έτοιμοι. Ολόκληρον τό πλήρωμά μου έν έπιφυλακεί. Έχετε πίστιν στόν Θεόν. Πλήρως άντιλαμβανόμεθα τήν οίκτράν σας κατάσταση.»

Εν τώ μεταξύ έν μέσω έκκωφαντικού κρότου καί κραδασμών τό πλοίο έκαμε μερικές κινήσεις/κλυδωνισμούς καί έντός ολίγων λεπτών έχωρίσθη τελείως σέ δύο κομμάτια. Στο πρωραίο τμήμα έμειναν όλοι οί αξιωματικοί πλην του Α' μηχανικού, δύο Ναύτες, ο Λοστρόμος ο άσυρματιστής καί τό πλήρωμα του λεβητοστασίου, συνολικώς 19 άνδρες. Στο πρυμναίο τμήμα οί ύπόλοιποι 11 άνδρες συμπεριλαμβανομένου καί του Α' μηχανικού κ. Α. Καμπάνη. Έπηκολούθησεν φοβερόν πανδαιμόνιον. Έπεσεν τελείως ή Καπνοδόχος, ή άριστερά πρυμνιά βάρκα έσηκώθη από τήν βάση της καί έπεσε στήν θάλασσα μέ μεγάλας ζημίας. Η άριστερά πλωριά άντενίσχθη καί έπεσεν στήν κοβέρτα της πρώτης γέφυρας.

Πρίν άπομακρυνθούν τά δύο τεμάχια του πλοίου προλάβαμεν καί φωνάξαμε εις τούς άνδρες του πρυμνιού ότι έδώσαμεν σήμα κινδύνου καί ότι έρχεται πλοίο πρός βοήθειάν μας καί νά παραμείνουν επί του πλοίου, ούδείς νά πέση στήν θάλασσα. Πρό του έπικειμένου καταποντισμού μας δυστυχώς έπίστευα ότι τοϋτο δέν ήτο παρά μία ψευδής παρηγορία, αλλά καί τό νά πέσης στήν θάλασσα υπό τας έπικρατούσας συνθήκας ήτο βέβαιος θάνατος. Τό κόψιμο του βαποριού, ο σκληρός χαμός των τριών ήδη άναφερθέντων άνδρών, μέ είχαν τε-

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

λείως αποκαρδιώσει. 'Εάν ήρωτούντο οι διασωθέντες πόση ώρα είχε περάσει, ούδεις θά εγνώριζε ν' απαντήσει. Είχε τελείως χαθεί τό αίσθημα του χρόνου. 'Οπωσδήποτε όλα τά άνω περνούσαν σάν άστραπή από τά μάτια μας. 'Επίσης λόγω της αδυνατό μου κράσεως και μή ών δεινός κολυμβητής έβλεπα ότι συντόμως θά ήκολούθουν την μοίρα του μακαρίτου πατέρα μου. Θά απέθνησκα στο πέλαγος. 'Εκείνος έχάθη έξωθεν του ALGIERS εγώ δέ θά πνιγόμεν στο μέσον του 'Ατλαντικού. 'Η καλή μου σύζυγος Μαρία και οι τρεις λατρευτές μου θυγατέρες ολοζώντανες εικόνες στά μάτια της φαντασίας μου άπλωναν τά χέρια τους σάν νά ήθελαν νά μέ πιάσουν. Καί ξαφνικά ένώ παρεκάλουν την Μεγαλόχαρη χωρίς νά γνωρίζω άκόμη και τώρα άν ήτο δραμα στο ξύπνιό μου ή δημιουργήμα της ταραγμένης μου φαντασίας βλέπω ολοζώντανο μπροστά μου τυλιγμένο στο μαύρο του ράσο και μέ άνεμίζοντα τά κάτασπρα του γένια τόν πενθερόν μου ίερωμένον παπά Μιχάλη Παπα-Πατέρα νά μου φωνάζει μέ την δυνατή φωνή του «Γιάννη κουράγιο ή Παναγία και οι προσευχές μου είναι μαζί σας, δέν θά χαθήτε». Πράγματι ή όπτασία ήτο δημιουργήμα της φαντασίας μου, αλλά όποια γαλήνη και βάλαμο παρηγορίας δέν στάλαξε άμέσως στην ψυχή μου.

Οι ώρες όμως παρήρχοντο και δέν έ φαίετο τό πλοίο διά την διάσωσίν μας. Τό στίγμα μας ήτο πολύ άκριβές διότι έκαμα τρία μαθήματα διά την άκρίβήν μας θέσιν. "Ενα πρό μεσημβρίας, ένα την μεσημβρίαν και έτερον τό απόγευμα. Δέν ύπήρχεν δέ άμφιβολία ότι θά μάς έβρισκαν τά πλοία που ήρχοντο προς βοήθειάν μας. 'Υπολογίζαμεν μέ

τήν ταχύτητα του Νορβηγικού Τάνκερ και την άπόστασίν του και ήλπίζαμεν ότι περί τάς 4/5.00 μ.μ. έπρεπε νά εύρίσκειται πλησίον μας. Παρήλθεν όμως ο χρόνος και ούδέν πλοίο έφάνη. 'Ενέκυσψεν τό σκότος, ο άνεμος ούρλιαζεν και τά κύματα ώσάν βουνά έκτυπούσαν τά πλευρά του θανασίμως τραυματισμένου καραβιού που ήτο πλέον θαύμα πώς έπλεεν άκόμη.

Μόνον ένας πραγματικός ναυτικός μπορεί νά φαντασθή την πικρίαν που αίσθάνεται ένας καθ' όλα ύγιής αλλά καταδικασμένος εις θάνατον, μακράν από τά προσφιλή πρόσωπα της οικογενείας του. Ούτε έναν άπλόν άσπασμόν, ούτε μίαν συμβουλήν στα μικρά παιδιά του, ούτε την ύστάτην του επιθυμία μπορεί ο ταλαίπωρος αυτός νά δώση στους οικείους του. Τό ψωμί που τρώει ο ναυτικός είναι πολύ πικρόν. "Οντες όμως όλοι προετοιμασμένοι αναμέναμεν με στωϊκότητα τό μοιραϊόν. Είμαι περήφανος νά πώ άκόμη και σήμερα ότι τό ήθικόν των άνδρών έστέκετο πολύ ψηλά.

"Ενα μικρό λαμπάκι πετρελαίου μέ σπασμένο και μαυρισμένο γυαλί, άμειδρώς έφώτιζεν άκόμη τό τραπέζι του άσυρματιστού που άγωνιωδώς άνέμενε νά πάρη κανένα παρήγορον σήμα από τά προς διάσωσίν μας έρχόμενα πλοία. Αί ώραι όμως παρήρχοντο και οι έλπιδες μας συνεχώς ήλαττώνοντο.

'Οποία όμως ανακούφισις όταν περί την 10 μ.μ. είδομεν τόν φωτισμόν ενός σταματημένου πλοίου πλησίον μας. "Ητο τό KNUDSEN χωρητικότητος 15.000 περίπου τόννων dwt. Λίγο άργότερα έφθασαν έτερα δύο 'Αγγλικά τάνκερς. 'Ελάβαμεν δέ σήμα από τό Νορβηγικόν, ότι ένα εκ των τριών πλοίων θά έριχνε FUEL OIL στην θάλασσα, ίσως έλαττω-

θή ή όρμή των κυμάτων και τά άλλα δύο θά στείλουν σωσίβιον λέμβον στο πλοίο μας. Μάς είπαν όμως νά ρίπτεται στην θάλασσαν άνά εις των άνδρών του πληρώματος μας μέχρι επτά τόν άνριθμόν. Δέν έπρεπεν όμως νά πέσουν και οι επτά ταυτοχρόνως.

Μετά παρέλευσιν χρονικού διαστήματος είδομεν μίαν βάρκαν πλησίον μας. 'Εδώσαμεν οδηγίας στο πληρώμα, έπιθεωρήσαμεν καλώς τά σωσίβια που φορούσαν και ώρισμένο έρρίφθησαν άνά εις στην θάλασσα. "Ητο όμως πολύ σκότος και δέν ξεύρω πόσοι έπεσαν στην θάλασσα. 'Αμέσως κατόπιν άκούσαμεν άπεγνωσμένας φωνάς από την θάλασσα. Προήρχοντο από έναν εκ των πρώτων που έπεσαν νά σωθούν. 'Εκρατείτο στην άνεμόσκαλαν και έζήτη βοήθειαν. Μετά μεγάλο κόπου άνεσύρθη ο ναύτης αυτός στο πλοίο και έξασθενημένος μάς άνέφερεν ότι όσοι έπεσαν πρώτοι στην θάλασσα έχάθησαν και ότι έπρεπε ή λέμβος νά πλησίαζεν πιό κοντά στο πλοίο μας. Αυτό έτρόμαξεν τούς έναπομένοντες άνδρες και δέν ήθελαν πλέον νά πέσουν στην θάλασσα ζητώντας νά πέση πρώτος ο Πλοίαρχος ή εγώ που θά μπορούσαμεν νά έξηγήσουμεν στην 'Αγγλική γλώσσα νά πλησιάση ή λέμβος πιό κοντά μας.

'Ο Πλοίαρχος τούς είπεν «είμαι έτοιμος νά θυσιάσω στην ζωήν μου γιά σας. 'Εάν όμως χαθώ και διασωθώ έστω και ένας από έσάς, σας παρακαλώ νά όμολογήσετε ότι έπεσα στην θάλασσα κατά δική σας παράκληση και νά έξηγήσετε τούς λόγους, διότι τό καθήκον του πλοίαρχου επιβάλλει νά έγκαταλείψη τελευταίος τό πλοίο». "Ολοι ύπεσχέθησαν τοϋτο και άμέσως μέ έπλησίασεν ο άδελφός μου και μέ ήρώτησεν άν ήθελα νά έπεφτα εγώ στην θάλασσα αλλά του άπήντησα ότι οι πιθανότητες διασώσεως μου ήσαν πολύ λίγες, διότι έκτός του ότι ήμουν τελείως έξαντλημένος, ως εγνώριζε ή κολυμβητική μου ίκανότης ήτο πολύ πτωχή. «Είναι καλλίτερα Στέφανε, του είπα, νά προσπαθήσης νά σωθής έσύ, τό μόνον που σέ παρακαλώ είναι νά φροντίσης την γυναίκα μου και τά άνήλικα παιδιά μου. Σέ διαβεβαιώ Στέφανε πώς ο καλός μας Θεός μέ έβοήθησεν και ένίκησα τόν φόβο του θανάτου. Σέ παρακαλώ νά τό πής αυτό στην καλή μου γυναίκα και νά της πής έπίσης νά φροντίση πολύ νά μήν πικραθούν τά παιδιά μας και νά τούς δώση καλή, χριστιανική άνατροφή. Παρακαλώ τόν "Υψιστον νά σωθής, διότι εάν όχι, ο μή γένοιτο, αφήνομεν πολλές φροντίδας στον μικρό άδελφόν μας Κώστα. 'Εάν σωθής νά μου τόν φιλήσης πολύ και νά ειπεί σ' όλην σας την ζωήν συνδεόμενοι σάν καλοί άδελφοί».

'Αλληλοησπίασθημεν και άμέσως έρρίφθη στην μανιασμένη θάλασσα χωρίς ούτε καν νά φορέση σωσίβιον. Του είχα δέσει μόνον στο χέρι μία σφυρίκτραν που έκρατοϋσα. Τό παράδειγμα

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 325194 PBX (4 lines) 03777

Telex: 710080 CHIOS I — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

του ακολουθήσαν και άλλοι άνδρες. 'Αργότερον δέ και άλλοι όταν εφάνη και άλλη λέμβος από τά πλησίον μας τάνκερς.

Περί την 2.00 μ.μ. δέν υπήρχεν στο πλοϊον άλλος εκτός από μένα και τόν νεαρόν ασυρματιστή μας. Τό πλοϊον είχε πάρει πλέον μεγάλην κλίσιν και έβλεπε πώς ό ασυρματιστής έπρεπε νά προσπαθήση νά σωθή. Είδα πάλιν μία βάρκα πλησίον μας και τόν παρότρυνα νά ριφθή στην θάλασσα αλλά ήρνήτο και στο τέλος μου είπε ότι δέν εγνώριζε καθόλου κολύμπι. Του είπα πώς και άλλοι δέν έκολουμπούσαν και πώς τό σωσίβιον θά τόν κρατούσε στην επιφάνεια μέχρι νά τόν μαζέψη ή βάρκα. Κατόπιν πολλών συστάσεων έδέχθη μέ την διαβεβαίωσιν μου ότι θά πέφταμε μαζί γιά νά τόν βοηθήσω.

'Εκύταξα τό σωσίβιον του, ήτο καινούργές, του τό εφήρμοσα καλώς και του παρήγγειλα ότι έπρεπε νά πέση στην θάλασσα ακριβώς την στιγμή πού θά πηδούσα και εγώ. Τουτο έκανε διότι ήτο πολύ άπειρο παιδί και έφοβούμην μήν πέση την ώρα πού ήρχετο τό κύμα και τόν συντρίψη στην πλευρά του πλοίου. 'Εστάθηνεν στα θέσεις μας και όταν πηδούσα του φώναξα νά πέση. "Όταν βγήκα στην επιφάνεια είδα τό BLOCK της Καπονόβολτας νά έρχεται καταπάνω μου. Θά μέ σκότωνα εάν δέν προλάβανα νά τό πιάσω. Τουτή όμως αιωρείτο και μέ τό κύλισμα του βαποριού μέ σήκωσε πολύ ψηλά. 'Από εκεί είδα σάν σε άστραπή την βάρκα. Κρατήθηκε αιωρούμενος και άφησα νά ξαναπέσω στην θάλασσα όσο πιό κοντά στην λέμβο μπορούσα. Τόν Παπαθεοδώρου όμως δέν τόν έβλεπα.

"Όταν ξαναβγήκα στην επιφάνεια δέν μπορούσα νά δώ την βάρκα. 'Ο Θεός δ-

μως διά δευτέραν φοράν μου έβοήθησε φέρνοντας ξανά κοντά την κλυδωνιζόμενην καπονόβολτα. Την άρπαξα μέ ό-λας τά έναπομένουσας μου δυνάμεις και άφησα νά αιωρηθώ περισσότερον και εις μίαν στιγμήν την άφησα και έρίφθην εκ νέου στην θάλασσα. Τότε ή βάρκα δέν άπήχε πολύ από τό μέρος μου. Δέν είχα όμως ούτε δυνάμεις ούτε καν τό κουράγιο νά κολυμβήσω, ούτε τά πελώρια κύματα μέ άφηναν. 'Η βάρκα προσεπάθησε νά μέ πλησιάση. "Ήκουα τό πλήρωμά της νά μου φωνάζη νά κάμω προσπάθειαν. Πού όμως οι δυνάμεις; 'Υπερανθρώπως κατόρθωσα νά προχωρήσω μερικά μέτρα. 'Η βάρκα δέν μπορούσε νά μέ πλησιάση περισσότερο διότι θά έσυντρίβετο στην πλευρά του πλοίου. "Ενοιωσα ότι πνιγόμεναι και έγκατελείφθην στο μοιραίο. Δέν γνωρίζω ακόμη και τώρα πώς τά χέρια μου έπιασαν την ύστατην στιγμήν ένα κουπί και κατόπιν την κουπαστήν της βάρκας. "Εμεινα εκεί άπελπισμένα γατζωμένος μέχρις ότου άπεμακρύνθη ή λέμβος του ναυαγίου και τότε στιβαρά χέρια μέ άνέσυραν επ' αυτής μισολιπόθυμον.

. 'Εδω τελειώνει ή δραματική αφήγησις του άειμνήστου πλέον Καπτά Γιάννη Ν. Πατέρα. Στίς σημειώσεις του υπήρχε και τό παρακάτω συγκινητικό ποίημα πού γράφτηκε ως φαίνεται από άγνωστο διασωθέντα ναυαγό του πλοίου. Τό παραθέτουμε σάν μνημόσυνο στην μνήμη των τόσων άπωλεσθέντων:

"Ότι μου είπες τόκαμα, άρνήθηκα γιά σένα, μέ τό «Κυλλήνη» μπάγκα και πήγαινα στα ξένα.

"Ήταν ή ημέρα Σάββατο έννέα 'Απρι-

λίου, πού τό «Κυλλήνη» κόπηκε, στο έβγαλμα ήλίου.

Τριακόσια μίλλια άνοικτά ήταν αυτής 'Αζόρες, στο μέσον του ώκεανού μάς έπιασαν οι μόρες.

Και ό Καπετάνιος ψύχραιμα στο πλήρωμα φωνάζει, μήν πέσετε στην θάλασσα, τό σκάφος δέν βουλιάζει.

Τότε τρέχει τό πλήρωμα νά ρίξουνε τίς βάρκες, μά τό βαπόρι χώριζε σάν νά του ρίξαν νάρκες.

Κυττάζω στον όρίζοντα νά ιδώ τί θά άπογίνη, και δυό κομμάτια έγινεν άμέσως τό «Κυλλήνη»

"Ήταν μεγάλο τραγικό και ούτε θά ξαναγίνη, άδειο σκάφος νά κοπή σε πλώρη και σε πρύμη

Μά μάς άπογοήτευσε τό τέλος του Μαρκόνη, τόν θάνατο μας τραγικά, τόν καρτερούσαμε όλοι.

"Η βάρκα ή άριστερή στην θάλασσα πηγαίνη, τότε ό Γιώργος κολυμπα και εις την βάρκα βγαίνη.

Μά ό λοστρόμος σύντομα του ρίχνη ίβιλάγι, και ό Γιώργος τότε χαιρετά, μά βάρκα πιά ξωριάζει.

Μας την ραγίζει την καρδιά την έκαμε κομμάτια, και τρέχανε τά δάκρυα, αυτά δικά μας μάτια.

Και τόν Μαρκόνη θλιβερά, όλοι τόν συγχωρούμε, γιατί έστάθην ψύχραιμος, έμεις γιά νά σωθούμε

ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ Δ. ΠΑΠΑΠΑΤΕΡΑΣ

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΧΡΙΣΤΟΥΔΙΑ

Σε συνεργασία με τους Ελλαδίτες συνεργάτες μας -ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ- εκθετούμε στην Αθήνα τα τελευταία μοντέλα Βίντεο και Μουβι κάμερες Τηλεορασεων Στερεοφωνικών συγκροτημάτων Κομπακτ Ντισκ και αυτοκινήτων Οικοσκευές Ψυγεία Κουζίνες πλυντήρια Φουρνοι μικροκυμάτων σκουπιδοφαγούς καθώς και μεγάλην συλλογήν μικροσυσκευων και δεκάδων άλλων προϊόντων ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ ΓΝΩΣΤΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ αυθεντικά και πρώτης διαλογής, τα πιο πολλά με Διεθνή εγγύηση

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ ή εντός 3 - 4 ημερών ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ.

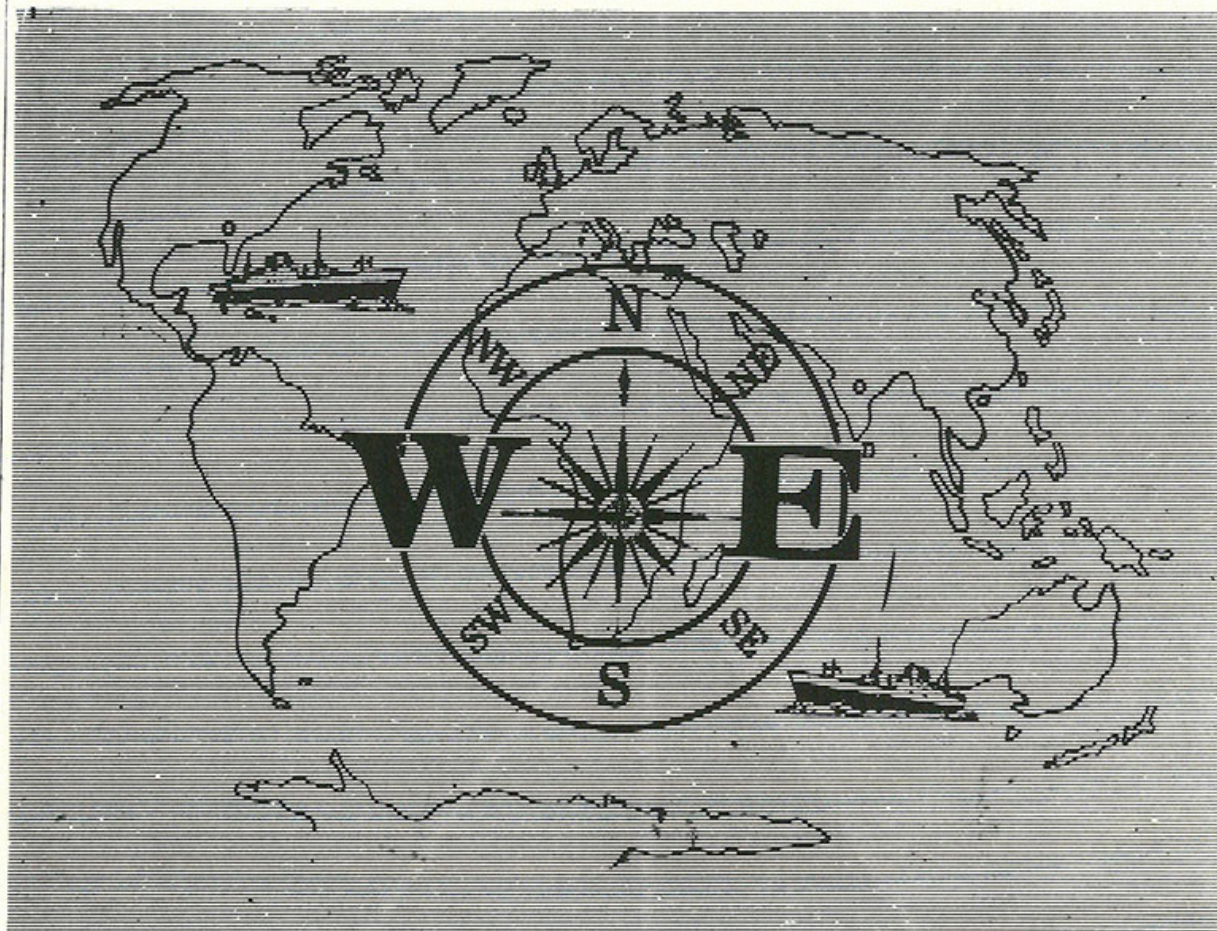
Εκθεσιακό κέντρο Λεωφ. Βουλιαγμένης (3ος όροφος) έναντι τροχαίας ΓΛΥΦΑΔΑ

Τηλ: 8942516/7/8. Τέλεξ: 222329 ή Κύπρος 2040

Ανοικτό κάθε μέρα 09.00 — 21.00 — Σάββατο 09.00 — 14.30



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

ΑΠΟΗΧΟΙ ΑΠΟ ΤΗ ΒΟΥΛΗ

Στό προηγούμενο τεύχος μας αναφερθήκαμε διεξοδικά στις επιπτώσεις στη Ναυτιλία από τη θέσπιση από 1ης Ιανουαρίου και στην Έλλάδα του Φόρου Προστιθεμένης Αξίας.

Δημοσιεύουμε παρακάτω ένα μέρος από τα πρακτικά από τη συζήτηση στη Βουλή του σχετικού Νόμου, από τα οποία προκύπτει ότι το Υπουργείο Οικονομικών δεν ήλθε σε καμία επαφή με τις άμεσα ενδιαφερόμενες έφορμικές Ένώσεις ή με το Ναυτικό Έπιμελητήριο για να ζητήσει τις απόψεις τους επί ενός τόσο σημαντικού Φορολογικού Νόμου και η τελευταία επικοινωνία του με το Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας έγινε πριν 23 μήνες και τότε για να διαβιβάσει στο ΥΕΝ μία οδηγία της ΕΟΚ για το ΦΠΑ.

Έπισημαίνουμε ακόμη τις έποικοδομητικές προτάσεις που διατύπωσε κατά τη συζήτηση ο βουλευτής Πειραιώς κ. Παύλος Σαρλής, τις οποίες έλπίζουμε ότι θα συμπεριλάβει στο Νόμο, έστω με τη μορφή έρμηνευτικών έγκυκλίων, την τελευταία στιγμή Υπουργείο Οικονομικών.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η παράγρ. 1 α, γ, δ, 3 και η του άρθρου 22 του σχεδίου νόμου που συζητάμε, ρητώς απαλλάσσουν όρισμένες πράξεις του θαλασσίου έμπορίου από τον ΦΠΑ. Αυτό σημαίνει ότι για τις άνω πράξεις θα εξακολουθήσει να ισχύει το ύφιστάμενο φορολογικό καθεστώς. Υπάρχουν όμως και πολλές άλλες πράξεις, του θαλασσίου έμπορίου, οι οποίες δεν μνημονεύονται στην παραγρ. 1, α, γ, δ, 3 και η του άρθρου 22.

Αυτό σημαίνει, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι, ότι για τις προϋποθέσεις έφαρμογής του ΦΠΑ, ο φόρος αυτός θα τύχει έφαρμογής. Αυτές όμως οι παραλειπόμενες πράξεις του θαλασσίου έμπορίου, σήμερα απολαύουν απαλλαγής από την άμεση και έμμεση φορολογία επί τη βάση του ύφισταμένου ναυτιλιακού θεσμικού πλαισίου.

Έπομένως, πράξεις του θαλασσίου έμπορίου οι οποίες αυτή τη στιγμή δεν φορολογούνται με άμεση ή έμμεση φορολογία, με το γεγονός ότι παραλείπονται από τις ειδικές απαλλαγές του άρθρου 22, θα αρχίσουν να φορολο-

γούνται πιά με τον ΦΠΑ.

Άρα, η θέσπιση του ΦΠΑ για αυτές τις παραλειπόμενες πράξεις, καταλήγει στην άνατροπή του πλαισίου αυτού και καταφέρει βαρύ πλήγμα στη χειμαζόμενη φορτηγό και έπιβατηγό έλληνική έμπορική ναυτιλία.

Ποιές είναι αυτές οι παραλειπόμενες πράξεις; Πρώτα απ' όλα η ναύλωση. Άναφέρει μέσα η διάταξη του άρθρου 22 τη μίσθωση πλοίου, αλλά για τους παροικούντες στην Έρουσαλήμ, θα έλεγα, από τις χίλιες δικαιοπραξίες, για να μιλήσω νομικά, που άντικείμενο έχουν την παραχώρηση της χρήσεως του πλοίου, ζήτημα αν υπάρχουν μία ή δύο μισθώσεις πλοίων. Οι υπόλοιπες 998 είναι ναυλώσεις, ή χρονοναυλώσεις ή ναυλώσεις κατά ταξίδια.

Τά δάνεια επί ύποθήκη που δίνονται όχι από τράπεζες, αλλά από ιδιώτες, αυτά τά δάνεια λοιπόν, βάσει της ρητής διάταξης του Ν. 4419/64 που απαλλάσσονται και του χαρτοσήμου και οίασδήποτε άλλης απαλλαγής, τώρα θα πρέπει να ύπόκεινται στον ΦΠΑ.

Όσον άφορα για τις κρουαζιέρες, ένω η μεταφορά προσώπων έπιτρέπεται, και απαλλάσσονται από τον ΦΠΑ βάσει του έδαφίου θ' του άρθρου 22, τά κυκλικά ταξίδια περιηγήσεως με τουριστικά πλοία, φορολογούνται με ΦΠΑ. Και έξερετε τί σημασία έχουν για τον έλληνικό τουρισμό οι κρουαζιέρες στα έλληνικά νησιά και μάλιστα αυτή την έποχή; Άλλά υπάρχουν και πράξεις του θαλασσίου έμπορίου, που με ρητή διάταξη του νόμου αυτού, ύπάγονται στον ΦΠΑ Σας παραπέμπω στο παράρτημα 1, που αν συνδυαστεί αυτό με την παρ. 2 του άρθρου 3, θα δούμε εκεί ότι όταν τό δημόσιο παρέχει ύπηρεσίες που άνάγονται σε μεταφορά προσώπων μεταφορά άγαθών ή παροχή λιμενικών ύπηρεσιών, τότε έφαρμόζεται, ο ΦΠΑ έστω και αν ο παρέχων τις ύπηρεσίες είναι τό δημόσιο ή ΝΠΔΔ, όπως οργανισμοί λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης και λιμενικά ταμεία, οι φορτωτές, οι ναυλωτές και οι πλοιοκτήτες.

Έπίσης, σάς παραπέμπω στο παράρτημα 2, βδ όπου ρητώς αναφέρεται ότι ύπάγονται στον ΦΠΑ πράξεις, όπως η μεταφορά προσώπων και πραγμάτων, με οποιαδήποτε μεταφορικά μέσα κα-

θώς και η μίσθωση αυτών. Και βεβαίως έξαιρείται απ' όλο αυτό τό φάσμα των ναυτιλιακών πράξεων και καλώς έξαιρείται η μίσθωση των έπαγγελματικών σκαφών άναψυχής άναγνωρίζοντας την τουριστική σημασία, αλλά όταν πρόκειται για τις κρουαζιέρες δεν άναγνωρίζουμε την τουριστική σημασία αυτών;

Κύριε Πρόεδρε, ύπάρχει και μία τραγική άποψη και συγχωρείστε με για τη λέξη αυτή, σ' όλη την ιστορία. Τό Υπουργείο Οικονομικών έστειλε τό τελευταίο έγγραφο σχετικά με τον ΦΠΑ, στο Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας, πρό 23 μηνών. Τό Υπουργείο αυτό έδω και δύο χρόνια, δεν έχει ενημερωθεί επί όλης αυτής της έπεξεργασίας που γίνεται πάνω στον ΦΠΑ. Τό τελευταίο έγγραφο που έφυγε από τό Υπουργείο Οικονομικών προς τό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας, είναι ένα έγγραφο που διαβιβάζει μία οδηγία της ΕΟΚ που έχει απόψεις και θέσεις πάνω στο φόρο προστιθέμενης αξίας. Αυτό τό νομοσχέδιο δεν έστάλη ποτέ στο Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας και έτσι τό Υπουργείο αυτό δεν είχε τη δυνατότητα να τό διαβιβάζει στις παραγωγικές τάξεις. Οι παραγωγικές λοιπόν τάξεις δεν πληροφορήθηκαν περί αυτού του νομοσχεδίου και δεν πληροφορήθηκαν από τά άρμόδια Υπουργεία, αλλά ούτε και από τό Υπουργείο Οικονομικών, γιατί ούδέποτε τό Υπουργείο αυτό, κάλεσε τις τάξεις αυτές για να συζητήσει τό νομοσχέδιο περί ΦΠΑ. Καλέσατε όλη την Έλλάδα, κύριε Υπουργέ, εκτός των ένώσεων, των φορέων της ναυτιλίας.

Καταθέτω και στά Πρακτικά ένα τηλεγράφημα που έστάλη και σε σās από την Ένωση Έλλήνων Έφορμιστών και παρεμφερές τηλεγράφημα έχει σταλεί και στον Υπουργό κ. Άλεξανδρή: (Στό σημείο αυτό ο κ. Σαρλής καταθέτει στά Πρακτικά τό σχετικό τηλεγράφημα).

Δέν είναι έπομένως άκριβές τό ότι συζητήσαμε τό νομοσχέδιο με αυτή τη μερίδα του έλληνικού λαού.

Άλλά ύπάρχει και μία άλλη πλευρά του θέματος. Ο Υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας, ο κ. Άλεξανδής, δημόσια δηλώνει ότι όχι μόνο θα παραμείνει τό θεσμικό καθεστώς της ναυτιλίας άνέπαφο, αλλά ταυτόχρονα ότι προτίθεται να φέρει δέσμη κινήτρων για την έμπορική

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

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

ναυτιλία. Δεν καταλαβαίνετε ότι με διατάξεις, όπως το άρθρο 22, που ανατρέπουν το ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο, υπονομεύετε αυτό το οποίο προσπαθεί ο κύριος υπουργός της 'Εμπορικής Ναυτιλίας; Μά, τέλος ποιά είναι η θέση αυτού του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας μέσα στην Κυβέρνηση;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ ('Υπουργός Οικονομικών): Κύριε συνάδελφε, διαβάστε πρώτα το νομοσχέδιο και μετά πεστε αυτά που λέτε. Γιατί είναι έξω από τις ρυθμίσεις που προβλέπει το νομοσχέδιο.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ: Κύριε 'Υπουργέ των Οικονομικών, θα απαντήσετε πάνω σ' αυτά τα οποία λέγω και μακάρι να διαψευσθώ ότι είναι έτσι όπως τα λέτε. 'Αλλά, όταν μου βάζετε διάταξη και μου μιλάτε για μίσθωση πλοίων! Οί έμβριθεί σύμβουλοί σας φαίνεται ότι τα ξέρουν τόσο πολύ καλά, ούτως ώστε δεν αισθάνθηκαν την ανάγκη να πάρουν ένα τηλέφωνο και να ρωτήσουν τους συναδέλφους των στο 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας. Γιατί δεν μπορεί να τό άμφισβητήσετε ότι δεν έστάλη τό νομοσχέδιο στο 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας και κατ' έπείταση δεν ένημερώθηκαν οί παραγωγικές τάξεις οί όποιες ασχολούνται μέ τήν ναυτιλία.

Τά λέω όλα αυτά για τί ποιούς να πιστέψουμε; Νά πιστέψουμε τήν Κυβέρνηση μέ τίς διατάξεις τίς όποιες φέρνει έδω, δηλαδή τό άρθρο 22, ή να δώσουμε πίστη στους λόγους του ύπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας που έγω ό ίδιος τόν άκουσα στην όμιλία του στη Ναυτική 'Εβδομάδα να λέει αυτά τά όποια σάς είπα έγω. Παρίσταται έδω και άσφαλώς θα ξέρει και θα τό επιβεβαιώσει ότι αυτά είπε προς τίς παραγωγικές τάξεις τής ναυτιλίας.

Τά λέω όλα αυτά, διότι δεν μέ ενδιαφέρει και τό τελευταίο πράγμα τό όποιο μέ άπασχολεί είναι ή όποιαδήποτε αντιπολιτευτική διάθεση άπέναντι στην Κυβέρνηση προκειμένου περί ενός τόσο σημαντικού και θεσμικού νόμου όπως είναι ό φόρος προστιθεμένης άξιας.

Τά λέω όλα αυτά διότι έστω και αυτήν τήν τελευταία στιγμή θα πρέπει να άπασχοληθείτε μέ αυτό τό θέμα και να δείτε ώστε οί διατάξεις αυτές, ή διάταξη του άρθρου 22, πραγματικά δεν θίγουν και δεν άνατρέπουν τό ύφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο τής ναυτιλίας.

Πέρα άπ' αυτό προσθέτω και έγω τή φωνή μου για τήν άπαλλαγή από τόν φόρο προστιθεμένης άξιας και του τύπου και του βιβλίου. Δεν είναι δυνατόν ή θέση τους να γίνει χειρότερη άπ' ό,τι ακόμα είναι και σήμερα. Και είναι βέβαιον ότι μέ τό φόρο προστιθέμενης άξιας οί βιβλιοπώλες και κυρίως οί έκδότε των βιβλίων, θα βρεθούν σε πάρα πολύ δυσμενή θέση.

'Επαναλαμβάνω και πάλι τήν παράκλησή μου. 'Υπάρχει χρόνος, κρατείστε τό άρθρο 22. Συνεννοηθείτε, έδω είναι και ό κύριος ύπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας. Δεν ξέρω γιατί ήρθε έδω. 'Εδω είδα είναι και ό Γενικός Γραμματέας του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας. Συνεννοηθείτε και δεν χάθηκε ό κόσμος, μπορεί ειδικά αυτό τό άρθρο μετά από σωστή σκέψη, να δοϋμε άν έσείς ή έμείς έχουμε δίκαιο όταν λέμε ότι μέ αυτή τή διάταξη ανατρέπεται τό θεσμικό πλαίσιο τής ναυτιλίας.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (ύπουργός Οικονομικών): Μέ συγχωρείτε θα ήθελα να πω ότι ή άπάντησή μου σε αυτά που είπε ό κύριος Σαρλής θεωρώ ότι τά είπε για άλλους λόγους, όχι γιατί ήθελε να κάνει έποικοδομητικό διάλογο, είναι ότι ή άνάγνωση των άρθρων του νομο-

σχεδίου δίνει τήν άπάντηση τήν αντίθετη άπ' αυτά τά όποια είπε ό κύριος Σαρλής.

Και ή έγκύκλιος που έχει γίνει, ήδη, τό κάνει σαφές, γιατί όταν είναι από τό έσωτερικό μέ προορισμό για τό έξωτερικό, που γίνεται μέ αυτά τά πλοία ή άπό τό έξωτερικό προς τό έσωτερικό, περιλαμβάνεται στη ρύθμιση που προβλέπεται στην ή περίπτωση του άρθρου 22. Κατά συνέπεια, δεν είναι θέμα που να χρειάζεται κάποια ειδική ρύθμιση, γιατί περιέρχεται ήδη στην ή περίπτωση του άρθρου 22 και αυτό θα περιληφθεί στην έτοιμη ήδη έγκύκλιο, που θα βγει μέ βάση αυτό τόν νόμο. 'Αν από κεί και πέρα θέλετε να άπαλλάξουμε τά έσωτερικά δρομολόγια, άπλά πληροφωρώ τό Σώμα ότι σήμερα δεν συμφωνούμε μέ αυτό, διότι σήμερα αυτή τή στιγμή που συζητάμε τά εισιτήρια αυτά για τό έσωτερικό έπιβαρύνονται μέ ΦΚΕ 8% και 3% από τό ΝΑΤ. Κι έμείς έχουμε συμπεριλάβει τά εισιτήρια, τίς μεταφορές αυτές στον χαμηλό συντελεστή. Και όταν θα έρθει ό συντελεστής τότε να καθήσουμε να κουβεντιάσουμε κατά πόσο αυτό τό πράγμα έπιβαρύνει τόν τουρισμό ή δεν τόν έπιβαρύνει.

Ειπώθηκε επίσης, γιατί περιέχεται ή λέξη «μίσθωση» και δεν περιέρχεται ή λέξη ναύλωση. Αυτό έννοούμε, είναι τό ίδιο πράγμα.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ Δεν είναι τό ίδιο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ Αυτό θα τό διευκρινίσουμε και στην έγκύκλιο. 'Εάν τό βάλουμε έτσι, ύπάρχει περίπτωση να έχουμε και τί άπαντήσεις θα παίρνουμε. Θα προτείνουμε να τελειώσουμε άπόψε τό 32. 'Από κεί και πέρα, είναι άλλα δύο άρθρα, τό 33 και τό 35, τά όποια θα συζητήσουμε αύριο. Τ' άλλα κύριε Πρόεδρ, δεν έχουν ένδιαφέρον.

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

Πλοηγοί και Πλοήγηση

Σ' όλα τα λιμάνια του κόσμου υπάρχει πάντα ένας άνθρωπος που θ' ανέβει στη γέφυρα του πλοίου για να το οδηγήσει στο άγκυροβόλιό του. Είναι ο πλοηγός, που ξέροντας την κίνηση και όλα τα χαρακτηριστικά του λιμανιού είναι έτοιμος να κατευθύνει με σιγουριά το οποιοδήποτε πλοίο στην ακριβή θέση του. Το έργο δεν είναι καθόλου εύκολο και γίνεται καθημερινά δυσκολότερο, όταν σκεφθεί κανείς τι σημαίνει πλοήγηση ενός τεράστιου πλοίου - κοντέϊνερ, μήκους 270 μέτρων που πρέπει να άγκυροβολήσει στο Νιούαρκ περνώντας από τα στενά, τους διαύλους και τις παγίδες που χωρίζουν το Νιού Τζέρσεϊ από το Στάτεν "Αϊλαντ" στη Νέα Υόρκη. "Η να περάσει το κανάλι που ενώνει τον κόλπο του Μεξικού με το Χιούστον Τέξας. "Η ακόμα να μπει στο Ρόττερνταμ με την ορατότητα πεσμένη στο μηδέν απ' την όμίχλη ή τις καταρακτώδεις βροχές.

Για να γίνει κανείς πλοηγός χρειάζονται πολλά χρόνια θεωρητικής και πρακτικής σπουδής, που τα περισσότερα διανύονται σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι όπου οι εκπαιδευόμενοι θα μαθαίνουν όλα του τα μυστικά: φάρους και φανούς άβαθ, ξέρες, διαύλους, άκτογραμμές, βάθη, παλίρροιας, τοπικούς καιρούς και χίλια δυο άλλα πράγματα, που τους επιτρέπουν να βλέπουν το λιμενικό χώρο σαν μία μεγάλη λεωφόρο με τις λουρίδες της εισόδου και της εξόδου. "Αλλά η αρχική αυτή εκπαίδευση δεν αρκεί, καθώς η ανάπτυξη κάθε λιμανιού απαιτεί συνεχή ενημέρωση, σαν κι αυτή περίπου που χρειάζονται οι γιατροί και οι δικηγόροι. Τόσο οι Η.Π.Α. στη σχολή του Kings Point όσο και η Γαλλία (Γρενόβλη) και η Ολλανδία (Wa-

geningen) και άλλες λιγότερο γνωστές σχολές σε διάφορες άλλες χώρες, παρέχουν τέτοια ειδική μετεκπαίδευση σε τεχνητές λίμνες με μοντέλα και τηλεκατευθυνόμενο έλεγχο με απομιμητές (simulators) που αναπαριστούν όλα τα χαρακτηριστικά των σημερινών μεγάλων σκαφών.

Στη Νέα Υόρκη, περίπου το ένα τρίτο των πλοίων που καταφθάνουν κάθε χρόνο είναι μεγάλα πλοία - κοντέϊνερ. Καί παρά τον κανόνα ότι όσο μεγαλύτερο είναι το πλοίο τόσο αναγκαιότερο είναι το έργο του πλοηγού, απεδείχθη ότι η αύξηση του μεγέθους προκάλεσε μείωση των πλοηγών. Γιατί σήμερα 5 ή 6 κοντέϊνερσις αντικαθιστούν 50 περίπου παλιά συμβατικά πλοία. "Ετσι ενώ το 1959 ή "Ενωση Πλοηγών της περιοχής διέθετε 200 πιλότους σήμερα έχει μόνο 115 μόνο 60 από τη Νέα Υόρκη και 55 από το Νιού Τζέρσεϊ. "Ωστόσο οι δυσκολίες στον κόλπο του Νιούαρκ έχουν ιδιαίτερα αυξηθεί. Καί τό ίδιο ισχύει και για το Χιούστον του Τέξας, όπου οι έλικοπτερις διαύλοι, ιδίως κατά την περίοδο της "ομίχλης" (Δεκέμβριος - Μάρτιος) κάνουν την πλοήγηση μία απ' τις δυσκολότερες του κόσμου, την οποία οί πλοηγοί της περιοχής παρομοιάζουν με παρκάρισμα σε υπόγειο γκαράζ με στριφτούς διαδρόμους.

Διαφορετικές είναι οι συνθήκες στη διώρυγα του Παναμά για τους πιλότους που χειρίζονται και πλοηγούν τα πλοία μέσα στη διώρυγα. Λέγεται ότι η δουλειά αυτή είναι απλή ρουτίνα. "Αλλά και η ρουτίνα αυτή παρουσιάζει άμετρητες δυσκολίες. "Ο πιλότος του Παναμά, όπως άλλωστε και σε μερικά άλλα μέρη του κόσμου, αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη του πλοιάρχου, του οποίου δεν

είναι απλός σύμβουλος, όπως κατά κανόνα συμβαίνει στα περισσότερα λιμάνια του κόσμου. Καί έχει να αντιμετωπίζει τό γεγονός ότι τό κανάλι έγινε τό 1914 όποτε ελάχιστα πλοία ήταν μεγαλύτερα από 140 μέτρα. Τό 1968 με την εκβάθυνση που έγινε αυξήθηκε τό βάθος του καναλιού από 11 σε 14 μέτρα, επιτρέποντας τη διέλευση σκαφών με βύθισμα 12 μ. καί μήκος 270 περίπου μέτρων. Στίς περιπτώσεις που τέτοια μεγάλα πλοία περνούν τίς τρείς ύδατολεκάνες της διώρυγας με τίς όποιες τό πλοίο ανυψώνεται ή κατεβαίνει 26 μέτρα από ώκεανό σε ώκεανό, επιβιβάζονται στό πλοίο δύο πλοηγοί, από τούς όποιους ό ένας αναλαμβάνει δουλειά στη γέφυρα καί ό άλλος παρακολουθεί καί ελέγχει συνεχώς νά υπάρχει απόσταση τουλάχιστον 46 εκατοστών όταν περνάει δίπλα σε άλλο πλοίο. "Ετσι ή άλλοιώς, στό Ρόττερνταμ ή στόν Παναμά, ή δουλειά του κάθε πιλότου αρχίζει με μία σκάλα. Μία σχοινένια σκάλα με ξύλινα σκαλοπάτια που ρίχνεται από την πλευρά του πλοίου προς την πιλοτίνα που σκαμπανεβάζει από κάτω. Μ' αυτήν ό πιλότος θά σκαρφαλώσει στό πλοίο. Καί χρειάζεται προσοχή, γιατί αν ξεγλιστρήσει θά πέσει... ανάμεσα στό δυό σκάφη. Πάντως ή σκάλα αυτή θεωρείται από πολλούς πλοηγούς σαν τό ασφαλέστερο μέσο, μιά καί τό σύστημα του ανεβάσματος με τό βίντζι στάθηκε αίτία άτυχημάτων. "Η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής έν θαλάσση έδωσε μία λύση στό πρόβλημα, απαγορεύοντας στους πιλότους νά ανεβαίνουν με σκάλες περισσότερο από 9 μέτρα, πάνω από τά όποία τό πλοίο πρέπει νά τούς διαθέτει κανονική κλίμακα επιβιβάσεως.



EMBIRICOS 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

Στήν 'Ολλανδία ή χορήγηση άδειας πλοηγού προϋποθέτει εξάμηνη θεωρητική εκπαίδευση και παράλληλα ή στή συνέχεια, πρακτική άσκηση υπό τήν παρακολούθηση πεπειραμένου πλοηγού τής αρμόδιας υπηρεσίας. Τής θεωρητικής εκπαιδεύσεως εξαιρούνται όσοι έχουν δίπλωμα άξιωματικού καταστρώματος E.N. 'Ακολούθως συνεχίζεται ή πρακτική άσκηση και όταν ό επιβλέπων πεισθεί ότι ό υποψήφιος είναι ικανός τόν παραπέμπει σέ εξέτασεις γιά τήν απόκτηση τής άδειας. Οί εξέτασεις περιλαμβάνουν πρακτικά και θεωρητικά θέματα και ξένη γλώσσα (άγγλικά και δευτερευόντως γερμανικά ή γαλλικά). 'Ηδη ή 'Ολλανδική κυβέρνηση σχεδιάζει τήν ιδιωτικοποίηση τής πλοηγήςσεως και τή μεταφορά τής πλοηγικής υπηρεσίας από τήν Γενική Διεύθυνση Ναυτιλίας σέ ιδιωτικούς οργανισμούς. Σήμερα υπάρχουν κάπου 270 «κρατικοί» πλοηγοί πού πιάνουν τά πλοία στήν άνοικτή θάλασσα και κάπου 160 πλοηγοί «πλευρίσεως» πού πλευρίζουν τά πλοία στίς προβλήτες. 'Η κατάργηση τής διακρίσεως αὐτῆς θά δημιουργήσει τήν άνάγκη πρόσθετης εκπαιδεύσεως τών πλοηγών πού δέν έχουν ήδη άδεια και

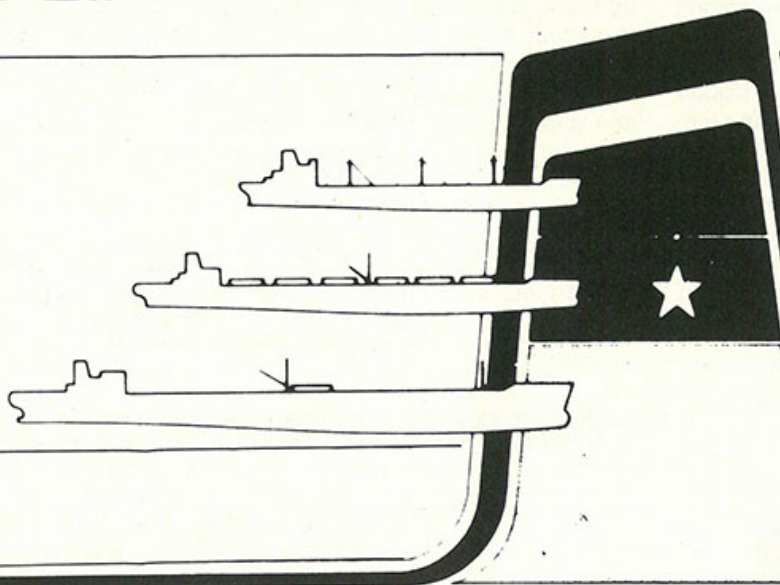
γιά τίς δύο περιοχές.

'Αντίθετα στίς 'Ην. Πολιτείες ή πλοηγική υπηρεσία βρίσκεται στά χέρια ιδιωτικών οργανισμών, όπως οί Sandy Hook Organizations γιά τούς βορειοανατολικούς λιμένες, οί Interport Pilots γιά τή περιοχή Maine - Virginia κλπ. 'Υπάρχουν δύο κατηγορίες πλοηγών, οί «όμοσπονδιακοί» και οί «πολιτειακοί». Οί πρώτοι, πού δέν ξεπερνούν τούς 60, χειρίζονται τά πλοία άκτοπλοϊας και έσωτερικών ύδάτων, οί δέ «πολιτειακοί» τά ποντοπόρα πλοία. 'Η άκτοπλοϊκή άδεια προϋποθέτει τήν εξάσκηση σέ πλοηγήσεις υπό τήν επίβλεψη έμπειρου πλοηγού και εξέτασεις ένώπιον τής 'Ακτοφυλακής (κανονισμός άποφυγής συγκρούσεων, χειρισμοί πλοίων, χαρακτηριστικά λιμένες) και στή συνέχεια νέα δοκιμαστική περίοδος πλοηγήσεων. Πολύ δυσκολώτερη είναι ή άδεια πλοηγήσεως ποντοπόρων πλοίων. Προϋποθέτει έπταετή υπηρεσία υπό παρακολούθηση ή συνεργασία έμπειρου πλοηγού τή λήψη τής άκτοπλοϊκής άδειας και αὐστηρότερες εξέτασεις στήν 'Ακτοφυλακή. 'Η όλη διαδικασία μέχρι τό λεγόμενο «full branch status» μπορεί νά άπαιτησει μέχρι και 14 χρόνια. 'Ως

παράδειγμα αναφέρεται ή περίπτωση νεαρού πού ξεκίνησε ως ναυόταιπας σέ ρυμουλκό, συνέχισε ως πηδαλιούχος σέ πιλοτίνα και ύστερα ως δόκιμος, άξιωματικός και κυβερνήτης μικρών σκαφών. Στή συνέχεια πήρε τήν άκτοπλοϊκή άδεια, έκανε επιβλεπόμενες πλοηγήσεις σέ όρισμένες περιοχές και τελικά έδωσε εξέτασεις γιά τήν «πολιτειακή» άδεια ποντοπόρων. 'Ακόμα όμως δέν έγινε «full branch», δεδομένου ότι ή άδεια του είναι περιορισμένη από πλευράς βυθίσματος και τοννάζ του πλοηγούμενου πλοίου και χρειάζεται ακόμα μερικά χρόνια υπηρεσίας γιά νά άρθούν οί περιορισμοί.

Οί πλοηγικοί αὐτοί ιδιωτικοί οργανισμοί θεωρούνται σήμερα, στήν εποχή τών άνεγνωρισμένων σωματείων και του οργανωμένου συνδικαλισμού, ως καθαρά άναχρονιστικοί, θυμίζοντας τίς μεσαιωνικές συντεχνίες. Πολύ περισσότερο πού συνεχίζουν έν πολλοίς τό παλιό κληρονομικό σύστημα τής δουλειάς από πατέρα σέ γιό, τή συντήρηση «κορβανά» έσόδων, τά όποία μοιράζονται μετά τήν άφαίρεση τών γενικών δαπανών και άλλα τέτοια «συντεχνιακά» κατάλοιπα.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ VLCC/ULCC, Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΜΩΨΣΗΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Του Πλοιάρχου κ. ΑΝΤΩΝΗ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΥ

"Όπως σύμφωνα με τη Βίβλο, Κεφάλαιο "Εξοδος, ο Μέγας Μωϋσής έβγαλε τό "Έθνος των Έβραίων από βαθιά κρίση καί δουλεία αιώνων των Αιγυπτίων, έτσι τούς τελευταίους μήνες τά VLCC/ULCC ανέσυραν ένα τμήμα της παγκόσμιας ναυτιλίας από τη βαθιά κρίση που γιά πέντε χρόνια τη βασανίζει.

Μέ την κατάσταση που υπάρχει σήμερα στη ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων, απέδειχθη πόσο πράγματι δίκιο είχαν εκείνοι που έτόλμησαν νά επενδύσουν σημαντικά κεφάλαια γιά την αγορά των πλοίων αυτών, στό μέσον της πιό βαθιάς κρίσης της Ναυτιλίας, τότε που όλα φαινότουσαν χαμένα.

Λόγω του τεράστιου ενδιαφέροντος που έχουν σήμερα είδικά τά πλοία του τύπου αυτού γιά τό ναυτιλλόμενο, σκέφθηκα νά καταστήσω τόν αναγνώστη του περιοδικού αυτού κοινωνόν, μέ τόν τρόπο που λειτουργούν τά πλοία αυτά αλλά καί γιά την έργασία που γίνεται επάνω στά πλοία αυτά από Έλληνικό ειδικευμένο προσωπικό.

Πιο κάτω περιγράφουμε ένα τέτοιο πλοίο παραστατικά καί παραδειγματικά, γιά όλα τά άλλα πλοία του τύπου.

"Ό,τι συμβαίνει, όπως λειτουργεί, καί όπως περιγράφεται τό πλοίο παράδειγμα, περίπου συμβαίνει καί σέ όλα τά άλλα μεγάλα δεξαμενόπλοια.

ΜΕΡΟΣ Α'

ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ — ΠΛΥΣΙΜΟ ΜΕ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ — ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ

1. ΛΙΜΑΝΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

Πρίν την άφιξη στό λιμάνι εκφόρτωσης:

— Έξαέρωση των άντλιών φορτίου (PRIMING)

— Δοκιμή της γραμμής πλυσίματος μέ φορτίο μέ πίεση 12KG/CM2

— Έλεγχος θερμοκρασιών δεξαμενών φορτίου.

— Έλεγχος ποιότητας άδρανους άερίου στίς δεξαμενές.

Β. — ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ ΠΛΥΣΙΜΟ ΜΕ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΤΩΝ ΠΛΕΥΡΙΚΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ . ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΝΟΣ ΜΟΝΟ ΦΟΡΤΙΟΥ:

"Εναρξη εκφόρτωσης των πλευρικών δεξαμενών καί των δεξαμενών καταλοίπων μέ τίς 4 άντλίες φορτίου.

"Όταν ή στάθμη των Νο:1 πλευρικών δεξαμενών φθάσει στά 15 μέτρα, αρχίζουμε νά τίς πλένουμε χρησιμοποιώντας τούς δίσκους προγραμματισμού 120 μοιρών (TOP WASH). Οί δεξαμενές πλένονται μία μία, ή δύο δύο ανάλογα μέ τό RATE της εκφόρτωσης καί τό χρόνο που έχουμε στή διάθεσή μας καί τη πίεση που έχουμε από την εκφόρτωση.

Στά μηχανήματα πλυσίματος στέλνουμε φορτίο μέ πίεση 9-10 KG/CM2, μέ την άντλία πολλαπλής χρήσης γνωστή

σάν G.P.P. που τραβά από τίς δεξαμενές Νο:4 πλευρικές, ή τίς Νο: 5 πλευρικές, εάν ή πίεση που έχουμε από την εκφόρτωση δέν έπαρκει.

"Αν ή εκφόρτωση καθυστερεί καί τό πλύσιμο αυτό συμπληρωθεί προτού άδειάσει ή κεντρική δεξαμενή καταλοίπων, μπορούμε νά τό επαναλάβουμε.

"Όταν ή κεντρική δεξαμενή καταλοίπων άδειάσει, αρχίζουμε νά τη πλένουμε μέ την G.P.P. που τραβά από τίς Νο: 5 πλευρικές δεξαμενές. Γιά τό πλύσιμο της κεντρικής δεξαμενής καταλοίπων, χρησιμοποιούμε δίσκο προγραμματισμού Νο. 123 (BOTTOM WASH).

Τό φορτίο από τη δεξαμενή Νο. 5 τό τραβάμε μέ τη Νο: 1 άντλία, ή όποία τραβά ταυτόχρονα καί από τη Νο. 4 άριστερή δεξαμενή γιά νά μή ξεπιάσει.

"Όταν τελειώσει τό πλύσιμο, γεμίζουμε ξανά τη κεντρική δεξαμενή καταλοίπων μέχρι τη στάθμη των 10 μέτρων, 1500 μ/Τ περίπου.

"Όταν οί Νο 1 πλευρικές δεξαμενές άδειάσουν σύμφωνα μέ την ένδειξη των αυτόματων τηλεμετρητών, αρχίζουμε νά τίς πλένουμε χρησιμοποιώντας τούς δίσκους προγραμματισμού Νο. 123 (BOTTOM WASH).

Στή περίπτωση αυτή τροφοδοτούμε τά μηχανήματα πλύσης μέ την άντλία G.P.P. που τραβά από τίς Νο: 4 πλευρικές δεξαμενές.

"Όταν τό φορτίο στίς Νο: 4 πλευρικές δεξαμενές έλαττωθεί, τότε σταματάμε την εκφόρτωση καί συνεχίζουμε τό πλύσιμο μέ κλειστό κύκλωμα. "Η άντλία G.P.P. τραβά από τη Νο: 5 κεντρική δεξαμενή καί στέλνει στά μηχανήματα πλυσίματος καί στό τζιφάρι.

Τό τζιφάρι (EDUCTOR), καταθλίβει πίσω στή Νο: 5 κεντρική δεξαμενή. "Αφού τελειώσει τό BOTTOM WASH γίνεται άποστράγγιση των γραμμών καί σαβούρωμα των πλευρικών δεξαμενών.

Γ. ΑΠΟΣΤΡΑΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΡΙΝ ΤΟ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟ ΣΑΒΟΥΡΩΜΑ

"Ανοίγουμε τά BY-PASS των άντλιών φορτίου.

"Αποστραγγίζουμε τίς γραμμές μέ τό τζιφάρι, στό όποιο στέλνουμε φορτίο μέ τη άντλία G.P.P. "Η άντλία G.P.P. τραβά από τη κεντρική δεξαμενή καταλοίπων, τό δέ τζιφάρι καταθλίβει σέ ένα όποιοδήποτε SLOP.

"Η είσοδος άέρα στίς γραμμές γίνεται ή από τη γραμμή του πλυσίματος από μία άδεια, άδρανοποιημένη δεξαμενή, ή από την αναρρόφηση μιάς άδειας, άδρανοποιημένης δεξαμενής.

Ποτέ δέν τραβάμε άέρα από την άτμόσφαιρα γιά νά αποφύγουμε την είσοδο όξυγόνου στίς γραμμές.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Δ. ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ

Αρχίζουμε να σαβουρώνουμε με τη βαρύτητα τη No: 4 AP δεξαμενή, ξεπλένοντας έτσι ταυτόχρονα τις γραμμές φορτίου με θαλασσινό νερό.

Αρχίζουμε να σαβουρώνουμε με τις 4 αντλίες φορτίου τις No: 1, No: 2, No: 3, No: 4, πλευρικές δεξαμενές (92.000 M/T περίπου).

Στό τέλος του σαβουρώματος, αποστραγγίζουμε τις γραμμές και τις αντλίες με τη βαρύτητα στη No: 4 ΔΕ δεξαμενή, ανοίγοντας τα BY-PASS των αντλιών, για να φύγει το νερό από το κύκλωμα σωληνώσεων.

Ε. ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ, ΠΛΥΣΙΜΟ ΜΕ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ, ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΕΥΡΙΚΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ:

Αρχίζουμε να ξεφορτώνουμε τις πλευρικές δεξαμενές καταλοίπων και τις κεντρικές δεξαμενές φορτίου.

Όταν η No: 1 κεντρική δεξαμενή φθάσει στα 17 μέτρα, αρχίζουμε να πλένουμε τα υψηλά σημεία των δεξαμενών σε δύο δόσεις, έχοντας σε λειτουργία 10 μηχανάκια πλυσίματος, χρησιμοποιώντας δίσκους προγραμματισμού No: 120. Το πλύσιμο των υψηλών επιφανειών μπορεί να συνεχιστεί μέχρις ότου η No: 1 κεντρική δεξαμενή αδειάσει.

Όταν η No: 1 κεντρική δεξαμενή αδειάσει, αρχίζουμε να τη πλένουμε, χρησιμοποιώντας δίσκους προγραμματισμού No: 123 (BOTTOM WASH). Η διάρκεια πλυσίματος είναι δύο ώρες, δηλαδή δύο κύκλοι της μίας ώρας με τους δίσκους No: 123.

Όταν η στάθμη της No: 4 κεντρικής δεξαμενής κατέβει χαμηλά, και δεν έχουμε αρκετή πίεση στη γραμμή πλυσίματος (COW LINE), διακόπτουμε την εκφόρτωση και στριπάρουμε τη δεξαμενή 4 κεντρική και ταυτόχρονα την πλένουμε αναρροφώντας με τη G.P.P. από τη No: 5 κεντρική δεξαμενή.

Τό τζιφάρι αναρροφά από τη No: 4 κεντρική δεξαμενή και καταθλίβει στη No: 5 κεντρική δεξαμενή.

Κατόπιν κατά τον ίδιο τρόπο πλένουμε και στριπάρουμε τις No: 5 πλευρικές δεξαμενές, που τη στάθμη τους έχουμε χαμηλώσει όσο το δυνατό περισσότερο κατά τη διάρκεια της κανονικής εκφόρτωσης.

Όταν τελειώσει το στριπάρισμα αδειάζουμε τις γραμμές με τη βαρύτητα μέσα στην αριστερή δεξαμενή καταλοίπων.

Στην περίπτωση αυτή πρέπει να ανοίξουμε τα BY-PASS των αντλιών.

ΣΤ. ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ:

Αποστραγγίζουμε την αριστερή δεξαμενή καταλοίπων με κλειστό κύκλωμα, μέσα στη κεντρική δεξαμενή.

Ξεφορτώνουμε τη κεντρική δεξαμενή καταλοίπων με την αντλία G.P.P. (από τα αρχικά των λέξεων GENERAL PURPOSE PUMP) μέσω της γραμμής πλυσίματος. Το στριπάρισμα της δεξαμενής αυτής γίνεται με τη G.P.P. σε χαμηλές στροφές χωρίς πρόβλημα λόγω του ύψους του δαπέδου επιφανείας (πανιόλου) της δεξαμενής αυτής.

Όταν τελειώσει το στριπάρισμα μπορούμε να ξεπλύνουμε (FLUSHING) την αντλία G.P.P. και τη γραμμή πλυσίματος τραβώντας από τη θάλασσα και στέλλοντας στη στεριά, αφού εξασφαλίσουμε γραπτή συγκατάθεση των επιθεωρητών φορτίου εκπροσώπων των εγκαταστάσεων των διυλιστηρίων.

Ζ. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ:**1. Γενική περιγραφή των δεξαμενών φορτίου:**

Συνήθως σε ένα πλοίο τύπου VLCC/ULSS υπάρχουν 12 δεξαμενές φορτίου, (4 κεντρικές + 8 πλευρικές),

και τρεις (3) δεξαμενές καταλοίπων, τα No: 5 ACCROSS.

Όλες οι δεξαμενές χρησιμοποιούνται για μεταφορά φορτίου.

2. Διαδικασία εργασιών στο λιμάνι φόρτωσης.

Τό πλοίο φθάνει στο λιμάνι φόρτωσης με καθαρή σαβούρα στις κεντρικές δεξαμενές 1 έως 4, και κατάλοιπα από τό προηγούμενο φορτίο στη No: 5 κεντρική δεξαμενή. Τό πλοίο φθάνει άδρανοποιημένο.

Αν έχουν δοθεί εντολές τα κατάλοιπα εκφορτώνονται στις εγκαταστάσεις ξηράς, αν όχι κατακρατούνται στο πλοίο και η δεξαμενή καταλοίπων φορτώνεται όπως είναι (LOAD ON TOP).

Αφού συνδεθούν οι σωλήνες φόρτωσης, αρχίζει η φόρτωση των πλευρικών δεξαμενών και των δεξαμενών καταλοίπων. Ανοίγονται οι βαλβίδες των DROPS σε κάθε δεξαμενή και μετά οι βαλβίδες των CROSS-OVERS και τελευταίες οι βαλβίδες των MANIFOLDS. Στις δεξαμενές No: 2 ACROSS δεν υπάρχουν DROP VALVES. Οι δεξαμενές αυτές φορτώνονται αφού τις συγκοινωνήσουμε με τις αντίστοιχες No: 1 ACROSS ή No: 3ACROSS μέσω των GATE VALVES.

Οι βαλβίδες των DROPS χειρίζονται από τό δωμάτιο ελέγχου φορτίου.

Οι βαλβίδες των MANIFOLDS και των CROSS-OVERS από τα τοπικά χειριστήρια στο κατάστρωμα.

Αφού αρχίσει η φόρτωση, η κατανομή του φορτίου στις δεξαμενές, γίνεται σύμφωνα με τό πλάνο φόρτωσης που έχει ετοιμάσει ο Υποπλοίαρχος.

Λόγω του συστήματος FREE FLOW, και της μη ύπαρξης κυκλωμάτων και δεξαμενών μόνιμης καθαρής σαβούρας, ακολουθεί η εκφόρτωση της καθαρής σαβούρας από πετρέλαιο. Η καθαρή σαβούρα εκφορτώνεται στη θάλασσα. Η φόρτωση των πλευρικών δεξαμενών και τό ξεσαβούρωμα των κεντρικών δε-

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



Ξαμενών γίνονται ταυτόχρονα ώστε να εξασφαλιστεί στο πλοίο ένα αρκετά σεβαστό βύθισμα ασφαλείας και DEADWEIGHT ανά πάσα στιγμή.

Τό TOPPING OFF των δεξαμενών, που είναι ή πλέον κρίσιμη φάση της όλης επιχείρησης φόρτωσης, γίνεται σύμφωνα και ανάλογα με τό τεχνολογικό εξοπλισμό που διαθέτει τό πλοίο.

3. Διαδικασία εργασιών στο λιμάνι εκφόρτωσης:

Κατά τήν άφιξη στό λιμάνι εκφόρτωσης, άφου συνδεθούν οι σωλήνες και γίνεϊ ή καταμέτρηση του φορτίου, αρχίζει ή εκφόρτωση των πλευρικών δεξαμενών και της κεντρικής δεξαμενής καταλοίπων Νο:5 Κ.

Η εκφόρτωση και τό πλύσιμο με άργό πετρέλαιο γίνονται σύμφωνα με τό χρονοδιάγραμμα και τό πλάνο που έτοιμάζει ό 'Υποπλοίαρχος και παρουσιάζει στους επιθεωρητάς των εγκαταστάσεων ξηράς και παραλήπτες του φορτίου πρός έγκριση. Άφου εκφορτωθούν οι πλευρικές δεξαμενές σύμφωνα με τή διάταξη που παρουσιάσαμε πιό πάνω, γίνεται άποστράγγιση των γραμμών και ακολουθεί τό ένδιάμεσο σαβούρωμα των δεξαμενών με άκάθαρτη σαβούρα, ώστε νά εξασφαλιστεί στό πλοίο ένα βύθισμα και DEADWEIGHT ασφαλείας, λόγω της μή ύπαρξης κυκλωμάτων και δεξαμενών έπαρκούς μονίμου καθαρού έρματος.

Άφου ολοκληρωθεί ή επιχείρηση έρματισμός, στη συνέχεια εκφορτώνονται και πλένονται με άργό πετρέλαιο οι κεντρικές δεξαμενές φορτίου και οι πλευρικές καταλοίπων, σύμφωνα με τή τεχνική που αναπτύξαμε πιό πάνω και σύμφωνα πάντα με τό χρονοδιάγραμμα

και πλάνο που έχει έτοιμαστει από τήν αρχή των χειρισμών. Προσοχή απαιτείται σέ όλη τή διάρκεια των επιχειρήσεων και χειρισμών, νά μή υπερβούν οι κοπώσεις του πλοίου τά έπιτρεπόμενα όρια.

4. Καθήκοντα 'Αξιωματικών και πληρώματος σέ ύπηρεσία:

Κατά τή διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης ή άλλου χειρισμού φορτίου ή έρματος, πρέπει νά βρίσκονται σέ ύπηρεσία οι κάτωθι:

Προσωπικό καταστρώματος.

1. 'Υποπλοίαρχος
2. 'Αξιωματικός Φυλακής.
3. MINIMUM δύο ναύτες.
4. Άντλιωρός.

Προσωπικό Μηχανοστασίου.

1. 2ος Μηχανικός.
2. Μηχανικός Φυλακής.
3. Δόκιμος Μηχανικός.
4. Λιπαντής.

'Υποπλοίαρχος

Ο 'Υποπλοίαρχος είναι ό γενικός υπεύθυνος των φορτοεκφορτώσεων και γιαυτό:

1. Ένημερώνεται από τό σχεδιάγραμμα διαρρύθμισης του πλοίου για τή χωρητικότητα κάθε δεξαμενής και τά όρια ευστάθειας και κοπώσεων του πλοίου.
2. Καταρτίζει σχέδιο φόρτωσης και ξεσαβουρώματος, ή εκφόρτωσης, πλυσίματος δεξαμενών με άργό πετρέλαιο και σαβουρώματος, και τό θέτει ύπ' όψη του Πλοίαρχου για έγκριση, στη συνέχεια ένημερώνει τούς 'Αξιωματικούς καταστρώματος.
3. Φροντίζει τό πλοίο νά είναι έτοιμο για τίς έργασίες φορτοεκφορτώσης μετά τή πρόσδεση αυτού στό καθορισθέν TERMINAL.

§. Βεβαιώνεται ότι έχουν ληφθεί όλα τά μέτρα ασφάλειας, σύμφωνα με τόν έσωτερικό κανονισμό ασφάλειας του πλοίου, και τόν κανονισμό ασφάλειας του λιμένος.

5. Έξασφαλίζει πριν από τή φόρτωση πιστοποιητικά καταλληλότητας των δεξαμενών για φόρτωση και μετά τήν εκφόρτωση πιστοποιητικό στεγνότητας των δεξαμενών.

6. Βεβαιώνεται ότι οι δεξαμενές είναι άδρανοποιημένες με θετική πάντοτε πίεση.

7. Μετά τή φόρτωση ύπολογίζει τό φορτίο που φορτώθηκε στό πλοίο.

8. Ένημερώνει τόν Πλοίαρχο για τή πορεία της φορτοεκφόρτωσης και αναφέρει άμέσως όποιαδήποτε άνωμαλία παρουσιαστεί.

'Αξιωματικός Φυλακής:

Ο 'Αξ/κός φυλακής κατά τή διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης φροντίζει νά εφαρμόζονται οι κανονισμοί ασφάλειας του πλοίου και της εγκατάστασης ξηράς.

Ειδικότερα έχει τίς πιό κάτω ύποχρεώσεις:

1. Βεβαιώνεται ότι τά διεθνή σήματα φορτοεκφόρτωσης επιδεικνύονται κανονικά.
2. Βεβαιώνεται ότι οι καβοι πρόσδεσης είναι τεταμένοι (φερμαρισμένοι).
3. Έλέγχει τή σκάλα επιβίβασης.
4. Βεβαιώνεται ότι οι ύδρορροές (μπούνια) είναι κλειστά.
5. Βεβαιώνεται ότι τά σύρματα ασφάλειας είναι κανονικά στη θέση τους.
6. Βεβαιώνεται ότι οι μάνικες φόρτωσης βρίσκονται σέ καλή κατάσταση και είναι κανονικά συνδεδεμένες.
7. Βεβαιώνεται για τό τρόπο έπικοινωνίας με τή ξηρά.



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

8. Βεβαιώνεται ότι οι άνδρες της βάρεας βρίσκονται στις θέσεις τους και ότι δεν έχουν μαζί τους αναπτήρες ή σπίρτα. Πρέπει να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή πού βρίσκονται οι άνδρες της βάρεας.

9. 'Ενημερώνεται για το χρονοδιάγραμμα φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

10. Γνωρίζει ανά πάσα στιγμή ποιές δεξαμενές φορτώνονται, εκφορτώνονται, σαβουρώνονται, ξεσαβουρώνονται, ή πλένονται με άργο πετρέλαιο.

11. 'Ελέγχει τη στάθμη των δεξαμενών σε τακτικά χρονικά διαστήματα και κάθε δύο ώρες σημειώνει τη στάθμη κάθε δεξαμενής στο βιβλίο φόρτωσης.

12. Βεβαιώνεται ότι όλες οι πόρτες οι έξωτερικές των διαμερισμάτων πληρώματος (ACCOMMODATION), και των αποθηκών είναι κλειστές.

13. Κατά το ξεσαβούρωμα ελέγχει τη σαβούρα που ξεφορτώνεται στη θάλασσα, ώστε να είναι καθαρή.

14. Βεβαιώνεται ότι δεν υπάρχει διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα, στο κατάστρωμα και στο άντλιοστάσιο.

15. Φροντίζει να βρίσκεται πάντοτε έξω άτομο στο κατάστρωμα.

Άντλιορός:

Ο άντλιορός δουλεύει σύμφωνα με τις εντολές και οδηγίες του Άξιωματικού φυλακής.

Ειδικότερα έχει τα πιο κάτω καθήκοντα:

1. Βεβαιώνεται ότι οι άγωγοί φορτοεκφόρτωσης πετρελαίου είναι καλά συνδεδεμένοι.

2. Πριν από την έναρξη της φορτοεκφόρτωσης, βεβαιώνεται ότι, τα επιστόμια θαλάσσης (SEA VALVES), οι αναρροφήσεις των σεντινών του άντλιοστα-

σίου και οι υπόλοιπες χειροκίνητες βάρες, είναι κλειστές όταν πρέπει να είναι κλειστές και ανοικτές όταν πρέπει να είναι ανοικτές.

3. Βεβαιώνεται ότι δεν υπάρχει διαρροή πετρελαίου ή νερού στο άντλιοστάσιο.

4. Κατά την εκφόρτωση παρακολουθεί τη λειτουργία των άντλιων και των άλλων μηχανημάτων στο άντλιοστάσιο.

5. Παρακολουθεί και ελέγχει τη στάθμη του φορτίου και της σαβούρας στις δεξαμενές και ενημερώνει τον αξιωματικό φυλακής και τον υποπλοίαρχο.

6. Κατά το ξεσαβούρωμα στη θάλασσα παρακολουθεί τη σαβούρα που ξεφορτώνεται να είναι καθαρή.

7. Είναι άμεσος βοηθός του υποπλοιάρχου σε όλες τις επιχειρήσεις φορτίου, ξηματος, πλυσίματος δεξαμενών με άργο πετρέλαιο ή νερό, στο άδρανές αέριο και σε επισκευές των μηχανημάτων, κυκλωμάτων και δεξαμενών φορτίου.

Ναύτες Φυλακής:

Οι ναύτες φυλακής είναι στις διαταγές του αξιωματικού φυλακής. Παρακολουθούν τους κάβους πρόσδεσης, τα σύρματα ασφαλείας και τη σκάλα επιβίβασης. Επίσης ελέγχουν τις σωληνώσεις φορτίου στο κατά στρωμα για τυχόν διαρροές.

Κατά το γέμισμα των δεξαμενών στη φόρτωση (κομπλετάρισμα) και το πλύσιμο με άργος πετρέλαιο, βοηθούν τον αξιωματικό φυλακής και τον άντλιορό.

Έκτελούν όλες τις χειρονακτικές εργασίες κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων φορτίου, ξηματος, κλπ.

2ος Μηχανικός και Μηχανικός Φυλακής:

Ο 2ος Μηχανικός και ο Μηχανικός φυλακής ελέγχει τα μηχανήματα και φροντίζει για τη κανονική τους λειτουργία. Ειδικότερα έχει τα πιο κάτω καθήκοντα.

1. Πριν αναλάβει καθήκοντα, βεβαιώνεται για τη κατάσταση και τη κανονική λειτουργία των διαφόρων μηχανημάτων.

2. 'Επιβλέπει τη λειτουργία των λεβήτων και φροντίζει να υπάρχει κανονική πίεση ατμού για τη λειτουργία των άντλιων φορτίου.

Όταν λειτουργούν όλες οι άντλίες φορτίου ταυτόχρονα και η άντλία ξηματος, δηλαδή πέντε στροβιλοκίνητες άντλίες ατμού, απαιτείται τόση ιπποδύναμη, όση χρειάζεται όταν το πλοίο ευρίσκεται εν πλώ με ταχύτητα «πάση δυνάμει». Από το παράδειγμα αυτό εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς πόσο μεγάλη προσοχή χρειάζεται στο όλο πλάνο μηχανοστασίου - λεβητοστασίου, ώστε όλα τα μηχανήματα να λειτουργούν άψογα.

3. Θέτει σε λειτουργία τις άντλίες φορτίου σύμφωνα με τις οδηγίες του υποπλοιάρχου.

4. Θέτει σε λειτουργία ή διακόπτει τη λειτουργία του συστήματος αδρανούς αερίου (INERT GAS), σύμφωνα με τις οδηγίες του υποπλοιάρχου.

Δόκιμος Μηχανικός και Λιπαντής:

Και οι δύο είναι άμεσοι βοηθοί του 2ου Μηχανικού και του Μηχανικού Φυλακής.

(Συνέχεια στο επόμενο)

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



ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Οι εξαγωγές προβάτων

Πολύ ευνοϊκές κρίνονται οι προοπτικές εξαγωγών ζώων και ιδίως προβάτων, για τους αυστραλούς κτηνοτρόφους, οι οποίοι προβλέπουν ότι φέτος οι εξαγωγές θα φτάσουν τα 6,75 εκατομ. κεφαλών συνολικής αξίας 200 εκατομ. δολλαρίων Αυστραλίας (περίπου 137 εκατ. δολάρια ΗΠΑ). Κατά τους αρμοδίους της περιοχής Πόρτλαντ της πολιτείας Βικτώρια, οι εξαγωγές μέσω της εταιρείας Kuwait Transport υπολογίζονται σε 230.000 πρόβατα. Χρειάζεται όμως να ένταθούν οι προσπάθειες στους τομείς της Μέσης Ανατολής, η οποία εξυπηρετείται και από τους εξαγωγείς της Νέας Ζηλανδίας, Κίνας, Ανατ. Ευρώπης, Β. Αφρικής, Ν. Αμερικής και Πακιστάν. Στόν τομέα αυτό η Αυστραλία δεν καλύπτει παρά μόνο το 35% των αναγκών.

Η μεταφορά των ζώων αυτών πραγματοποιείται από 35 περίπου πλοία των οποίων οι ανάγκες εγκαταστάσεις πρέπει να είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις των επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών. Τα περισσότερα από τα πλοία αυτά είναι παλαιά μετασκευασμένα δεξαμενόπλοια, από τα οποία το μεγαλύτερο, το «Al Shuwaikh» είναι 34.357 τόν. γκρός με μεταφορική ικανότητα 125.000 ζωντανών προβάτων. Στα πλοία αυτά παρεμβάλλονται πολλά εμπόδια από τον Αυστραλιανό κλάδο της Παγκόσμιας Οργάνωσης για την αποφυγή σκληρότητας προς τα ζώα. Έτσι οι εγκαταστάσεις έχουν σημαντικά βελτιωθεί και αυτοματοποιηθεί έτσι ώστε η θνησιμότητα των ζώων κατά τη διάρκεια της μεταφοράς να έχει περιοριστεί σήμερα κάτω του 2%.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Δύο νέα κρουαζιερόπλοια

Επέκταση του στόλου της των κρουαζιερόπλοιων επιχειρεί η Sitmar με την ανάθεση της κατασκευής δύο νέων μονάδων στα γαλλικά ναυπηγεία της Chantiers de l'Atlantique. Η εταιρεία Sitmar έχει έδρα το Λός Αντζέλ και ο στόλος της περιλαμβάνει τα πλοία «Fairstar», «Fairsea», «Fairstar» και «Fairwind». Τα δύο νέα πλοία θα είναι τα μεγαλύτερα στο στόλο της με χωρητικότητα 62.500 τόν. γκρός και όλικό μήκος 245 μέτρα. Έχουν μεταφορική ικανότητα 1.500 επιβατών και είναι ειδικά σχεδιασμένα για να προσφέρουν άνεση και πολυτέλεια. Η πλειοψηφία των 706 καμπινών των επιβατών θα έχει εξωτερική θέα και θα περιλαμβάνει 24 σουίτες και 36 μίνι σουίτες.

Τέσσερις μηχανές ντήζελ, ειδικά τοποθετημένες για μείωση των δονήσεων, θα προσδίδουν ισχύ 12.000 KW σε δύο έλικες. Τα πλοία θα έχουν μεγίστη ταχύτητα 22 κόμβων και ταχύτητα πορείας 19,5 κόμβους.

Η έναρξη της κατασκευής τους αναμένεται να αρχίσει τον προσεχή Ιανουάριο και μετά την παράδοσή τους στα τέλη του 1988 τα σκάφη θα δρομολογηθούν σε κρουαζιέρες στην Καραϊβική.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Οι ναυπηγήσεις του Τούγκ

Συνδικάτο πέντε τραπεζών δέχτηκε να παράσχει δάνειο 275 εκατομ. δολλαρίων στο συγκρότημα Τούγκ και να εγγυηθεί την πληρωμή των 12 πλοίων που έχει παραγγεί-

λει στα ιαπωνικά ναυπηγεία. Το συνδικάτο περιλαμβάνει την Τράπεζα του Τόκιο, την Τράπεζα Χόγκ Κόγκ και Σαγκάης, την Χανόβερ Τράστ, την Standard Chartered και την Βιομηχανική Τράπεζα Ιαπωνίας. Οι πιστωτές του συγκροτήματος που ξεπερνούν τις 140 συνήλθαν στις 26 Ιουλίου για να παράσχουν τη συναίνεσή τους στο πρόγραμμα άναυπηγής.

Το Ιαπωνικό Υπουργείο Βιομηχανίας και Εμπορίου έχει πάρει πολύ σοβαρά την υπόθεση Τούγκ εύχόμενο να μη φθάσει μέχρι πτωχεύσεως λόγω του πολυπλόκου της συμμετοχής των Ιαπώνων. Πράγματι, εκτός των άλλων είναι βέβαιο ότι η τύχη του συγκροτήματος θα έχει επιπτώσεις επί των εφοπιστικών οίκων Καθασάκι και Γιαμασίτα καθώς και επί της Σιγκαπουριανής Neptune Orient Line, η οποία έχει συνάψει συμφωνίες συνεργασίας με τον Τούγκ επί της γραμμής Βορ. Αμερικής.

Αντίθετα τα Ιαπωνικά ναυπηγεία δεν απέκρουσαν την ενόχλησή τους από τους διάφορους τρόπους που μεταχειρίστηκε το συγκρότημα για να πετύχει την παραλαβή των μονάδων που είχε παραγγείλει. Έτσι η Νίππον Κόκαν ύστερα από την άκρως της ναυπηγής ενός μικτού σκάφους ζήτησε ποινική ρήτρα 20% επί της τιμής του πλοίου. Επίσης η Μιτσουμπίσι αρνήθηκε επιμόνως να παραδώσει τέσσερα πλοία κοντέινερς των 2800 EVP και δήλωσε ότι θα τα δώσει σε όποιον προσφέρει περισσότερα. Υπέμνησε μάλιστα ότι τα πλοία αυτά της στοιχίζουν κάθε μήνα 160 εκατομ. γιέν σε έξοδα συντηρήσεως.

ΙΤΑΛΙΑ

Η κίνηση του νηολογίου

Κατά το 1985 ο Ιταλικός εμπορικός στόλος έχασε περίπου 1,1 εκατ. τόν. d.w. πέφτοντας από τα 9.023.102 τόν. d.w. στα 7.912.524 τόν. d.w. Τη μεγαλύτερη μείωση υπέστησαν φυσικά τα πετρελαιοφόρα και τα μικτά, που από έλλειψη ανταγωνιστικότητας παροπλίστηκαν, πουλήθηκαν ή δόθηκαν για διάλυση. Στις αρχές του έτους το παροπλισμένο τοννάζ ήταν κατά μέσο όρο διπλάσιο (14%) του παγκόσμιου ποσοστού.

Συνεχώς και βαθμιαίως ο Ιταλικός στόλος γίνεται ανεπαρκής για να καλύψει τις εθνικές μεταφορές και να συμβάλει στην εξί-

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 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

σορρόπηση του εμπορικού ισοζυγίου. Τό 1984 το έλλειμμα του ισοζυγίου των θαλασσίων μεταφορών ανήλθε σε 1.880 δισεκ. λιρεττών και υπολογίζεται ότι και κατά το 1985 θα είναι της ίδιας τάξεως.

Η μέση ηλικία του στόλου μεγαλώνει από χρόνο σε χρόνο. Τα πλοία των κάτω των 10 ετών: αντιπροσωπεύουν μόνο το 36% του συνόλου, έναντι του 44,6% του παγκόσμιου στόλου. Ένώ τα άνω των 20 ετών πλοία αντιπροσωπεύουν το 17% του συνόλου, έναντι 10,8% του παγκόσμιου στόλου.

Εκφράζεται πάντως η ελπίδα ότι κατόπιν των προσφάτων κυβερνητικών μέτρων αναδιοργάνωσης και ανασυγκροτήσεως, η τάση αυτή θα καταστεί δυνατό να αντιστραφεί.

ΜΑΛΑΙΣΙΑ

Πρώτη ή "Εβεργκρεν"

Η έφοπλιστική εταιρία της Φορμόζας "Εβεργκρεν Λάινς" φαίνεται διατεθειμένη να καταστεί η πρώτη στην εξυπηρέτηση των θαλασσίων οδών μεταξύ της Μαλαισίας και του υπόλοιπου κόσμου. Πράγματι εντός του 1985 ανήλθε από την έκτη στην τρίτη θέση μεταξύ των εταιριών που εξυπηρετούν τη χώρα, υπολειπόμενη προς το παρόν μόνο της σοβιετικής Balt Orient και της βρεταννικής Overseas Containers. Υπολογίζεται ότι η αύξηση της κινήσεως της το 1985 έφθασε το 66% με το οποίο ξεπέρασε ήδη (πρώτο τρίμηνο του 1986) όλες τις εταιρίες των Κονφεραν των γραμμών "Απω Ανατολής και των στενών της Μαλάκας.

Η επιτυχία της "Εβεργκρεν" αποδίδεται τόσο στην ποιότητα των υπηρεσιών της όσο και στην εμπορική της δραστηριότητα. Έτσι κατέκτησε πολλές κρατικές υπηρεσίες της Μαλαισίας, της οποίας μεταφέρει σχεδόν εξ ολοκλήρου τα ηλεκτρικά είδη, την ξυλεία και το καουτσούκ. Ειδικά στο καουτσούκ, οι μεταφορές της σε συσκευασμένο εμπόρευμα αντιπροσωπεύει σχεδόν το 50% των εξαγωγών της Μαλαισίας προς την Εύρωπη.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Παροπλίζουν τά γεωτρύπανα

Στό χείλος της καταρρεύσεως βρίσκεται η αγορά των πλωτών εξέδρων, στις οποίες όπως είναι γνωστόν, ο νορβηγικός έφοπλισμός διατηρεί σημαντικά συμφέροντα. Από τα 63 φρεάτια τα οποία προβλέπονταν για το τρέχον έτος, τελικά μόνο τα 35 ελιπίζεται να διατρυθούν.

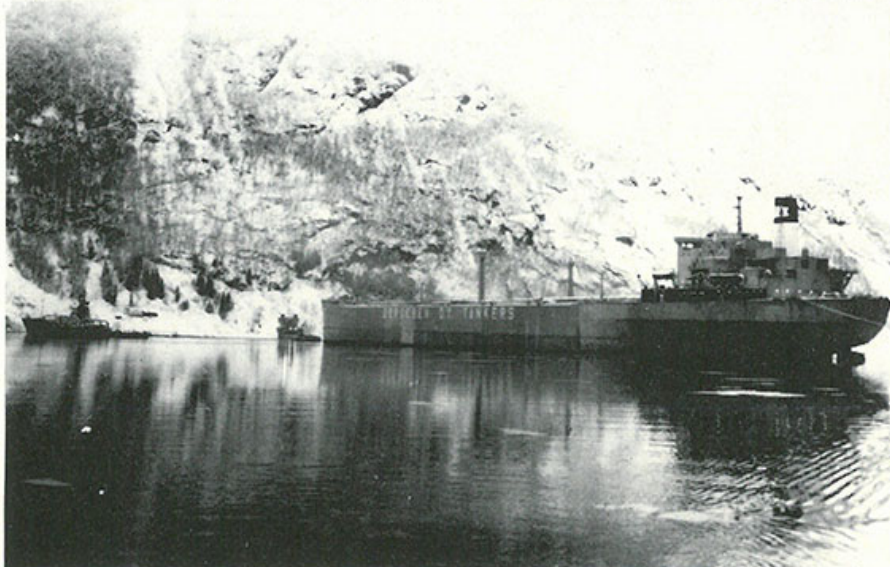
Ενώπιον της πτώσεως της τιμής του πετρελαίου, όλες οι πετρελαϊκές εταιρίες μείωσαν τα προγράμματα εξορύξεως και όπως ήταν φυσικό οι πρώτες που επλήγησαν ήταν οι πλωτές εξέδρες υποθαλασσίων γεωτρήσεων, οι οποίες είναι και οι πιο πολυδάπανες. Έτσι παροπλίσθηκαν ήδη πολλές τέτοιες εξέδρες, από τις οποίες το ένα τρίτο βρίσκονται στη Βορ. Θάλασσα και το 43% σε όλο τον κόσμο.

Βραχυπρόθεσμα οι προοπτικές της αγοράς αυτής είναι πολύ απογοητευτικές. Ωστόσο πολλοί Νορβηγοί ελπίζουν σε κάποια ανάκαμψη και θεωρούν ότι η αίσιοδοξία είναι δικαιολογημένη για το 1990.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Άγορές για διάλυση

Σημαντικό όγκο εργασιών στον τομέα της αγοράς μεγάλων δεξαμενοπλοίων με προο-



ρισμό τη ρυμούλκισή τους στα διαλυτήρια της "Απω Ανατολής", πραγματοποίησε ο Ολλανδικός οίκος Smit Tak τους τελευταίους 18 μήνες.

Μέσα στο παραπάνω χρονικό διάστημα η Smit Tak αγόρασε απ' ευθείας από τους

πλοιοκτήτες τους όκτώ VLCC και τέσσερα ULCC συνολικής χωρητικότητας 3,7 εκατ. τον. d.w. τα οποία αφού ρυμούλκησε, μεταπώλησε σε διαλυτές, κυρίως της Ταϊβάν, αποκομίζοντας ένα σημαντικό όφελος ενώ ταυτόχρονα άπασχόλησε τα μεγάλα ναυα-

γοσσωτικά της σκάφη.

Στη φωτογραφία ένα από τα ULCC που απόρρασε η Smit από τον οίκο Μπέργκεσεν, το «Berge Empress» 450.000 τον. d.w. ενώ εγκαταλείπει το νορβηγικό φιόρντ με κατεύθυνση τα διαλυτήρια της Φορμόζας.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Επιτυχής η εφαρμογή του νέου συστήματος εξετάσεων

Η πρόσφατη έναρξη της εφαρμογής του νέου συστήματος εξετάσεων για την απόκτηση παναμαϊκού ναυτικού διπλώματος, συμβάλλει στην βελτίωση της κακής μέχρι τώρα εικόνας του νηολογίου που προξενούσε δυσμενή διεθνή σχόλια σχετικά με την επαγγελματική ικανότητα των αξιωματικών και πληρωμάτων στα πλοία με παναμαϊκή σημαία.

Με το νέο σύστημα εξετάσεων οι αρχές της χώρας θα μπορούν να επισημαίνουν τους ανεπιθύμητους ναυτικούς που αποτελούν πραγματικό κίνδυνο για το πλοίο. Σύμφωνα με τα τελευταία αποτελέσματα των εξετάσεων η μεγάλη πλειοψηφία των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία υπό παναμαϊκή σημαία θα έφοδιαστεί με παναμαϊκό δίπλωμα. Από τους 1.905 αξιωματικούς που έλαβαν μέρος στις εξετάσεις μόνο 24, ποσοστό 1,26%, απέτυχαν, ενώ άλλοι 409 υποψήφιοι, αν και επέτυχαν ικανοποιητικά αποτελέσματα σε θέματα ασφαλείας του πλοίου και ασφαλούς πλοήγησης, δεν συμπλήρωσαν το ελάχιστο όριο σε άλλα θέματα των εξετάσεων.

Στις περιπτώσεις αυτές οι υποψήφιοι, σύμφωνα με τους κανονισμούς του Παναμά, θα έφοδιαστούν με ένα πιστοποιητικό ικανότητας που θα ισχύει για τρία χρόνια και μέσα στο χρονικό αυτό διάστημα οι υποψήφιοι θα πρέπει να υποβληθούν σε νέες εξετάσεις.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Μειώνεται ο στόλος

Ο σουηδικός εμπορικός στόλος αριθμούσε, στο τέλος του περασμένου Ιουνίου, 438 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.303.000 τον. γκρός. Αυτό σημαίνει σύμφωνα με τα έπισημα στατιστικά στοιχεία της χώρας, μείωση κατά επτά πλοία και 281.000 τον. γκρός. Στο χρονικό διάστημα μεταξύ Απριλίου και Ιουνίου 1986, 11 πλοία συνολικής χωρητικότητας 341.500 τον. γκρός πουλήθηκαν σε ξένα συμφέροντα, ενώ στη δύναμη του στόλου προστέθηκαν δύο πλοία ναυπηγημένα σε σουηδικά ναυπηγεία, συνολικής χωρητικότητας 15.900 τον. γκρός και δύο επιβατηγά που αγοράστηκαν από το εξωτερικό. Ο εμπορικός στόλος της χώρας περιλαμβάνει 95 δεξαμενόπλοια, όκτώ μπάκ κάρριερς, έξι πλοία - ψυγεία, 129 επιβατηγά και 200 φορτηγά ξηρού φορτίου.

" SACORAFOS "

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

ANSAPHONE 86.27.469

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ανεστάλη η άπεργία της ΠΝΟ

Ανεστάλη την Τρίτη ή 48ωρη πανελλαδική άπεργία που είχε εξαγγείλει για τις 13 και 14 Αυγούστου η Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία.

Όπως αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση της ΠΝΟ, η άναστολή της άπεργίας αποφασίσθηκε μετά την ίκανοποίηση σειράς αιτημάτων των ναυτικών από τή ύπουργεία Ναυτιλίας και Οικονομικών καθώς και την έπιτευξη συμφωνιών με τρεις πλοιοκτητικές ενώσεις με τις όποιες αυξανονται αναδρομικά κατά 12% και 14% οι άποδοχές των ναυτικών που εργάζονται στα μεσογειακά έπιβατηγά και κρουαζιερόπλοια, τή άκτοπλοϊκά έπιβατηγά και τή πορθμεία έσωτερικού. Με τις ίδιες συμφωνίες ίκανοποιούνται και από την εργοδοτική πλευρά τή αίτηματα να χαρακτηριστεί τή ναυτικό έπάγγελμα βαρύ και άνθυγιινό, να άπαγορευθεί ή ναυτολόγηση των συνταξιούχων και να διανύεται ή άδεια των ναυτικών στην ξηρά για τις ειδικότητες στις όποιες ύπάρχει άνεργία.

Η Έπιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών του ΟΟΣΑ

Στις 23, 24 και 25 Ιουλίου πραγματοποιήθηκε στο Βανκούβερ του Καναδά ή τριήμερη Σύνοδος της Έπιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών του ΟΟΣΑ, στην όποια, όπως ανακοινώθηκε από τή ΥΕΝ υιοθετήθηκαν κατ' άρχην οι άρχές της γενικής ναυτιλιακής πολιτικής που καλύπτουν και τις έλληνικές θέσεις.

Άπογραφή των ναυτικών στις 20 Σεπτεμβρίου

Νέα άπογραφή του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας θά διενεργηθεί στις 20 Σεπτεμβρίου.

Σκοπός της άπογραφής, όπως ανακοινώσε τή ΥΕΝ, είναι ή μέτρηση του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας, ή διαπίστωση της καταστάσεως στην όποια βρίσκεται αυτό, καθώς και ή συγκέντρωση στοιχείων που άναφέρονται σε χαρακτηριστικά γνωρίσματα

των ναυτικών.

Ηδη με έγκυκλιό του προς τις έφοπλιστικές και ναυτεργατικές ενώσεις, τή ΥΕΝ έπισημαίνει τή σπουδαιότητα και την άναγκαιότητα των στοιχείων που περιλαμβάνονται στα άπογραφικά δελτία και δίνει οδηγίες για την έγκαιρη και σωστή διενέργεια της άπογραφής σε συνεργασία με τις λιμενικές άρχές.

Όπως είναι γνωστό, ή άπογραφή των ναυτικών γίνεται ανά διετία από τή 1978.

Τά προβλήματα στην Αυστραλία

Συνεχίζονται τή προβλήματα στα λιμάνια της Αυστραλίας, με την συνεχιζόμενη τακτική των Ένώσεων των Λιμενεργατών να προξενούν καθυστερήσεις στα προσεγγίζοντα πλοία λόγω ύποθετικών άναγκαιών έπισκευών σ' αυτά, με σκοπό να ένισχυθεί ή έντοπια ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία.

Πρόσφατα αντιπρόσωπος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Έπιμελητηρίου (ICS) έκανε σχετικό διάβημα στην Αυστραλιανή κυβέρνηση και άρχισαν συζητήσεις μεταξύ του Συμβουλίου Έργατικών Ένώσεων και του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της χώρας για την έπίλυση του προβλήματος που προξενεί ήδη σοβαρές μειώσεις στην κίνηση των λιμένων της χώρας.

Οι ναυτιλιακές σχέσεις Έλλάδος — Ιράκ

Στις 28 και 30 Ιουλίου συνήλθε στο ύπουργείο Ναυτιλίας ή μικτή Έλληνο-Ιρακινή Έπιτροπή και έξήτασε διμερή ναυτιλιακά θέματα άμοιβαίου ένδιαφέροντος.

Όπως ανακοινώθηκε από τή ΥΕΝ, σύμφωνα με τή Πρωτόκολλο που ύπογράφηκε, οι δύο πλευρές συμφώνησαν να προωθήσουν περισσότερο τις σχέσεις τους και τή συνεργασία τους στον τομέα της Ναυτιλίας. Έπίσης έπιβεβαιώθηκαν οι δεσμεύσεις που είχαν άναληφθεί παλαιότερα, από την Ιρακινή πλευρά για την άρση των μέτρων διακρίσεως σημαίας που δημιουργούν προβλήματα

σε Έλληνικά πλοία και τέλος συμφωνήθηκε ή καθιέρωση συστήματος ταχείας συνεννοήσεως μεταξύ των ναυτιλιακών διοικήσεων των δύο χωρών για τή γρήγορη και περισότερο άποτελεσματική έπίλυση των πρακτικών προβλημάτων που αντιμετώπιζουν τή πλοία στις μεταφορές των δύο χωρών.

Δημοσιεύθηκε ή άπόφαση για τήν άρση του όριου ήλικίας των πλοίων

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (φ. 452/Β' 15.7.86) ή 54004/55/705 17.6.86 άπόφαση του ύπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας με την όποια αίρεται τή όριο ήλικίας φορτηγών πλοίων, που νηολογούνται με τή καθεστώς του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53 και άσφαλιζόμενων έλληνόκτητων πλοίων στο ΝΑΤ.

Ο άπόπλους από τή Σιγκαπούρη

Από την OLYMPIC MARITIME CARRIERS εκδόθηκε ένημερωτική έγκύκλιος σχετικά με τή άπαραίτητα πιστοποιητικά που άπαιτεί ή Όργανισμός Λιμένος Σιγκαπούρης για τόν άπόπλου από τή λιμάνι.

Ειδικά για τή ύπό Έλληνική σημαία πλοία χρειάζονται μόνο τή συνήθη πιστοποιητικά, ενώ στον προξενικό λιμεναρχή πρέπει να παρευρισθούν οι πλοίαρχοι των πλοίων που θά παραμείνουν στο λιμάνι άνω του 24ώρου και αυτών που θά έκτελέσουν έργασίες φορτοεκφορτώσεως.

Τά πιστοποιητικά άσφαλούς συνθέσεως

Μέχρι την όριστική ρύθμιση του θέματος της έπανδρώσεως των κλασσικών ποντοπόρων πλοίων (3.000 τον γκρόν και άνω), τή ΥΕΝ ένέκρινε την παράταση της ισχύος των πιστοποιητικών άσφαλούς συνθέσεως των πλοίων αυτών όπως εκδόθηκαν σε έφαρμογή των ύπουργικών αποφάσεων του Ν.1376/83 μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 1986.

Ο διάπλους του Σουέζ

Ο Όργανισμός της Διώρυγας του Σουέζ άνακοίνωσε ότι πολλά από τή άτυχήματα που συμβαίνουν κατά τή διάπλου της διώρυγας όφείλονται σε άπροσεξία των ύπευθύνων που χειρίζονται τις λέμβους του σκάφους κατά την καθέλκυση και άνέλκυσή τους. Για τήν άποφυγή αυτών των άτυχημάτων ή Όργανισμός συμβουλεύει τή έξής:

- Πρέπει να ύπάρχει ύπεύθυνος αξιωματικός για τούς χειρισμούς της λέμβου ώστε να άποφεύγονται άτυχήματα που θά έθεταν σε κίνδυνο τήν ζωή των χειριστών.
- Κατά τή διάρκεια των χειρισμών καθελκύσεως της λέμβου, τή πλοίο πρέπει να πλέει με τή μικρότερη δυνατή ταχύτητα.

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellespont Steamship Corporation

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



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

• Ο υπεύθυνος αξιωματικός πρέπει να ελέγχει αν οι ναύτες της λέμβου, φέρουν τα σωσίβια τους.

Υπό την κυανόλευκο

Στό υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για έγγραφο στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Αυδία II», φορτηγό, πρώην «Μεσσαριά» υπό κυπριακή σημαία, ναυπηγήσεως του 1972, 10.008 τόν. γκρό, πού ανήκει στην εταιρία «NAYPLION SHIPPING COMPANY LIMITED» (κ. Σπυρ. Μαρινάκης).

— «Δημήτρης Α.», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Norman Maas», υπό σημαία Σιγκαπούρης, ναυπηγήσεως του 1983, 35.911 τόν. γκρό, πού ανήκει στην εταιρία «INVOLVA CORPORATION LTD» (κ. Νικ. Τριτσιμπίδας).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν το μικτό πλοίο «Barauni» 87.203 τόν. d.w., 45.772 τόν. γκρό, πολωνικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί των 2,9 εκατ. δολларίων.

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε το πετρελαιοφόρο «Ταχσο» 111.285 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού 4,8 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μικτό πλοίο «North Point» 83.867 τόν. d.w. 48.664 τόν. γκρό, ναυπηγμένο στη Γιουγκοσλαβία το 1971. Το πλοίο μετονομάστηκε «Ση Σπίριτ».

— Σέ συμφέροντα πού χρησιμοποιούν κυπριακή σημαία επωλήθησαν τα αδελφά πλοία - ψυγεία «Geestland» και «Geeststar» 7.630 τόν. d.w., 5.871 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1972 και 1973 αντίστοιχα έναντι τιμής περί του 1 εκατ. δολларίων.

— Σέ άγνωστους αγοραστές επωλήθη το ελληνικό φορτηγό «Χίαν Ση» 9.822 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1969, έναντι ποσού 350.000 δολларίων.

— Έλληνες αγόρασαν τα δύο αδελφά μαροκινά μπάλκ κάρριερς «Anwar» και «Boujiba» 24.750 τόν. d.w., ναυπηγμένα στη Βουλ-

γαρία το 1975, έναντι τιμής en bloc 1,9 εκατ. δολларίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε το μπάλκ κάρριερ «Noble River» 28.354 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1984, έναντι ποσού περί των 3,4 εκατ. δολларίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε το μπάλκ κάρριερ «Parana» 38.011 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού περί των 1,2 εκατ. δολларίων.

Η ασφάλιση των πλοίων

Κορυφαίες σκανδιναβικές Τράπεζες και ασφαλιστικά Ίδρυματα δημιούργησαν πρόσφατα μία κοινοπραξία για την ασφάλιση σε μορφή Έγγυησης (Guarantee) της υπολειμματικής αξίας πλοίου (κάτι πού μέχρι τώρα γινόταν μόνο για αεροσκάφη και σιδηροδρομικά όχηματα). Στην κοινοπραξία συμμετέχουν η «Bergen Bank», η «Christiania Bank of Kreditcasen», η «Den Norske Credit Bank» και είναι πιθανή και η συμμετοχή του Συγκροτήματος «Vesta Insurance» καθώς και άλλων οργανισμών. Η ασφάλεια καλύπτει τη διαφορά μεταξύ της ασφαλιζόμενης αξίας και της πραγματικής αξίας πού καθορίζεται από τρίτους ειδικούς. Δεν υπάρχουν περιορισμοί για το νηολόγιο του πλοίου ή την ηλικία του και το είδος της ναυλώσεως.

Τό ύψος της έγγυησης θα καθορίζεται ιδιαίτερα για κάθε συμβόλαιο.

Ανασφαλή λιμάνι της Σρί Λάνκα

Τό YEN γνωστοποίησε στις οικείες ασφαλιστικές ενώσεις και τις ναυτεργατικές οργανώσεις ότι σύμφωνα με πληροφορίες του άμισθου πρόξενου μας στο Κολόμπο, λόγω τοπικών ταραχών, τα λιμάνια KANKASANTURAI και PULMODDAI της Σρί Λάνκα, δεν είναι επί του παρόντος ασφαλή.

Αστυνομική Προστασία στη Σιέρρα Λεόνε

Ένοπλοι αστυνομικοί της Σιέρρα Λεόνε θα επιβιβάζονται στα πλοία πού καταπλέουν

στα λιμάνια της χώρας, αυτής και ιδίως στο Φρητάουν για να τα προστατεύουν από τον κίνδυνο κλοπών κατά την παραμονή τους εκεί. Τό μέτρο ελήφθη από την κυβέρνηση της Σιέρρα Λεόνε έπειδή τόν τελευταίο καιρό τα κρούσματα κλοπών σε πλοία πού καταπλέουν, ιδιαίτερα στο Φρητάουν έχουν αυξηθεί σημαντικά, κυρίως λόγω της ελλιπούς αστυνόμευσης της θαλάσσιας περιοχής.

Η αντικατάσταση σφυρίκτρας των πλοίων

Η Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων ανακοίνωσε ότι οι προθεσμίες συμμορφώσεως όλων των υπόχρεων πλοίων για αντικατάσταση της σφυρίκτρας με άλλη έγκεκριμένου τύπου παρατείνονται μέχρι τέλος Φεβρουαρίου 1987 και η σχετική παρατήρηση πού αναγράφεται στα ΠΓΕ των πλοίων θεωρείται παραταθείσα μέχρι την παραπάνω ήμερομηνία.

Τιμητική διάκριση ελληνικού κρουαζιεροπλοίου και Έλληνα πλοιάρχου

Στις 12 Ιουλίου 1986, σέ ειδική τελετή πού έγινε στο κρουαζιερόπλοιο «Αταλάντη» στο λιμάνι της Αγκόνας, ο δήμαρχος της πόλεως παρουσία των τοπικών αρχών επέδωσε στον πλοίαρχο του πλοίου Απόστολο Κανάρη τό χρυσό μετάλλιο της πόλεως για την πολυετή συνεχή υπηρεσία του στο πλοίο, καθώς και αναμνηστική πλακέτα στον διευθυντή της πλοιοκτητικής εταιρίας MED SUN LINE για τα είκοσιπέντε χρόνια του πλοίου σέ αναγνώριση των υπηρεσιών πού προσέφερε και συνεχίζει να προσφέρει το πλοίο συνδέοντας τό ιταλικό λιμάνι της Αγκόνας με Έλληνικά λιμάνια.

Σχετικό ρεπορτάζ δημοσιεύθηκε στην έφημερίδα της Αγκόνας «La Gazetta Diancon» της Κυριακής 13 Ιουλίου.

Υπενθυμίζουμε ότι ο πλοίαρχος Απόστολος Κανάρης είναι απόγονος της ένδοξης οικογένειας Κανάρη.

Τέσσερα νέα Πρότυπα «Ναυπηγικής» θέτει σέ δημόσια κρίση ο ΕΛΟΤ

Ο Έλληνικός Όργανισμός Τυποποίησης έθεσε σέ δημόσια κρίση τέσσερα νέα Πρότυπα πού έξεργάστηκε η Τεχνική Έπιτροπή για τη Ναυπηγική.

Τό πρώτο άφορά «σκάφη από πολυμερή ενισχυμένα με ίνες - Σύνδεση έξωτερικού έρματος». Αυτό τό Πρότυπο προδιαγράφει τις απαιτήσεις για τις διαστάσεις τό υλικό κατασκευής και τόν τρόπο εγκατάστασης των τζαβετών πού χρησιμοποιούνται στη σύνδεση του έξωτερικού έρματος με τη γάστρα του σκάφους, και εφαρμόζεται σέ σκάφη όλικου μήκους μικρότερου από 15 μέτρα.

Τό δεύτερο άφορά «Ναυπηγική - Χαλύβδινες κατακόρυφες κλίμακες χωρίς πλευρικούς χειραγωγούς» και προδιαγράφει τις διαστάσεις, τό υλικό και τόν τρόπο κατασκευής και εγκατάστασης των χαλύβδινων κατακόρυφων κλιμάκων χωρίς πλευρικούς χειραγωγούς, πού σχηματίζονται από χωριστές βαθμίδες και πού τοποθετούνται μόνο όπου δεν είναι δυνατή η εγκατάσταση μόνιμων κατακόρυφων κλιμάκων με πλευρική σύνδεση βαθμίδων.

Τό τρίτο Πρότυπο αναφέρεται στις «Κλί-

ROTTERDAM

Ketting-Muilwijk B.V.

Wilhelminakade 68
NL 3072 AR Rotterdam

Tel. 010 84.60.33 Tx. 28780 kegac

**DECK AND ENGINE REPAIRS
ELECTRICAL REPAIRS, PIPE WORK,
HYDRAYLIC, REFRIGERATION,
FIRE FIGHTING**

PLEASE CONTACT
CHRIS MARINE
C. PAPATHEODOROU
M.Sc. (MUNICH), C. ENG. FIMARE, MRINA

12, PLATONOS, 185 10 PIRAEUS
TEL: 4178181 — TEL: 9810439 (A.O.H.)
TX: 24 1015 CRIS GR

μακες επιβίβασης ανάγκης» και προδιαγράφει απαιτήσεις για κλίμακες επιβίβασης που χρησιμοποιούνται από επιβάτες και πλήρωμα για επιβίβαση σε σωστικά μέσα (πού βρίσκονται στο νερό) σε περίπτωση ανάγκης.

Τέταρτο είναι το Πρότυπο για «σκάφη από πολυμερή ένισχυμένα με ίνες οπτικό πεδίο από τη θέση διακυβέρνησης του σκάφους, όπου προδιαγράφονται οι απαιτήσεις για το οπτικό πεδίο από την κύρια θέση διακυβέρνησης του σκάφους και την τοποθέτηση του καθίσματος του κυβερνήτη σε σχέση με το τιμόνι.

Αναφέρεται δε σε μηχανοκίνητα σκάφη ολικού μήκους μικρότερου από 15 μέτρα και το Πρότυπο δεν έχει εφαρμογή στα ιστιοπλοϊκά σκάφη, χωρίς ή με κύριο, ή με βοηθητικό κινητήρα.

530 νέοι θα εισαχθούν έφετος στις ΑΔΣΕΝ

Πεντακόσιοι νέοι και 30 νέες, θα εισαχθούν έφετος στις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Ε.Ν.

Σύμφωνα με σχετική απόφαση από τους 500 νέους, οι 200 θα εισαχθούν στις ΑΔΣΕΝ Πλοίαρχων και 240 και 50 αντίστοιχα στις ΑΔΣΕΝ Μηχανικών και Ραδιοηλεκτρονικών, ενώ οι 30 νέες, θα εισαχθούν ανά 10 (πλοίαρχοι, μηχανικοί, ραδιοηλεκτρονικοί) στην ΑΔΣΕΝ Ασπροπύργου.

Όπως είναι γνωστό, οι σπουδαστές εισάγονται στις ΑΔΣΕΝ με αξιολόγηση και επιλογή που γίνεται από τη μηχανογραφική υπηρεσία του ΥΕΝ, ενώ η διάρκεια φοίτησής τους είναι: τρία χρόνια για όλες τις ειδικότητες.

Νέα εξεταστική περίοδος για τους τελειοφοίτους Κ.Ε.Κ./Ε.Ν.

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας καθορίστηκε για τους μη αποφοιτησαντες σπουδαστές ΚΕΚ/ΕΝ νέα περίοδος επανεξετάσεως το Φεβρουάριο του 1987.

Το μέτρο αυτό λήφθηκε γιατί παρά το γεγονός των κατ' επανάληψη εξετάσεων αποφοίτησής των σπουδαστών ΚΕΚ/ΕΝ, η τελευταία από τις οποίες είχε γίνει το Νοέμβριο του 1985, υπάρχουν ακόμη σπουδαστές που οφείλουν μαθήματα.

Οι ακριβείς ημερομηνίες για τη διενέργεια των εξετάσεων θα καθορισθούν μετά την υποβολή αιτήσεων συμμετοχής από τη Διεύθυνση Εκπαιδεύσεως του ΥΕΝ.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Από το ΥΕΝ ανακοινώθηκε ότι ο πλοίαρχος Παν. Καλογερόπουλος τοποθετήθηκε στη Δ.Θ.Κ.Μ. και ο πλοίαρχος Ίωάν. Σιατερλής στη Γενική Επιθεώρηση. Επίσης ο πλωτάρχης Σωτ. Καρακίτσος τοποθετήθηκε στο λιμεναρχείο Ρόδου και ο πλωτάρχης Αντ. Καραμύχας στις ανώτερες δημόσιες σχολές εμπορικού ναυτικού Χίου.

Από τη ναυτιλία στα ξενοδοχεία

Ένας παλιός φίλος και επί σειρά ετών στέλεχος ναυτιλιακών επιχειρήσεων μεταπήδησε στις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις και ανέλαβε τις δημόσιες σχέσεις των ξενοδοχείων του συγκροτήματος Αστήρ στην Βουλιαγμένη.

Πρόκειται για τον κ. Γιάννη Παπαχριστο-



φίλου ο οποίος στο παρελθόν εργάστηκε στην εταιρία «Τσάκος Σίππινγκ & Τρέιντινγκ» και στο «Ελληνικό Μαρίν Κονσόρτιουμ». Ο κ. Παπαχριστοφίλου σπούδασε Οικονομικά στην Αγγλία και οργάνωση ξενοδοχειακών επιχειρήσεων στην Ιταλία, μιλά τρεις γλώσσες και έχει όλα τα προσόντα και τη πείρα να διακριθεί στη νέα του εργασία.

Πρόστιμα

Πρόστιμο 400.000 δρχ. επέβαλε το ύπολιμεναρχείο Γυθείου στους συμπλοιοκτήτες του Έλληνικού φορτηγού «Δημήτριος», Νηολογίου Πειραιά 2707, που βρίσκεται προσαρμαγμένο στην παραλία Βαλτάκη του Λακωνικού Κόλπου γιατί παρά τις επανειλημμένες ειδοποιήσεις της λιμενικής αρχής δεν μερίμνησαν για την απομάκρυνσή του.

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	:	Tlx 241600 12 WMAR GR	Tel (1) 4135024 25 45 47
Head Office - Operations				
World Marine Egypt.	Port Said	:	Tlx 63134 WMAR UN	Tel (66) 34186
Representation	Alexandria	:	Tlx 55419 WORLD UN	Tel (3) 805985
(aison offices)	Suez	:	Tlx 66094 WOMAR UN	Tel (62) 26114

• Πρόστιμο 133.560 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Ραφήνας στους υπεύθυνους του Ε/Γ — Ο/Γ «Νήσος Άνδρος» για μεταφορά 42 υπεράριθμων επιβατών στο δρομολόγιο του πλοίου από Γαύριο για Ραφήνα.

• Το λιμεναρχείο Πειραιώς επέβαλε από 100.000 δρχ. πρόστιμο στους πλοιάρχους των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων «Παναγία Τήνου» και «Ναϊάδ», γιατί κατά τον κατάπλου των ανωτέρω πλοίων, στον Πειραιά στις 15 Ιουνίου 1986, προκλήθηκε από αμέλεια τους κίνδυνος συγκρούσεως των δύο σκαφών στην είσοδο του λιμανιού.

Ή σχολή σωστικών

Ή από την Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων αποφοίτησαν τον Ιούλιο 244 ναυτικοί.

Από την ημέρα που άρχισε να λειτουργεί η Σχολή μέχρι τις 31 Ιουλίου αποφοίτησαν συνολικά 71.306 ναυτικοί, καθώς και διάφορα άλλα άτομα που ασχολούνται με παραπλήσια επαγγέλματα.

Θάνατος ναυτικού

Σε νοσοκομείο της πόλεως Wollongong στην Αυστραλία πέθανε στις 23 Ιουλίου ο ναυτικός Δημήτρης Λογοθέτης, 44 ετών, που είχε πάει έγκεφαλικά επεισόδιο στις 12 Ιουλίου στο πλοίο «Anangel Sky» στο οποίο υπηρετούσε σαν ναύκληρος.

Τό επίδομα αεροθεραπείας

Τό ύψος του επιδόματος αεροθεραπείας που χορηγείται στους φυματικούς ναυτικούς Γ' κατηγορίας μετανοσηλευτικής προστασίας καθορίστηκε για τό 1986 σε 22.000 δρχ. έναντι 20.000 τό 1985.

Νέα εταιρία εκπροσώπησης ξένων πληρωμάτων

Ή εταιρία Medlink, ή οποία δραστηριοποιείται στον Πειραιά από τό 1982 σε τροφοδοσίες και πετρελεύσεις πλοίων, ανέλαβε για την Ελλάδα την αντιπροσώπευση της εταιρίας Interiorient Maritime της Μανίλα των Φιλιππίνων, ή οποία αναλαμβάνει την επάνδρωση πλοίων με φιλιππινέζικα πληρώματα.

Τήν Medlink διευθύνει ο κ. Γιώργος Άγαθοκλέους ή οποίος παρέχει κάθε σχετική πληροφορία στα τηλέφωνα 4137112/3.

Έλληνικά τσιγάρα στην Άμβερσα και τό Ρότερνταμ

Ή γνωστή εταιρία Oracle Trade Supply της Όλλανδίας, την οποία διευθύνει ο κ. Γιάννης Ζαννης, ανέλαβε τη διάθεση ελεύθερα φόρου στα λιμάνια της Δυτικής Εύρωπης των τσιγάρων που παράγει ή καπνοβιομηχανία Καρέλια.

Σε πρώτη φάση ή διάθεση των τσιγάρων Καρέλια είναι δυνατή στην Άμβερσα και τό Ρότερνταμ και σύντομα θά ανακοινωθούν και τά υπόλοιπα λιμάνια στα οποία θά είναι δυνατή ή αγορά χωρίς φόρο καταναλώσεως ελληνικών τσιγάρων για τά πληρώματα των ελληνικών πλοίων.

ΜΝΗΜΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Συμπληρώθηκαν πριν λίγες ημέρες τρία χρόνια από τον θάνατο του άειμνηστου φίλου Νίκου Π. Γουλανδρή.

Στή μνήμη του, ή οικογένειά του έτέλεσε άρχιερατικό μνημόσυνο στό Πόρτο Ράφτη.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ 1983 ΤΗΣ SOLAS '74

Έκδόθηκε και θά κυκλοφορήσει την έρχόμενη έβδομάδα «ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ» υπό του Ναυτιλιακού Συμβούλου κ. Γεωργίου Μαρκογιάννη τό οποίο σύμφωνα με τις Τροποποιήσεις 1983 της SOLAS '74 είναι υποχρεωτικό από 1/7/86 και άπαραίτητο έφόδιο για τά έμπορικά πλοία. Τούτο αποτελεί μία έμπεριστατωμένη και περιεκτική ανάλυση του νέου Κεφαλαίου ΙΙΙ των Τροποποιήσεων 1983 της SOLAS '74.

Τό έγχειρίδιο δέν έχει σκοπό νά εκπαιδεύσει τό πλήρωμα αλλά νά ενημερώσει με συνοπτικές ύδηγίες για τόν έξοπλισμό του πλοίου, την χρήση, τις διαδικασίες και τις μεθόδους για την επίβωση. Σημειωτέον ότι ή άνωτέρω έκδοση είναι ή πρώτη στην ελληνική γλώσσα.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»,
Νοταρά 77 - Πειραιά
Τηλ. 4176658/4122537

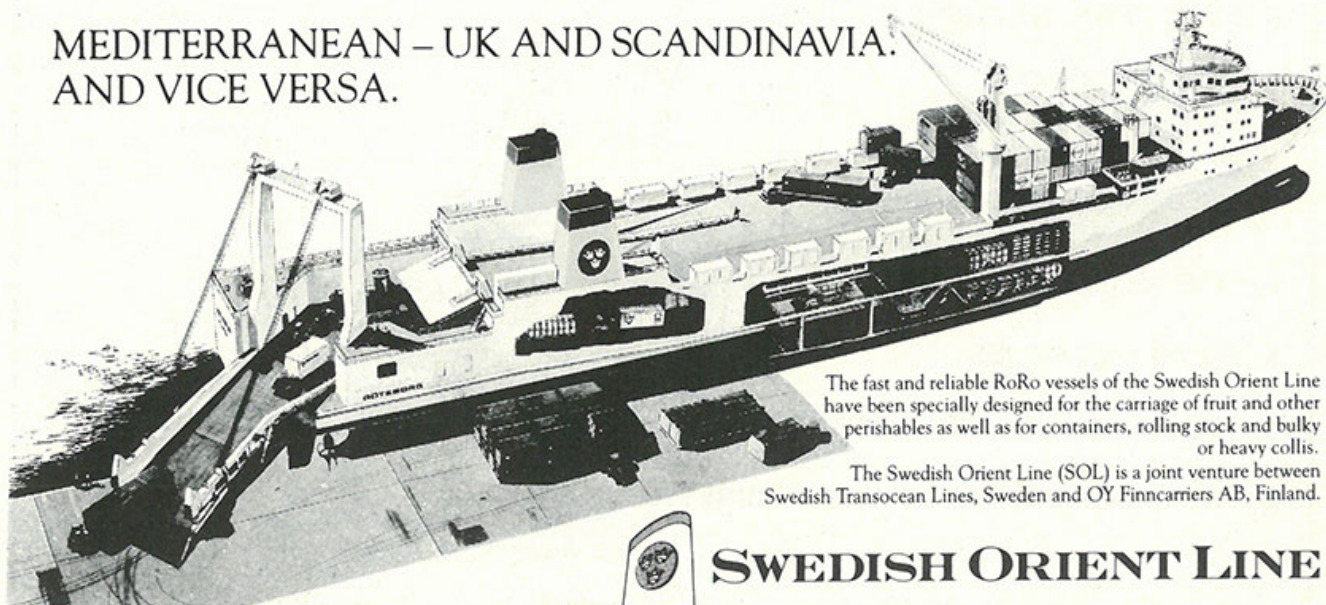
«ATLAS WORLD»

Κυκλοφόρησε τό περιοδικό «Atlas World» τεύχος Μαΐου, που εκδίδει ή εταιρία «ATLAS MARITIME S.A.».

Στά περιεχόμενα του τελευταίου τεύχους περιλαμβάνονται ενδιαφέροντα άρθρα για την ιστορία της ανακάλυψης και έκμεταλλεύσεως του πετρελαίου της Σαουδικής Άραβίας, για τις πρώτες διαστημικές αποστολές στό φεγγάρι, για τόν Ισθμό της Κορίνθου και τό νησί της Ίκαρίας καθώς και οικονομικές μελέτες για την αγορά πετρελαίου και τό πρόβλημα της ναυτικής εκπαίδευσης.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



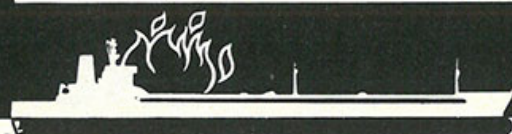
The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

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



SWEDISH ORIENT LINE

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	Έλληνική	9.466	1971	Κατά τόν κατάπλου στή Τσιταγκόγκ στις 6/8 προσάραξε και υπέστη κλίση.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	Έλληνική	12.772	1977	Συγκρούστηκε στο Ταμπίκο, στις 25/7, με το ρυμουλκό «Fairwind» και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές. Άναγκαίες επισκευές αναβλήθηκαν.
ΜΠΑΝΝΕΡ	Μάλτας	9.038	1969	Υπέστη βλάβη τής βοηθητικής μηχανής στή Μπαγκόκ στις 9/7.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	Παναμαϊκή	8.987	1972	Άνέφερε βλάβη του πηδαλίου, στο Βάλβις Μπαίη, στις 4/8.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	Έλληνική	1.328	1957	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Lirola» στις 28/7, κατά τόν απόπλου από Πειραιά και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές. Επισκευές αναβλήθηκαν.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Παναμαϊκή	8.349	1971	Συγκρούστηκε στήν Άλιάγα, στις 2/8, με το μπάλκερ «Sea Glory» και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	Έλληνική	29.281	1982	Προσέκρουσε έμπορτο, στις 22/7, σε ύποβρύχιο αντικείμενο σε θέση 08.36° Β, 56.46° Δ και υπέστη ζημιές στήν προπέλλα. Κατευθύνθηκε προς Λός Άντζελες.
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ	Έλληνική	114.543	1973	Έβλήθη υπό περσικών έλικοπτέρων, στο Ούμ Σάϊντ, στις 4/8 και υπέστη ρήγμα σε πλευρική δεξαμενή.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΘΝΙΚ	Έλληνική	125.947	1975	Κατά τό ταξίδι προς Ράς Τανούρα, στις 1/8, έβλήθη υπό περσικών αεροσκαφών στο μηχανοστάσιο και έγκαταλείφθηκε από τό πλήρωμα. Ρυμουλκήθηκε στο Ντουμπάϊ.
ΚΛΕΛΙΑ	Κυπριακή	176.009	1975	Έβλήθη στον Περσικό, στις 12/8, χωρίς να γνωσθεί έκταση ζημιών.
ΜΥΣΤΡΑΣ	Λιβεριανή	117.340	1975	Άγκυροβολημένο στο Κάργκ, έβλήθη υπό Ιρακινών αεροσκαφών στις 7/8 και υπέστη πυρκαϊά.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II	Λιβεριανή	40.559	1975	Υπέστη ζημιές σε ήλεκτρογεννήτρια, στή Σκάπα Φλόου, στις 19/7. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	Έλληνική	178.808	1976	Έβλήθη υπό περσικών έλικοπτέρων, έμπορτο ανατολικά του Ντουμπάϊ, στις 11/8 και υπέστη πυρκαϊά και ζημία στο πηδάλιο. Ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκών.

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

Mediink Ltd.

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

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licencee of the British company

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H.A. SPRINGER, W. Germany,
being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

 **NAFSI S.A.**

REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836. TELÉX: 21 2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR. CABLE: NAFSI PIRAEUS - GREECE

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μέσα στη θερινή άκνησία της, που ή έφετεινή βαρεία κρίση κάνει να φαίνεται σχεδόν νεκρή, ή παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου έδωσε σποραδικές άφορμές για μικρές συγκινήσεις, αποτέλεσμα άνοδικών τάσεων σε μερικούς βασικούς τομείς, όπως έκείνος των σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία σε μέγεθος πάναμαξ, που φέρεται να... κερδίζει 50 σέντς ανά τόννο περίπου. Τόσο όμως ή πρόσ Κόντινεντ αντίστοιχη διαδρομή όσο και άλλες χαρακτηριστικές ναυλωσεις δείχνουν μία άδιαφορία της αγοράς.

Τό γεγονός, άλλωστε, ότι ή περιστασιακή και περιθωριακή άνοδος συνοδεύεται από μία ανάλογη σχεδόν αύξηση της τιμής των καυσίμων προσδίδει στο φαινόμενο συμβολική μάλλον σημασία και ύποκρύπτει τόν κίνδυνο μιάς νέας απότομης πτώσης των ναύλων με διάψευση των ελπίδων.

Αλλως, τόσο τά σιτηρά όσο και τά άνθρακοφορτία και σιδηρομεταλλεύματα κινήθηκαν σε άργους ρυθμούς, έλάχιστα απέχοντες από τά επίπεδα του προηγούμενου δεκαετημέριου, τά περί του οποίου σχόλια θά μπορούσαν να έχουν ισχύ άνατυπούμενα στο παρόν τεύχος.

Φορτία σιτηρών σημειώσαμε από Κόλπο ΗΠΑ, φυσικά, Μεγάλες Λίμνες, 'Ανατολική 'Ακτή και Νότια 'Αμερική ('Αργεντινή, Βραζιλία). Τά επίπεδα των ναύλων κυμάνθηκαν στα γνωστά χαμηλά επίπεδα. Στόν Εύρωπαικό χώρο, άριθμός φορτίων κινήθηκε από Βόρεια Γαλλία και 'Ην. Βασίλειο για 'Ερυθρά Θάλασσα. Οι 25.000 τόννοι πλήρωναν δολ. 11 φίο με 4.000/3.000 τόννους φορτοεκφόρτωση.

Φορτία γαιάνθρακα κινήθηκαν από 'Ανατολική 'Ακτή ΗΠΑ και από Αύστραλία χωρίς αισθητή παρουσία στην ήσυχη αγορά. Στα δολ. 6.70 κλείνονταν οι 60.000 τόννοι από ΒΑ Αύστραλία για 'Ην. Βασίλειο, ενώ περί τά δολ. 3.65 ήταν ό αντίστοιχος πός 'Ιαπωνία ναύλος. Οι 55.000 τόννοι από Κόλπο για 'Ιαπωνία πλήρωναν δολ. 6.45 φίο.

Από Βραζιλία για Β. Εύρωπη, οι 120.000 τόννοι σιδηρομεταλλεύματος πλήρσαν δολ. 2.90 φίο.

Σε μέτριους ρυθμούς ή ζάχαρη, σημειώσε μερικές ουσιαστικές πράξεις χωρίς επίδραση επί του ναύλου που ήταν καθοδικός ως πός τις τάσεις με τούς 14.500 τόννους από 'Αγιο Μαυρίκιο για Λονδίνο στίς Λίρ. 12,75 που σημαίνει άπώλεια μισής περίπου στερλίνας σε σχέση με τό πλέον πρόσφατο κλείσιμο.

'Ελάχιστες πράξεις σημειώσαμε από μέρους της 'Ινδικής Κυβερνήσεως, κύριου διακινητή των λιπασμάτων, κυρίως από 'Ερυθρά Θάλασσα για 'Ινδία.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σε επίπεδα μόλις καλύπτοντα τά τρέχοντα έξοδα έκμεταλλεύσεως κινήθηκαν τά μισθώματα κατά την υπό εξέταση περίοδο. Πάναμαξ για κυκλικό 'Ατλαντικού ή μικρά περίοδο (2-3 μηνών) πληρωνόταν μόλις δολ. 2.500-2.800 ενώ περί τά δολ. 3.000 ήταν τό αντίστοιχο μίσθωμα στην 'Απω 'Ανατολή. Εύκαιριακές μισθώσεις κυμάνθηκαν μέχρι και στα δολ. 3.500 ενώ δολ. 3.200 έπιανε πλοίο γενικού φορτίου από Κόλπο για 'Απω 'Ανατολή. 'Από την τελευταία περιοχή, πλοίο 130.000 τόννων κλείνονταν για Εύρωπη στα δολ. 1,40 ανά TDW.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά τις πανταχόθεν έκφραζόμενες άμφοβολίες ως πός την άντοχή της πρόσφατης συμφωνίας του ΟΡΕC περί έλαττώσεως της παραγωγής, ζωρή ύπήρξε ή ζήτηση πετρελαίου και, επομένως, χωρητικότητας στόν Περσικό Κόλπο.

'Η ιδιαίτερη προτίμηση των ναυλωτών για

VLCC/ULCC έκανε τά έν λόγω πλοία περιζήτητα. Σημειώσαμε ναύλους της τάξεως των WS 36-40 για 'Απω 'Ανατολή ενώ, WS 30-33 πληρώνονταν για δυτικές όψιόν. Σε μικρότερα μεγέθη άξια μνείας ή ναύλωση για 120.000 τόννους για Κόλπο ΗΠΑ στα WS 52 και οι 60.000 για 'Αν. 'Αφρική στα WS 140.

'Ικανός άριθμός VLCC ναυλώθηκε επίσης από Κόλπο για 'Ερυθρά στα WS 45-52.

'Αντίθετα, μάλλον στάσιμοι οι ναύλοι με ένιότε πτωτικές τάσεις στίς λοιπές περιοχές. Οι 72.000 τόννοι για ένδομεσογειακή μεταφορά πλήρωναν WS 114.

Πτωτικές οι τάσεις στή Βόρεια Θάλασσα, ενώ, αντίθετα, ζωρότερη ή κίνηση στην Καραϊβική όπου οι 50.000 τόννοι πλήρωναν WS 100/110 για Κόλπο/Ανατ. 'Ακτή, αντίστοιχα.

Ποικιλία φορτίων και προορισμών στα καθαρά φορτία όπου οι 50.000 τόννοι από Περσικό για 'Ιαπωνία πλήρωναν WS 103 περίπου, οι 40.000 από Μεσόγειο για ΗΠΑ WS 105 και στην Καραϊβική, οι 30.000 τόννοι WS 140 για 'Αν. 'Ακτή ΗΠΑ.

Γενικά, οι βραχυπρόθεσμες προοπτικές είναι εύοιανες, ιδίως όσον άφορά στόν Περσικό Κόλπο. Τό έρώτημα προβάλλει σε περίπτωση που οι προσπάθειες του ΟΡΕC άποδειχθούν άποτελεσματικές και, όπωσδήποτε, μετατίθεται για Σεπτέμβριο — 'Οκτώβριο.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΘΕΙΟΣ: Νόρφολκ 38.000 τόν. κριθής Τζέντα ή Γιέμπο, δολ. 11 φίο, 5.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουςτου 14-18.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία δολ. 8 φίο, 11 ήμέρες, Αύγουςτου 29 — Σεπτεμβρίου 2.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: Μεγάλες Λίμνες 12.800 τόν. γεννήματα δυτική άκτή Μεξικού, δολ. 27.50 φίο, 3 ήμέρες/800 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ: Νόρφολκ 15.000 τόν. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 11 φίο, 3 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουςτου 10.

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ: Βανκούβερ 46.000 τόν. κριθής Ροστόκ, δολ. 8,30 φίο, 12.500/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουςτου 20-30.

ΠΗΓΑΣΣΙΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 18.000 τόν. λιπάσματα δυτική άκτή 'Ινδία, δολ. 18,75, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουςτου 20-30.

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Σάιντ Λόρενς 22.000 τόν. κριθής

Λεμεσό, δολ. 8,25, 4 ήμέρες/ 5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουςτου 20-25.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π.: Τής 26.000 τόν. κριθής 'Αδριατική δολ. 6,50 φίο, 4.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουςτου 7-12.

ΣΗΛΑΚ: Τζέντα 35.000 τόν. σιτηρά 'Ακαμπα, δολ. 4,25 φίο, 3.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση Αύγουςτου 10-15.

ΑΝΙΜΑΡ: Ρουέν 15.000 τόν. σιτηρά 'Ιταλία, δολ. 6 για δυτική άκτή, δολ. 6,50 για 'Αδριατική, 5.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουςτου 13-14.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ: 15.767 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Σουμάτρα Αύγουςτου 9-13, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο/άνατολ. άκτή ΗΠΑ, δολ. 3.000 την ήμερα.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

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

ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΙΟΡ: 28.503 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Κουϊνάν Αύγουστου 17-25 ταξίδι μέσω Περσικού Κόλπου με επαναπαράδοση Μουσκάτ (έκτος Ιράν - Ιράκ), δολ. 4.150 τήν ημέρα πλέον δολ. 49.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ: 129.237 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Νότιο Ιαπωνία Αύγουστου 10-20, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 1.40 ανά τόννο.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΪΣΤΟΜ: 22.353 τόν. d.w. του 1974, παράδοση στον πιλότο Άμερ. Κόλπου Αύγουστου 10-20, επαναπαράδοση Έρυνθρά, δολ. 3.350 τήν ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Γιέμπο 265.000 τόν. Βραζιλία, WS 32 Αύγουστου 10.

ΦΑΙΘ: Μπιλμπάο 34.000 τόν. καθαρά άκτι ΗΑ/Άμερ. Κόλπο WS 130, Αύγουστο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ: Άνατολ. άκτι Μεξικού 70.000 τόν. μέρος φορτίου, Πάλσμπορο WS 62,5, Αύγουστου 11.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Έσμεράλντας 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 87,5 όψιόν Πουέρτο Ρίκο WS 92,5 Αύγουστου 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ: Ίνδονησία 86.000 τόν. μέρος φορτίου, Λός Άντζελες, WS 65, Αύγουστου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΛΛΙΑΝΣ: Άνατολ. άκτι Μεξικού 170.000 τόν. μέρος φορτίου, Ισπανία WS 25, Αύγουστου 5.

ΧΙΟΣ: Βενεζουέλα 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ WS 130, Αύγουστου 9.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Έκουαντόρ 53.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 82,5, όψιόν Καραϊβική WS 87,5, Αύγουστου 14.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Άνατολ. άκτι Μεξικού 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Μπαχάμες WS 90, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 95, Αύγουστου 10.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Καραϊβική 37.000 τόν. Σάν Χοσέ, WS 125, Αύγουστου 11.

ΤΑΚΤΙΚ: Περσικό Κόλπο 225.000 τόν. Λουϊσιάνα Όϊλ Πόρτ, WS 35, Αύγουστο.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Τρανμέρ, WS 105, Αύγουστου 11.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Ζέτι Μπαίρ 79.500 τόν. μέρος φορτίου, Θεσσαλονίκη WS 117,5 Αύγουστου 10.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ WS 130, Αύγουστου 14.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Ράς Τανούρα 120.000 τόν. μέρος φορτίου, Ντελαγουέρ WS 52,5, Αύγουστο.

ΓΚΑΛΛΑΝΤ: Περσικό Κόλπο 230.000 τόν. περίπου Έρυνθρά Θάλασσα, WS 45, Αύγουστο.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ.: Ράς Τανούρα 260.000 τόν. Άϊν Σούκχνα WS 52,5, Αύγουστο.

ΣΗΓΟΥΪΝΤ: Τσινγκτάο 44.000 τόν. μέρος φορτίου, Γκουάμ, δολ. 255.000 κατ' αποκοπή, Αύγουστου 14.

ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ: Ντουμάϊ 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Νότιο Κορέα, WS 80, Αύγουστου 7.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Περσικό Κόλπο 240.000 τόν. Ταϊβάν WS 36,5, Αύγουστο.

ΦΛΟΡΙΝΤΑ: Σίρρι Άϊλαντ 110.000 τόν. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη WS 62,5, Αύγουστο.

ΑΚΟΗ: Μπόνου καί Φορκαντός 117.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο/άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ/Καραϊβική, WS 62,5, Αύγουστου 18.

ΦΕΛΛΟΥΣΙΠ Λ.: Ράς Τανούρα 260.000 τόν. άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 47,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 46,25, όψιόν Μεσόγειο WS 45, Αύγουστο.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Γιέμπο 130.000 τόν. μέρος φορτίου, Γένοβα WS 60, Αύγουστο.

Οι αγοραπωλησίες

Τά Δεξαμενόπλοια αποτέλεσαν τόν μοναδικό πραγματικό ύγιη πόλο έλξεως τών αγοραστών κατά τίς τελευταίες δύο - τρείς εβδομάδες. Τό φαινόμενο είναι εύεξηγητο, άν λάβει κανείς υπ' όψη τήν αντίστοιχη ναυλαγορά πού κινείται: σέ πολύ ικανοποιητικά επίπεδα κατά τό τελευταίο εξάμηνο καί ζει ένα μικρό boom στίς ημέρες μας.

Η ζήτηση έχει ήδη προκαλέσει αισθητή άνοδο τών αξιών τόσο στά πλοία άργου όσο καί σέ εκείνα μεταφοράς παραγώγων. Τά δολ. 6.300.000 γιά VLCC τού 72 καί τά δολ. 8.000.000 γιά παρόμοιο πλοίο τού 1973 σφώς αντιπροσωπεύουν ούσιαστικές βελτιώσεις. Παράλληλα, οί 32.000 τόν. d.w. τού 1975 στά 7.000.000 καί οί 57.000 τόν. d.w. τού 1979 στά δολ. 10.000.000 περίπου δείχνουν τήν άνοδο τού ενδιαφέροντος γιά πλοία παραγώγων.

Σταχυολογούμε μερικές ακόμα πράξεις:
— MT "TAXCO" (111.200/1974) δολ. 4.800.000.

— TT "MAERSK ANGUS" (102.000/67) δολ. 2.600.000.

— MT "BRASSIE" (31.000/75) δολ. 5.500.000.

— MV "NAVIOS CHAMPION" (OBO, 114.000/70) δολ. 4.000.000.

Στά μπάλκ κάρριερς, ή καιροσκοπική διάθεση ένίων αγοραστών άνεκόπτετο εμπρός στήν άβεβαιότητα πού προκαλεί ή ναυλαγορά καί στή σπάνι πλοίων καλών προδιαγραφών. Οί τιμές παραμένουν πολύ χαμηλές.

Άς σημειώσουμε μερικές πρόσφατες πράξεις:

— MV "GREAT ACCLAIM" (61.450/81) δολ. 6.300.000 μέ μακρά χρονοναύλωση.

— MV "ASTYANAX" (68.000/75) δολ. 2.225.000 κατόπιν πλειστηριασμού στήν Όλλανδία.

— MV "WORLD OAK" (37.500/83) δολ. 4.300.000.

— MV HAKUKO MARU" (32.600/76) δολ. 1.800.000.



ΕΡΜΗΣ



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
6518

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

- MV "NOBLE RIVER" (28.400/84) στην Κί-
να) δολ. 3.400.000.
- MV "PARANA" (38.000/74) δολ.
1.200.000
- MV "WAYFARER" (27.600/73) δολ.
900.000.
- "ARGO II" (29.200/72) δολ. 850.000
- MV "SANKO ANTARES" (41.500/84)
δολ. 7.000.000.

Στά μεγάλα μεγέθη, το MV "PACIFIC
CURAGE" (126.000/82) φέρεται πωλούμενο
αντί δολ. 11.800.000 αλλά η πώληση έμπεριέ-
χει ρυθμίσεις που κάνουν την πώληση έλαχι-
στα αντιπροσωπευτική.

Μεταξύ των λίγων πλοίων γενικού φορ-
τίου που προσήλκυσαν τό ενδιαφέρον των ά-
γοραστών άξίζει νά μνημονεύσουμε τό M/S
"SOKOTO" (11.600/1979) στά δολ. 2.000.000
περίπου καί άριθμό Πολωνικών πλοίων
(LAGOS/LOKOJA) 18.800 TDW του 1982 στην
Πολωνία σέ άγνωστη τιμή. Νά υπενθυμίσου-
με ότι τό μέγιστο ενδιαφέρον στην κατηγο-
ρία αυτή συγκέντρωσε η πρόσφατη πώληση
των υπό Νορβηγικό έλεγχο MV "TSU" καί
MV "TERRIER" (27.937 TDW/1977 καί 22.536
TDW/1977, αντίστοιχα) αντί τιμής δολ. δολ.
3.900.000 έκαστον.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Πολλά καί ενδιαφέροντα τά νεότερα από
τό χώρο των διαλύσεων.

Η άπειλή της αναλήψεως όλόκληρου του
χώρου όπου είναι έγκατεστημένα τά διαλυ-

τήρια του ΚΑΟΗΣΙΟΥΝΓ από τις λιμενικές
Άρχές καί η άνάγκη έξευρέσεως νέου κα-
τάλληλου χώρου είναι τό κύριο θέμα συζή-
τησης στους κύκλους των διαλυτών της Ταϊ-
βάν. Βέβαια, η προοπτική έφαρμογής του μέ-
τρου μετατίθεται γιά τό 1987, τό πρόβλημα
όμως είναι η άνυπαρξία άλλου κατάλληλου
χώρου σέ όλη τή χώρα. Προσπάθειες με-
ταιώσεως του μέτρου καί άλλες γιά άνασύ-
σταση του παλαιού καρτέλ καταβάλλονται.
Στό μεταξύ, εξακολουθεί ό συνωστισμός ά-
πό τά ήδη αγορασθέντα πλοία καί, έπομέ-
νως, τό μικρό ενδιαφέρον γιά νέες άγορές
πού βαθμιαία περιορίζεται στά μεγάλα δε-
ξαμενόπλοια στά μόνα ίκανά νά εξασφαλί-
σουν πλήρη έκμετάλλευση του χώρου.

Ίκανοποιητικός ό ρυθμός διαλύσεων στην
Ν. Κορέα άν καί μέχρι στιγμής τό ενδιαφέ-
ρον είχε περιορισθεί στά Νοτιοκορεατικά
πλοία. Αναμένεται κάποια αύξηση των άγο-
ρών, ιδίως μεγάλων μονάδων μέ προτίμηση
στά δεξαμενόπλοια.

Σποραδικό τό αγοραστικό ενδιαφέρον της
Κίνας, περιορίζεται στά μεσαίου μεγέθους
φορτηγά πλοία Εύρωπαϊκής κατά προτίμηση
κατασκευής, ενώ ό συνωστισμός στά διαλυ-
τήρια άποτελεί σύνηθες φαινόμενο.

Η Ίνδία μπαίνει δυναμικά στην αγορά μέ
ίσχυρη ζήτηση γιά τή Δυτική Άκτή ενώ, αντί-
θετα, η συρία επικρατεί στά ανατολικά όπου
τό Μπαγκλαντές άρχίζει νά άφυπνίζεται ζη-
τώντας πλοία, χωρίς όμως νά έχει λύσει τά
βασικά προβλήματα που κάνουν την αγορά
του άναξιόπιστη.

Έν όψει του τέλους της περιόδου των
μουσώνων, τό Πακιστάν μπαίνει καί αυτό
στην αγορά, έχει όμως νά αντιμετώπισει τόν
ανταγωνισμό της Ίνδίας.

Στό Μεσογειακό χώρο, η Ίσπανία παραμέ-
νει σχεδόν αδιάφορη καί μόνον οί Τούρκοι
μέ σποραδικές άγορές (9.000 τόν. στά δολ.
70) ακούγονται.

Μερικές ένδεικτικές τιμές:

Ταϊβάν:

- TT "KOMSA" (13.330) δολ. 116
- MV "STONEPOOL" (10.455) δολ. 106
- MV "HAPPY MARINER" (3.490) δολ.
105.

Κίνα:

- MV "LA SYNE" (7.432) δολ. 101
- MV "PETER RICKMERS" (6.269) δολ.
104.50

Ν. Κορέα:

- MV "A.H. OBO" (18.580) δολ. 118.

Ίνδία:

- MV "EXPRESS" (7.987) δολ. 107.75
- MV "MACCA" (4.600) δολ. 104.50

Πακιστάν:

- MV "SAMURA MATA" (2.133) δολ. 90.50

INTERORIENT

MARITIME ENTERPRISES, INC.

108, Ortigas Building, Ortigas Avenue
Pasig, M. Mahila - Philippines

Tel.: 6737352
Tlx: 29096 - 29112 INORM PH

George Agathocleous

President

● CREWING ● MANNING

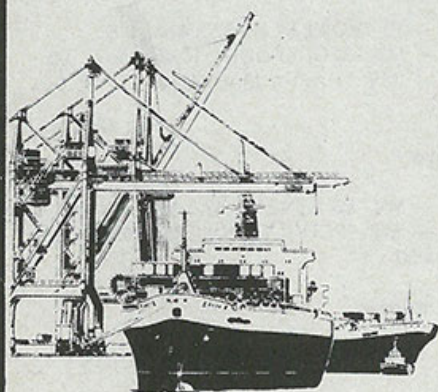
Ask for a Manning Quotation from us.
It will cost you nothing
— but could save you a lot!

CORRESPONDENTS IN GREECE

MEDLINK Piraeus

72, Kolokotroni St. - 185 35 Piraeus
Tel: 4137112/4137113
Tlx: 211440 MDL GR

NAFTIKA CHRONIKA



50 YEARS AGO

— For the third time, on September 12, a call for tenders has been made for the contract to serve the North American line with Greek ships. Since no Greek shipowners have made any bids during the previous calls for tenders, it has been decided that bids from foreign shipowners will be accepted this time.

— It is imperative that a census be taken of Greek seamen. We have been making this recommendation for years now and we are glad to see that it will now be taken.

— The cargo ship "Eugenia Livanou", built for the Stavros Livanos company at the William Gray yards in West Hartlepool, successfully carried out sea trials on July 27.

— Mr. Minas V. Rethymnis has been elected principal representative of the shipping firm of Rethymnis & Kulukundis at the Baltic Exchange in London.

— The s.s. "Dim. Chandris" was fixed from San Lorenzo, 6.800 tons for certain U.K. ports 19/- option Manchester or Amsterdam 19/3, loading 1-10 September.

(Naftika Chronika
No. 136 15/8/1936)

THE GREEK FLAG IS NOT A CONVENIENCE FLAG

In recent discussions we have had with officials at the Ministry of Mercantile Marine we have encountered, both at high and low levels, an attitude that is not in the least justified. The attitude is that if Greek flag ships were to be granted all the advantages Greek owned ships enjoy under foreign flags, the Greek flag would become a flag of convenience.

We are not trying to attract to the Greek flag ships that are controlled by foreign interests. All we are trying to do

is to bring back to the Greek flag those Greek owned ships which today fly foreign flags because we in Greece have failed to adapt ourselves to the demands of our times. The Greek flag can in no wise be deemed a flag of convenience because the Greek state will wish to attract Greek owned ships to the Greek register just as the Panamanian or Liberian flag could not be called a flag of convenience if it covered purely Panamanian or Liberian interests.

EXPERIENCE AT SEA

We would like to point out to the powers that be at the Ministry of Mercantile Marine that it would be a good idea if Coastguard officers fleshed out their seagoing experience with a trip or two on an ocean going merchant ship. Operating coastguard patrol boats and watching out for smugglers and oil slicks is a useful occupation but it hardly fits them for the role of policing the merchant fleet, the functions of which they cannot appreciate unless they can gain first hand experience. By making such trips, and there is no lack of ships on which they could make them, they could watch the workings of life at sea, observe the movements in large foreign ports, appreciate the personal problems of seamen and gain a better understanding of how a ship has to operate in order to turn a profit. Such experience would be extremely useful to them, particularly when they are promoted to senior ranks and occupy important posts at the Ministry.

THE JAPANESE

According to new, reliable reports, Japanese charterers are systematically avoiding Greek ships and there are figures to prove the systematic flag discrimination they are exercising.

Another aspect of what the Japanese are doing to enable their merchant fleet to survive the current crisis and be ready to make the most of better days, when they come, is a bold plan set afoot by Japanese shipowners to provide employment to redundant seamen.

The plan consists of subsidising these seamen with increased pensions until such time as employment can be found for them on foreign flag ships. They will not be as well paid as they would be on Japanese flag ships but at least they will not be out of a job.

52 Japanese shipping firms are part of this scheme, including the big six and the Japanese Pan Maritime Union.

If the scheme is finally applied, it will

provide savings of US Dollars 210 million per annum to the Japanese shipping industry. According to the Japanese Shipowners' Union, some 10,000 seamen will have to be discharged by the end of the decade.

WAR RISKS

In 1937 the London underwriters signed the Waterborne Agreement by which the coverage of war risks was restricted only to the duration of sea transport with no liability for damage to the objects insured while they were on shore. With this provision, insurers are obliged to cover war risks for goods in the same proportion as that applied by the Institute of Cargo War Clauses. And their position remains steadfast because they believe that a catastrophic war could completely destroy cargoes stored ashore or cause heavy damage which they could not bear. In other words, the insurers recommend that premiums for war risks of shorebound cargoes should not be accepted.

This recommendation was made in answer to a question published by an insurance company: If a cargo was unloaded at an intermediate port and was reloaded within 15 days on another ship, does it continue to be covered for war risks? This is not the same as circumstantial risks such as rikes and stoppages for which the cargo is covered when transferred from one warehouse to another.

HEAVY CARGOES

Smit International has managed to set a record in weight and distance for the transport of heavy cargoes. It consisted of the world's largest ore excavator for tin which was being transferred from Singapore to Nome in Alaska, a distance of 6,000 miles. Smit was chosen because they were able to provide all the safety guarantees. The excavator weighs 15,000 tons and has a length of 170 metres and a breadth of 30 metres. It was loaded on the barge "Giant 4" which

ch has a capacity of 24,000 tons and was towed by an ocean going tugboat, the "Smit Lloyd 105" of 8,000 hp.

But if Smit scored again with an impressive achievement, the French ship which carried three huge bells (named Stephanie, Anna and Daniel) newly cast in France and destined for Ontario, Canada, can be deemed to have carried the most picturesque heavy cargo of all.

CHERNOBYL AND GAME CARGOES

There is considerable irony in the fact that France, which has extremely strained relations with New Zealand over the sinking of the "Greenpeace", has not hesitated to resort to New Zealand cargoes of venison and other game meat since imports of such meat from Eastern Europe have been banned since the Chernobyl accident. Other countries, such as Japan and Middle East nations are doing the same thing. At the same time, New Zealand fruit exported to Europe has been seen bearing the label "Free of Radioactivity" and this has provoked a bitter protest from the Soviet ambassador in Wellington, who has accused shippers of trying to profit from a tragic accident.

MUSEUM IN ANDROS

Vassilis and Eliza Goulondris are continuing their generous contributions to the Museum of Modern Art in Andros with the opening of the new wing which is 1,000 sq. metres in area.

The Museum is situated in Chora and was opened in 1979. It houses all the works of the famous sculptor Michalis Tobros, who hails from Andros, and works by other notable Greek artists.

The new wing will be used for exhibitions and for permanent exhibits as well such as the huge work by the sculptor C. Koulendianos, inspired by the sea, since it is composed of the old plates of scrapped ships which clearly bear the signs of their long service.

TWO NEW CRUISE SHIPS FOR SITMAR CRUISES

Sitmar Cruises of Los Angeles has placed an order for two new cruise ships to be built by Chantiers de l'Atlantique of St. Nazaire, France. Like the four existing cruise ships operated by Sitmar — the "Fairsky", "Fairsea", "Fairstar" and "Fairwind". The new vessels will be classed by Lloyd's Register.

At 62,500 gross tonnage and 245 m length overall, the new sister vessels will be the largest in the Sitmar cruise ship fleet. Designed to carry a normal passenger load of 1,500 passengers,

they will be operating in the Caribbean cruise market.

The emphasis throughout will be on elegance and comfort. Of the 706 cabins, 82 per cent will be outside cabins. They include 24 suites and 36 'mini' suites, as well as 646 cabins with two lower berths.

Of particular interest is Sitmar's choice of diesel electric machinery for these vessels. They will have four diesel engines — elastically mounted to eliminate vibration — which provide power for the electric propulsion machinery and for ship services. Each of the diesel engines will produce about 9,700 kW and the propulsive power will be 12,000 kW on each of the two propeller shafts. The vessels will have a maximum service speed of 22 knots and desing cruising speed of 19.5 knots.

Fabrication work at the shipyard is due to start in January 1987, with the delivery of the first vessel scheduled for the end of 1988.

COMPUTERIZED EXAMINATION SYSTEM IMPROVES PANAMA'S FLAG IMAGE

Panama's recent introduction of its own examination system, designed to improve the standards of competency of officers and ratings on board Panamanian flag vessels, is contributing effectively to the improvement of the flag's image to the benefit of the maritime industry as a whole.

In addition, the new system, which was introduced on January 1 this year, is also enabling the Panamanian authorities to detect undesirables who will have to leave because they constitute the kind of real risk which everyone, in-

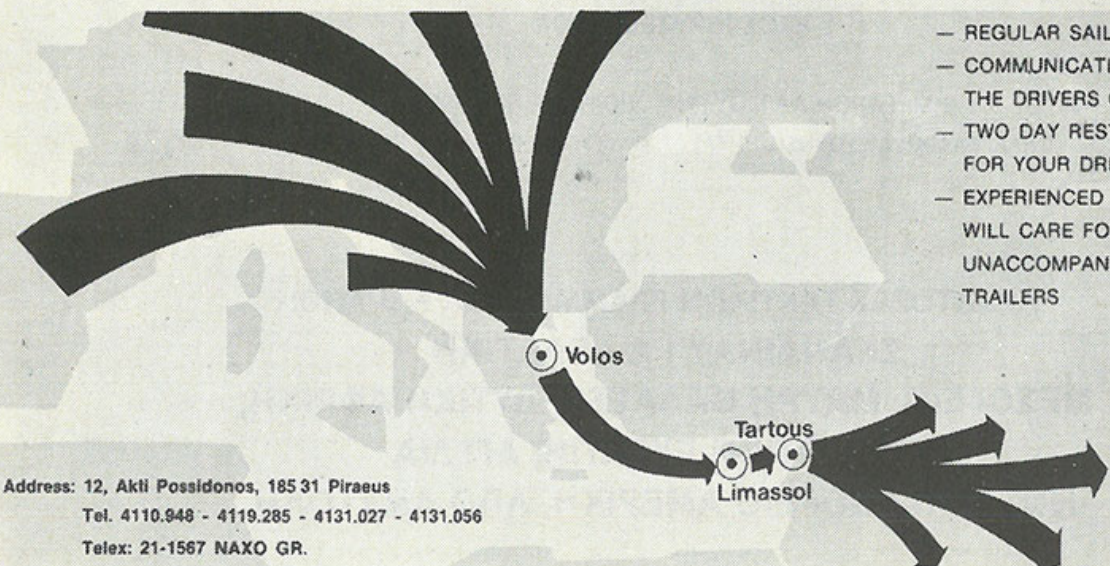
cluding shipowners, wants to avoid.

The examination results obtained so far between March 1 and July 15 — show that the vast majority of seafarers working on board Panamanian flag vessels have, or will have, no problem in passing the examinations.

1,905 officers took the examination of which 24 (1.26%) failed.

In the case of another 409 candidates (21.5%), although they achieved satisfactory results in key areas relating to the safety and security of vessels and navigation, they did not gain the requi-

H.C.M.L.-HELLENIC CYPRIOT MEDITERRANEAN RO-RO LINES



red minimum percentages in other sections of the exam.

In these cases — and in accordance with SECNAVES policy — a validation certificate of competency good for three years has been issued but during that period, the candidates involved must retake the examination.

Panama's decision to introduce the new examination system was an answer to international criticism concerning the on board competency of officers and ratings on open registry vessels generally.

Non Panamanian Certificates

Panama's decision to only confirm temporarily the validity of non Panamanian licences has satisfied the needs of maritime companies as much as those of the Government of Panama.

Nevertheless, some shipowners have opposed this formula arguing that the confirmation of the validity of foreign licences should be permanent as was the practice in the system previously applied by Panama.

This previous system, however, was the one that was the subject of failures and criticisms, because it was difficult to monitor and control the validity and authenticity of some of the licences being issued by a number of countries in differing parts of the world.

Under Panama's new system, the validity of a foreign licence can be confirmed for a temporary period of 15 months,

during which time the seafarer holding that temporary confirmation must take and pass Panama's own examination.

VIDEO SERIES ON SOLAS CHAPTER III AMENDMENTS

Videotel Marine International has introduced in English a four part film/video series on abandonment and survival techniques for the marine industry. This coincides with the coming into effect of the latest requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS Chapter III (1983 Amendments). The series has been produced to form part, or complement the safety training manual now required to be carried on board every ship by these new rules.

The four films are entitled: "Preparing for Abandonment", "Abandonment by Lifeboat", "Abandonment by Liferaft" and "Techniques of Survival". Individually they provide details of how to structure the muster list and prepare to abandon ships, how to deploy the two main types of survival equipment, and what to do once the survivors are afloat.

LIENS AND MORTGAGES

The Lisbon Conference of the Comité Maritime International (CMI) approved two draft revisions, one of the 1967 Brussels Convention on

Maritime liens and mortgages and one of the 1952 Brussels convention concerning the arrest of ships. Both drafts have been submitted to IMO and UNCTAD, who had these subjects in their working programme.

The matter was discussed at the Working Group on shipping legislation of UNCTAD in October 1985 and a resolution was adopted proposing the establishment by IMO and UNCTAD of a joint intergovernmental committee of experts to examine: a) The review of the maritime liens and mortgages conventions and related enforcement procedures b) The preparation of model laws or guidelines on the above subjects, and c) The feasibility of and international registry of maritime liens and mortgages.

The resolution of the Working Group was endorsed by the Trade and Development Board of UNCTAD on March 1986 and was also approved by the Legal Committee of IMO on April 1986.

The CMI expressed the sincere hope that after the appointment of the above Committee of Experts, the work on these important subjects may continue in the most efficient and profitable manner.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

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:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)

(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047

ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885

ΑΙ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΜΕΝΤ	68	9710
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153

ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘΗ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048

ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9064
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ II	76	12376
ΑΛΙΚΗ I	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870

α. Ριγέκα 3/7		
δ. Παναμά 11/7		
δ. Σουέζ 15/7		
α. Άμβέρσα 18/7		
α. Χάβρη 16/7		
α. Λας Πάλμας 16/7		
άρχει Πειραιά		
ε. Πόρτ Χάρκωρτ 11/7		
α. Άνκόνια 30/4		
άρχει Πειραιά		
α. Γιβραλτάρ 12/7		
α. Μπ. Άϊρες 24/6		
α. Βαρκελώνη 18/7		
στο Πόρττενταμ 26/4		
δ. Σουέζ 11/7		
άρχει Πειραιά		
α. Τάμπα 25/6		
α. Βενετία 19/7		
ΕΤΑ Πειραιά 12/7		
διάλυση Κίνα		
μετ. «Μιλεντάκι»		
άρχει Έλευσίνα		
δ. Παναμά 4/7		
δ. Παναμά 5/7		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Παρανάγκουα 9/7		
α. Άνγκρα ντος Ρέις 28/6		
α. Άνκόνια 12/7		
ε. Τσίμπα 24/7		
ε. Πειραιά 9/6		
άρχει Ίθακη		
επωλήθη άλλοδοπούς		
ε. Ρίο Γκράντε 12/7		

α. Ταμπίκο 13/7		
επωλήθη διάλυση		
α. Πειραιά 16/7		
ε. Τζέντα 4/7		
α. Τενερίφ 17/6		
άρχει Χαλκίδα		
ε. Γουαλλάρου 13/7		
α. Σετούμπλ 4/7		
α. Άγ. Ευστάθιος 9/7		
ε. Ν. Υόρκη 17/6		
ε. Ναγκόγια 21/7		
α. Σιγκαπούρη 20/7		
ε. Σπλιτ 19/7		
α. Γιοκοχάμα 21/7*		
α. Πόρτ ντε Μπούκ 11/7		
ε. Μπαράγκουλα 2/7		
ε. Πειραιά 14/7		
ε. Χιούστον 17/7		
ε. Άκαγιούτλα 29/6		

ΕΤΑ Πόρτ Νουάρ 12/7		
α. Μπρίντσι 17/7		
ε. Τζέντα 20/7		
ε. Μπαχραϊν 24/7		
α. Θεσσαλονίκη 17/7		
ε. Γκίλονγκ 15/7		
άρχει Πειραιά		
ε. Ρίο Άνιέρο 9/7		
πρός Α. Άνατολή 30/6		
ΕΤΑ Μπιλμπάο 8/7		
μετ. «Μαλίκ II» (κ.)		
ε. Ίκόνιο 22/6		
α. Κέιπταουν 8/7		
α. Τζουέμα 12/7		
ΕΤΑ Κρότων 14/7		
α. Φάλμουθ Μπαϊ 7/7		
επωλήθη διάλυση		
άρχει Πειραιά		
ε. Χιούστον 14/7		
ε. Νταμύ 17/7		
άρχει Έλευσίνα		
άρχει Χαλκίδα		
α. Ντουάλα 19/6 *		

στο Μπαντάρ Άμπας		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Παρανάγκουα 16/6		
ε. Πειραιά 12/7		
α. Τζέντα 18/7		
ε. Βιτώρια 10/7		
α. Πειραιά 12/7		
α. Ντάρμπαν 12/7		
επισκευές Πειραιά 17/7		
ε. Καρατάι 21/7		
α. Νικίσκι 13/7		
ναυπηγ. Τόκυο		
α. Μπριμπέιν 10/7		
α. Ήσι Λόντον 19/7		
άρχει Έλευσίνα		

ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΤΡΑΣΤ	84	13911
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΤΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Λ	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	16438
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΕΒΕΝΣΙΟΥΡ I	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΑΚ	76	12498
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘΗ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'Τ Ν.	86	23300
ΑΝΤΖΕΛΑΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931

ε. Πάλεμπάγκ 11/7		
άρχει Πειραιά		
δ. Σουέζ 4/7		
ε. Ρίο Άνιέρο 3/7		
α. Μπριμπέιν 5/7		
ε. Παραντίπ 19/7		
α. Φλάσιγκ 19/7		
πρ. «Σίλβερ Χάππινες»		
α. Πειραιά 19/7		
α. Ντάρμπαν 16/7		
υπό ναυπήγηση		
α. Ρόττερνταμ 24/6		
α. Σαντάντερ 8/7		
δ. Π.Σάϊδ 21/7		
πρός Φιλιππίνες 7/7		

ε. Μπαντάρ Άμπας 26/6		
α. Ντάρμπαν 3/7		
α. Κόμπε 15/7		
α. Λάγος 23/6		
α. Βουλώνη 7/7		
α. Βουλώνη 15/6		
α. Εϊβονμάουθ 11/7		
ε. Γένοβα 19/7		
α. Ροζάριο 1/7		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Ασάμπ 13/7		
ε. Ναγκόγια 25/7		
ε. Τζέντα 6/7		
ΕΤΑ Ρόττερνταμ 11/7		
α. Ναγκόγια 23/7		
ε. Ροζίφ 2/7		
α. Άμβέρσα 26/7		
α. Βρέμη 18/7		
α. Καζαμπλάνκα 21/7		
α. Λός Άντζελες 16/7		
α. Πρί Σάϊδ 16/7		
α. Σιγκαπούρη 12/7		
α. Σιμπρόϊτ 18/7		
α. Σιμονσέκι 16/7		
α. Ήσι Λόντον 21/7		
α. Πόρτ Κέμπλα 19/7		
ε. Γένοβα 20/7		
ε. Μπαγκόγκ 10/7		
α. Σάντος 10/7		
δ. Παναμά 12/7		
δ. Κωνίπολη 26/6		
α. Π. Έλιζαμπεθ 22/7		
δ. Ντόβερ 1/7		
ε. Μαζατλάν 27/6		
α. Πόρτ Έλιζαμπεθ 9/7		
ε. Γάνδη 19/7		
α. Βανκούβερ 28/6		
α. Κουχάν Τέρμιναλ 22/6		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Μπριμπέιν 17/7		
άρχει Άμβούργο		
ε. Κουιντέρο 12/7		
ε. Άνναπολη 14/7		
α. Γιοκοχάμα 22/7		
α. Νισουκάσι 22/6		
α. Μπαγκόγκ 29/6		
ΕΤΑ Βραζιλία 23/7		
α. Τουμπάρδο 14/7		
άρχει Τάραντα		
δ. Ντόβερ 13/6		
α. Μπανγιάρμασίν 11/7		

δ. Σουέζ 23/7	
ε. Μογκαντίσου 22/6	
άρχει Έλευσίνα	
α. Πόρτ Κέλαγκ 21/7	
α. Σάντος 8/7	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 2/7	
ε. Βανκούβερ 3/7	
α. Ρόττερνταμ 25/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Κινούρα 21/7	
α. Σιγκαπούρη 5/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Χουάγκου 17/6	
πρ. «Αίγις Άθην»	
άρχει Πόρτομαπούρα	
α. Ροζάριο 15/7	
α. Γιούροπουτ 26/7	
ε. Παράνδουσα 30/6	
α. Βανκούβερ 3/7	
ναυπηγ. Σαοζέμο	
ύψωση κυριακής	
άρχει Πειραιά	
α. Ρίτσαρντς Μπείν 9/7	
α. Σιγκαπούρη 12/7	
α. Βουλώνη 19/7	
α. Ν. Όπλεντν 16/7	

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	ναυπηγ. Καβαχίρι	67	2602	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Κίγκτον 15/7	70	31464	ἀργεί Στυλίδας
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	ε. 'Ικόνιο 4/7	80	9989	ε. 'Ασάμπη 4/7
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	α. Ν. 'Υόρκη 11/7	60	1434	ἀργεί Στυλίδας
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412	α. Σιγκαπούρη 23/7	59	9374	ἀργεί Πειραιά
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	α. Βαλέντσια 18/7	67	35041	α. Ν. 'Υόρκη 2/7
ΑΠΕΕ	73	16397	α. Σαγκάη 29/6			
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	δ. Ντόβερ 19/7			
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Γουακαμάτσου 22/7			
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. 'Αμστερνταμ 4/7			
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Τζέντα 8/6			
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο			
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Σιγκαπούρη 22/7			
ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Βενετία 11/7			
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263	στήν 'Αλεξάνδρεια 8/7			
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	ἀργεί Πειραιά			
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	ε. Πειραιά 12/5			
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	76	1578	ἀργεί Πειραιά			
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ἀργεί Πειραιά			
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ἐπισκευές Πειραιά			
ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Ντόρμπαν 19/7			
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	ε. Γκάνδη 12/7			
ΑΡΗΣ	71	15119	δ. 'Επτάνησα 10/7			
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	ε. Γιούροπορτ 26/7			
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Κουβέιτ 21/7			
ΑΡΙΕΣ	60	7839	ἀργεί 'Ιθάκη			
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	ἀργεί Πειραιά			
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Γιούροπορτ 20/6			
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	ἀργεί 'Ελευσίνα			
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μετ. «Storm S» (M)			
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Γιοκοχάμα 19/7			
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Χιούστον 5/7			
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Τόυν 10/7			
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Γιαβάτα 25/7			
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	ἀργεί Στυλίδας			
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	ἀργεί Στυλίδας			
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘΗ	65	11334	ἀργεί Στυλίδας			
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ε. 'Ιταζάι 10/7			
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Πράια Μόλε 10/7			
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Βαλέντσια 18/7			
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. 'Ανγκρα ντος Ρέις 29/6			
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Γκόβε 15/7			
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Σιγκαπούρη 28/6			
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	ε. Κουβέιτ 10/7			
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	στήν 'Ινδονησία 5/7			
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Ροζάριο 1/7			
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	α. Νταβάο 22/6			
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Ναγκόγια 23/7			
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αλσί			
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Πειραιά 19/7			
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Μονρόβια 6/7			
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	στήν 'Ακαμπα 16/7			
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	ε. Σάντος 10/7			
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	δ. Ντόβερ 29/6			
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	ΕΤΑ Λάγος 13/7			
ΑΣΤΗΡ	74	13633	δ. Κων/πολη 21/6			
ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38611	ε. Ρότερνταμ 14/6			
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Φλάσσιγκ 12/7			
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Χάμπτον 17/7			
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Τζέντα 20/7			
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	α. Τσίμπα 12/7			
ΑΤΑΛΑΝΤΑ (μ.)	81	14582	πρ. «Voyager»			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/7			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	ε. Μόντρεαλ 16/7			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	ἀργεί Πειραιά			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	ἀργεί Πειραιά			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	ἀργεί Πειραιά			
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Πειραιά 10/7			
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς			
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	δ. 'Επτάνησα 28/5			
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Σιγκαπούρη 24/7			
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	ε. 'Οζάμις 24/7			
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Φρημάντλ 20/7			
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Κολόμπο 23/5			
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Ειφγκάγκ 3/7			
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Π. Σαίδη 7/7			
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	δ. Γιβραλτάρ 17/7			
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	ἀργεί Γάνδη			
ΑΦΡΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	α. Μόρο Ρεντόνιο 23/6			
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Φουτζέιρα 28/5			
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017				
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στήν Καλκούτα			
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Πειραιά 12/7			
ΒΑΝΤΑ	66	13762	ἀργεί Τρινκομάλλη			
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	μετ. 'Ατρωτός			
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. Ναγκόγια 23/7			
ΒΑΡΗ	82	22474	ΕΤΑ Βραζιλία 30/7			
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700	στή Βενετία			
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	μετ. «Dynaamic» (π.)			
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794	ΕΤΑ Σάν Φραντσκο 17/7			
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Γιοκοχάμα 21/7			
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	ναυπηγ. Καβαχίρι			
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Νιούπορτ 19/7			
ΒΕΝΙ II	77	16993	ε. Μόντρεαλ 13/7			
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	στό Μεθάλ 4/7			
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Χιούστον 14/7			
ΒΕΡΑ	65	20806	ἀργεί Πειραιά			
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	δ. Ντόβερ 19/7			
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	α. Πειραιά 9/7			
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005	α. Γιβραλτάρ 21/7			
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΖΕΝΙΘ	71	13017	πρ. «Κάρμεν Μάρε»			
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098	δ. Π. Σαίδη 15/7			
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Ντάρ ες Σαλάμα 18/7			
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	ἀργεί Πειραιά			
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602				
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464				
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989				
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434				
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374				
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ (μ.)	67	35041				
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269				
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236				
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450				
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252				
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269				
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685				
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494				
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782				
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500				
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284				
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783				
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508				
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847				
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275				
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971				
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274				
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702				
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290				
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986				
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998				
ΓΚΑΛΛ	70	15302				
ΓΚΑΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200				
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436				
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ						
ΣΤΡΙΑ	73	16439				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463				
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912				
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306				
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229				
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ	81	11503				
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732				
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485				
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199				
ΓΟΥΑΤΕΡΠΡΙΝΤ	77	16278				
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608				
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103				
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473				
ΔΑΦΝΗ	74	19451				
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586				

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΑΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΑ	67	6842
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398

ε. Πειραιά 12/7
 άργει Γαλαξειδί
 πρ. «Αίγις Μπαλτικ»
 ε. Σουέβια 6/7
 ε. Τσιτσάνη 20/6
 α. Λός Άντζελες 2/7
 δ. Γιβραλτάρ 12/7
 πρ. Ντουμπάι 4/7
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Λάρνακα 13/7
 πρ. «Κόνδωρ»
 α. Δρέπανον 5/7
 ε. Ρίο Γκράντε 11/7
 ε. Χάμπτον 16/7
 ε. Τσίμα 17/7

ΧΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΞΟΣ Α΄ ΙΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΙΣΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	35131
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473

δ. Σουέζ 20/7
 ε. Παρανάγκουα 6/7
 α. Χάβρη 22/6
 μετ. «Αλκμήνη»
 α. Κεμπέκ 10/7
 στο Άδεν 1/
 πρ. «Κερwane»
 ε. Λά Γκουέρα 10/7
 α. Μπαρκελώνα 14/7
 στην Άνναμπα 5/7
 ε. Τζέντα 5/7
 α. Μ. Μαγκανουί 1/7
 α. Ντουάλα 6/7
 στη Σουηδία 6/7
 α. Λός Άντζελες 26/6
 α. Σάντος 8/7
 α. Γιούροπορτ 20/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	76	18080
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΣΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60670
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ΄Υ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ΄ΙΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ΄ΙΛΑΝΤ	85	16605

άργει Βασώρα
 ε. Μελβούρνη 21/7
 άργει Γαλαξειδί
 στο Φλάσσινγκ 9/7
 α. Ικόνιο 6/6
 α. Χουέλα 26/6
 ε. Καλκούτα 4/7
 στο Γιβραλτάρ 5/7
 στη Σιζιταβέκια
 στο Μπ. Άμπας 13/7
 μετ. «Sun II» (π.)
 άργει Πειραιά
 α. Ντάρμπαν 2157
 δ. Ντόβερ 1257
 α. Χιούστον 27/6
 α. Άλεξάνδρεια 2/7
 άργει Πειραιά
 α. Σαλβαντόρ 17/5
 ε. Πειραιά 17/7
 α. Λός Πάμρας 19/7
 α. Πειραιά 18/7
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Σουέζ 15/7
 πρ. «Helice»
 α. Μπαχραϊν 20/6
 ξένα συμφέροντα
 α. Τζουέμα 12/6
 στις Μπ. Λέικς
 άργει Πειραιά
 α. Κόμπε 22/7
 α. Κοτονού 15/7
 α. Μπρισμπαϊν 16/7
 ε. Χόγκ Κόγκ 14/7
 δ. Γιβραλτάρ 4/7
 α. Χάμπτον 12/7
 α. Ν. Όρλεάνη 12/7
 α. Χέι Πόιντ 22/6
 ε. Βαλπαράϊζο 15/7
 α. Ρουέν 9/7

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390
ΙΟΝΙΑΝ ΚΛΟΡΥ	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ΄ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΙΒΙΣ	76	12498
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

α. Σάλλου Βόε 26/7
 δ. Έλσινόρη 14/7
 α. Πόρτ Κεμπλά 14/7
 ε. Γκουιανκούιλ 7/7
 άργει Πειραιά
 α. Ρόττερταμ 12/7
 α. Σάντος 15/7
 α. Παλάου Σαμπύ 9/6
 ε. Βηρυτό 23/7
 δ. Π. Σαΐδ 17/7
 διάλυση Ισπανία
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Φιλανδελφία 6/6
 δ. Σουέζ 22/7
 διάλυση Γκαντάνι
 α. Λούριο 19/5
 επωλήθη άλλοδαπούς
 α. Άντοφαγκάτο 6/7
 ε. Άλεξάνδρεια 1/7
 α. Πειραιά 7/5
 μετ. «Αρμενιστής»
 α. Ν. Όρκρη 5/6

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	73	12059
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	73	13098
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	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

ΕΤΑ Κύπρο 13/7
 α. Σιγκαπούρη 30/5
 ε. Ταμπόκο 10/7
 στο Καράτσι 8/7
 άργει Πειραιά
 α. Ισαμπα 22/5
 δ. Έπτανησα 25/6
 στη Λουάντα
 άργει Πειραιά
 ε. Σαγκάη 26/6
 άργει Χαλκίδα
 α. Ρίτσαρντ ΜΠαϊ 20/6
 ε. Μπατάγκας 26/6
 στο Ούμ Κάσρ
 ε. Ντητροϊτ 17/7
 ε. Θεσσαλονίκη 3/7
 δ. Σουέζ 26/7
 ε. Φάλμουθ 31/5
 στην Άλεξάνδρεια 11/6
 α. Ίμινγκχαμ 29/6
 α. Ροζάριο 8/7
 άργει Βομβάη
 δ. Π. Σαΐδ 15/7
 δ. Ντόβερ 14/7
 α. Π. Μωχάμ. Μπίν Κασίμ 10/7
 άργει Νουεβίτας
 α. Ντάς Αΐλαντ 22/7

ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	73	13098
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	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

στο Ντακόρ 6/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Πράια Μόλε 14/7
 δ. Πόρτ Σαΐδ 25/7
 μετ. «Zim Piraeus» (ε)
 δ. Πόρτ Σαΐδ 25/7
 δ. Σουέζ 24/7
 α. Άνγκρα ντάς Ρέις 10/7
 δ. Γιβραλτάρ 12/7
 ε. Θεσσαλονίκη 13/7
 πρ. Ιαπωνία 9/7
 στο Όρν 4/7
 α. Ρίο Γκράντε 19/5
 α. Πειραιά 26/6
 άργει Χαλκίδα
 άργει Τζέμπελ Άλι
 άργει Έλευσίνα
 ε. Λεμεσό 17/7
 στον Πειραιά 16/6
 α. Πειραιά 19/7
 άργει Γαλαξειδί
 α. Μιλάζο 4/7

ΚΕ΄ΙΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕ΄ΙΠ ΕΒΡΟΣ	72	3166
ΚΕ΄ΙΠ ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕ΄ΙΠ ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕ΄ΙΠ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕ΄ΙΠ ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕ΄ΙΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300

άργει Έλευσίνα
 άργει Πειραιά
 ε. Τζέντα 22/7
 α. Ντέλφουλ 27/6
 ε. Βοστώνη 8/7
 άργει Πειραιά
 α. Άμσούργα 14/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Κόρπους Κρίσι 7/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	82	35561
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ΄ΙΖ	85	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ΄ΙΖ	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ.	81	3375
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ	76	11321
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Α.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΥΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

α. Φουτζέιρα 21/7
 α. Σιγκαπούρη 12/7
 α. Μπουσάν 23/5
 α. Άγ. Ευστάθιο 8/7
 πρ. «Παναγιώτης Γ.»
 άργει Πειραιά
 α. Μαπούτο 11/7
 ε. Ντακόρ 10/6
 δ. Σουέζ 17/7
 α. Λός Άντζελες 10/7
 στην Έρυθρά 6/7
 άργει Πειραιά
 δ. Ντόβερ 4/7
 α. Λός Άντζελες 6/7
 α. Σιγκαπούρη 15/7
 α. Βηρυτό 2/7
 α. Ναγκόγια 7/7
 ε. Χιούστον 16/7
 δ. Σουέζ 21/7
 α. Ν. Όρλεάνη 17/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 στο Πάτσι (άποθήκη)
 α. Μιζουσίμα 18/7
 ε. Μπιλμπάο 18/7
 δ. Γιβραλτάρ 17/7
 α. Ρίο Άντεϊρο 12/7
 ε. Πειραιά 29/6
 ε. Πειραιά 19/4
 α. Λεμεσό 4/7
 ε. Κοΐν 2157
 ε. Ν. Όρλεάνη 9/7
 άργει Πειραιά
 ε. Γκρέντζμαουθ 22/7
 α. Μπ. Άϊρες 18/7
 ε. Τζακάρα 5/7
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Χάβρη 12/7
 άργει Στυλίδας
 άργει Πειραιά
 α. Ν. Όρλεάνη 28/6
 α. Μόντρεαλ 9/7
 α. Λέικ Τσάρλς 13/6

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ZETTA	71	20516
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100
ZIM ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ZINI	76	11348
ZYFOS	76	19166

δ. Ντόβερ 19/7
 στη Γιούρα 26/7
 α. Γκλάντστον 16/7
 άργει Πειραιά
 στο Καυμάν 20/6
 ε. Χιούστον 16/7
 α. Γιοκοχάμα 23/7
 α. Πειραιά 18/7
 α. Τσίμα 22/7

ΚΛΕΙΩ.....	58	8791	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΟΜΕΤ.....	72	9824	α. Κοτονού 1/7
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547	ε. Καέν 20/7
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219	ε. Ντόβερ 8/7
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ.....	81	16000	α. Βανκούβερ 4/7
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	83	45025	α. Φιλαδέλφεια 1/7
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.).....	77	105000	επισκευές Σιγκαπούρη 8/7
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ.....	81	16000	α. Ν. Ύορκη 2/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.....	72	39219	δ. Ντόβερ 23/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	71	38820	α. Ρότερνταμ 21/6
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ.....	80	16000	α. Ντάρμπαν 7/7
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.).....	73	114543	α. Σιγκαπούρη 18/7
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΓΟΝΗΡ.....	68	22836	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ.....	79	16000	α. Ώκλαντ 22/7
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.....	70	24693	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	71	14764	α. Σπλίτ 4/7
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.).....	84	38000	δ. Π. Σαϊδ 21/7
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.).....	55	8998	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΟΝΕΤ.....	78	9862	προς Τζέντα 9/7
ΚΟΡΥΤΟΝ.....	75	19134	α. Βανκούβερ 17/6
ΚΟΡΩΝΙΑ.....	70	11826	άρχει Πειραιά
ΚΡΑΝΤΟΡ.....	71	8630	α. Άλγκεθρας 21/6
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ.....	76	6598	άρχει Πειραιά
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.....	75	6084	άρχει Πειραιά
ΚΡΑΤΩΝ.....	76	7427	α. Τής 8/7
ΚΡΗΤΗ (δ.).....	69	34169	α. Σιγκαπούρη 29/6
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ.....	82	11500	α. Μπαρνακούλα 16/6
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ.....	86	13100	υπό ναυπήγησης
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	14923	α. Πόρτ Ντέ Μπούκ 3/7
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ.....	82	11500	α. Ναγκόγια 24/7
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ.....	86	13100	ε. Φόξ 23/7
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).....	74	42470	ε. Φόξ 21/7
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ.....	78	10832	στον Περαιό 5/7
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	67	14926	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 7/7
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).....	86	24000	υπό ναυπήγησης
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ.....	82	11500	ε. Γένοβα 14/7

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470	α. Πειραιά 12/7
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.).....	82	18250	α. Π. ντέ Μπούκ 18/7
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΤΑΜΟΝΤ.....	77	10832	στή Τζέντα 7/7
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).....	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ.....	82	11500	α. Ν. Όρλεάνη 1/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.....	78	10832	α. Κόμπε 19/7
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ.....	86	13100	υπό ναυπήγησης
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.).....	82	18250	δ. Ντόβερ 21/7
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.....	79	10832	ΕΤΑ Μαλαισία 17/7
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.).....	71	14923	ξένα συμφέροντα
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054	α. Φόξ 13/7
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ.....	86	13100	ναυπηγ. Σιμονοσέκι
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.).....	73	61054	στή Νορβηγία 10/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	42470	α. Χάβρη 13/7
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.....	82	11500	ε. Βαλντία 19/7
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).....	86	24000	υπό ναυπήγησης
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).....	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ.....	59	16875	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	α. Σφάξ 5/7
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	76	6598	α. Λάγος 29/5
ΚΡΟΝΟΣ.....	73	11170	α. Σέτε 10/7
ΚΡΟΝΟΣ.....	67	6911	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	στή Τζέντα 7/7
ΚΥΔΩΝΙΑ.....	65	2025	α. Βαρκελώνη 17/7
ΚΥΘΗΡΑ.....	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ.....	62	4784	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	71	17355	α. Λονδίνο 22/7
ΚΥΘΝΟΣ.....	76	9784	άρχει Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.....	77	23596	ε. Άμβούργο 23/7
ΚΥΡΑΡΗΝΗ.....	61	9443	άρχει Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	81	38000	α. Τζέντα 12/7
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ.....	66	20516	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	62	2935	α. Πειραιά 26/1
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	ΕΤΑ Άργεντινή 23/7
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ.....	86	24253	ναυπηγ. Ουλούαν
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823	α. Βανκούβερ 17/7
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296	μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'.....	68	4350	ε. Ίμπέρια 1/6
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	59	6140	άρχει Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658	ε. Πειραιά 8/7
ΛΑΚ Π.....	68	9118	α. Ν. Ύορκη 16/7
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	78	9485	ε. Ίτατζάι 23/6
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	άρχει Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000	α. Γκόβε 10/7
ΛΑΟΥΡΑ.....	65	1599	ύψωσε Όνδουριανή
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	δ. Παναμά 19/6
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306	άρχει Έλεουσίνια
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644	α. Βανκούβερ 17/7
ΛΕΔΕΑ.....	63	17879	άρχει Γαλαξείδι
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953	άρχει Πειραιά
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ.....	70	10618	άρχει Σετουμπάλ
ΛΕΣΒΟΣ.....	74	8915	επωλήθη
ΛΕΩΝ.....	75	15684	δ. Παναμά 2/7
ΛΕΩΝ.....	72	2311	άρχει Πειραιά
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	ε. Θεσσαλονίκη 15/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287	άρχει Φορταλέζα
ΛΗΜΝΟΣ (δ.).....	69	17485	ε. Γέλα 14/7
ΛΗΤΩ.....	76	18104	ε. Σάντος 16/7
ΛΗΤΩ (δ.).....	73	71764	α. Αίσι 28/6
ΛΙΑ (μ.).....	78	33191	πρ. «Μάουντ Πήλιον»
ΛΙΜΠΕΕΠΟΡΤ.....	83	19343	μετ. «Αναγκελ Ήγκλ»(ε)
ΛΙΜΠΕΕΠΡΕΣ.....	82	19337	μετ. «Αναγκελ Πάουερ»(ε)
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ.....	83	20200	δ. Σουέζ 15/7
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ.....	76	75134	επωλ. ξένα συμφέροντα
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ.....	78	12958	α. Σάν Λορένζο 5/7
ΛΙΤΣΑ.....	77	6228	ε. Βαρκελώνη 20/7
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.).....	61	21894	ε. Φουτζέιρα 24/7
ΛΙΨ.....	68	9650	άρχει Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045	άρχει Βασόρα

ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.).....	75	24408	επισκευές Κιουρασάο 24/7
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	άρχει Πειραιά
ΛΟΥΣΣΙΟΣ.....	73	63287	α. Άμβούργο 17/7
ΛΟΥΣΥ.....	74	18006	δ. Γιβραλτάρ 6/7
ΛΥΔΙΑ.....	70	14878	α. Ντάρμπαν 27/6
ΛΥΔΙΑ.....	64	6547	α. Πειραιά 19/7
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.).....	81	42105	πρ. «Jarama»
ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755	α. Ν. Όπλεάνη 28/6
ΜΑΖΑΛ (δ.).....	53	1493	α. Λέγκχορν 16/7
ΜΑΖΑΛ II (δ.).....	65	2676	α. Λέγκχορν 17/7
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485	α. Γκόττεμπουργκ 23/7
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	81	23000	α. Λομέ 20/7
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	α. Λός Πάλας 17/7
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713	ε. Γιοκοχάμα 24/7
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ.....	69	18923	άρχει Πειραιά
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427	ε. Άμβούργο 25/7
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504	ε. Σετουμπάλ 13/7
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256	ε. Χοντίντα 13/7
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874	ε. Πειραιά 19/7
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	32300	ΕΤΑ Κορπούς Κρίστι 14/7
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	5590	α. Πειραιά 4/7
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432	ε. Σιγκαπούρη 19/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	προς Άργεντινή 27/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147	δ. Παναμά 10/7
ΜΑΡΑΘΩΝ.....	61	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505	άρχει Σετουμπάλ
ΜΑΡΑΚΙ.....	76	11282	ε. Ντάρμπαν 24/7
ΜΑΡΓΚΡΙΘ ΕΜΜ.....	81	59396	πρ. «Kerwara»
ΜΑΡΕΣΟΛ.....	69	9623	ε. Μπαρνακούλα 27/6
ΜΑΡΗΓΩ Κ.....	74	9800	ε. Σιγκαπούρη 5/7
ΜΑΡΙ.....	74	8925	α. Ραβάννα 5/7
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.....	66	18569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994	ε. Ν. Όρλεάνη 16/7
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938	άρχει Α. Τσάρλς
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ.....	70	9565	ε. Άντεν 1/7
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ.....	76	10108	δ. Επτάνησα 10/7
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800	α. Νόρντενχαμ 23/7
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).....	70	51602	α. Ν. Όρλεάνη 10/6
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001	α. Φλόσσιγκ 15/7
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ.....	77	18604	α. Γένοβα 11/6
ΜΑΡΙΑΝΘΗ.....	70	9767	α. Λός Άντζελες 13/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432	δ. Παναμά 12/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.).....	75	68411	δ. Π. Σαϊδ 26/6
ΜΑΡΙΓΩ.....	72	9824	ε. Λονδίνο 24/7
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.).....	67	40075	α. Θεσσαλονίκη 14/7
ΜΑΡΙΛΥ.....	71	16269	στο Πόρτ Έλίζαμπεθ 25/7
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.....	68	14569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000	ε. Σάο Σεμπαστιάο 23/6
ΜΑΡΙΝΙΚΗ.....	73	85367	α. Σιγκαπούρη 22/7
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077	α. Σάν Νίκολας 19/7
ΜΑΡΙΤΣΑ.....	68	29324	α. Γιβραλτάρ 24/6
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.....	72	17510	στο Γιβραλτάρ
ΜΑΡΚΑ Α.....	75	14785	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082	α. Σάντος 14/6
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	α. Λός Πάλας 14/7
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974	α. Σούντι 24/6
ΜΑΡΟΥΛΑ.....	82	32300	α. Γάνδη 7/7
ΜΑΡΣ.....	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ Λ.....	85	25000	ε. Σουέζ 21/7
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	α. Ντότζ 10/7
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ.....	70	8455	α. Μπουένος Άϊρες 17/6

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ.....	78	15688	ε. Κάρτασι 22/7
ΜΕΛΕΤΗ.....	75	35516	α. Όζακα 20/7
ΜΕΝΕΛΑΟΣ.....	69	12746	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.....	68	2296	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΖΑΝ (δ.).....	74	75573	δ. Καυμάν Μπράκ 29/7
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483	ε. Αλγούστα 17/7
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	11940	ανάμενι Έσπανία 5/7
ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082	δ. Γιβραλτάρ 16/7
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.).....	79	43957	α. Φιλαδέλφεια 10/7
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).....	80	45000	α. Ν. Όρλεάνη 13/7
ΜΗΛΟΣ.....	84	28100	δ. Π. Σαϊδ 25/7
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	79	10991	ε. Λίρεν 2/7

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ.....	69	1570	δ. Παναμά 13/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ.....	72	1563	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ.....	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ.....	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ.....	69	1582	δ. Παναμά 25/6
ΜΙΝΙ ΛΑΣ.....	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ.....	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν.....	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ.....	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΦ.....	71	1584	α. Ν. Όρλεάνη 2/7
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ.....	72	1562	α. Ραβέννα 25/6
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.).....	70	1598	ε. Γκίζαν 3/7
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592	άρχει Έλεουσίνια
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592	α. Τσιότζια 24/6
ΜΙΝΙ ΛΙΦ.....	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΣ.....	71	1563	δ. Παναμά 25/6
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ.....	70	1591	ε. Γκίζαν 12/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ.....	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ.....	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΩΣ.....	75	28082	δ. Παναμά 14/7
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217	α. Γιούροπορτ 25/6
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082	
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.).....	75	60930	α. Λός Πάλας 10/5
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ.....	68	23067	α. Ρότερνταμ 28/6
ΜΙΧΑΗΛΣ (μ.).....	72	55204	α. Μπιλμπάο 18/7
ΜΙΧΑΗΛΣ.....	69	12748	άρχει Πειραιά
ΜΙΧΑΗΛΣ.....	74	8825	α. Κόρπους Κρίστι 26/6
ΜΙΧΑΗΛΣ Β.....	72	20715	ε. Βικτώρια 5/7
ΜΙΧΑΗΛΣ Κ.....	57	3178	άρχει Σάρτζα

ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΗΝΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771
ΜΠΛΟΥ Α'ΙΣ (δ.)	61	1389
ΜΠΟΥΓΚΑΝΒΙΛ	72	16704
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68631
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΟΣ	70	8825
ΝΑΟΣ Α'Γ'ΑΝΤ	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
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝΑ	77	9477
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΣΤΡΟ 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
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	69	6691
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	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 ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	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
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'ΙΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879

α. Άγκρα ντος Ρέις 6/7		
α. Ρίτσαρντς Μπαίη 17/7		
πρός ΗΠΑ 28/5		
άρχει Έλευσίνα		
στον Πειραιά 28/1		
α. Γάνδη 28/7		
ΕΤΑ Πειραιά 18/7		
άρχει Πειραιά		
α. Ντάρμπαν 19/7		
α. Χοσέ 'Ιγνάτιο 2456		
ΕΤΑ Άλγερία 14/7		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ρεσίφ 1/7		
πρ. «Θητα Τρίαινα»		
άρχει Πειραιά		
α. Χιούστον 6/7		
α. Τοκογιάμα 17/7		
ε. Χάμπτον 15/7		
άρχει Έλευσίνα		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει Τζέντα		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Μπ. Άιρες 14/7		
ε. Τζέντα 21/7		
δ. Ντόβερ 6/7		
α. Σάντος 10/7		
μετ. «Ανδρείος»		
α. Κόρπους Κρίστι 4/7		

ε. Μπάμπας 12/7		
α. Δουνκέρκη 20/6		
ε. Πόρτ Χάρκωρτ 20/6		
α. Σιγκαπούρη 6/7		
άρχει Κενίτρα		
στη Σιγκαπούρη 6/7		
άρχει Χαλκίδα		
α. Ν. Όρλεάν 16/7		
α. Πόρτ Σαίδ 24/7		
δ. Σουέζ 23/7		
άρχει Έλευσίνα		
α. Ρκν Πόιτ 7/7		
άρχει Έλευσίνα		
άρχει Έλευσίνα		
α. Π. Έσκονίβελ 3/7		
α. Βρέμη 14/6		
στο Σάντος 12/7		
πρ. «Φάμιλν Άιθουρ»		
α. Σιγκαπούρη 17/7		
α. Άμπιτζάν 26/6		
ε. Πειραιά 19/7		
στο Έλ Χάκλ (άποθήκη)		
α. Τερνέστη 10/7		
α. Τραμαντάι 2456		
α. Γέλα 11/7		
α. Ρόττερταμ 14/7		
δ. Π. Σαίδ 24/7		
δ. Ντόβερ 18/7		

α. Τζέμπελ Ντάνα 14/7		
α. Λεμεσό 13/7		
πρ. «Antarctic»		
ε. Δουνκέρκη 9/7		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
δ. Σουέζ 21/7		
α. Ροζάριο 12/7		
άρχει Πειραιά		
άρχει Άλιβέρι		
α. Σιγκαπούρη 21/6		
άρχει Πειραιά		
δ. Πούντα Άρένας 22/6		
δ. Ντόβερ 12/7		
άρχει Άλεξάνδρεια		
πρός Ρόττερταμ 25/7		
α. Νταμπιέρ 22/7		
ε. Παραμαρίμπο 3/7		
ε. Πειραιά 21/6		
ε. Γκάλβεστον 2/6		
α. Τέμα 18/7		
ε. Μπωμόντ 5/7		
ε. Κόρπους Κρίστι 10/7		
α. Άμβέρσα 13/7		
άρχει Πειραιά		
στο Μπ. Άμπας 18/7		
άρχει Λευκάδα		
ε. 'Ισπανία 4/7		
δ. Σουέζ 14/7		
α. Τραμαντάι 17/7		
α. Γάνδη 9/7		
α. Φιλαδέλφεια 25/5		
άρχει Πειραιά		
α. Φιλαδέλφεια 5/6 *		

ΕΤΑ Λιβύη 11/7 *		
ναυπηγ. Ουλσάν.		
ναυπηγ. Ουλσάν *		
ε. Φουκουγιάμα 18/7		
ναυπηγ. Ουλσάν		
ναυπηγ. Ουλσάν		
ναυπηγ. Ουλσάν		
ναυπηγ. Ουλσάν		
ναυπηγ. Ουλσάν		
ναυπηγ. Ουλσάν		
ναυπηγ. Ουλσάν		
ε. Θεσσαλονίκη 3/7		
ε. 'Ιταζόι 9/7		
ε. Τζουέμα 23/6		
α. Βαλέττα 19/7		
ε. Σάν Νικόλας 29/6		

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187
ΟΝΗΣΙΔΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.)	75	76142
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20689
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	69	9305
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	82	35127
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	80	30639
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΛ ΜΠΑ'Υ	71	9623
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
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
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 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
ΠΛΟΥΤΟ	78	8845
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΟΣ	81	13598
ΠΟΡΟΣ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ	81	10520
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10891
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929

α. Σαβόνα 8/7		
επωλήθη		
α. Σαλάμι Βόε 17/7		
α. Τενερίφη 15/7		
άρχει Πειραιά		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Σάντα Μάρτα 2/7		
μεσογειακές μεταφορές		
στην Άλεξάνδρεια 27/6		
μεταφορές Νιγηρίας		
στη Ρουέν		
α. Σάντος 3/7		
μετ. «Φοίνις»		
ε. Πόιντ Νουάρ 28/6		
α. Ντάρμπαν 22/7		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Πειραιά 18/6		
δ. Π. Σαίδ 7/7		
στο Νατάλ (άποθήκη)		
δ. Δαρδανέλλια 21/5		
στο Λάγος 13/6		
άρχει Γκρέιτ Μπίτερ *		

άρχει Έλευσίνα *		
δ. Π. Σαίδ 22/6		
πρ. «Σίλβερ Μπαίη»		
ε. Μανίλα 27/5		
α. Νητρώιτ 9/7		
α. Άμβέρσα 21/6		
άρχει Έλευσίνα		
άρχει Πειραιά		
α. Πόρτ Άντζελες 14/6		
άρχει Πειραιά		
α. Άμβέρσα 5/7		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
α. Βαλλέττα 11/7		

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 1 (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΛΑΤ'ΑΝΤ	70	15769
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	85	25250
ΡΗΚΙ (μ.)	69	16229
ΡΟΔΑΝΘΗ (μ.)	69	15362
ΡΟΔΟΣΙ	73	11160
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	38611
ΡΟΛΛΟΝ	78	11348
ΡΟΞΑΝΑ	62	811
ΡΟΥΛΑ		

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ Π	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
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'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'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
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤΕΡΤΣΙΟΥ (μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΑΕΤ	77	9861
ΤΑΞΙΑ	70	16644
ΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΤΕΛΛΑ	69	23472
ΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΤΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΤΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΤΥΡΑ	77	16380
ΤΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584

στο Ντάρμπαν 1/7
α. Ρίο 'Ιανέιρο 2/7
στις Μπαχάμες 10/7
α. Λός Πάλμας 22/7
δ. Πόρτ Σάιθ 18/7
α. Σιγκαπούρη 23/7
δ. 'Επτάνησα 9/7
α. Τίς 25/7
α. Θεσσαλονίκη 11/7
ε. Βικτώρια 28/6
α. Πειραιά 15/7
ε. Πειραιά 17/7
α. Φός 18/7
ε. Ντεμεράρα 23/6
ε. Βαλέττα 11/7
α. Βενετία 21/6
αργεί Πειραιά
δ. 'Εσκουμίν 16/7
α. Γιοκοχάμα 14/7
πρ. «Ατλάντικ Χερντέιτς»
ε. Σάν Φραντζίσκο 5/7
α. Χόγκ Κόγκ 21/7
α. Μοντεβιδέο 12/7
ε. 'Αμπιτζάν 30/6
αργεί Λομέ *

έπισκευές Σάντος 24/7
ε. Πειραιά 30/6
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
δ. Σουέζ 20/7
στη Μαύλα 30/5
αργεί Πειραιά
πρ. «Σάν Μπίν»
α. Σιγκαπούρη 24/7
πρ. 'Εμδεν 16/6
δ. Παναμά 28/6
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 2/6
ε. Μπ. 'Αίρες 24/3
α. Σόντερχαμ 14/7
επωλήθη 'Ελληνες
α. 'Αμβέρσα 11/7
α. Κλήβελαντ 15/7
αργεί Πειραιά
α. Λισσαβώνα 15/7
στη Φρήτσαν 21/6
α. Γιούρσορτ 15/6
ε. Κουβέιτ 20/6
δ. Π. Σάιθ 4/7
αργεί Πειραιά
α. Μπ. 'Αίρες 18/6
στο Ντάρμπαν 23/7
ε. Χουάγκου 2/7
ε. Ταργκόνα 14/7
ε. Μπελαγουάν 10/7
αργεί Χαλκίδα *

α. Ν. 'Ορλεάνη 10/7
πρ. Μογκαντίου 4/7
α. Τσαγκουάρμας 10/7
α. 'Ορνέγιεταν 11/7
α. Λίβερπουλ 16/7
ε. Γένοβα 15/7
α. Μπ. 'Αίρες 14/5
α. Φιλαδέλφεια 18/7
ε. Βομβά 13/7
ε. Τσιταγκά 2/7
αργεί Πειραιά
ε. Λίττελτον 17/7
α. Μπ. 'Αίρες 12/6
αργεί Χαλκίδα
μετον. «Νικόλας»
ε. Κονσταντινούπολη 23/7
ε. Γουίλμινγκτον 4/7
ΕΤΑ Βαρκελώνη 13/7
ε. Σάν Λορέντζο 15/7
δ. Γιβραλτάρ 12/7
α. Φώλεϋ 20/7
α. Γκέραλντον 18/7
α. Χιούστον 11/7
α. Ρίο Γκράντε 7/7
πρ. «Γλυφάδα»
ε. 'Ααμπενρούα 19/7
ε. Παρανάγκουα 7/7
πρ. «Florence Virginia»
α. Ναγκόγια 23/7 *

αργεί Πειραιά
α. Νιούπορτ 14/7
α. 'Αμαμπάρε 10/7
ε. Ναυτόγκ 9/7
α. Κουίγκτς 1/7
επωλήθη αλλοδαπούς
αργεί Πειραιά
α. Λός Πάλμας 16/7
αναμένει Ντακάρ
α. Λός 'Αντίλες 26/6
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
στο Σουέζ
α. Κίγκστον 5/7
επωλήθη αλλοδαπούς
μεσογειακές μεταφορές
α. 'Αλγκεθίρας 7/7
α. Νικόσια 12/7
δ. Κολόμπο 12/6 *

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΞΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081
ΤΖΑΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΓΡΙΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΘΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΘΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟ ΠΡΑΤΟ	72	9824
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΩΝ	64	2167
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889

ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (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 ΓΟΥΑΙΝΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713

ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕ'Ι'ΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302

ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.)	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΡΟΣΤΥ Κ	70	9069
ΦΡΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΡΤΕΙΝΗ Φ	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629

στο Γκουαγιακουίλ (αποθήκη)
α. Μένα δλ 'Αχμάντι 15/7
ε. Ταργκόνα 15/7
μεσογειακές μεταφορές
στη Σιγκαπούρη 3/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Σιγκαπούρη 24/7
ε. Ναυμάμ 12/7
α. Χοντέντα 16/7
ε. Κων/πολη 9/6
στη Μπόινυ
αργεί Πειραιά
α. Τζάκσονβιλ 12/7
ΕΤΑ Θεσσαλονίκη 22/7
α. Λός 'Αντίλες 14/7
ε. Γιοκοχάμα 24/7
αργεί Πειραιά
αργεί 'Αστακ
α. Φιλαδέλφεια 2/7
α. Σάντος 15/7
ε. 'Οζάκα 25/7
ε. Λός Πάλμας 24/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/6
αργεί Α. Τσάρλς
υπέστειλε παναμαϊκή
α. Πειραιά 17/7
α. Μπορντώ 21/7
αργεί Πειραιά
ε. Τζέντα 22/7
α. Σιγκαπούρη 13/7
αργεί 'Ελευσίνα
αργεί Α. Τσάρλς
ε. 'Αλεξάνδρεια 23/6
αργεί Χαλκίδα
αργεί Πειραιά
α. Πόρτ Κέμπλα 19/7
μετ. «Πέλαγος» (κ.)
αργεί Πειραιά
στην 'Ερυθρά Θάλασσα
στο 'Αλγέρι 13/5
δ. Σουέζ 11/7
α. Θεσσαλονίκη 11/7
ε. Νιούκαστλ 7/7
α. 'Ιντσόν 27/6
α. Πειραιά 9/7
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/6
επωλήθη αλλοδαπούς
ε. Μπιλμπάο 19/7
ε. Πειραιά 14/7
α. Κολκούτα 23/7
α. Φρήτσαν 4/7
ε. Λόγος 23/6
αργεί Πειραιά *

ε. Θεσσαλονίκη 20/6
α. Βανκούβερ 18/6
ε. 'Ικούικ 19/6
α. Θεσσαλονίκη 5/7
αργεί Χαλκίδα
ΕΤΑ Ρότερνταμ 13/7
μεσογειακές μεταφορές
δ. Σουέζ 16/7

πρ. Γκόλβεστον 2/7
πρ. Γαλλία 6/7
ε. Ρότερνταμ 22/7
ε. Μόντρεαλ 15/7
α. Μίνα δλ Φαχάλ 2/7
α. Μπ. 'Αίρες 10/7
ε. 'Αλεξάνδρεια 1/7
στο 'Ααρχους 21/7
α. Ρίο Γκράντε 7/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/7
α. Μπουσάν 13/7
α. Μένα δλ 'Αχμάντι 21/7
στη Σουηδία 5/7
α. Λός Πάλμας 4/7
δ. Π. Σάιθ 4/6
α. Σαβάννα 17/7
ε. Χιούστον 8/7
ε. Ν. 'Ορλάνη 2/7
αργεί Πειραιά
α. Κασσιούνκ 4/7 *

ε. Πειραιά 14/7
ε. Λούπη Τέρμιναλ 12/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/7
στο Μιλάκι 4/7
στον Πειραιά
α. Παλάου Μπακόμ 9/6
α. Φός 29/6
στο Χώραλ Ζουμπάρ
α. Πειραιά 10/7
ΕΤΑ Χώρ Φακάν 12/7
α. Μομπάσα 9/7
α. Μπορντώ 8/7
α. Πειραιά 25/6

αναμένει Φλόρια 7/7
α. 'Ιντσόν 9/7
αργεί Πειραιά
ξένα συμφέροντα
α. 'Αμβέρσα 27/6
αργεί Πειραιά
αργεί 'Ελευσίνα
α. Μπρισμπαίν 22/7
δ. Κων/πολη 5/7
α. 'Αγ. Ευστάθιο 7/7 *

ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39366
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΗ	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	58	8369

ΕΤΑ Γένοβα 14/7 *	
διάλυση Τσιβάν	
ε. Φιλαδέλφεια 14/7	
α. Μίλφροντ Χάβεν 14/7	
ἀργεί Πειραιά	
ε. 'Αμβέρσα 30/5	
ἀργεί Πειραιά	
α. 'Εζμπεργκ 28/6	
ε. Χιούστον 16/7	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	

ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

ε. 'Αμβέρσα 27/7	
δ. Παναμά 13/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Φουτζέιρα 15/5	
μεσογειακές μεταφορές.	
στή Καζαμπλάνκα 25/7 *	
ναυπηγ. Ταμάνο	
διάλυση Φορμόζα	
ἀργεί Χαλκίδα	

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

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1986, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 3.000 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
A.O.H.— 99-05-64

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



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
μ = Μάλτα
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδουρας
Φιλ = φιλιππινών
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχώρησε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ (κ.)	71	19691
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (π.)	76	12376
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (κ.)	71	13443
ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ (κ.)	76	45330
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ *	67	43450
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 ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
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
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
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 ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΪΚΟΝ *	71	27958
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΪΛΑΖ *	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪΤΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΝ *	74	68596
ΑΚΟΥΑΤΖΟ Υ *	68	25433
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΤΗ *	77	17395

ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.) *	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΑΝΤΙΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (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.		
ΩΛΑΣΗΣ (δ.)	77	126521
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	6183
ΑΛΕΞΟΥ II (κ.)	(5)	1219
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	56	4478
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΥΣΙΑ ΜΠΑΙΗ (μ.)	(3)	10299
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584
ΑΜΑΖΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.Σ.)	77	19867
ΑΜΥΝΑ (Όνδ.)	65	14054
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑ (κ.)	72	1598
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826

α. Παρανάγουα 16/5		
α. Μάντρε ντε Ντέους 4/6		
δ. Γιβραλτάρ 8/6		
ε. Πειραιά 1/4		
α. Λός Πάλαμας 30/4		
ε. Κορούνα 19/6		
α. Τάιτσούνγκ 24/5		
α. Πειραιά 27/4		
α. Βασιλικό Μπαίη 28/5		
α. Άμβούργο 20/6		
α. Κόρπους Κρίστι 3/6		
α. Ν. Όρλεάνη 4/6		
δ. Κων/πολη 23/4		
ε. Σάο Σεμπαστιάν 12/6		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Μπρανομπάτελ 1/6		
όργει Ν. Όρλεάνη		
α. Όζάκα 10/6		
α. Μομπάι 7/5		
δ. Παναμά 10/6		
όργει Πειραιά		
ε. Πόρτ Τζέφερσον 10/6		
α. Άλ ρουέζ 7/6		
α. Μπαχραϊν 11/6		

δ. Ντόβερ 12/6		
α. Άμβέρσα 16/6		
α. Σακάϊ 3/6		
α. Μαυρίκιο 13/6		
α. Δουνκέρκη 9/6		
α. Γιοκαίτοι 2/6		
ε. Θεσσαλονίκη 11/6		
επωλήθη		
όργει Πειραιά		
α. Ίντσον 17/5		
α. Βαλπαράϊζο 5/6		
ε. Σόρζα 13/6		
α. Γιβραλτάρ 26/5		
στο Ταμπόκο		
όργει Πειραιά		
προς Ίαπωνία 13/6		
α. Χιμεί 10/6		
α. Ν. Όρλεάνη 5/6		
ε. Ράς Τανούρα 27/5		
ε. Άμβέρσα 20/6		
ε. Βρέστη 16/6		
α. Μπιλμπάο 3/6		
ε. Μπουσάν 24/3		
υπέστειλε ελληνική		
α. Ν. Όρλεάνη 6/6		
ε. Μπέλφαστ 16/6		

α. Μανφρεντόνια 27/5		
α. Σιγκαπούρη 17/6		
α. Πειραιά 5/6		
α. Γκνάνσκ 18/6		
α. Γκάνδη 16/6		
α. Άλγκεκίρας 29/4		
α. Μασσαλία 31/5		
α. Μπορντώ 11/6		
α. Ρουέν 24/5		
α. Σόουθ Ράινινγκ Πόιντ 11/6		
όργει Πειραιά		
ξένα συμφέροντα		
α. Ντάρμπαν 24/4		
ε. Μπαία 4/6		
α. Λός Πάλαμας 20/4		
ε. Σάο Σεμπαστιάν 7/6		
α. Σ. Ευστάθιο 21/5		
ε. Πειραιά 30/5		
δ. Κων/πολη 21/4		
δ. Κων/πολη 22/5		
α. Λισσαβόνα 16/6		
α. Τζέντα 10/5		
προς Καράτσι		
α. Λός Άντζελες 9/6		
δ. Ντόβερ 6/6		
α. Λός Άντζελες 18/5		
ξένα συμφέροντα		
ΕΤΑ Μπελέμ 16/6		
ε. Λάγος 6/6		
α. Τιμαρού 15/6		
ε. Σαγκάη 14/5		
α. Μάρεχεντ Σίτυ 9/6		
ε. Πειραιά 5/6		
πρ. "Γιάννη"		
α. Λισσαβόνα 13/3		
δ. Ντόβερ 19/6		
α. Βόλο 17/5		

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΟ (Όνδ.)	64	1141
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
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
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.) *	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.) *	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΧΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
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
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΠΕΝ ΦΩΛΛΣ (Βρ.)	66	14383
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ *	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
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
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ (π.)	68	14771
ΒΑΣΣΙΛΗΣ Δ. (κ.)	77	3.827
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.) *	76	65917
ΒΕΓΚΑ ΣΤΑΡ (μ.)	62	8967
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΑΝΑ I. (δ.κ.)	80	37660
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ *	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ (δ.Μα.)	63	31526
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΓΑΛΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.) *	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΑΧΑΡΑ (π.)	83	38322
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764

δ. Π. Σαΐδ 5/6		
δ. Γιβραλτάρ 2/6		
ε. Άμβούργο 21/6		
α. Ν. Όρλεάνη 14/6		
δ. Παναμά 31/5		
όργει Πειραιά		
ε. Βοβιάμη 15/6		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Γάνδη 24/5		
α. Πειραιά 4/6		
ε. Λάγος 14/5		
δ. Κων/πολη 4/6		
α. Σιγκαπούρη 14/6		
δ. Σουέζ 10/3		
α. Ν. Όρλεάνη 10/6		
ε. Πόρτ Κομπέλο 11/5		
ε. Ρότερνταμ 21/6		
στο Σουέζ 12/4		
ε. Κασσιούγκ 28/5		
α. Μπελαγούαν 16/5		
δ. Σουέζ 16/6		
α. Ν. Όρλεάνη 18/6		
δ. Κων/πολη 1/6		
α. Σάν Λορέντζο 11/6		
δ. Καυμάν Μπράκ 3/6		
μετ. "Αργολικός II" (κ.)		
α. Σέτε 7/5		
α. Θέοντα 14/6		
πρ. "Φιφθ Άβενιου"		
στο Ντουμπάϊ 2/6		
ε. Καζαμπλάνκα 16/6		
ε. Ρότερνταμ 1/6		
α. Πόρτ Σαΐδ 7/6		
α. Ν. Ύορκη 11/6		
όργει Πειραιά		
α. Μονρόβια 10/6		
α. Φός 11/6		
α. Φλάσσινγκ 8/6		
ε. Πειραιά 9/6		
επωλήθη διάλυση		
α. Φουτζέιρα 17/6		
δ. Παναμά 12/5		
α. Κέιπ Τάουν 2/6		
δ. Ντόβερ 13/6		
δ. Πειραιά 31/3		
α. Κασσιούγκ 7/6		
α. Ν. Ύορκη 19/5		
α. Τζακάρα 3/5		
στη Σύρο 17/5		
ε. Πειραιά 25/2		
διάλυση Πακιστάν		
δ. Γιβραλτάρ 23/5		
ε. Πειραιά 11/5		
α. Σιγκαπούρη 17/6 *		

στο Καράτσι 1/6 *

α. Φουτζέιρα 9/6

ε. Ροζάριο 10/6

υπέστειλε ελληνική

α. Άμβέρσα 21/5

α. Μπινοτούλα 29/5

α. Άντεν 15/4

ε. Πειραιά 24/4

α. Χιούστον 31/5

α. Γιούροπουρ 21/6

ε. Σιγκαπούρη 22/3

α. Όζακα 10/6

α. Φλάσσινγκ 1/6

ε. Πόρτ Μωχάμεντ Μ. Κασίμ

α. Λός Πάλαμας 13/6

δ. Μπρανομπάτελ 4/6

διάλυση Ταϊβάν

α. Παραμαρίμπο 5/6

α. Ν. Όρλεάνη 22/5

ε. Ρίο Ίανέιρο 9/6

στη Μομπάσα (άποθήκη)

α. Βαλλέτα 28/5

α. Μπότγουιν 6/6

δ. Κων/πολη 28/5

α. Λός Άντζελες 31/5

α. Ριγέκα 31/5

ε. Σιγκαπούρη 17/6

στο Καυμάν Μπράκ 26/5

δ. Γιβραλτάρ 7/6

α. Γιουροπούρ 31/5

α. Ραβέννα 9/6

δ. Π. Σάϊδ 17/6

α. Φουτζέιρα 13/6

α. Χάρβη 3/6

α. Κρίστομαπαλ 4/6

ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	86	2691
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.π.)	85	1598
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	86	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979
ΓΚΑΛΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΑΛΦ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	9286
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑ'Ι'Ζ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΩΡΘΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΩΤΕΡΟΥ (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
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ 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. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.)	71	14705
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	72	16207
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (κ.)	65	8187
ΕΝΑΡΣΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΗΝΗ (π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	8042
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875

ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥ'Ι' Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (κ.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΖΗΝ	79	16379
ΖΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΗ	75	12969
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097

ε. Πειραιά 14/6	
α. Μπρίντζι 10/6	
ε. Σουέζ 16/6	
α. Φουτζέιρα 14/6	
α. Χάβρη 31/5	
ε. Τσιτακόγκ 18/5	
ε. Ράς Τανούρα 13/6	
α. Φώλεϋ 20/5	
στόν Πειραιά	
α. Ντόρ-ες-Σαλάμ 28/4	
πρός Σουρινάμ 13/6	
α. Φέλιξτσου 3/6	
α. Νταμάμ 18/6	
ε. Βίλα Κονσταντίνου 9/6	
πρ. «Γούλα»	
δ. Σουέζ 7/6	
ε. Σιγκαπούρη 28/5	
στο Ντουμπάι 11/6	
ε. Ν. Όρλεάν 15/6	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Λός Άντζελες 3/6	
α. Τσίμα 11/6	
α. Μίνα αλ Φαχάλ 11/6	
δ. Σουέζ 4/6	
ε. Ρουέν 15/6	
ε. Πόρτ Μ. Μπίν Κασίμ 10/6	
στόν Πειραιά 7/6	
α. Σάν Λορέντζο 7/6	
α. Ντόρμαν 11/6	
α. Υμούντεν 10/6	
ε. Γιούροπορτ 11/6	
ε. Γιούροπορτ 21/6	
α. Σίρρι Άλιαντ 21/4	
α. Σιγκαπούρη 13/5	
α. Λά Σκίρα 31/5	
α. Μπουσάν 25/5	
α. Χαλκίδα 8/9/85	
δ. Παναμά 14/5	
α. Πόρτ Άντζελες 11/6	
δ. Ντόρ 12/6	
α. Έιλντ 12/6	
στο Τζέμπελ Άλι	
α. Άμβούργο 20/6	
α. Ρότερνταμ 13/6	
α. Γκνάνσνα 2/6	
α. Ρίο Ίανέιρο 14/6	
ναυπηγ. Γιοκοχάμα	

α. Κοτονό 6/6	
α. Πασαγιές 21/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 9/5	
ε. Μπουσίρ 16/5	
α. Νικόσια 21/5	
ε. Άϊοι 15/3	
μετ. «Obo Trader» (ε.)	
ε. Μπαντάρ Άμπας 4/6	
α. Πειραιά 14/6	
διάλυση Κορέα	
α. Ν. Όρλεάν 15/5	
πρός Σίρρι 7/6	
ε. Ν. Όρλεάν 12/6	
α. Μπουλέν Μπρίτζ 17/5	
α. Τής 16/5	
α. Χάμπτον 16/6	
πρ. «Shinana Maru»	
α. Δαμάρ 9/5	
α. Λότα 10/6	
α. Ρότερνταμ 22/5	
στο Σίρρι 22/4	
α. Γιοκοχάμα 14/6	
υπέστειλε ελληνική	
ε. Μπ. Άμπας 31/5	
δ. Γιβραλτάρ 9/6	
α. Κάρτσι 16/6	
α. Μιλγουόκι 8/6	
α. Ν. Όρλεάν 3/6	
ε. Μπόταν Μπαί 6/6	
ε. Πειραιά 2/6	
α. Τόκομα 4/6	
ε. Σάντο Τόμας ντε Καστίλια 24/5	
δ. Π. Σαίξ 15/6	

ε. Ροζάριο 14/6	
α. Ντόρμαν 11/5	
α. Ν. Όρλεάν 11/6	
α. Παρανέγους 4/6	
α. Γκάνδη 6/6	
ε. Βηρυτό 19/5	
ε. Τζέντα 4/5	
στη Σαράγκα (ἀποθήκη)	
α. Φόξ 27/5	
α. Τσάνα 1/6	
πρός Σαγκάη 14/5	
α. Βομβάη 5/6	
α. Γιβραλτάρ 5/6	
α. Λάς Πάλμας 14/6	
δ. Π. Σαίξ 6/6	
ε. Κόμπε 13/6	
α. Άμβούργο 14/6	
στη Βαρώνα	
α. Άντεν 10/5	

ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995
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
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (κ.)	83	17066
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	11716
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (κ.)	78	9918
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800

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 ΧΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995
ΚΙΡΜΠΑΤΙ (μ.)	81	1213
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009
ΚΟΜΠΟΛΙΣ	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
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68	15809
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.)	73	20328
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕΖΟΣ (κ.)	67	11056
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΙΔΑ Α. (δ.κ.)	75	115042
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166
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
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ (κ.)	68	10618
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700

ΛΕΡΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ (κ.)	67	14720
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982
ΛΕΡΟΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (Μ.)	67	27984
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827
ΛΙΝΤΑ	71	17878
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	76	160420
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064
ΜΑΚΦΟΡΣΤ	69	8064

ε. Πειραιά 10/6	
α. Σιγκαπούρη 14/5	
α. Σιγκαπούρη 12/6	
ἀργεί Άγ. Δομνίκο	
α. Θέοντα 6/6	
ε. Σάντος 10/6	
α. Ν. Όρλεάν 28/4	
α. Φιλανδελφεία 4/6	
α. Θέοντα 12/6	
α. Γιβραλτάρ 26/5	
πρ. «Jovian Lake»	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
μετ. «Regulus Star»	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ντουάλα 1/6	
α. Σιγκαπούρη 24/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λά Παλις 10/6	

ε. Γκάνδη 27/4	
α. Σιγκαπούρη 22/5	
ἀργεί Άμστερνταμ	
ε. Ν. Όρλεάν 15/6	
α. Λάς Πάλμας 8/6	
α. Σάντος 5/6	
δ. Ντόρ 12/6	
πρ. «Silver Carrier»	
ε. Κάδιξ 15/6	
α. Μαπούτο 28/5	
δ. Κων/πολη 5/6	
δ. Σουέζ 30/5	
πρ. «Bulknas»	
α. Ντόρμαν 6/6	
στη Μπάγια	
υψώσε ελληνική	
στη Βμόλα Μακάς (ἀποθήκη)	
α. Δεμερράρα 11/6	
α. Πειραιά 14/6	

α. Ν. Όρλεάν 16/5
α. Μόκχα 17/2
α. Ν. Όρλεάν 11/6
α. Γένοβα 12/6
α. Πόρτ Έλζαμπεθ 28/5
ἀργεί Σαουδική Άραβία
ἀργεί Ρίβερ Φώλ
α. Λαύριο 26/4
δ. Παναμά 1/6
ἐπισκευές Όζακα 9/6
α. Ρίο Ίανέιρο 9/6
δ. Παναμά 13/6
ἀργεί Πειραιά
ε. Βενετία 16/6
δ. Π. Σαίξ 11/6
ε. Βαλτιμόρη 23/5
ἀγορά από Ίσπανούς
δ. Π. Σαίξ 14/6
ὑπέστειλε ελληνική
α. Νάπολη 23/5
στό Σίρρι (ἀποθήκη)
α. Λα Σκίρα 17/6
α. Βαλένθια 18/6
ἀργεί Πειραιά
α. Παλάος Σαμπού 14/5
ε. Ν. Πλῦμουθ 16/6
πρός Γουέλκιγκτον 13/6
στον Πειραιά 19/6
α. Χόγκ Κόγκ 31/5
διάλυση Ταϊβάν
α. Ντουάλα 9/5
α. Πειραιά 10/6
α. Βαλένθια 14/6
ε. Τσιτακόγκ 22/5

ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΟΝ	76	16953
ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ	80	16650
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	78	33191
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΕ 1 (π.)	64	7995
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (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
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (δ.)	71	16623
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΕΣΣΑΡΙΑ (κ.)	72	10008
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΑ *	80	15552
ΜΙΓΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΙΟΤΑΥΡΟΣ (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'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	83	32129
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟ (κ.)	71	15205
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
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
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ ΜΠΑΙΗ (μ.)	68	8516
ΝΑ'ΓΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΔΙ (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Λιβ.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207

α. Γκάνδη 26/4	
α. Τζέντα 4/6	
δ. Παναμά 31/5	
υπεστέιλε ελληνική	
επιπλήθη	
α. Μπορντώ 13/6	
υπεστέιλε ελληνική	
υπεστέιλε ελληνική	
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/6	
ε. Λά Γκουλέν 12/6	
α. Ρίο Γκράντε 28/5	
πρ. «Αίγιαν Ρήφερ»	
α. 'Ιντσον 8/6	
α. Γιβραλτάρ 2/6	
ε. Σάντος 14/6	
ε. Κουβέιτ 13/6	
α. Λεμεσό 11/6	
α. Κόρπους Κρίστι 1/6	
ε. Πειραιά 15/2	
μετ. «Ρίσεον» (κ.)	
ε. Π. Σαίδ 6/6	
ε. Μπιλμπάο 19/6	
α. Γιοκοχάμα 3/6	
α. Σουέζ 11/6	
πρ. «Ατλάντικ 'Ορίζων»	
ε. Ρενιουινόν 15/5	
δ. Π. Σαίδ 23/5	
α. Λάς Πάλμας 22/5	
στο Σίρι 23/6	
πρ. Ν. 'Υόρκη 4/4	
α. Ν. 'Υόρκη 7/6	
α. Λάς 'Αντζελες 30/5	
α. Λάας 'Αντζελες 11/6	
ε. Σάν Φρανσίσκο 16/6	
αργεί Πειραιά	
ε. Δακάρ 7/6	
α. Ρίο Γκράντε 2/6	
στο Μπόνου (αποθήκη)	
ε. Μπουένα Βεντούρα 26/5	
στον Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
επιπλήθη	
πρ. «Αίγιαν Λότζικ»	
επιπλήθη	
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/6	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/6	
α. Δεμεράρα 8/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/6	
αργεί Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/6	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
δ. Παναμά 7/6	
α. Μομπάι 7/6	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Φιλαδέλφεια 16/6	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/6	
α. Βαρκελώνη 16/6	
ε. Πόρτ οφ Σπαίν 9/6	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη *	
επιπλήθη διάλυση	
α. Νικόσια 5/6	
ε. Ρίτσαρντ Μπαίη 15/6	
α. Χιούστον 27/2	
α. Κεμπέκ 6/6	
μεταφορές 'Ινδονησίας	
δ. Παναμά 14/5	
πρ. «Γιούρκο Μπάννερ»	
α. Φιλαδέλφεια 11/6	
ε. Βορμάη 15/5	
αργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 22/5	
ε. Κριστομάλ 26/4	
α. Τάμπα 28/5	
αργεί 'Αστακό	
ε. Κάδιξ 27/5	
στο Ντάρμπαν 17/6	
δ. Ντουμπάι 2/6	
επιπλήθη διάλυση	
πρ. Μανίλα 24/4	
α. Χάμπτον 7/6	
α. Φιλαδέλφεια 12/6	
α. Μπανγκόκ 12/6	
δ. Ντουμπάι 17/6	
στο Μπουσίρ	
ε. 'Αλγκεκίρας 13/6	
α. Μπουένος 'Αίρες 7/3	
ε. Λάγος 4/6	
πρ. Λουάντα	
Α. Σάν Λορέντζο 12/6	
α. Λονδίνο 19/6	
μεταφορές Περιοικου *	
α. Τάραντα 7/6 *	
α. Τζέντα 8/6	
α. Γιοκοχάμα 14/6	
διάλυση Πακιστάν	
πρ. Σιγκαπούρη 2/6	
μεσογειακές μεταφορές	
μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.	
α. Φαλκούρα 12/6	
ε. Πειραιά 16/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/6	
α. Σιγκαπούρη 14/5	
ε. Γδύνια 17/6	

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
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	3809
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
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΑ	76	16369
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΚΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ *	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ *	73	18958
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΤΕΝΣ		
(Φιλ.)	76	11477
ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΞΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222
ΟΞΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ.	84	13852
ΟΥΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΛΜ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ (βρ.)	67	19541
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (βρ.)	66	22617
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (βρ.)	69	9182
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΑΟΥΡ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΕΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΩΦ	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΗΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΙΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΧΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095

ε. Τουλών 11/6
 α. Χάβρη 16/6
 α. Λομέ 2/6
 α. Λάγος 2/6
 αργεί Πειραιά
 ε. Ναγκόγια 16/5
 α. Μπρεμερχάβεν 17/6
 α. 'Οριστόνο 11/6
 δ. Παναμά 12/6
 αργεί 'Αμμουρόγο
 ε. Τζακσονβιλ 11/6
 αργεί Χαλκίδα
 ε. Γένοβα 14/6
 α. Σπέζια 4/6
 μετ. «'Ορα» (π.)
 αργεί Πειραιά
 δ. Σουέζ 25/5

ε. Μπεντί 18/5
 α. Σαγκάη 19/4
 στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
 ε. Μπελέμ 12/6
 α. Μονασύς 9/6
 μετ. «Dorienne» (λ.)
 δ. Μπρανσμπούτελ 12/5
 α. Μπαχράιν 14/5
 α. Φός 16/6
 ε. Σαφάγκα 22/4
 αργεί 'Αστακό
 ε. Μαπούτο 21/5
 αργεί Πειραιά
 δ. Κων/πολη 14/5
 επισκευές Σιγκαπούρη 18/6
 α. Σάν Νικόλας 12/6
 πρ. 'Ιμνιγκχαμ 9/6
 αργεί Πειραιά
 ε. Κεχάν Τέρμινάλ 12/6
 δ. Καυχάν Μπράκ 24/5
 αργεί Πειραιά
 ε. Πειραιά 3/6
 ε. Πόρτ 'Αρθουρ 9/6
 πρ. Πόρτο Μιράντα 17/5
 ε. Πειραιά 13/5
 αργεί Πειραιά
 μεσογειακές εμπορεύσεις
 αργεί Πειραιά
 α. Πόρτ Κέλαγκ 13/6
 πρ. Μανασούς 28/4
 α. Δουνκέρκη 8/6
 α. Βίλντο Κόντε 28/5

έπωληθή διάλυση
 στο Τζιμπούτι
 α. Ντουάλα 2/6
 ε. Πειραιά 4/6
 α. Πόρτ Κέλαγκ 22/5
 ε. Μπαθναγκάρ 7/5
 δ. Παναμά 31/5
 α. Χόγκ Κόγκ 30/5
 α. Ναγκόγια 3/6
 α. Αιγύουστα 2/6
 α. Ρότερνταμ 19/6
 πρ. Τζακάρα 29/5
 α. Τάυν 21/6
 πρ. «Star of Port Said»
 πρ. «Bremen»
 πρ. «Gabrielle Kogel»
 α. Ροζάρτο 21/5
 δ. Μπεντεν ντε Ντέους 6/6
 α. Κων/πολη 28/5
 πρ. «Αίγις Χάρβεστ»
 στην 'Αλγερία 7/5
 α. Σάντος 30/5
 δ. Νότβερ 9/6
 δ. Π. Ζαΐδ 24/5
 α. Μπορντώ 7/5
 α. Ρίο Γκράντε 9/6
 δ. Σουέζ 6/6
 α. Ν. 'Υόρκη 4/6
 ε. Καλκούτα 7/6
 α. 'Αντεν 8/6
 αργεί Πειραιά
 α. Σιγκαπούρη 23/5
 ε. Ρότερνταμ 14/6
 μεταφορές Αιγύπτου
 πρ. «Widest»
 α. Μαμφρεντόνια 9/6
 ε. Κόρπουος Κρίστι 8/6
 ε. Ν. 'Υόρκη 13/6
 α. 'Αμβέρσα 19/6

α. Μπρέικ 11/6
 α. Δουνκέρκη 20/6
 ε. Πόρτ Μαχ. Μπίν Κασίμ. 1/6
 ε. Ρίο 'Ιανέιρο 10/6
 α. Κολόμπο 9/6
 α. Πειροιά 16/6
 α. Νταμόμ 9/4
 α. 'Αμπιτζάν 10/5
 α. Πειραιά 23/5
 ε. 'Αργεντινή 13/6
 ε. Κοτονού 4/6
 ε. Σεβίλλη 15/6
 α. Ν. 'Ορλεάν 16/6
 αργεί Κίμωλο
 α. Ντουμπάι 1/5
 πρ. Φιλadέλφεια 13/6
 δ. 'Επτάνησα 13/5

ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΛΑ'ΙΤ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (κ.)	67	11407
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΣΙΦ (δ.π.)	73	30067
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΗΝΙΩ (κ.)	71	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.)	68	10185
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.)	67	39444
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΙΙ (π.)	76	12443
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Λιβ.)	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Λιβ.)	71	8894
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΡΟΥΥΖ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.)	70	5746
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΟΥΗΝ (κ.)	67	31578
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλί)	67	28528
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21656
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλί)	74	18963
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΜΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλί)	69	12411
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015

ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594

ε. Φός 14/6	
α. Γιούροπουρτ 14/6	
αργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 23/5	
α. Μπ. Άϊρες 31/5	
α. Ρίο Γκράντε 5/6	
α. Σιγκαπούρη 10/6	
α. Μίνα Καμπούς 26/5	
πρός Πόιντ Τζούντιθ	
ε. Μονφαλόνε 24/5	
α. Κπέμε 5/6	
α. Γιβραλτάρ 6/6	
α. Τής 21/6	
α. Μπιμπάδο 7/6	
αργεί Άστακό	
α. Λός Πάλαμας 31/5	
α. Λός Σκίρα 14/6	
στην Άλεξάνδρεια 11/6	
πρ. «Άγιος Στόικ»	
πρ. «Άγιος Τζοήσον»	
πρ. Πάτρα 11/6	
α. Τάμπα 21/5	
δ. Κων/πολη 22/5	
μετ. Νεπτινία (Όνδ.)	
δ. Σκάω 14/5	
ε. Πειραιά 14/5	
πρ. Γιβραλτάρ 1/6	
α. Θέοντα 12/6	
ε. Μερσίνη 30/5	

πρ. Τζέντα	
α. Άμμούργιο 21/6	
πρ. Καταγένα 6/6	
δ. Γιβραλτάρ 23/5	
ε. Τής 20/6	
δ. Μπρανσμπάτελ 1/6	
ε. Βηρυτό 12/6	
ε. Άμβέρσα 14/6	
επισκευές Πειραιά 8/2	
α. Λεμεσό 12/6	
α. Μονφρεντόνια 23/5	
α. Ίντσον 31/5	
α. Καράτσι 16/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μαρακάιμπο 16/5	
ε. Τσιτακόγκ 17/6	
στη Σάντο Ντομίνγκο 17/5	
α. Ν. Όρλεάνη 6/6	
ε. Χουάγκου 3/3	
ε. Κων/πολη 1/6	
α. Ρίο Γκράντε 8/5	
δ. Κων/πολη 1/6	
ε. Μαλάγα 13/6	
α. Ν. Υόρκη 13/6	
α. Γέλα 14/6	
επωλήθη διάλυση	
α. Ρίο Γκράντε 11/6	
ε. Πειραιά 14/6	
ε. Βισαπαπανάμ 13/6	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 21/5	
α. Ν. Όρλεάνη 14/6	
α. Λάγος 5/6	
δ. Κων/πολη 21/5	
α. Ντάρμπαν 15/6	
α. Κορούνα 18/6	
ε. Θεσσαλονίκη 10/6	
ε. Σουέζ 31/5	
α. Ντάρμπαν 27/5	
δ. Σουέζ 3/5	
α. Νάπολη 16/6	
στην Κωνσταντία	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 10/6	
α. Τής 17/6	
δ. Κων/πολη 2/6	
ε. Ροζάριο 5/6	
α. Καέν 16/6	
πρ. Λάγος	
πρ. «Πρωτοστάτης»	
ε. Άμστερνταμ 18/6	
α. Κόμπε 28/5	
α. Ούμπε 11/6	
πρ. Γιοκοχάμ 27/4	
δ. Μπρίεχαμ 11/6	
α. Άμστερνταμ 31/5	
ε. Καράτσι 18/5	
διάλυση Ειγκάγκ	
δ. Κων/πολη 25/5	
πρ. «Σάμμερ Σή»	
α. Άμμούργιο 17/6	
α. Ρίο Γκράντε 22/5	
α. Μπάχια Μπλάνκα 31/5	
στο Μπαντάρ Άμπας 10/6	
δ. Ν. Όρλεάνη 14/6	
επωλήθη διάλυση	
α. Μπουσάν 29/5	
ε. Βομβάη 14/4	
α. Γιοκοχάμα 12/6	
αργεί Πειραιά	
στο Μπαντάρ Άμπας 17/5	
μετ. «Port Talbot» (π.)	
ε. Πειραιά 5/4	

ε. Ρίο Γκράντε 12/5	
ε. Βομβάη 9/6	
α. Νικόσα 7/6	
ε. Χιούστον 12/6	
α. Γένοβα 14/6	
δ. Έλσινόρκη 30/5	

ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	134011
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΙΚΑ ΣΤΑΡ (μ.)	63	13351
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ (Όνδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΦΙΝΕ (κ.)	69	9822
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618
ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110
ΤΖΟΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλί)	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987
ΤΙΤΙΣΗ (κ.)	70	9025
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082
ΤΡΙΑΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (Μ.)	69	1931
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384
ΤΥΧΗ (π.)	73	6415
ΥΜΗΤΟΣ (Λιβ.)	69	9078
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635

ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΜΙΛΥ Κ. (π.)	70	9194
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΗΝΑΡΕΣΣ (κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΔΑΣ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΖΕΣΣΑ (π.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628
ΦΡΗΝΤΟΜ	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343
ΧΑΡΙΣ (Όνδ.)	64	1148
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	79	12598
(π.)	54	1596
ΨΑΘΙ (κ.)	68	9930
ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	68	9930

ε. Μπωμόντ 4/6
στο Μπαντάρ Χομινί
α. Σιγκαπούρη 11/6
ε. Γόβια 17/6
α. Μπανγκοκ 11/5
α. Σιγκαπούρη 29/4
ε. Σιζιτάβετσια 14/6
αργεί Πειραιά
δ. Έπνινα 12/5
μεταφορές Περσικού
α. Άμβέρσα 19/6
ε. Τούν 16/6
επωλήθη διάλυση
α. Άντεν 7/6
ε. Όριστάνο 6/6
ε. Ροζάριο 12/6
α. Μπάρ 17/6
α. Ρότερνταμ 13/5
α. Ρεσίφ 29/5
ε. Θεσσαλονίκη 25/5
μετ. «Stillikon»
αργεί Πειραιά
ε. Σιγκαπούρη 1/6
α. Λισαβόνα 14/6
α. Μίλφορντ 18/6
α. Σιγκαπούρη 31/5
ε. Μπουσίρ 13/5
α. Γκάνδη 16/5
α. Νικόσια 6/5
α. Σιγκαπούρη 11/6
δ. Σουέζ 8/6
αργεί Άστακό
αργεί Άστακό
α. Χουέλβα 31/5
ε. Άμμούργιο 21/6
α. Μομπάσα 14/6
δ. Γιβραλτάρ 15/6
α. Τζιμπούτι 7/4
α. Δρέπανον 10/5
α. Σαβόνα 13/6
αργεί Άστακό
δ. Παναμά 16/5
ε. Π. Κουετζάλ 24/5
στο Ντάρμπαμ 12/6
στη Ν. Όρλεάν
προς Βομβή 12/4
ε. Γκέιμπς 29/5
α. Μπορντώ 11/6
α. Ρίο Ίανέιρο 1/6
ε. Λονδίνο 20/6
δ. Παναμά 10/6
αργεί Χαλκίδα
ε. Θεσσαλονίκη 11/6
στο Μπαντάρ Άμπας 6/6
ε. Πειραιά 12/5
α. Σαλάλα 31/5
α. Ν. Όρλεάν 14/6
ε. Χιούστον 12/6
έπισκευές Ντάρμπαμ 3/6

CHANDRIS CRUISE LINES

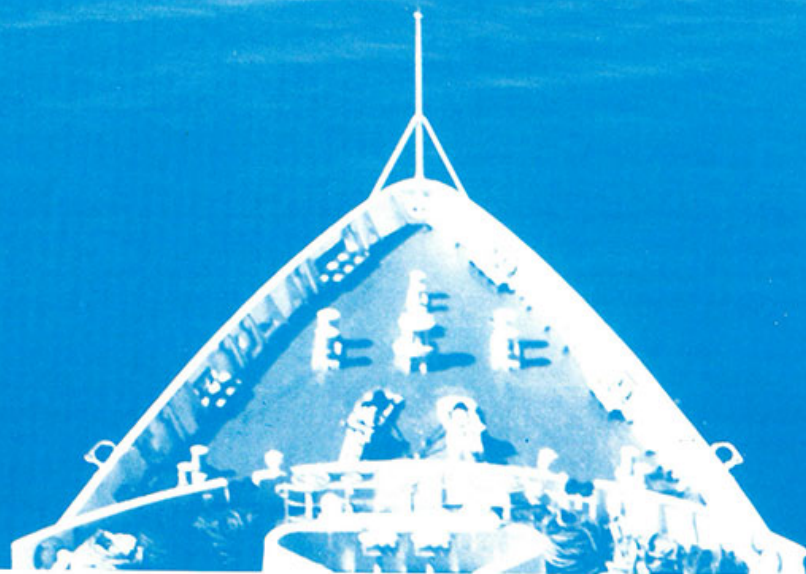
**All year round
cruising programmes**

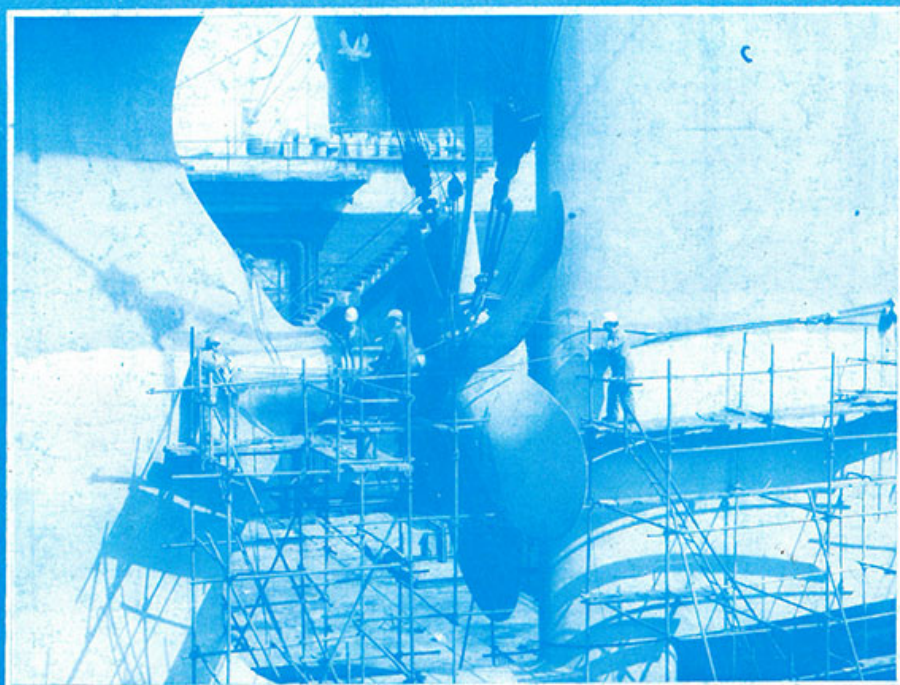
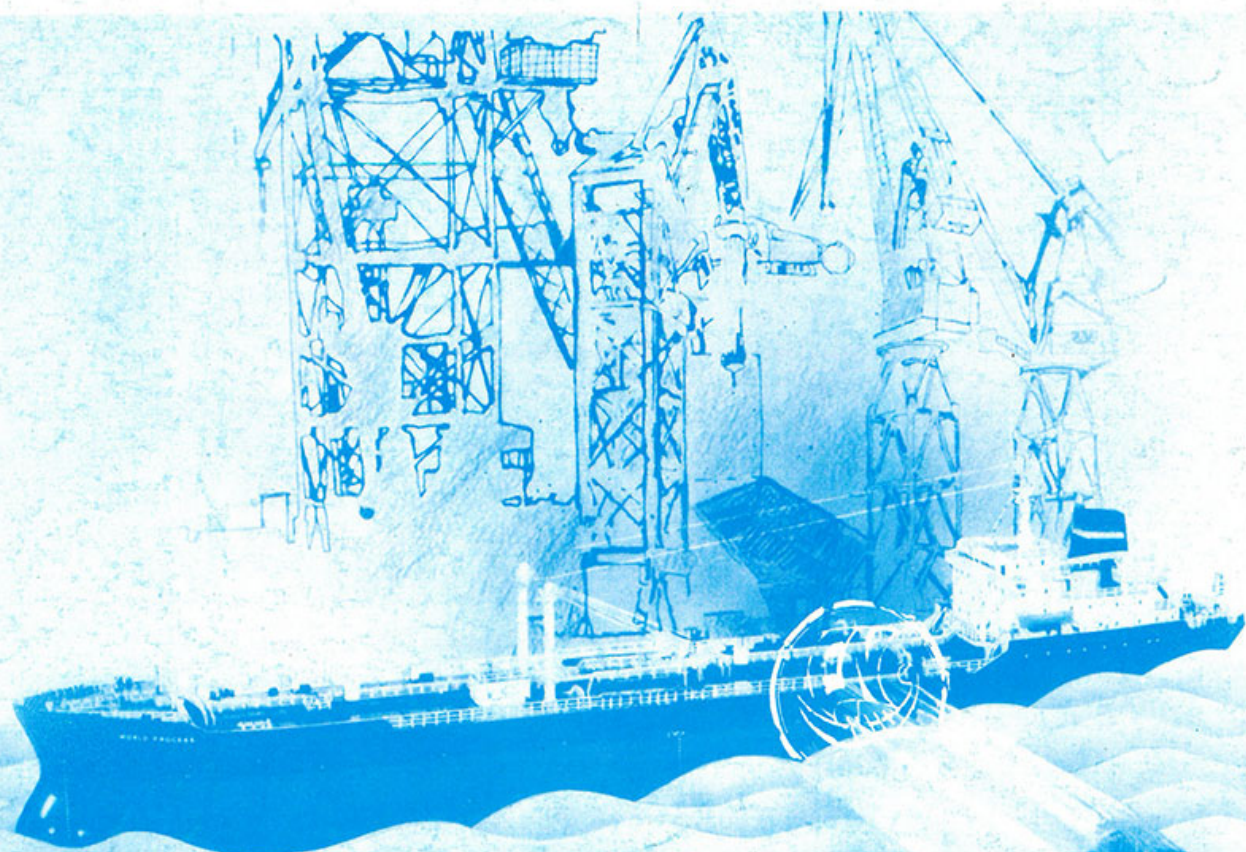
**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



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





υψηλή τεχνολογία και παράδοση ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΕ



CABLES:
SHIPYARD, ATHENS

TELEX:
ATHENS OFFICE: ATHENS 215123 & 215372
SKARAMANGA YARD: ATHENS 215290, 215396 & 215347

PHONES:
ATHENS OFFICE: 3611.141 - (3 LINES)
SKARAMANGA YARD: 5573351 - (9 LINES)
5573471 - (9 LINES)
5572611 - (10 LINES)
5572711 - (10 LINES)
5572811 - (8 LINES)