

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Δεκεμβρίου 1986

Αρ. Φύλλου 1237/996



NAYTIKA XPONIIKA

With
English
Supplement

APIO. 1237/996
KEMBPIOY 1986
APX. 150



KENTRIKA 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
-

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



Securing Ship Lines.

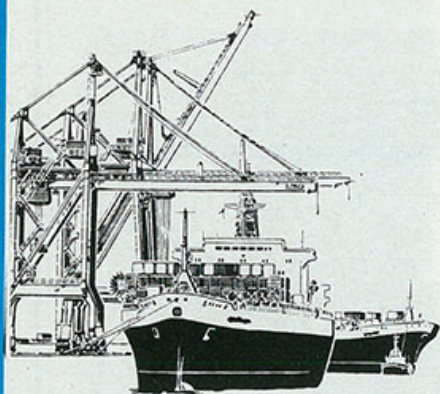
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1986
ΝΕ΄ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β΄) - ΑΡ ΦΥΛΛΟΥ 1237/996

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Άντωνιάδης
Γεώργ. Α. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ.

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

ΒΤΗΣΙΕΣ 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. 1237/996 - December 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

- 11 Τά μέτρα γιά τήν ανταγωνιστικότητα τής Έλληνικής σημαίας καί ή άπεργία τής ΠΝΟ.
Έπίκαιρο άρθρο του κ. Γ. Φουστάνου γιά τά μέτρα καί τήν άπεργία.

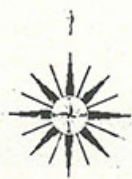
- 13 Είναι σεβαστή ή όχι ή Έγκριτική Πράξη;
Ο κ. Άλεξανδρής καλείται νά άπαντήσεί σέ επανειλημμένες έπιστολές πού του έχουν άπευθυνθεί καί σήμερα βλέπουν τό φώς τής δημοσιότητας, σχετικά μέ τίς προσπάθειες του ΝΑΤ νά πλήξει τήν ισχύ τής έγκριτικής πράξης.

- 17 Η δραματική περιπέτεια των τριών Έλλήνων ναυτικών στή Νιγηρία.
Ένα συγκλονιστικό ντοκουμέντο των ναυτικών του δεξαμενοπλοίου «Τασία» πού επέστρεψαν στήν Έλλάδα μετά διετή παράνομη κράτησή τους στή Νιγηρία.

- 25 Η άρθρογραφία του 1986.
Ένα εύχρηστο εύρετήριο κατά χρονολογική σειρά τής άρθρογραφίας πού δημοσίευσαν τά «Ναυτικά Χρονικά» τόν χρόνο πού λήγει. Τά ένυπόγραφα άρθρα παρουσιάζονται μέ τό όνομα του άρθρογράφου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
22 Η ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ — ΤΟΥΡΚΙΑΣ
23 Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ CHARCOT ΚΑΙ ΤΟ ΠΟΥΡΚΟΥΙ ΡΑΣ
28 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
35 ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
36 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
39 ENGLISH SUPPLEMENT
42 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



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

‘Η άπεργία έγινε — λοιπόν;

“Ως τη στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές, 2.000 περίπου ναυτικοί είχαν μετάσχει με κάποιον τρόπο, ήθελαν δεν ήθελαν (υπήρξε και καταναγκασμός σε όρισμένα λιμάνια με την πίεση των τοπικών γιούνιονς), στην 48ωρη άπεργία που έχει κηρύξει η διοίκηση της ΠΝΟ σε όλες τις κατηγορίες των φορτηγών πλοίων, αλλά ως τη στιγμή δεν έχει γίνει αντιληπτό ποιο θα είναι το όφελος των ναυτικών μας από την άπεργία αυτή — εμείς τουλάχιστον στα «Ναυτικά Χρονικά», παρά την προσπάθεια που κάνουμε 15 μέρες τώρα, δεν μπορέσαμε να αντιληφθούμε τί ακριβώς προσδοκούν από την άπεργία εκείνοι που την αποφάσισαν και ταυτόχρονα προχώρησαν στην πραγματοποίησή της: “Αν δηλαδή προσδοκούν ότι με την άπεργία θα αλλάξει, λόγου χάρη, ή ύπουρη απόφαση με την οποία καθορίστηκαν οι όροι άμειβής και εργασίας των πληρωμάτων των ποντοπόρων και μεσογειικών φορτηγών πλοίων ή θα υπογραφούν νέες συμβάσεις με καλύτερους όρους.

‘Αλλά εάν είναι άγνωστο ή μη δυνάμενο να προσδιορισθεί αυτό που προσδοκούν εκείνοι που αποφάσισαν την άπεργία, είναι γνωστές οι καταστρεπτικές συνέπειες από την άπεργία για τα άμεσα αλλά και τα μακροπρόθεσμα συμφέροντα των ίδιων των ναυτικών μας, συνέπειες που εκδηλώθηκαν και με τη γνωστοποίηση ακόμη της απόφασής για άπεργία που έδωσε την εύκαιρία στους ανταγωνιστές της ‘Ελληνικής Ναυτιλίας να αρπάξουν και τις λίγες εργασίες που προσφέρονται αυτή την εποχή, ενώ με την πραγματοποίησή της επλήγησαν τα ελληνικά πλοία που υπέστησαν σοβαρές ζημιές που προστίθενται στις ζημιές από τα ήδη έ-

πιζήμια ταξίδια που εκτελούν

Βεβαίως αυτά άποτελούν «ψιλά γράμματα» για εκείνους που αποφάσισαν την άπεργία. Γιατί με την απόφασή τους άπέδειξαν ότι δεν τους νοιάζει αν ζημιώθηκαν τα ελληνικά πλοία που δίνουν την άπασχόληση στους ναυτικούς μας.

‘Απέδειξαν ακόμη ότι δεν τους νοιάζει αν με την άπεργία τινάχθηκε στον άέρα το κλίμα που δημιούργησαν τα μέτρα για τη Ναυτιλία και αντί να έχουμε προσέλκυση πλοίων βλέπουμε να συνεχίζεται ή φυγή από το εθνικό νηολόγιο.

‘Απέδειξαν, τέλος, ότι δεν τους νοιάζει αν οι ναυτικοί μας καταντήσουν σαν τους Φιλιππινέζους, τους Κορεάτες, τους Πακιστανούς, τους ‘Ινδούς, τους Πολωνούς και έχουν την ίδια μοίρα — να ψάχνουν δηλαδή για δουλειά όπως αυτοί σε ξένες ναυτιλίες με τις γνωστές συνέπειες που προκαλεί ή προσφορά εργασίας — κάτι που θα γίνει με μαθηματική ακρίβεια, εάν δεν υπάρχουν πλοία με ελληνική σημαία.

‘Η άπεργία έγινε — λοιπόν; Το έρωτημα δεν άπευθύνεται σε εκείνους που την αποφάσισαν και την πραγματοποίησαν, αλλά στους ναυτικούς μας οι όποιοι ήρθε ο καιρός να πάρουν τις τύχες τους στα χέρια τους για να προστατέψουν τα δικά τους άμεσα και μακροπρόθεσμα συμφέροντα τα όποια είναι συνυφασμένα με την ύπαρξη όχι άπλως πλοίων, αλλά πολλών πλοίων με ‘Ελληνική σημαία — πλοίων που μπορούν να υπάρξουν έφ’ όσον εξασφαλισθεί εργασιακή ειρήνη και εξοβελισθούν από το χώρο της Ναυτιλίας οι ταξικές αντιπαράθεσεις που επιδιώκουν όρισμένοι για άλλους σκοπούς και όχι για να προστατέψουν τα συμφέροντα των ναυτικών μας όπως διατείνονται.

ΤΑ ΘΥΜΑΤΑ

‘Η άπεργία είχε και τα θύματα της από την πλευρά των άπεργών, αλλά ή εύθυνη για τα θύματα αυτά βαρύνει άποκλειστικά τους διοργανωτές της άπεργίας οι όποιοι κατηγορούνται ότι δεν ένημέρωσαν τους ναυτικούς μας για τα δικαιώματά τους αλλά και για τις ύποχρεώσεις τους.

Δέν γνωρίζουμε για ποιούς λόγους δέν υπήρξε αυτή ή ένημέρωση, αλλά ή σωρεία των έρωτημάτων που υπήρξαν αλλά και οι λανθασμένες ένέργειες ναυτικών που άπεργούσαν δείχνουν ότι οι διοργανωτές άποφάσισαν και προχώρησαν στην ύλοποίηση της άπεργίας με μία πρωτοφανή προχειρότητα και άνευθυνότητα.

Για την προχειρότητα όμιλούν άφεαυτά τα έρωτήματα που ύποβλήθηκαν από τους ναυτικούς στην ίδια την ΠΝΟ. Καί για την άνευθυνότητα τό γεγονός ότι παρά τις έπισημάνσεις που έγιναν και από τό ίδιο τό ύπουργείο οι διοργανωτές δέν έδωσαν όδηγίες για την άποφυγή άπεργιακών έκδηλώσεων σε πλοία που βρίσκονταν στις Μεγάλες Λίμνες για τις όποιες υπήρχε προειδοποίηση ότι θα έκλειναν στις 15 Δεκεμβρίου, ούτε ακόμη σε πλοία που βρίσκονταν σε λιμάνια όπου υπάρχει «μαρέα» λόγω της όποιας άπαιτείται ή συνεχής έτοιμότητα όλοκλήρου του πληρώματος.

ΧΡΗΣΙΜΗ ΕΠΑΝΑΒΕΒΑΙΩΣΗ

‘Ο Πρωθυπουργός κ. ‘Ανδρέας Παπανδρέου έπαναβεβαίωσε για μία ακόμη φορά τό ιδιαίτερο ενδιαφέρον του για την ‘Ελληνική Ναυτιλία και την έπιθυμία της κυβερνήσεως να την βοηθήσει σ’ αυτές τις δύσκολες στιγμές.

‘Η έπαναβεβαίωση του ενδιαφέροντος και

της έπιθυμίας για την ύποβοήθηση της Ναυτιλίας έγινε κατά τη διάρκεια της συναντήσεως του Πρωθυπουργού με τη διοίκηση του Κομμιήτη που πραγματοποιήθηκε στις 6 Δεκεμβρίου στο Λονδίνο μετά τη λήξη της συνόδου της ΕΟΚ στην όποια είχε παραστεί ο κ. Παπανδρέου.

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, ο κ. Χατζηπατέρας ευχαρίστησε τον Πρωθυπουργό για την έπαναφορά των μέτρων ύπέρ της Ναυτιλίας (σύνθεση και παροχή της δυνατότητας προσλήψεως άλλοδπαών όταν δέν προσφέρονται ‘Ελληνες), ύπογράμμισε όμως ότι ή ταυτόχρονη έπιβολή αύξησεων των άποδοχών των ‘Ελλήνων ναυτικών σε ύψηλά ποσοστά, σε σύγκριση με άλλες εύρωπαϊκές χώρες, έπιβαρύνει περισσότερο τα ύπό ‘Ελληνική σημαία πλοία τη στιγμή που και οι Εύρωπαίοι ανταγωνιστές μας κάνουν τό πάλι για να σώσουν τα έθνικά τους πλοία φθάνοντας και στη δημιουργία δικών τους άνοικτών νηολογίων.

‘Επίσης ο κ. Χατζηπατέρας ύπογράμμισε ότι ή άπεργία της ΠΝΟ, ή όποια δέν έπρεπε να πραγματοποιηθεί μετά τις δοθείσες αύξήσεις (με την ύπουρηκή άπόφαση), έκτός του ότι επλήξε τό ελληνικό πλοίο με συνέπεια να προκληθούν σοβαρές ζημιές σε μία εποχή κατά την όποια τα ταξίδια που έκτελούν είναι ήδη έπιζήμια, παρέχει την εύκαιρία στους ανταγωνιστές μας να πάρουν αυτοί και τις λίγες εργασίες που προσφέρονται. Τέλος έγινε άναφορά και σε άλλα θέματα, όπως είναι ή έκκερμότητα του εκπαιδευτικού προγράμματος των δημοσίων σχολών, ή άνάγκη πειθαρχημένης λειτουργίας τους, ή έφαρμογή της έπάλληλης εκπαίδεύσεως (SANDWICH COURSES) κλπ.

‘Η συνάντηση είχε ζητηθεί από τον πρόεδρο του Κομμιήτη κ. ‘Ιωάν. Χατζηπατέρα και κατά την πραγματοποίησή της παρέστησαν

έπίσης ο αντιπρόεδρος της ‘Ελληνικής ‘Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας κ. Μιχάλης Περαιτικός και οι κ. κ. Στάθης Κουλουκουντής και ‘Ιωάν. Δ. Φαφαλιός. ‘Επίσης παρέστησαν ο οικονομικός σύμβουλος του πρωθυπουργού κ. ‘Ιωάν. Παπανικολάου, ο εύρωβουλευτής κ. Λεων. Λαγάκος και ο πρεσβευτής της ‘Ελλάδος στο Λονδίνο κ. Στέφ. Σταθάτος.

ΦΤΑΙΝΕ ΤΑ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΑ ΣΑΣ!

‘Η φράση αυτή λέγεται ότι έξετοξέυθη από τον τώως ύπάλληλο του ΙΚΑ ο όποιος τοποθετήθηκε στο ΝΑΤ για να δώσει νέα πνοή και να διορθώσει τα κακώς κείμενα που είχαν δημιουργηθεί κατά τη διάρκεια της διοικήσεως του Ταμείου από τους λιμενικούς. Καί έξετοξέυθη προς έφοπλιστή ο όποιος ζητούσε να του έπιστραφεί τό πιστωτικό ύπόλοιπο από ένα πλοίο του τό όποιο έχει πουληθεί πρό πολλού αλλά ή έκκαθάριση του ναυτολογίου του είχε καθυστερήσει όπως καθυστερούν όλες οι έκκαθαρίσεις των ναυτολογίων.

Είπε, λοιπόν ο πρώην ύπάλληλος του ΙΚΑ στον πλοιοκτήτη ότι για την είσπραξη περισσότερων έναντι εκείνων που πραγματικά έπρεπε να καταβληθούν εύθύνονται τα κακοοργανωμένα λογιστήρια των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων και κατ’ ούδένα λόγο του ΝΑΤ!

● Σ’ αυτό τό ταλαιπωρημένο από πολλούς Ταμείο υπάρχουν και άλλα. Λέγεται, λόγου χάρη, ότι μία ύπηρεσία του άπορρίπτει αιτήσεις διαφόρων ναυτιλιακών εταιριών με τό αιτιολογικό ότι τα δικαιολογητικά που ύποβλήθηκαν για τη συγκεκριμένη περίπτωση δέν κρίθηκαν έπαρκή. ‘Αλλά άρνείται συστηματικά όχι άπλως διευκρινίσεις πώς και με ποιά διάταξη νόμου κρίθηκαν άνεπαρκή τα

δικαιολογητικά αλλά και να απαντήσει σε επανειλημμένες επιστολές και τηλεγραφήματα των ενδιαφερομένων, οι οποίοι, ειρήσθω εν παρόδω καταβάλλουν εκατοντάδες εκατ. δραχμών κάθε χρόνο στο ΝΑΤ από εισφορές δικές τους και των πληρωμάτων που χρησιμοποιούν στα πλοία τους!

• Κάτι ακόμη για το ΝΑΤ: Οι οργανώσεις των συνταξιούχων σε συνέντευξη τύπου την περασμένη εβδομάδα υπογράμμισαν την αγωνία των απόμαχων ναυτικών για την καταβολή των συντάξεών τους και ζήτησαν να αναληφθούν από τον κρατικό προϋπολογισμό οι συντάξεις του ΝΑΤ ώστε να μην υπάρχει κανένα πρόβλημα ως προς την καταβολή τους. Συνηγορούμε και φυσικά δεν ενδιαφέρει από πού θα παρέχονταν τα χρήματα, εκείνο που έχει σημασία είναι να καταβάλλονται ανελλιπώς και σε τακτή ημερομηνία οι συντάξεις. Οι στήλες όμως αυτές που υποστηρίζουν πάντοτε με ιδιαίτερη θερμότητα τα αιτήματα των συνταξιούχων ναυτικών μας θεωρούν — και τό λέγουν προς κάθε κατεύθυνση — με τη γνωστή παρηρησία τους — ότι δεν μπορεί να αποτελέσει αίτημα ή μη μεταβολή του χρόνου καταβολής της συντάξεως και ότι ούτε είναι δυνατόν να χαρακτηρίζεται κεκτημένο δικαίωμα ή καταβολή της συντάξεως στις 25 ή 26 κάθε μηνός — ή μετάθεση κατά τέσσερις ημέρες δεν προκαλεί καμία μεταβολή και ούτε έχει καμία συνέπεια, εκείνο που έχει σημασία, επαναλαμβάνουμε, είναι να καταβάλλονται ανελλιπώς οι συντάξεις.

ΑΠΟΧΩΡΕΙ Ο κ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Προβληματισμός επικρατεί, σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, στα ύψη κλιμάκια του ΥΕΝ εν όψει της αποχώρησής στις 31 Δεκεμβρίου από την ενεργό υπηρεσία του προϊσταμένου της νομικής υπηρεσίας του ΝΑΤ κ. Νικ. Χαλκιά. Ο προβληματισμός αναφέρεται στο θέμα της αντικατάστασής του κ. Χαλκιά ο οποίος υπηρετεί στη θέση αυτή επί πολλά χρόνια και γνωρίζει τα του ΝΑΤ καλύτερα από κάθε άλλον, θεωρείται δηλαδή ότι η αντικατάστασή του δεν θα είναι εύχερης και ότι η αποχώρησή του από το ΝΑΤ θα δημιουργήσει δυσαναπλήρωτο κενό.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Από αρκετό καιρό είχε φανερό ότι η πρωτοβουλία των κινήσεων στον ναυτεργατικό χώρο που ελέγχεται από την Αριστερά είχε αναληφθεί από τον πρόεδρο της Ένωσης Ναυτών. Ήδη, με αφορμή την άπεργία δια-

πιστώθηκε ότι πραγματικά ο κ. Νταλακογιώργος έχει την πρωτοβουλία όλων των σχετικών κινήσεων — όλοι οι άλλοι, ακόμη και εκείνοι που μέχρι πρότινος εμφανίζονταν να διαδραματίζουν ήγετικό ρόλο, έπονται.

Ο ΝΕΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

Κανένας δεν ξέρει στο ΥΕΝ τί θα γίνει με τον νέο οργανισμό του υπουργείου, αν δηλαδή θα ισχύσει από την 1^η Ιανουαρίου 1987, όπως είχε δηλώσει στη Βουλή ο υπουργός Προεδρίας κ. Τσοχατζόπουλος, αναφερόμενος στο θέμα των νέων οργανισμών των υπουργείων.

Έτσι αναγκασμάστε να υπογραμμίσουμε εκ νέου ότι ο νέος οργανισμός του ΥΕΝ δεν πρέπει να ισχύσει από την 1.1.87 διότι προέχουν άλλα, όπως είναι λόγου χάρις η προσπάθεια για την προσέλκυση στο έθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων, στην οποία πρέπει να ριχθούν όλοι με πάθος, αν είναι δυνατόν, για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός που θα ωφελήσει πολλαπλώς τη χώρα, τους ναυτικούς μας αλλά και το ίδιο το ΥΕΝ, διότι μόνο με την ύπαρξη ισχυρής Ναυτιλίας θα διατηρηθεί την ύπостασή του και δεν θα γίνει κάποια γραμματεία σε κάποιο υπουργείο.

Τό συμφέρον όλων, λοιπόν, και ιδίως τό συμφέρον του τόπου απαιτεί να μην υπάρχουν οι κλυδωνισμοί που μοιραίως — είτε τό θέλουμε, είτε όχι — θα επιφέρει η εφαρμογή του νέου οργανισμού.

• Με την ευκαιρία, ποιοί «έξυπνοι» βάζουν τον υπουργό και στέλνουν τις επιστολές που αναφέρει τό «Ποντίκι» για τό θέμα της διώξεως των ναρκωτικών; Δεν καταλαβαίνουν ότι έτσι δείχνουν στον ελληνικό λαό ότι τό λιμενικό είναι αστυνομικό σώμα και τίποτε άλλο;

ΚΟΙΝΟ ΜΥΑΛΟ

Πλοίο με κυπριακή σημαία, τό οποίο άλλαξε χέρια στη διάρκεια Σαβατοκύριακου ενώ βρισκόταν στο λιμάνι του Πειραιώς, κινδύνεψε να παραμείνει στο λιμάνι και να μην προλάβει να φορτώσει επειδή ο αξιωματικός υπηρεσίας του λιμεναρχείου φρονούσε ότι δεν μπορούσε να αποδεχθεί επιταγή ή μετρητά για την κάλυψη ποσού 5.000 — 6.000 δρχ. για πλοηγικά δικαιώματα που ένδεχόμινως όφειλε τό πλοίο. Πρέπει να σημειωθεί ότι εκτός από την επιταγή ή τό μετρητά που ήταν πολλαπλάσια του ποσού που ένδεχόμινως όφειλόταν για τό πλοηγικά δικαιώματα, ο αξιωματικός υπηρεσίας δεν δεχόταν να

καλυφθεί τό ποσόν και με την έγγραφική επιταγή που έχει καταθέσει στο λιμεναρχείο ο ναυτικός πράκτωρ του πλοίου για την κάλυψη τελών ύψους άνω των 100.000 δρχ.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι τελικά ή επιταγή έγινε αποδεκτή μαζί με μία δήλωση του Νόμου 105 σύμφωνα με την οποία τό ζήτημα θά έτακτοποιείτο την επομένη όποτε θά λειτουργούσαν οι δημόσιες υπηρεσίες και οι Τράπεζες άφου κινητοποιήθηκαν ύψηλά ιστάμενοι για να λύσουν αυτό τό άπλό ζήτημα που απαιτούσε μόνο άπλό μυαλό.

ΝΑ ΑΓΩΝΙΣΘΟΥΝ ΟΙ ΙΔΙΟΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΓΙΑ ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ

Τό έχομε γράψει άπειρες φορές, και δεν θά σταματήσουμε να τό επαναλαμβάνουμε μέχρις ότου γίνει άντλητικό από όλους, ότι τό συμφέρον των ναυτικών μας βρίσκεται στα πολλά πλοία.

Αυτή την άντίληψη μας είχαμε την ευκαιρία να την αναπτύξουμε διεξοδικά σε δύο ναυτικούς μας — έναν μάγειρο και έναν Γ' μηχανικό — που ήρθαν στα «Ναυτικά Χρονικά» με την ευκαιρία μιάς επιστολής που μάς είχε άπευθύνει ένα έντεκάχρονο άγόρι γιός ναυτικού. Καί διαπιστώσαμε — όμολογούμε με ιδιαίτερη ευχαρίστηση — ότι την άντίληψη μας αυτή την ένστερνίζονται οι πραγματικοί ναυτικοί μας, εκείνοι δηλαδή που έχουν συνδέσει την ύπαρξη και την ευημερία τη δική τους και των οικογενειών τους με την ύπαρξη ελληνικών πλοίων.

Η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΟΥ 8

Αρκετές αιτήσεις έχουν υποβληθεί ήδη στο υπουργείο Ναυτιλίας για την τροποποίηση του όρου 8 των έγκριτικών πράξεων νηολογήσεως των πλοίων για την οποία απαιτείται, όπως είναι γνωστό, ή συναίνεση των ένυποθών δανειστών όταν τό πλοίο βαρύνεται με δάνεια που διαπιστώνονται από τό πιστοποιητικό βαρών τό οποίο πρέπει να συνηυποβληθεί μαζί με την αίτηση για την τροποποίηση του όρου.

Στόν Πειραιά υπάρχει ή πληροφορία ότι σε μία περίπτωση οι ένυπόθηκοι δανειστές άρνήθηκαν να παράσχουν την συναίνεσή τους και με άφορμή αυτό τό περιστατικό συστατάι στους ένδιαφερόμενους να υποβάλουν στους ένυπόθηκους δανειστές μαζί με τη νέα διατύπωση του όρου 8 και την ύπαρχουσα στην έγκριτική πράξη κάθε συγκεκριμένου πλοίου διατύπωση μαζί με ένα συνο-

Τά «Ναυτικά Χρονικά»

ε ύ χ ο ν τ α ι

στούς αναγνώστες και φίλους τους

ΧΑΡΟΥΜΕΝΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΑ

πτικό ένθεμα σημείωμα για τις βελτιώσεις που επέρχονται και καθιστούν οικονομικότερη τη διαχείριση του πλοίου. Έτσι θεωρείται βέβαιο ότι οι ένυποθοι δανειστές θα αντιληφθούν άμεσα ότι η νέα διατύπωση περισσότερο από κάθε άλλον εξυπηρετεί τους ίδιους, δεδομένου ότι παρέχονται περισσότερες ευκαιρίες και δυνατότητες για την εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων των πλοίων που είναι εκείνο που τους ενδιαφέρει πρωτίστως και θα παράσχουν τη συναίνεσή τους χωρίς αντιδράσεις ή αντιρρήσεις.

ΔΕΝ ΠΟΥΛΗΘΗΚΑΝ

Στο προηγούμενο τεύχος είχαμε σημειώσει στη στήλη των αγοραπωλησιών ότι τα ελληνικά δεξαμενόπλοια «Ελίτ», «Μπωμόντ» και «Φοίνιξ» είχαν πουληθεί σε ξένα συμφέροντα. Ήδη όμως διαπιστώνεται ότι η σχετική πληροφορία που προερχόταν από ξένα ναυλομεσιτικά γραφεία δεν ήταν ακριβής και ότι όπως διευκρινίστηκε από τη διαχειρίστρια στον Πειραιά για την αγορά των εν λόγω πλοίων είχε εκδηλωθεί ενδιαφέρον από νορβηγικό οίκο αλλά η σχετική προσφορά απορρίφθηκε, γεγονός που αποδεικνύεται και από το ότι δεν υπήρξε επιθεώρηση των τριών πλοίων από την πλευρά εκείνων που είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον για την αγορά τους.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕ-ΡΟΠΛΟΙΑ

Έχουν περάσει σχεδόν δύο μήνες, από τότε που ο πρωθυπουργός κ. Ανδρέας Παπανδρέου μίλησε για την αναβάθμιση του ΕΟΤ σε αυτόνομο και αυτοδύναμο φορέα, αλλά δυστυχώς η πρωθυπουργική εξαγγελία δεν έχει υλοποιηθεί, με αποτέλεσμα πολλά ούσιωδη προβλήματα του νευραλγικού τομέα του Τουρισμού να βρίσκονται σε τέλμα.

Η άβελτηρία αυτή γύρω από τις βασικές κατευθύνσεις της τουριστικής πολιτικής της χώρας πλήττει και τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια, τα οποία τα τελευταία δύο χρόνια δοκιμάστηκαν σκληρά από τα κρούσματα τρομοκρατίας στη Μεσόγειο και την στροφή του τουριστικού ρεύματος της Αμερικής και της Ευρώπης σε άλλες περιοχές εκτός της Ελλάδας.

Είχαμε επισημάνει και παλαιότερα ότι, όπως συνέβη και το 1974 με την τραγωδία της Κύπρου, το κράτος μέσω του ΕΟΤ όφειλε να καταστρώσει ένα σχέδιο ενίσχυσης των κρουαζιεροπλοίων, χρονικής διάρκειας τουλάχιστον δύο χρόνων, ώστε να επιβιώσουν και να ξεπεράσουν την κρίση που είναι αποτέλεσμα πολιτικών και τρομοκρατικών ενεργειών, γεγονότα που όπωσδήποτε δεν μπορούσαν να προβλέψουν οι ενδιαφερόμενοι επιχειρηματίες. Αντί όμως κάποιων μέτρων που θα επέτρεπαν την επιβίωση, τις τελευταίες εβδομάδες πληθαίνουν τα αναγκαστικά μέτρα εναντίον επιχειρήσεων διαχειρίσεως κρουαζιεροπλοίων που δεν ικανοποίησαν τις δανειακές τους υποχρεώσεις προς ελληνικές εμπορικές και αναπτυξιακές Τράπεζες.

Είναι, νομίζουμε, περιττό να επαναλάβουμε πόσα χρόνια χρειάστηκαν για να δημιουργηθούν και να αναπτυχθούν οι ελληνικές εταιρίες κρουαζιεροπλοίων σε διεθνές επίπεδο, πόσα σημαντικά ποσά δαπανήθηκαν στο εξωτερικό για την προβολή του τομέα της θα-

λάσσιας περιηγήσεως στα ελληνικά νησιά και πόσο όληθριο για τον τουρισμό και τη συναλλαγματική πρόσοδο της χώρας μας θα είναι ο καταποντισμός των επιχειρήσεων αυτών και το ξεπούλημα των πλοίων είτε σε ξένους ανταγωνιστές, είτε σε νέους φορείς που δεν έχουν την οργάνωση των πωλήσεων που απαιτείται για τη προσέλκυση ξένων επιβατών.

Είναι παράλογο, όταν επιδοτούμε με τεράστια ποσά σωρεία ελληνικών αγροτικών προϊόντων που καταλήγουν στις «χωματερές», να μην ενισχύουμε για ένα μικρό χρονικό διάστημα τα κρουαζιερόπλοια που αποδεδειγμένα εισφέρουν πολύτιμο συνάλλαγμα και εργασία σε χιλιάδες Έλληνες ναυτικούς.

Εν όψει του ενδιαφέροντος που έχει δείξει ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Άλεξανδρής για το θέμα, σε συνδυασμό με τις καλύτερες προοπτικές που διανύονται για τον θαλάσσιο τουρισμό το 1987, ελπίζουμε ότι θα υλοποιηθεί κάποιας μορφής κρατική μέριμνα για την επιβίωση των χειμαζομένων κρουαζιεροπλοίων.

ΚΑΙΡΟΣ ΝΑ ΒΓΟΥΝ

Οι αντιλήψεις των «Ναυτικών Χρονικών» για το θέμα της εξασφάλισης της εργασίας των Έλλήνων ναυτικών είναι γνωστές — μόνο τα πολλά πλοία με Έλληνική σημαία θα λύσουν το πρόβλημα της αποδοτικής απασχολήσεως των Έλλήνων ναυτικών, μόνο με τα πολλά πλοία θα υπάρχει ζήτηση — και όχι προσφορά — εργασίας και προς την κατεύθυνση αυτή, τα πολλά δηλαδή πλοία με Έλληνική σημαία έπρεπε να αγωνίζονται περισσότερο από οποιονδήποτε άλλον οι ναυτικοί μας.

Εν πάση περιπτώσει και ανεξάρτητα από τις αντιλήψεις αυτές με τις οποίες ούδεις έχθρων μπορεί να διαφωνεί, τα «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι υπό τις παρούσες συνθήκες οι ναυτικοί που έχουν περισσότερο από ένα χρόνο στα πλοία οφείλουν να πιστρέψουν στην πατρίδα για να αναπαυθούν και για να μπορέσουν να απασχοληθούν και άλλοι συνάδελφοί τους οι οποίοι κάθονται πολλούς μήνες. Έξυπνονείται ότι αυτή η αντικατάσταση των ήδη υπηρετούντων με άλλους πρέπει να γίνει με τρόπο ώστε να μην υπάρξει σε καμιά περίπτωση επιβάρυνση των πλοίων — καιρός να βγούν λοιπόν από τα πλοία οι έχοντες υπηρεσία που ξεπερνάει τους έντεκα μήνες, αλλά να αντικατασταθούν όταν οι συνθήκες θα το επιτρέπουν.

ΠΑΛΙ ΤΟ «ΒΑΛΙ ΠΕΡΟ»

Σύμφωνα με πληροφορίες που περιήλθαν

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ο λιμάνι του Πειραιώς έφιλοξένησε πρό ημερών το νεότευκτον φορτηγόν γραμμής «Bardaland» της Svenska Orient Linien. Πρόκειται περί υποδειγματικού εις το είδος του δηζελοκινήτου σκάφους, που προώρσιται να παράσχη πολυτίμους υπηρεσίας εις το εισαγωγικόν και εξαγωγικόν εμπόριον της Ελλάδος.

— Ο Άγγλος Υπουργός των Έξωτερικων κ. Ήντεν προέβη εις κατηγορηματικές δηλώσεις εις την Βουλήν των Κοινοτήτων σχετικώς με την βρετανικήν τακτικήν περί μη επεμβάσεως εις τον έμφύλιον σπαραγμόν της Ισπανίας. Η στάσις της Μ. Βρετανίας συνίσταται εις την τήρησιν αυστηράς ουδετερότητος προς αμφοτέρας τας διαμαχομένας παρατάξεις, η δέ κυβέρνησις επιθυμεί να μη χρησιμοποιούνται Άγγλικά πλοία διά την μεταφοράν πολεμικού υλικού έξ ούσιωδηποτε ξένου λιμένος προς οιονδήποτε λιμένα της Ισπανίας.

— Έδημοσιεύθη εις την εφημερίδα της Κυβερνήσεως τό Β.Δ. διά του οποίου έτέθη έν ισχύϊ ό Α.Ν. της 1.12.1936 περί προστασίας φυματικών, αδονοπαθών και έκ καρδιακών νοσημάτων πασχόντων εργατών θαλάσσης.

— Έναυλώθη τό α/π «Ευθαλία» έκ Σάν Λορέντζο 6.400 τον. διά Δυτικήν Ιταλίαν 26/- όψιόν έκ Μπάχιας Μπλάνκας 24/9, φόρτωσις 20 Ιανουαρίου — 10 Φεβρουαρίου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 144/15.12.1936)

στά «Ναυτικά Χρονικά», η περιπέτεια του ελληνικού φορτηγού «Βάλι Πέρο» και των πλοιοκτητών του δεν έχει τελειώσει ακόμη παρά το γεγονός ότι οι άλλοδαποί ναυτικοί που τό είχαν «καταλάβει» στο λιμάνι της Καλκούτας με την επίτευξη και καθοδήγηση του τοπικού γιούνιον έχουν απομακρυνθεί από τό πλοίο. Καί είναι πλέον καιρός οι ελληνικές αρχές — τό υπουργείο Έξωτερικών δηλαδή — να παρέμβουν ουσιαστικά για να καταλάβουν επί τέλους οι Έλνδοί ότι δεν μπορούν να καταρρακώνουν την Έλληνική σημαία, όπως έκαναν με την υπόθεση του πλοίου αυτού, αγνοώντας με τό έτσι θέλω τό γεγονός ότι αυτή κρίθηκε ήδη από την Έλληνική Δικαιοσύνη στην αρμοδιότητα της οποίας υπαγόταν αποκλειστικά.

Οι τελευταίες πληροφορίες για τό «Βάλι

Μεγάλη Ναυτιλιακή Έταιρία ζητά ΛΟΓΙΣΤΕΣ με προηγούμενη πείρα στην Ναυτιλιακή Λογιστική καθώς και ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ για τό OPERATION με προηγούμενη πείρα. Μισθός αναλόγως προσόντων και σχετικής προϋπηρεσίας.

Αιτήσεις με βιογραφικά σημειώματα, τίτλους σπουδών και αποδεικτικά προϋπηρεσίας και άλλων προσόντων να αποσταλούν: Διευθυντή Προσωπικού,

T.O. 80 127 ΠΕΙΡΑΙΑ

Πέρο» αναφέρει ότι οι 'Ινδοί με διάφορες μεθοδεύσεις καθυστερούν δικαστικές διαδικασίες για να επιτύχουν να εξασφαλίσουν άλλες 150.000 δολάρια — πέρα από τις 200.000 δολάρια που έχει καταθέσει σαν εγγύηση η πλοιοκτητή εταιρία — για λιμάνια για τα οποία βεβαίως δεν είναι υπεύθυνη η πλοιοκτησία αλλά η «συμμορία της Καλκούτας» — όπως έχει χαρακτηριστεί από τα «Ναυτικά Χρονικά» — το όλο κύκλωμα που υπάρχει σ' αυτό το ινδικό κρατίδιο και άπομυζα τα ξένα πλοία — που δημιουργήσε το πρόβλημα στο πλοίο το οποίο ουσιαστικά κρατείται εκεί από τον Μάιο του 1985.

Είναι καιρός, επαναλαμβάνουμε, οι ελληνικές αρχές να υπομνήσουν στους 'Ινδούς ότι η συμπαράταξη των πρωθυπουργών των δύο χωρών υπέρ της ειρήνης δεν μπορεί να θεωρηθεί σε καμμία περίπτωση σαν ευκαιρία για την καταπάτηση των δικαιωμάτων και των συμφερόντων της μιας ή της άλλης πλευράς σε άλλους τομείς και ότι εν πάση περιπτώσει εάν δεν μπορούν να επιβληθούν στο κύκλωμα της Καλκούτας να μάς τό πούν ξεκάθαρα ώστε να ξέρουμε και έμεις τι μπορούμε να κάνουμε για να προστατέψουμε τη σημαία μας και τα συμφέροντά μας — ή κατάσταση που έχει δημιουργηθεί με το «Βάλι Πέρο» δεν μπορεί να συνεχισθεί άλλο.

ΚΛΕΦΤΕΣ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ VHF

Κατά το «Βήμα της Κυριακής» της 7ης Δεκεμβρίου, ο ΟΤΕ ανακάλυψε ότι τα έσοδά του από τη Ναυτιλία μειώνονται σταθερά όχι γιατί έχει συρρικνωθεί ο υπό 'Ελληνική σημαία στόλος και η διαχείριση μεγάλου αριθμού πλοίων δεν γίνεται πλέον από την 'Ελλάδα, όπως παλαιότερα, αλλά επειδή «οι έφοπλιστές έχουν εγκαταστήσει στα γραφεία τους ισχυρά μηχανήματα και επικοινωνούν απ' ευθείας με τα πλοία τους, όσο μακριά και αν βρίσκονται αυτά, χωρίς τη βοήθεια του ΟΤΕ και βεβαίως χωρίς να πληρώνουν τηλεφωνικά τέλη»!

Η έφημερίδα, σε κείμενο του κ. Ν. Χασαπόπουλου με τίτλο «Κλέφτες και άστυνόμοι στα έρτζιανά κύματα» (σελίς 27), πρόσθετε «ότι το θέμα (ή κλοπή αυτή του ΟΤΕ από τους έφοπλιστές!) έχει πάρει τελευταίως διαστάσεις αφού στις 2 Δεκεμβρίου άπασχόλησε και το διοικητικό συμβούλιο του ΟΤΕ που ζήτησε τη συμβολή του υπουργείου Συγκοινωνιών και της ΚΥΠ για τον έντοπισμό των έφοπλιστών αυτών»!

Εμείς που γυρίζουμε στην 'Ακτή Μιαούλη και πραγματοποιούμε συνεχώς επισκέψεις στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν έχουμε αν-

τιληφθεί την ύπαρξη «ισχυρών μηχανημάτων» που να επιτρέπουν την απ' ευθείας επικοινωνία με τα πλοία «όσο μακριά και αν βρίσκονται αυτά», ούτε άλλωστε η ύπαρξη παρόμοιων μηχανημάτων — αν πραγματικά υπήρχαν — θα ήταν δυνατόν να παραμείνει μυστική.

Γνωρίζουμε όμως ότι πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις χρησιμοποιούν συσκευές VHF για να επικοινωνούν με πλοία τους που βρίσκονται στην περιοχή του Πειραιώς (για έπισκευές, φόρτωση ή άναμνη στη ράδα) έπειδή, άπλουστάτα, η επικοινωνία με τα πλοία αυτά μέσω του παρακτίου είναι χρονοβόρα και όχι για να μην καταβάλουν τέλη στον ΟΤΕ ο οποίος τώρα δεν προχώρησε στη νομιμοποίηση της κατοχής και χρήσεως των VHF από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις γιατί δεν μπόρεσε να βρει τρόπο χρεώσεως για τη λειτουργία των συσκευών αυτών, παρά το γεγονός ότι από το ύπουργείο Ναυτιλίας είχε υποδειχθεί συγκεκριμένος τρόπος χρεώσεως και τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν σημειώσει ότι θα μπορούσε το όλο θέμα να ρυθμισθεί με την καταβολή ενός ποσού έφ' άπαξ για κάθε έτος.

Γνωρίζοντας λοιπόν όλα αυτά και έχοντας καταγγείλει τον ΟΤΕ για την όλιγωρία που έχει έπιδείξει στο θέμα αυτό, συνεπεία της οποίας η έθνική οικονομία έχασε μέχρι τώρα ένα σημαντικότατο ποσόν σε συνάλλαγμα, υποθέτουμε ότι όλη αυτή η ιστορία περί «ισχυρών μηχανημάτων» που επιτρέπουν την επικοινωνία με τα πλοία «όπουδήποτε και αν βρίσκονται αυτά», χωρίς να καταβάλλονται τέλη στον ΟΤΕ «έφευρέθηκε» από τους μανδρινούς του 'Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών για να κουκουλώσουν τις δικές τους ευθύνες επειδή άκριβώς δεν μπόρεσαν ως τώρα να ρυθμίσουν το θέμα της χρεώσεως για τη λειτουργία των VHF, με άποτέλεσμα οι πάντες να χρησιμοποιούν VHF αλλά χωρίς να πληρώνουν γιατί κανείς δεν τους έχει ζητήσει να πληρώνουν — το μόνο που γινόταν και γίνεται μέχρι αυτή τη στιγμή είναι οι έρευνες για τον έντοπισμό εκείνων που χρησιμοποιούν VHF για να τους στέλνουν στον εισαγγελέα!

Γι' αυτό επαναλαμβάνουμε ότι οι του ΟΤΕ όφειλουν να προχωρήσουν στη ρύθμιση του θέματος της κατοχής και χρήσεως VHF που θα άποβεί έπ' ώφελεία του 'Οργανισμού και κατ' έπέκταση και της έθνικής οικονομίας και να σταματήσουν τις «έφευρέσεις» για κλοπές από τους έφοπλιστές. Και επί πλέον να έντοπίσουν εκείνους που ευθύνονται για τα όσα έχουν γίνει — ή μάλλον για όσα έπρεπε να έχουν γίνει — και να τους ζητήσουν να πληρώσουν από την τσέπη τους τη

ζημία που έχει ύποστεί και ο ΟΤΕ και ο τόπος από την όλιγωρία τους — πρέπει επί τέλους να μάθουν κάποτε όλοι ότι δεν μπορούν να ζημιώνουν άτιμωρητί τον τόπο.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ ΕΤΒΑ ΣΤΗΝ ΝΑΥΣΙ Α.Ε.

Θετική κρίνεται από τούς ναυτιλιακούς κύκλους, η άπόφαση του διοικητικού συμβουλίου της 'Ελληνικής Τράπεζας Βιομηχανικής Άναπτύξεως να συμμετάσχει στο κεφάλαιο της εταιρίας έπισκευής πλοίων ΝΑΥΣΙ Α.Ε. με ποσό 250 έκατομ. δραχμών.

Η άρτια τεχνική ύποδομή της εταιρίας στόντομέα των μηχανολογικών και λοιπών έπισκευαστικών έργων σε πλοία και η σωστή της όργάνωση είναι διεθνώς παραδεκτή και η συμμετοχή της ΕΤΒΑ με νέα κεφάλαια θα επιτύχει της διεύρυνση των έργων της και της συνεργασίας που έχει ήδη άναπτύξει η ΝΑΥΣΙ με γνωστούς οίκους του έξωτερικού.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες μας η ΕΤΒΑ θα προχωρήσει ταχύτατα στην άποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων της εταιρίας, ώστε μέχρι την προσεχή άνοιξη να έχει έκτιμηθεί έπακριβώς η αξία έκαστης μετοχής και να όλοκληρωθεί η αύξηση του κεφαλαίου της με την συμμετοχή της ΕΤΒΑ.

«Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ»

Εύμενη άπήχηση σε διεθνές επίπεδο και θετικές κριτικές έχει άποσπάσει το βιβλίο του έφοπλιστή κ. Μίνωα Κυριακού «Η Κρίση στο Αίγαίο» που έχει έκδοθεί δύο φορές στην έλληνική, στην γερμανική και στην άγγλική γλώσσα.

Σε πρόσφατο δημοσίευμά της της 19 Νοεμβρίου, η Journal of Commerce άφιέρωσε έκτενές πρωτοσέλιδο άρθρο στον «Έλληνα έφοπλιστή και επιχειρηματία, που καταπιάστηκε με ένα τόσο λεπτό θέμα, το οποίο παρουσίασε με άντικειμενικότητα και σαφήνεια και με σωστή προβολή επέτυχε να γίνει γνωστή σε διεθνές επίπεδο η πολύπλοκη κρίση στο Αίγαίο μεταξύ της χώρας μας και της Τουρκίας, προβάλλοντας τις δίκαιες θέσεις της 'Ελλάδος έναντι της γείτονος.

ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ

Μέχρι τώρα ο Νορβηγικός στόλος έχασε ένα έκατομμύριο τόννους μέσα στο 1986. Καμμία καινούργια παραγγελία και έλάχιστες οι νέες έγγραφές.

Έτσι άλλη μιά φορά οι Νορβηγοί έφοπι-

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) 1112580

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116632 - Capt. G. Logothetis
444600 - Mr. E. Andresen

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

PIRAEUS OFFICE: Capt. G. TSAMIS
7-9 Akti Miaouli
4132998 - Tlx: 21 1376
A.O.H.: 9837448

γείο Έμπορίου και Ναυτιλίας για τη λήψη μέτρων ικανών να σταματήσουν τη συνεχή διαρροή εκ του εθνικού νηολογίου που απειλεί να επεκταθεί στο σύνολο του εθνικού στόλου.

Παρόλα αυτά και μολοντί τό ημισι των νορβηγικής πλοιοκτησίας σκαφών κινούνται υπό ξένες σημαίες, ο έφοπλισμός της χώρας παρουσιάζει ικανοποιητική δραστηριότητα και προσβλέπει σε καλύτερες προοπτικές έφοσον του παρασχεσθούν βλεπωμένες συνθήκες εκμεταλλεύσεως. Ως κυριώτερη δέ μεταξύ αυτών θεωρούν τη δημιουργία ενός νορβηγικού διεθνούς νηολογίου, τό όποιο θεωρείται άναγκαίο όχι μόνο για να σταματήσει τη μεταφορά υπό άλλες σημαίες αλλά και για τόν επαναπατρισμό πολλών πλοίων νορβηγικής πλοιοκτησίας, άκόμα δέ και για την προσέλκυση ξένων σκαφών.

Βέβαια ό όρος «έθνικό» και «διεθνές» νηολόγιο είναι μάλλον άντιφατικός. Καί είναι προφανές ότι άναφέρεται σε κάποιο νηολόγιο νορβηγικής γής (τύπου Kerguelen ή Man) πού θά έπιτρέψει τη διατήρηση της εθνικότητας χωρίς όμως τις άυστηρότητες των κανονισμών (φορολογία, σύνθεση, μεταβολές κ.λπ.) πού καταδυναστεύουν σήμερα τό καθαρώς νορβηγικό πλοίο.

Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Στήν Ισπανία, μέ την πρωτοβουλία του Συλλόγου των άξιωματικών Ε.Ν. οργανώθηκε συνέδριο στό όποιο πήραν μέρος εκπρόσωποι όλου του ναυτικού κόσμου της χώρας, περιλαμβανομένων των έφοπλιστών, προμηθευτών, πρακτόρων, λιμενικών οργανισμών, ναυτεργατικών ενώσεων, όργάνων της Διοικήσεως κ.λπ.

Συζητήθηκαν διάφορα θέματα και άκούσθηκαν διάφορες άπόψεις. Έκει όμως πού υπήρξε άπόλυτη όμοφωνία των συνέδρων ήταν ή ανάγκη άναμορφώσεως της διοικήσεως της ναυτιλίας μέ τρεις ειδικότερους στόχους: 'Ο πρώτος άφορά την άπομάκρυνση του Πολεμικού Ναυτικού από τόν έλεγχο της έμπορικης ναυτιλίας. 'Ο δεύτερος άφορά τη δημιουργία ενός χωριστού 'Υπουργικού φορέα υπό τόν όποιο νά συγκεντρωθούν

όλες οι ναυτιλιακές άρμοδιότητες πού βρίσκονται σήμερα σκορπισμένες σε δέκα περίπου 'Υπουργεία. Καί ό τρίτος άφορά τη σύσταση ενός ειδικού ναυτιλιακού διοικητικού Σώματος.

Σημειωτέον ότι από μηνών ήδη ή διυπουργική Έπιτροπή πού συνεστήθη για νά έκπονήσει τις γενικές γραμμές της μελλοντικής ναυτιλιακής διοικήσεως, έχει προτείνει την ίδρυση κεντρικής 'Υπηρεσίας σε έπίπεδο 'Υφυπουργείου και την παράλληλη δημιουργία ενός προτύπου ναυτιλιακού προσωπικού μέ εύρύτατα καθήκοντα, διοικητικά, λιμενικά και άκτοφυλακής.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΗ SUBSEA

Τά πολλά και διάφορα προβλήματα της βιομηχανίας των ύποθαλασσίων έξορύξεων θά συζητήσει ή διάσκεψη Subsea @86 πού συνέρχεται αυτές τις ήμέρες στό Λονδίνο.

Όπως είναι φυσικό ή άνάπτυξη πού παρατηρείται τά τελευταία χρόνια στόν τομέα της εκμεταλλεύσεως των άποθεμάτων πετρελαίου και φυσικού άερίου πού βρίσκονται στά βαθειά νερά και στά συνεχόμενα ύποθαλάσσια πεδία, είναι ύποκειμενη σε μία συνεχώς έξελισσόμενη ύψηλή τεχνολογία, της οποίας ή στενή παρακολούθηση και βελτίωση άποτελεί βασικό στοιχείο για τό μέλλον της βιομηχανίας του ύποβρύχιου πλούτου, ή όποια παρουσιάζει τεράστιες προοπτικές για τό μέλλον της άνθρωπότητας.

Γιά τούς λόγους αυτούς και τά υπό συζήτηση θέματα άναφέρονται σε μεγάλο ενδιαφέροντος τεχνολογικά προβλήματα. Τέτοια είναι: Τά παραγωγικά ύποβρύχια συστήματα, οι έγκαταστάσεις γεωτρήσεως και έξορύξεως περιλαμβανομένων και των έξειδικευμένων τύπων σκαφών, οι έργασίες καταδύσεως σε μεγάλα βάθη, ή ύποθαλάσσια τηλεκατεύθυνση και επαγρύπνηση, τά επανδρωμένα ύποβρύχια σκάφη, ό έλεγχος και ή συντήρηση των συγκολλήσεων, ή συγκέντρωση των δεδομένων του ύποβρύχιου περιβάλλοντος περιλαμβανομένης της ειδικής τηλεμετρίας και των συστημάτων προσδιορισμού θέσεως, οι ύποβρύχιοι τηλεπικοινωνίες και πλείστα άλλα.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Η έταιρία Gedser Travemunde που εκμεταλλεύεται τις γραμμές των φέρρου μεταξύ Δανίας και Γερμανίας, προγραμμάτισε την δωρεάν μεταφορά των έπιβατών και άυτοκινήτων μέ τά πλοία της. Η πρόταση αυτή, όφειλόμενη στην ύπηρεσία δημοσίων σχέσεων της Έταιρίας, θά ισχύσει από 1 Νοεμβρίου και γίνεται μέ τό σκοπό νά προσελκύσει πελατεία πρόθυμη νά κάνει τό ταξίδι για νά έπωφεληθεί από τις άγορές των άδασμολόγητων ειδών πού προσφέρουν άφθονα οι μπουτίκ των φέρρου μώτς της γραμμής.

Κατά τούς υπεύθυνους της έταιρίας, οι εισπράξεις πού προέρχονται από τις έν λόγω άγορές, φθάνουν και ξεπερνούν τις εισπράξεις από τά εισιτήρια των έπιβατών και των άυτοκινήτων τους. Έλπίζουν δέ ότι μέ τόν τρόπο αυτό τά πλοία θά γεμίσουν και κατά τη χειμερινή περίοδο, όποτε κατά παράδοση οι έπιβάτες σπνίζουν. Προσελκύοντας λοιπόν έπιβάτες μέ τό δέλεαρ των «duty free» θά δημιουργήσουν χειμερινή πελατεία από την όποια θά άποκομίζουν τά εκ των άφορολογήτων ειδών κέρδη, ύπερκαλύπτοντας τη ζημία της δωρεάν μεταφοράς.

Δέν ξερούμε άν ή έν λόγω έταιρία έχει σήμερα άλλον άνταγωνιστή στη γραμμή. Άν έχει — ή άποκτήσει — τό φυσικότερο είναι νά προχωρήσει και στη δωρεάν προσφορά του φαγητού.

Γιά νά θυμίσει στους παλαιούς Πειραιώτες τη θρυλική διαλάληση της άκτής Τζελέπη: «όλοι μέ την Πύλαρο... κι ένα πιάτο πιλάφι».

ΣΤΟ ΝΟΤΙΟ ΗΜΙΣΦΑΙΡΙΟ

Στά χρονικά της έπιθαλασσίου άρωγής

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.

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

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

καί διασώσεως ό Νοέμβριος του 1986 θά μείνει ως ό μήνας της επέκτασως του συστήματος Sarsat και στο νότιο ήμισφαίριο του πλανήτη μας.

Τό σύστημα αυτό επιτρέπει, ως γνωστόν, τόν έντοπισμό των ναυτικών άτυχημάτων τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά, δεδομένου ότι ό έχων ανάγκη βοήθειας δέν έχει παρά νά θέσει σε ένέργεια ραδιοσημαντήρα που έκπέμπει τό σήμα βοήθειας. Τό κωδικοποιημένο αυτό σήμα περιέχει πληροφορίες γιά τήν ταυτότητα του κινδυνεύοντος και τό είδος της αίτουμένης άρωγής. Κάτι αντίστοιχο δηλαδή μέ τό γνωστό σήμα May-Day. Τό σήμα παραλαμβάνεται από τούς δορυφόρους και έντοπίζεται μέ πληροφορική επεξεργασία από τούς γήινους σταθμούς.

Αυτό τό σύστημα επέτρεψε ώστε νά σωθούν 650 ζωές από τό 1982. 'Η έλλειψη όμως σταθμών ξηράς κάτω του 'Ισημερινού, άνάγκαζε τό σύστημα νά βασίζεται γιά τήν περιοχή εκείνη μόνο στις πληροφορίες που οι δορυφόροι αναμετέδιδαν όταν περνούσαν πά-

νω από τό βόρειο ήμισφαίριο όπου ύπήρχαν οι σταθμοί, πράγμα που κόστιζε άρκετές καθυστερήσεις και πολλά προβλήματα άκρίβειας. Τήν άτέλεια αυτή αίρει τώρα ή επέκταση του συστήματος στο νότιο ήμισφαίριο μέ τή δημιουργία σταθμών ξηράς. 'Η δέ μεγάλη άσκηση που πραγματοποιήθηκε τόν Νοέμβριο μέ τή συμμετοχή 13 χωρών σκοπούσε άκριβώς νά διαπιστώσει τήν ικανοποιητική λειτουργία του.

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΒΗΜΑ

Τό πρώτο βήμα στις εργασίες κατασκευής του έργου του αιώνας — όπως άποκαλείτε ή διώρυγα της μόνιμης συνδέσως της Μάγχης — άρχισε στη Γαλλία μέ τήν έκσκαφή του πρώτου δοκιμαστικού και άναγνωριστικού φρέατος. 'Όπως δέ ήταν άναμενόμενο προκάλεσε τή δυσарέσκεια των καλλιεργητών της περιοχής οι όποιοι και άπέλησαν νά σταματήσουν τις περαιτέρω εργασίες μέ τό επιχείρημα ότι ή σχετική άδεια δέν είχε άκόμα έγκριθεί.

Στό μεταξύ όμως ή άδεια χορηγήθηκε και τό πρωί της 12ης Νοεμβρίου οι φρεατωρύχοι άρχισαν τήν έκσκαφή του περίφημου φρέατος που θά έχει διάμετρο 55 μέτρων και βάθος 70 μέτρων. Στη συνέχεια θά καλυφθεί από κτίσμα άκτινωτής μορφής μέ τέσσερις βραχίονες μήκους 50 μέτρων. Τό κτίσμα στο μέν κέντρο θά έχει ύψος 17 μέτρων στο δέ ύπόλοιπο ύψος 65 μέτρων. 'Άλλοι χάρτοι θά άνεγερθούν εκεί κοντά γιά νά στεγάσουν τά εργαστήρια, τις αποθήκες, τήν έξυπνότητα του εργατικού προσωπικού κ.λπ., ενώ συγχρόνως θά έκσκαφεί μία τεράστια δεξαμενή μεγάλου βάθους.

'Όλες αυτές οι έκσκαφικές δραστηριότητες είναι φυσικό νά δημιουργούν προβλήματα ύδάτων και πλημμυρών. 'Ο πληθυσμός της περιοχής έλπίζει ότι τόσο τά νερά των βροχών όσο και των γεωτρήσεων θά διοχετεύονται και θά άποκομίζονται συστηματικά, δεδομένου ότι ή σχετική άδεια έπιβάλλει όπως κατά τήν έκτέλεση του έργου λαμβάνεται κάθε άναγκαίο μέτρο γιά τήν άποφυγή ένδεχόμενης ρυπάνσως της άκτής.

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Αισθάνθηκα άγανάκτηση διαβάζοντας στο τεύχος σας της 15.11.86 τήν έπιστολή του κ. Παναγιώτη Γεωργαντά που χωρίς ντροπή ζητάει νά παίρνει σύνταξη από τό NAT και συγχρόνως νά κόβει τό ψωμί μας, έμάς που είμεθα άνεργοι πλοίαρχοι Α' και δέν έχουμε κανένα έσοδο.

Και πρόσ μεγαλυτέρα μου θλίψη είδα τήν σύνταξη του περιοδικού νά τόν καλύπτει θεωρώντας «συνταρακτική» τήν έπιστολή του.

'Ε, όχι κύριε Διευθυντά. Ρωτήστε τόν Οίκο Ναύτου — Λιμεναρχείο Χίου, πόσοι άνεργοι πλοίαρχοι Α' τάξεως είναι γραμμένοι αυτή τή στιγμή στις καταστάσεις άνέργων.

Και νά είσθε βέβαιος ότι έμεις οι άνεργοι

Πλοίαρχοι Α' περιμένουμε νά ποινικοποιηθεί ή εργασία των συνταξιούχων γιατί μόνο έτσι θά έχουμε μία έλπίδα. Οι Γεωργαντάδες που θέλουν νά δουλεύουν νά μήν βγαίνουν στη σύνταξη.

Μέ έκτίμηση
Κ. ΜΟΥΝΤΕΣ
Χίος

Χίος, 23.11.86

Σημ. Συντ.: Οι θέσεις των «Ναυτικών Χρονικών» στο θέμα της εργασίας των συνταξιούχων έχουν ξεκαθαριστεί άπόλυτα από τότε που είχε άνακινωθεί ή πρόθεση του YEN νά ποινικοποιήσει τήν εργασία ΜΟΝΟ των συνταξιούχων ναυτικών. Είχαμε τότε άντιταχθεί και στην ποινικοποίηση και στην άπαγόρευση της εργασίας των συνταξιού-

χων ναυτικών γιατί θεωρούμε: Πρώτο, ότι άποτελεί παραβίαση της συνταγματικής άρχής της ισότητας ή άπαγόρευση της εργασίας των συνταξιούχων ναυτικών όταν επιτρέπεται ή εργασία γενικά — αλλά και στα πλοία άκόμη — συνταξιούχων άλλων τομέων και κυρίως του Δημοσίου. Και, δεύτερο, ότι τό μοίρασμα της άνεργίας δέν άποτελεί λύση — ή λύση βρίσκεται στα πολλά πλοία μέ 'Ελληνική σημαία — και επί πλέον δέν ύπάρχει καμιά σιγουριά ότι τις θέσεις των συνταξιούχων 'Ελλήνων ναυτικών σε πλοία μέ ξένες σημαίες που δέν είναι καν συμβεβλημένα μέ τό NAT θά τις καταλάβουν έν ενεργεία 'Ελληνες ναυτικοί όταν άπομακρυνθούν οι συνταξιούχοι.

Χαρακτηρίσαμε τήν έπιστολή του κ. Γεωργαντά «συνταρακτική» — και έξακολουθούμε νά έμμένουμε στο χαρακτηρισμό — γιατί μέ αυτήν άποκαλύπτεται ότι οι λιμενικές άρχές αξιώνουν τήν άπομάκρυνση 'Ελλήνων συνταξιούχων ναυτικών από πλοία μέ ξένες σημαίες αλλά δέν έλέγχουν αν άλλοι ξένοι ναυτικοί — μεταξύ των οποίων μπορεί λόγου χάρη, νά περιλαμβάνονται και Τούρκοι — είναι συνταξιούχοι κάποιων άσφαλιστικών ταμείων ή οργανισμών της πατρίδας τους άπλούστατα γιατί δέν νομιμοποιούλται — τό μόνο τό όποιο μπορούν νά έλέγξουν και αυτό βάσει του MEMORANDUM OF AGREEMENT των Παρισίων, είναι εάν οι ξένοι ναυτικοί είναι έφοδιασμένοι μέ τά διπλώματα και πτυχία που προβλέπονται γιά τις θέσεις που κατέχουν.

Μέ τή λογική του κ. Μουντέ θά πρέπει νά άπομακρυνθούν οι συνταξιούχοι ναυτικοί και από τά πλοία μέ ξένες σημαίες τά όποια δέν άνήκουν καν σε έλληνικά συμφέροντα. 'Όπως λόγου χάρη είναι τό πλοίο ALLGAU, διεθνές διακριτικό σήμα H2K1 μέ Κυπριακή σημαία που διαχειρίζεται κάποια εταιρία στο Άμβούργο και στο όποιο, όπως προκύπτει από τηλεγράφημα, ύπηρετούν και 'Ελληνες ναυτικοί, μεταξύ των οποίων ένδεχομένως νά περιλαμβάνονται και συνταξιούχοι.

ποία έμπράκτως έχουν άποδείξει τό ένδιαφέρον των υπέρ της πλοιοαρχικής τάξεως, θεωρούν ότι τό πρόβλημα της άπασχόλησως των 'Ελλήνων πλοίαρχων και όλων των 'Ελλήνων ναυτικών μπορεί νά λυθεί μόνο μέ τήν ύπαρξη πολλών πλοίων μέ 'Ελληνική σημαία και κατά συνέπεια οι προσπάθειες όλων των πλοίαρχων έπρεπε νά είναι στραμμένες στην προσπάθεια προσελεύσεως στο έννικό νηολόγιο όλων των έλληνόκτητων πλοίων που θά προσφέρουν τήν άποδοτική άπασχόληση πρωτίστως στους 'Ελληνες — μέ τήν άπαγόρευση της εργασίας των συνταξιούχων σε πλοία μέ ξένη σημαία δέν βγαίνει τό παραμικρό και ούτε είναι δυνατό νά άπαγορευθεί ή εργασία μόνο των συνταξιούχων ναυτικών και μάλιστα σε ξένο «έδαφος» όπως είναι τά πλοία μέ ξένη σημαία και νά επιτρέπεται ή εργασία όλων των άλλων συνταξιούχων άκόμη και στον ναυτιλιακό τομέα.

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

Phone: 325194 PBX PBX (4 lines) 03777

Telex: 710080 CHIOS I — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΑΠΕΡΓΙΑ ΤΗΣ ΠΝΟ

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ

Αναδημοσιεύουμε, λόγω του ενδιαφέροντος που παρουσιάζει, άρθρο του φίλου κ. Γιώργου Φουστάνου, το οποίο δημοσιεύθηκε στην «Καθημερινή» του Σαββάτου, 13 Δεκεμβρίου και αναφέρεται στο επίκαιρο θέμα των νέων μέτρων και της απεργίας της ΠΝΟ.

Η πρόσφατη άναγγελία από τον υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του Έλληνικού πλοίου, τερμάτισε μία ιδιαίτερα μεγάλη περίοδο άβεσθίας και αδημονίας στον ναυτιλιακό χώρο.

Πράγματι, η ναυτιλία περίμενε για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα την Πολιτεία να πάρει θέση για την αντιμετώπιση του προβλήματος που είχε σαν αποτέλεσμα την κατά 50% περίπου μείωση του εμπορικού μας στόλου (καί του συναλλάγματος που ή δραστηριότητά τους φέρνει στον τόπο μας) στην διάρκεια της τελευταίας πενταετίας. Παράλληλα, ο υπουργός Ε.Ν., με απόφασή του, καθώρισε το ύψος των αυξήσεων των αποδοχών των ναυτικών των ποντοπόρων πλοίων για τη διετία 1986-87, αυξήσεις σημαντικές, που όπως ούποτε ούδεις άλλος Έλληνας εργαζόμενος επέτυχε, αυξήσεις που πολύ δύσκολα θα μπορούσε να αντιμετωπίσει το Έλληνικό πλοίο μία και πρέπει να καταβάλλει — αναδρομικά — ποσά τα οποία ασφαλώς δεν εισέπραξε από την λειτουργία του στην διάρκεια της χρονιάς που τελειώνει.

Η άναγγελία των μέτρων για την ανταγωνιστικότητα του Έλληνικού πλοίου είχε σαν αποτέλεσμα και μία ασυνήθιστη, όπως ούποτε ευχάριστη, για τα Έλληνικά δεδομένα αντίδραση.

Ο άρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης, με ανακοίνωσή του, έσπευσε να εκφράσει την ικανοποίησή του για τα μέτρα δηλώνοντας παράλληλα ότι θα στηριχθούν από το κόμμα του, όπως και εξέφρασε την έλπίδα ότι οι Έλληνες έφοπλιστές θα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για την ενίσχυση του Έθνικού μας νηολογίου.

Σωστή, υπεύθυνη αντιμετώπιση για ένα Έθνικό θέμα, όπως είναι η ναυτιλία μας. Αρχή ίσως, για την υλοποίηση της ιδέας της διακομματικής αντιμετώπισης της ναυτιλίας, για το καλό όλων.

Με αυτά τα δεδομένα, και παρά το γεγονός ότι θα έπρεπε πρώτα να ξεπεραστεί με επιτυχία από το Έλληνικό πλοίο ο σκόπελος των αναδρομικών αυξήσεων, ήταν φυσικό να περιμένει κανείς να ανοίξει από εδώ και πέρα μία νέα αίσιοδοξη, για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια, σελίδα για τη ναυτιλία μας.

Όμως κάποιοι λογάριασαν φαίνεται

«χωρίς τον ξενοδόχο». Καί ο ξενοδόχος, στην περίπτωση αυτή, είναι οι ναυτεργάτες συνδικαλιστές, ή Π.Ν.Ο. και τα 14 σωματεία που αποτελούν την δύναμή της.

Ο ξενοδόχος, φαίνεται έχει αντιρρήσεις και σοβαρές μάλιστα. Τα μέτρα, λέει, είναι φιλοεφοπλιστικά. Οι αυξήσεις δεν με ικανοποιούν. Δεν δέχομαι τίποτα από αυτά. Καί γι' αυτό, θα απεργήσω.

Η απεργία μου θα έχει αποτέλεσμα. Θα αποδείξει στους ναυλωτές των Έλληνικών πλοίων ότι δεν μπορούν να προγραμματίζουν όποτε θέλουν αυτοί την φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων.

Θα αποδείξει στους ξένους χρηματοδότες των πλοίων ότι όποτε ο ξενοδόχος επιθυμεί, σταματά το πλοίο, αποτρέποντάς το να απασχολείται για να εισπράξει έστω τα πενήνχρα σημερινά έσοδα που θα καλύψουν ένα μικρό μέρος των υποχρεώσεων του. Θα αποδείξει ότι μπορεί να ασκήσει πίεση στους ασύδοτους έφοπλιστές που κερδοσκοπούν σέ βάρος των ναυτικών μας και ενώ θησαυρίζουν — μίλησε κανείς για κρίση; — δεν δέχονται να αυξήσουν τους μισθούς των ναυτικών μας με ποσοστά της τάξεως του 30% σέ μία περίοδο που οι άλλοι Έλληνες εργαζόμενοι εισπράττουν την ΑΤΑ.

Αυτά λοιπόν, λέει ο ξενοδόχος, ή Π.Ν.Ο. Άγανακτισμένος, έπειδή μέσα σέ περίοδο οικονομικής δυσπραγίας και ιδιαίτερης λιτότητας του 1986-87 το κράτος απέφασε να αυξηθούν οι αποδοχές του σέ σύγκριση με το 1985 μόνο κατά 20 έως 22%.

Διαμαρτυρόμενος, έπειδή ο Υπουργός Ε.Ν. εξέγγειλε «φιλοεφοπλιστικά» μέτρα τα οποία θα «αφανίσουν» τους ναυτικούς μας.

Φιλοεφοπλιστικά τα μέτρα που στοχεύουν στην ενίσχυση του νηολογίου μας;

Ποιοί θα κερδίσουν άραγε από την επιτυχία — όπως όλοι εύχονται — των μέτρων αυτών; Οι έφοπλιστές που ούτως ή άλλως ήδη έχουν τα πλοία υπό άλλες, πιο ανταγωνιστικές σημαίες, ή οι ναυτικοί μας με την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και της ενίσχυσης του ασφαλιστικού τους ταμείου, του ΝΑΤ, όπως και το Κράτος που θα ώφεληθεί από την αύξηση της εισροής του ναυτι-

λιακού συναλλάγματος;

Εκφράζουν οι συνδικαλιστές της Π.Ν.Ο. την άποψη ότι θα κινδυνεύσει ή απασχόληση των μελών της. Φοβούνται άραγε την αύξηση της ανεργίας από την πιθανή ένταξη στο νηολόγιο 1.500 πλοίων; Φοβούνται μήπως ότι οι 2-3.000 άνεργοι σήμερα ναυτικοί δεν θα βρουν απασχόληση μέσα στις 40.000 και πλέον θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν με την ένταξη αυτών των πλοίων στην Έλληνική σημαία;

Άραγε, δεν θα ήταν πιο φρόνιμο, πιο ρεαλιστικό, να προβληματίζονται σοβαρά και υπεύθυνα με την δραματική συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού;

Γιατί δεν διαμαρτύρονται για το γεγονός ότι η ναυτική μας εκπαίδευση, όπως έχει εξελιχθεί, δεν προσφέρει παρά ελάχιστους νέους ναυτικούς, σέ δραματική αντίθεση με την παράλληλη έξοδο από το επάγγελμα μεγάλου αριθμού βετεράνων ναυτικών που συνταξιοδοτούνται;

Γιατί δεν άνησυχούν βαθιά ότι από αυτό και μόνο το γεγονός, κινδυνεύει να μη μπορέσει ποτέ να όρθοποδήσει τό ταμείο τους, το ΝΑΤ; Το ΝΑΤ που χρειάζεται πολλούς «πελάτες» — πολλά πλοία, αλλά και πολλούς Έλληνες ναυτικούς να εισφέρουν.

Φαίνεται όμως ότι ή απεργία είναι ή εύκολη λύση. Καί σίγουρα προκαλεί έντονότερες έντυπώσεις και ασφαλώς πηχάιους τίτλους.

Όμως ή ΠΝΟ και οι συνδικαλιστές των σωματείων της ανέλαβαν με αυτή τους στην απόφαση κολοσσαία ευθύνη, εμπλέκοντας σέ ένα επικίνδυνο παιχνίδι τους συναδέλφους τους που εργάζονται και κοπιάζουν στα πλοία για την διατήρηση της ναυτιλίας μας.

VOLVO
Tourist & Diplomat Sales
ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΙ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ
VOLVO 340 GL

(10 ΦΟΡΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΙΠΠΟΙ)
ΤΟ ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΟ ΚΑΙ ΠΙΟ
ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Αποκτήστε το τώρα, απ' ευθείας από το εργοστάσιο, με διπλωματικές προδιαγραφές και μια απίστευτη έκπτωση.

Ταχύτατη παράδοση.

Τηλεφωνήστε στο (01) 3465321 εσωτ. 231, για περισσότερες πληροφορίες.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:
ΑΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε.

Ship operators! reduce operating costs!!!

From Softline Computer Solutions, the Shipping computer specialists,

comes the PROTIME SHIPPING PACKAGE, which provides unparalleled control of ships accounts coupled with fully automated operational procedures providing efficiency and responsiveness necessary for survival in today's market.

From an extensive SHIPS ACCOUNTING AND INFORMATION SYSTEM through a sophisticated VOYAGE ESTIMATION module, CREW FILES, INVENTORIES, to a fully automated electronic TELEX application, the Protime Package will fulfil its promises at a level of cost you will be unable to resist.

Και στα Ελληνικά επίσης!

For full details, including a chance to view an installation near you, contact:

SOFTLINE

COMPUTER SOLUTIONS

253 Syngrou Ave., 171 22 Athens - Tel.: 9430136/7



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 - 213836 (OPR) - 270346 - 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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

Είναι σεβαστή ή όχι η Έγκριτική Πράξη;

Ο κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ ΟΦΕΙΛΕΙ ΝΑ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Η έγκριτική πράξη είναι σεβαστή από την Πολιτεία και τα όργανά της; Ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Αλεξανδρής, που εκλήθη επανειλημμένως να απαντήσει στο ερώτημα αυτό, έχει σιωπήσει μέχρι τη στιγμή. Και για το λόγο αυτό το επαναφέρομε από τα «Ναυτικά Χρονικά», υπενθυμίζοντας ότι μερικοί στο NAT με νομικίστικες θεωρίες έχουν επιχειρήσει — και εν πολλοίς το έχουν επιτύχει — να πλήξουν καίρια την έγκριτική πράξη, γεγονός που ανάγκασε τις στήλες αυτές να επισημάνουν ότι το NAT δυναμιτίζει το θεσμικό καθεστώς της Ναυτιλίας.

Το θέμα έχει τεθεί στον κ. Αλεξανδρή (και στον Γεν. Γραμματέα του ΥΕΝ) από τον κ. Νίκο Αναγνωστάτο με πέντε επανειλημμένες επιστολές προς τον Υπουργό Ε.Ν. και μία προς τον Γεν. Γραμματέα, στις οποίες δεν υπήρξε απάντηση — απάντηση την οποία δεν μπορεί πλέον να αποφύγει ο κ. Αλεξανδρής γιατί οι επιστολές αυτές που δημοσιεύονται άμεσα εν συνεχεία έρχονται στην δημοσιότητα και όλοι στην Ακτή Μιαούλη, στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη περιμένουν την απάντησή του για να χαράξουν την πορεία τους.

Οι προς τον Υπουργό Ναυτιλίας (και τον Γεν. Γραμματέα του ΥΕΝ) επιστολές του κ. Ν. Αναγνωστάτου, στις οποίες δεν έχει δοθεί ως την στιγμή απάντηση έχουν ως εξής (δημοσιεύονται κατά χρονολογική σειρά):

Η ΠΡΩΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Αξιότιμο
Υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας
κ. Στάθη Αλεξανδρή,
ΠΕΙΡΑΙΑ

17, Σεπτεμβρίου 1986

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ

Κοιν/ση: Πρόεδρο του NAT
κ. Αθ. Δασκαλάκη

Αφορά: Πλοίο «ΠΡΟΟΔΟΣ» Ν.Π. 4015 ΚΑΠ
12175

Κύριε Υπουργέ,

Θά γράψω λίγα για να τα διαβάσετε ο ίδιος, διότι θά αντιληφθείτε ότι το NAT παρνομει, εφαρμόζοντας λάθος νόμο, και πρέπει να δώσετε εντολή να εφαρμοστεί ο σωστός νόμος.

Τό πλοίο «ΠΡΟΟΔΟΣ» νηολογήθηκε τό 1970 μέ τίς διατάξεις του άρθρου 13 του Ν. 2687/53 μέ κοινή απόφαση αρμοδίων Υπουργών (ΦΕΚ 749 Β' 24.10.1970).

Αυτή η λεγόμενη έγκριτική πράξη, όπως ξέρετε, έχει αυξημένη ισχύ νόμου, κατοχυρωμένη και μέ τό 107 άρθρο του Συντάγματος, όπου αναφέρει πώς οι όροι της έγκριτικής πράξεως:

«... θά έχουν εφαρμογή καθ' όλην την διάρ-

κειαν της παραμονής του πλοίου υπό ελληνική σημαία, κατισχύοντες πάσης τυχόν αντίθετου διατάξεως της εκάστοτε κειμένης νομοθεσίας...»

Τό NAT αρνείται να δεχθεί την παραπάνω έγκριτική Πράξη και εφαρμόζει νόμους μεταγενεστέρους, που όμως δεν μπορούν να εφαρμοσθούν για τό πλοίο τούτο.

Μέ την παράνομη αυτή διαδικασία τό NAT, ισχυρίζεται πώς τό πλοίο του χρωστά χρήματα και δεν δίστασε να μέ μηνύσει σάν εκπρόσωπο που ήμουν ένα διάστημα και μάλιστα να καταδικαστώ άδικο.

Σύντομα θά εκδικασθεί ή έφεσή μου και βρίσκομαι σέ απελπιστική θέση να αποδείξω πώς δεν είμαι... έλέφαντας.

Συγχρόνως μου παρακρατούν την σύνταξη γι' αυτά τό δήθεν χρέη, αντιμετωπίζοντας και σοβαρό οικονομικό πρόβλημα.

Δέν υπερβάλω καθόλου κ. Υπουργέ και παρακαλώ, αν δεν δώσετε άμέσως λύση, τότε δικαιούμαι τουλάχιστο μία πειστική απάντηση.

Μέ την έλπίδα πώς θά ήγτε τό άδικο και θά αποδώσετε τό δίκαιο,

Διατελώ,

Μέ ιδιαίτερη τιμή
ΝΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΤΟΣ

Υ.Γ.: Τό γεγονός πώς έχει επιληφθεί ή δικαιοσύνη, θά συμφωνείτε πώς δεν είναι ίκα-

νοποιητική απάντηση, διότι, αλοίμονο αν τό ΥΕΝ δέν είναι ικανό να έρμηνεύσει έναν άπλό νόμο, και ό ταλαίπωρος πολίτης να ύφίσταται όλες τίς Δικονομικές διαδικασίες.

Η ΔΕΥΤΕΡΗ

Αξιότιμο
Υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας
κ. Στάθη Αλεξανδρή,
ΠΕΙΡΑΙΑ

7 Οκτωβρίου 1986

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ (2)

Κοιν/ση: Πρόεδρο του NAT
κ. Αθ. Δασκαλάκη

Αφορά: Πλοίο «ΠΡΟΟΔΟΣ» Ν.Π. 4015 12175

Κύριε Υπουργέ,

Αναφερόμενος στην από 17.9.86, προσωπική προς σας, επιστολή μου, υποθέτω πώς οι πολλές άσχολίες σας ίσως δέν σας επέτρεψαν να άσχοληθείτε μέ τό «μικρό» αυτό θέμα.

Γιά να διευκολύνω τίς σκέψεις σας και την απάντησή σας, που διακαώς περιμένω, θά πρέπει να άπλοποιηθεί τό ερώτημα, χω-

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



ρίς λογαριασμούς και αν χρωστάει τί ποιός σέ ποιόν.

Τό απλό, αλλά και καίριο ερώτημα είναι τό εξής:

— Η έγκριτική πράξη νηολογήσεως του πλοίου, έχει νομική αξία ή όχι;

— Αν έχει αξία γιατί δεν την εφαρμόζει τό ΝΑΤ;

— Όσο δεν την εφαρμόζει δεν παρανομεί;

— Δεν χάνεται ή αξιοπιστία του Κράτους, αν μία υπηρεσία του, (μέ άνοχή του Υπουργείου αν δεν επέμβει) όχι μόνο κατατραπεγεί τό νόμο, αλλά και τή σκοπιμότητα του άρθρου 13 του Ν. 2687;

— Γιατί θά πρέπει τό δικαστήριο νά υποδείξει στό ΝΑΤ την εφαρμογή του νόμου; Δεν ξέρουν νά έρμηνεύσουν τον νόμο ή δεν θέλουν νά τόν εφαρμόσουν;

Αν διαβάσετε και αυτό τό μικρό γράμμα πού δεν είναι παρά μία άγωνιώδης κραυγή διαμαρτυρίας ενός άδικημένου και παράνομα ταλαιπωρημένου πολίτη, θά άντιληφθείτε άμέσως τό δίκιο μου, πού περιμένω νά μου άποδόσετε τό γρηγορότερο.

Μέ τιμή,
ΝΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΤΟΣ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑ

Μέ την ίδια ήμερομηνία 7.10.86, έστάλη και ή κατωτέρω έπιστολή πρós τον γεν. γραμματέα του ΥΕΝ:

Κο Βασ. Παπαδόπουλο,
Γεν. Γραμματέα
Υπ. Έμπορικης Ναυτιλίας
ΠΕΙΡΑΙΑ

7, Όκτωβρίου 1986

Κύριε Γενικέ,

Η χθεσινή χρήσιμη και ευγλωτή παρουσία σας σέ έκπομπή της Τηλεόρασης, μου έδωσε άφορμή νά άποτανθώ σέ σας γιά την διαλεύκανση ενός πολύ άπλου αλλά και πολύ σοβαρού θέματος.

— Την εφαρμογή από τό Ν.Α.Τ. των έγκριτικών πράξεων νηολογήσεως των πλοίων.

Αναφερθήκατε, και πολύ σωστά, πώς τό πλοίο διέπεται από τίς έγκριτικές πράξεις νηολογήσεώς του, κατοχυρωμένου συνταγματικά από τό 107 άρθρο του Συντάγματος.

Τό Ν.Α.Τ., τελείως παράνομα αλλά και παράδοξα, δεν δέχεται αυτό τό καθεστώς και εφαρμόζει δικό του.

Σας έσωκλείω δύο πρόσφατες έπιστολές μου πρós τον κ. Υπουργό, κοινοποιούμενες και στό Ν.Α.Τ., και παρακαλώ όπως έπιληφθείτε του θέματος προσωπικά, ώστε έπιτέλους νά επικρατήσει ή τάξη και νά βρώ και έγώ τό δίκιο μου.

Γιά όποιαδήποτε επί πλέον λεπτομέρεια, είμαι στη διάθεσή σας.

Μέ τιμή,
ΝΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΤΟΣ

Η ΤΡΙΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Αξιότιμο
Υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας,
κ. Στάθη Άλεξανδρή,
ΠΕΙΡΑΙΑ

23, Όκτωβρίου 1986

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ (3)

Κοιν/ση: 1) Γ. Γραμ. ΥΕΝ κ. Β. Παπαδόπουλο.
2) Πρόεδρο ΝΑΤ κ. Ά. Δασκαλάκη

Αφορά: Πλοίο «ΠΡΟΟΔΟΣ» ΝΠ 4015
Τήν μή εφαρμογή της έγκριτικής πράξης νηολόγησής του από τό ΝΑΤ.

Κύριε Υπουργέ,

Αναφερόμενος στίς από 7/9 και 7/10/86, προσωπικές πρós σας, έπιστολές μου, διαμαρτύρομαι έντονα γιατί ακόμα δεν έλαβαν καμιά άπάντηση.

Τό θέμα είναι τόσο άπλό ώστε νά μήν χρειάζεται χρόνος ούτε γιά μελέτη ούτε γιά ψάξιμο.

Φοβάμαι δύο πράγματα κ. Υπουργέ, τά ό-

ποία, μέ όλο μου τόν σεβασμό, σας έπισημαίνω.

Πρώτο, Πώς οι σύμβουλοί σας ή οι διάφοροι άρμόδιοι, δεν σας συνέστησαν νά διαβάσετε τά γράμματά μου κι έτσι νά μήν είστε ένημερος γιά τή χονδροειδή όσο και σκανδαλώδη παρανομία του ΝΑΤ και έτσι νά σας κάνουν συνεργό ή συνένοχο, από την στιγμή πού σας ενημερώνω και δεν άποκαθιστάτε την νομιμότητα, έντελόμενος, όσο πιά άυστηρά μπορείτε, την εφαρμογή του νόμου.

Δεύτερο, πώς κάποιοι «άρμόδιοι» ψάχνουν νά «κατασκευάσουν» άπάντηση τύπου Δελφικού Χρησμού, νομίζοντας πώς ό «στρουθοκαμηλισμός» έξυπηρετεί τή διοίκηση.

Κύριε Υπουργέ,

Αν δεν έχω δίκιο, όλα τά πιά πάνω είναι τουλάχιστο ύβριστικά, γι' αυτό περιμένω γρήγορα είτε την δικαίωσή μου είτε την δίωξή μου. Κάθε τι άλλο είναι περιττολογία.

Μέ τιμή,
ΝΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΤΟΣ

Η ΤΕΤΑΡΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Αξιότιμο
Υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας
κ. Στάθη Άλεξανδρή
ΠΕΙΡΑΙΑ

20, Νοεμβρίου 1986

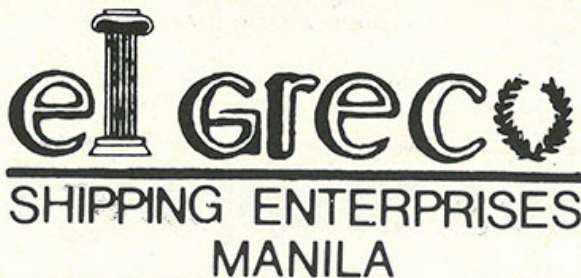
ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ (4)

Κοιν/ση: 1) Γεν. Γραμ. ΥΕΝ Κο Β. Παπαδόπουλο,
2) Πρόεδρο ΝΑΤ Κο Α. Δασκαλάκη

Αφορά: Πλοίο «ΠΡΟΟΔΟΣ» ΝΠ 4015
Τήν μή εφαρμογή της έγκριτικής πράξης νηολόγησής του από τό ΝΑΤ.

Κύριε Υπουργέ,

Αναγκάζομαι νά στείλω την τέταρτη (4)



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

κατά σειρά έπιστολή, γιά νά έκφράσω τουλάχιστο πικρία καί παράπονο γιά τόν τρόπο μέ τόν όποιο τό έπίσημο κράτος συμπεριφέρεται στους πολίτες.

Έάν έγώ, πού διαθέτω τίς άπαιτούμενες γνώσεις, αλλά τήν έπιμονή καί τήν τόλμη, ταιλαιπωρούμαι κατ' αυτόν τόν τρόπο, αντίλαμβάνεσθε τί συμβαίνει μέ τόν πολύ κόμο.

Η έντύπωση πού μου δημιουργήθηκε μέχρι τώρα, είναι πώς δέν διαβάσετε ό ίδιος τά γράμματα, άλλως θά είχατε κυριολεκτικά σπεύσει νά ξεκαθαρίσετε αυτό τό θέμα πού δημιουργεί φοβερά προβλήματα καί τεράστιες ευθύνες. Γιά τό λόγο τούτο, δέν θά είμαι ιδιαίτερα περιληπτικός σ' αυτό τό γράμμα.

Από τόν σύμβουλό σας κ. Βασ. Πατσιαντό, πού χειρίζεται τό θέμα, πληροφορηθήκαμε πώς τό NAT, σέ σχετικό έρώτημά σας πάνω στό θέμα, άπάντησε μεταξύ τών άλλων άσχετων (κυριολεκτικώς), πώς ύπάρχει δικαστική άπόφαση πού δικαιώνει τό NAT γιά τήν αύξηση τών κρατήσεων NAT τού πλοιοκτήτου από 9% τής έγκριτικής πράξης σέ 11%. Ουδέν άναληθέστερο! πού σημαίνει πώς τό NAT, όχι μόνο παρανομεί αλλά περιπαίζει τόσο τό Ύπουργείο όσο καί σάς προσωπικά.

Πέραν τής άναληθείας τού παραπάνω ισχυρισμού τού NAT, γιά νά μπορέσετε νά βγάλετε τά σωστά συμπεράσματα περί τών στρεψόδικων μεθόδων, καί τής παραπλανητικής τακτικής τού NAT, σάς πληροφορώ πώς από τό σύνολο τών διαφορών πού προκύπτουν από τήν μή έφαρμογή τής έγκριτικής πράξης νηολογήσεως τού πλοίου «ΠΡΟΟΔΟΣ», πού άνέρχεται σέ δραχμές

5.264.530, τό ποσόν πού άντιπροσωπεύει τήν διαφορά κρατήσεων πλοιοκτήτου από 9% σέ 11%, είναι δραχμές 308.644 μόνο.

Αν λοιπόν ή έκκαθάριση τού πλοίου «ΠΡΟΟΔΟΣ» γινόταν σύμφωνα μέ τήν έγκριτική πράξη νηολογήσεως του, πού είναι τό νόμιμο καί τό όρθό, τότε όχι μόνο δέν θά ύπήρχε χρέος πρós τό NAT, αλλά πιστωτικό ύπόλοιπο τού πλοίου από Δολλ. ΗΠΑ 16.448.84.

Θά πρέπει νά συμφωνήσετε πώς είναι άπαράδεκτο νά διώκομαι γιά άνύπαρκτα χρέη καί δίκαια άναμένω τήν άμεση καί άποτελεσματική παρέμβασή σας πρós τό NAT, νά έκκαθαρίσει τά ναυτολόγια τού πλοίου «ΠΡΟΟΔΟΣ», σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τής έγκριτικής πράξης τού πλοίου (ΦΕΚ 749 Β' 24.10.1979).

Μέ τιμή,
ΝΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΤΟΣ

Η ΠΕΜΠΤΗ ΚΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ (;) ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Αξιότιμο
Ύπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας
Κο Στάθη Αλεξανδρή,
ΠΕΙΡΑΙΑ

10, Δεκεμβρίου 1986

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ (5)

Κοιν/ση: 1) Γεν. Γραμ. YEN Κο Β. Παπαδόπουλο,
2) Πρόεδρο NAT Κο Α. Δασκαλάκη

Αφορά: Πλοίο «ΠΡΟΟΔΟΣ ΝΠ 4015
Τήν μήν έφαρμογή τής έγκριτικής πράξης νηολογήσεως του από τό NAT.

Κύριε Ύπουργέ,

Με μεγάλη μου λύπη διαπιστώνω πώς καί ή Τετάρτη κατά σειρά έπιστολή μου έμεινε άναπάντητη καί ή συνάντηση μέ τόν σύμβουλό σας κ. Πατσιαντό, γιά τήν διαλεύκανση τού θέματος έγινε... τής Άρτας τό γεφύρι.

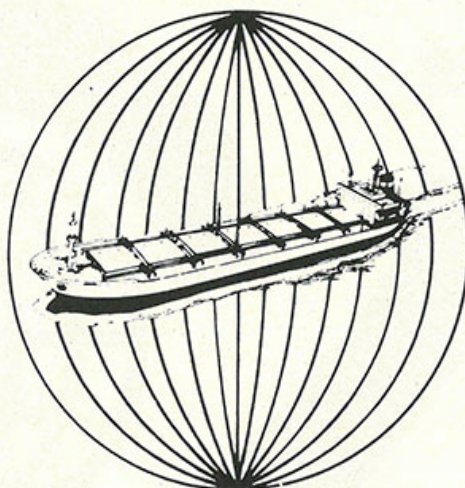
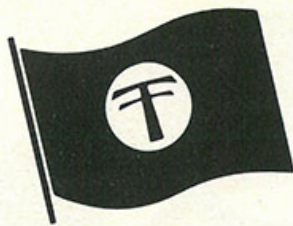
Λυπάμαι επίσης βαθιά γιατί ούτε ό Γ. Γραμματέας κ. Β. Παπαδόπουλος, στόν όποιο έστειλα άπ' ευθείας έπιστολή, έλαβε τόν κόπο νά άσχοληθεί μέ τό θέμα, αυτοδιαψευδόμενος έτσι γιά όσα είπε μέ ιδιαίτερη σοβαρότητα στήν τηλεόραση στίς 6/10/86 γιά τήν έμπιστοσύνη πού πρέπει νά έμπνέει τό καθεστώς νηολογήσεως τών πλοίων.

Αναγκάζομαι έπομένως νά στείλω καί πέμπτη έπιστολή, μόνο πού θά είναι ή τελευταία ούτε ή άλλως, διότι άν δέν έπιληφθείτε τού θέματος μέχρι τήν Παρασκευή 12 Δεκεμβρίου, είμαι ύποχρεωμένος νά παραδώσω όλες τίς έπιστολές στό Τύπο, γιά νά ένημερωθεί τό κοινό, αλλά πρós πάντων ό Ναυτιλιακός κόσμος πώς καί πόσο έφαρμόζονται οί νόμοι στήν Έλλάδα από τήν μιά μεριά, αλλά καί μέ ποιο τρόπο έλέγχεται ή Διοίκηση από τό προϊστάμενο Ύπουργείο.

Τό άγνωστό έρώτημα πού προκύπτει άβίαστα είναι, άν αυτό είναι πράγματι ό άποτελεσματικότερος τρόπος άποψιλώσεως τής Έλληνικής Σημαίας.

Μέ τιμή,
ΝΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΤΟΣ

Trade and Transport Inc. Ships Managers-Operators



quick and safe
operations worldwide



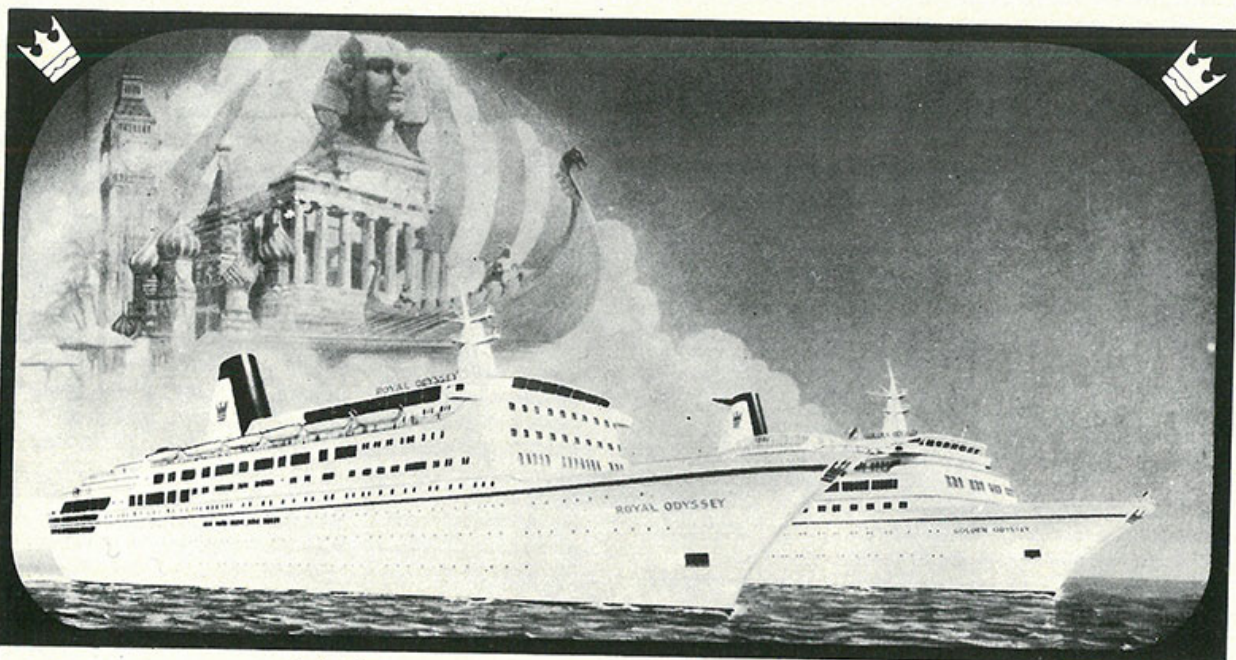
TRADE AND TRANSPORT INC.

PIRAEUS: 61 65 Filonox Str. GR 185 35 P.O. Box 80 104 GR 185 10 Phone: 41190 478 Telex: 21 2627 21 1279 21 1772
Cables: Searun PIRAEUS

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

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp. 90 Broad Str. New York N.Y. 10004 Phone: (212) 42 51 730
Cables: Searunner Codes: New Box Code Telex: ITT 710 581 3866 RCA 222211 WWT 620053

ARABIAN GULF AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UAE) LIMITED P.O. Box 6698 Sharjah U.A.E. Phone: 971 6 583358 Telex: 68757



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises

Seatrader Maritime Inc.

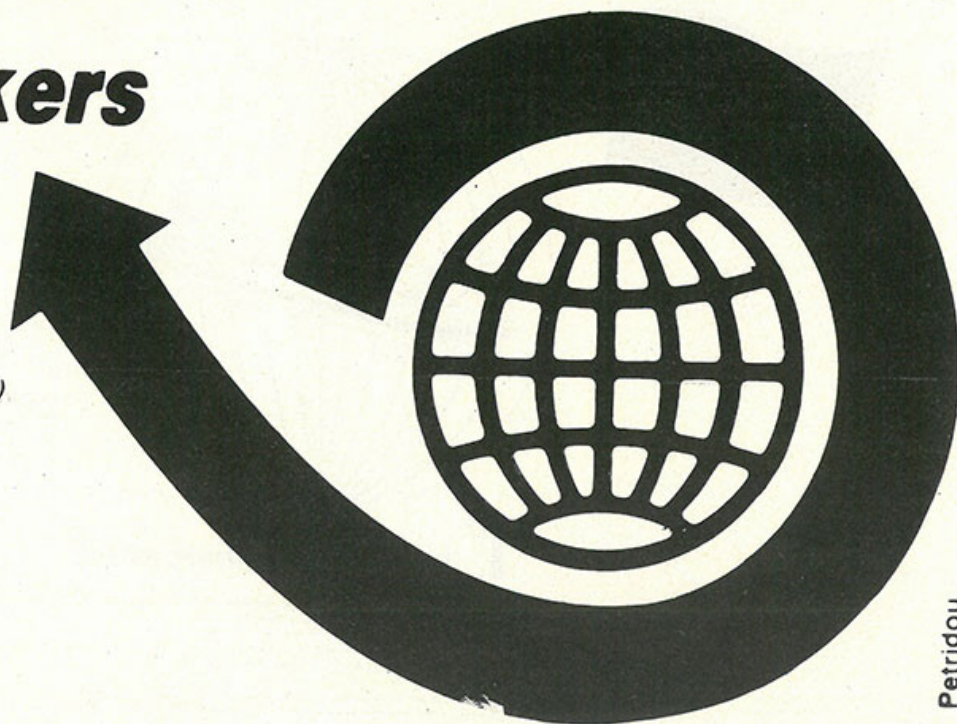
Shipbrokers

**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

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

BRANCH:

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



Petridou

ΕΠΕΣΤΡΕΨΑΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΠΕΙΤΑ ΑΠΟ ΔΥΟ ΧΡΟΝΙΑ

‘Η δραματική περιπέτεια τῶν τριῶν ‘Ελλήνων ναυτικῶν στή Νιγηρία

Νά μήν ζήσουν ἄλλοι "Ἕλληνες ναυτικοί κόλαση σάν τή δική μας, δήλωσαν μόλις πάτησαν στό 'Ελληνικό, οἱ τρεῖς "Ἕλληνες ναυτικοί τοῦ δεξαμενοπλοίου "Τασία", οἱ ὁποῖοι κρατήθηκαν ἐπὶ δύο χρόνια στή Νιγηρία.

Οἱ τρεῖς ναυτικοί μας, ὁ πλοίαρχος κ. Βασ. Βαβάσης, ὁ ὑποπλοίαρχος κ. Παν. Καψάνης καί ὁ Α' μηχανικός κ. Νικ. Καρασαρίνης κρατήθηκαν στό Λάγος μέ τήν «κατασκευασμένη» κατηγορία τῆς παράνομης ἐξαγωγῆς φορτίου καί τελικά ἀπελάθησαν ἀπό τή Νιγηρία μέ τήν κατηγορία τῆς ... παράνομης εἰσόδου στά χωρικά ὕδατα τῆς Νιγηρίας καί ὁ πλοίαρχος κ. Βαβάσης δήλωσε στό 'Ελληνικό: «"Ἄν κάποιος πῇγε στήν κόλαση καί γύρισε ἴσως μᾶς καταλάβει. Δέν ξέρουμε ποιός φταίει γιά τήν περιπέτεια μας, ὅμως θά κάνουμε προσφυγή καί θά ζητήσουμε ἠθική ἀποζημίωση — χάσαμε δύο χρόνια ἀπό τή ζωή μας».

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι οἱ τρεῖς "Ἕλληνες ναυτικοί εἶχαν ἀθωωθεῖ ἀπό τίς κατασκευασμένες κατηγορίες ἐναντίον τους καί εἶχαν ἀποφυλακισθεῖ ἀπό τόν περασμένο Μάρτιο ἀλλά παρ' ὅλα αὐτά οἱ νιγηριανές ἀρχές δέν τοὺς ἐπέτρεπαν νά ἀναχωρήσουν — ἡ ἀναχώρησή τους ἐπιτράπηκε τελικά πρό ἡμερῶν μετὰ ἀπὸ διάβημα τῆς ΕΟΚ, πράγμα πού ἀποδεικνύει ὅτι οἱ νιγηριανοὶ ἔγραφαν στά παλιά τους τὰ παπούτσια τὰ ἑλληνικά διαβήματα τὰ ὁποῖα ἦταν ὁμολογούμενως πολλὰ ἀλλά δέν εἶχαν τήν ἀποτελεσματικότητα πού ἔπρεπε καί αὐτό εἶναι ἓνα θέμα πού πρέπει νά μελετηθεῖ ἐπισταμένα καί κυρίως νά καταλάβουν ὅλοι οἱ "Ἕλληνες ἀρμόδιοι ὅτι ἐάν θέλουμε νά ἔχουμε ἐμπορικὸ στόλο πρέπει νά προστατεύουμε ἀποτελεσματικά τὰ πλοῖα καί τοὺς ναυτικούς μας ἀξιῶντας τήν ἐφαρμογή σέ κάθε περίπτωση ἐκείνων πού ἰσχύουν διεθνῶς καί ἔ-

χει καθιερώσει ἡ διεθνὴς ναυτιλιακὴ πρακτική.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν ἐν συνεχείᾳ ἓνα συγκλονιστικὸ ντοκουμέντο. Εἶναι μιὰ ἐπιστολὴ τῶν τριῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν πρὸς τόν ἀρμόδιο τοῦ ὑπουργείου 'Εξωτερικῶν, τόν κ. Βαγενά, ὁ ὁποῖος χειριζόταν τήν ὑπόθεση τοῦ "Τασία". Ἡ ἐπιστολὴ ἐστάλη τὸ πρῶτο δεκαήμερο τοῦ περασμένου Σεπτεμβρίου καί τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τήν εἶχαν ἀπὸ τότε στή διάθεσή τους ἀλλά δέν τὴ δημοσίευσαν γιὰ νά μὴν δημιουργηθοῦν καὶ ἄλλα προβλήματα σέ βάρος τῶν τριῶν ναυτικῶν μας. Τὴ δημοσιεύουμε τώρα γιὰ νά δοῦν οἱ "Ἕλληνες ἀλλά καί οἱ ξένοι συνάδελφοί τους σέ ποιὲς μυθιστορηματικὲς περιπέτειες μποροῦν νά μπλέξουν ὅταν τὰ πλοῖα τους προσεγγίζουν σέ λιμάνια αὐτῆς τῆς ἀπίθανης χώρας, ὅπως τὴ χαρακτηρίζουν οἱ ἴδιοι οἱ παθόντες:

Κύριε Βαγενά,

Θά σᾶς παρακαλοῦσα νά διαθέσετε λίγο ἀπὸ τὸν πολῦτιμο χρόνο σας καί νά διαβάσετε αὐτὸ τὸ γράμμα πού ἀναφέρεται στήν λίγο-πολύ γνωστὴ μυθιστορηματικὴ περιπέτεια τῆς συλλήψεως καί κρατήσεως τοῦ ἑλληνικοῦ δεξαμενοπλοίου «ΤΑΣΙΑ» ἀπὸ τίς Νιγηριανές ἀρχές, βεβαιώνοντάς σας ὅτι τὰ γεγονότα πού ἐξιστορῶ εἶναι πέρα γιὰ πέρα ἀληθινά.

Θά προσπαθῶ νά συμπύξω τὸ γράμμα μου σέ ὅσες λιγότερες σελίδες μπορέσω, ἂν καὶ σᾶς διαβεβαιῶ ὅτι ἡ πιστὴ ἐξιστορία τῶν γεγονότων καί τοῦ ἀνθρώπινου δράματος πού συνεχίζεται γιὰ 19 μῆνες τώρα, θά χρειάζεται τουλάχιστον τίς σελίδες ἐνός βιβλίου.

Τὴν 20ην Σεπτ. '84 ἐπέβηκα καί ἀνέλαβα τὴν πλοιαρχία τοῦ ἀνωτέρω πλοίου εἰς τὸ λιμάνι La Coruna τῆς Ἰσπανίας. Ἐκτοτε καί μέχρι τὴν 7/1/85 ἐκτέλεσα δύο ἔμφορτα ταξίδια μέ ἀργὸ πετρέλαιο ἀπὸ τὸ λιμάνι Cabixda τῆς Ἀγκόλα εἰς Ρότερνταμ καί La Coruna ἀντιστοίχως. Τὴν 7/1/85 κατ' ἐντολὴν τῶν πλοιοκτητῶν ἀπέπλευσα ἀπὸ La Coruna μέ 41 μελὲς πλήρωμα διὰ προο-

ρισμὸν FORCADOS (NIGERIA). Ἀφίχθην εἰς περιοχὴν Forcados τὴν 22/1/85 καί ἀγκυροβόλησα ἐκτὸς χωρικῶν ὑδάτων ἐν ἀναμονὴ περαιτέρω ὁδηγιῶν ἀπὸ πλοιοκτητῆς. Τὴν 16/2/85 ἔλαβα τηλεγραφικὴς ὁδηγίης ἀπὸ πλοιοκτητῆς νά κατευθυνθῶ ἀμέσως εἰς λιμένα BONY Nιγηρίας διὰ φόρτωση πλήρους φορτίου ἀργοῦ πετρελαίου (BONNY LIGHT CRUDE) 900.000 βαρέλια περίπου. Εἰς τὸ τηλεγράφημα ἀναφέρετο ὅτι τὸ πλοῖο εἶχε ναυλωθεῖ εἰς τὴν Γερμανικὴ ἐταιρεία BALCAN ORIENT HANDLERS, μού ἐδίδοντο τὰ στοιχεῖα τοῦ φορτίου καθὼς καί τῶν ναυλωτῶν, φορτωτῶν καί πρακτόρων ναυλωτῶν.

Σύμφωνα μέ τὴν ναυτικὴ πρακτικὴ καί τοὺς διεθνῆς ναυτικούς νόμους, φθάνοντας στό λιμάνι εἰδοποίησα τηλεγραφικῶς ὅλους τοὺς ἐνδιαφερομένους καί ἀνέφερα τὴν ἀφίξη τοῦ πλοίου εἰς τὸ ἀγκυροβόλιο εἰς τίς λιμενικὲς ἀρχές τοῦ τόπου δίδοντας ὅλα τὰ στοιχεῖα πλοίου καί φορτίου πού ἐπρόκειτο νά φορτωσῶ.

Εἰδοποιήθηκα ἀπὸ τοὺς φορτωτές ὅτι τὸ πλοῖο δέν εὐρίσκετο μέχρι ἐκείνη τὴν ὥρα στό πρόγραμμα φορτώσεως, ἔτσι καί κατ' ἐντολὴ τῶν πλοιοκτητῶν

παρέμεινα στό ἀγκυροβόλιο μέχρι 25/2/85 ἐν ἀναμονῇ προσδέσεως διὰ φόρτωση.

Τὴν 25/2/85 μᾶς πλησίασε Νιγηριανὸ περιπολικὸ καί μέ διέταξε νά παρουσιάσω στὸν κυβερνήτη του. Ἐζήτησα τὸ λόγο αὐτῆς τῆς ἐνέργειας ἀλλά οὐδὲ μία ἐξήγηση μού ἐδόθη. Εἰς τὴν παράκληση μου νά ἀποστείλῃ γιὰ νά μεταφερθῶ στό πλοῖο του, μού ἀπήντησε μέ τελεσίγραφον δίδοντάς μου προσθεσμία πέντε λεπτῶν.

Μέ κίνδυνο τῆς ζωῆς μου καί τῶν μελῶν τοῦ πληρώματός μου καθέλκυσα σωσίβιο λέμβο καί μετέβην στό περιπολικό. Τὸ πλοῖο μού εὐρίσκετο 12 ναυτικά μίλια ἀπὸ τὴν ἀκτὴ καὶ ἡ κατάστασις τῆς θαλάσσης ἦτο λίαν τεταραγμένη.

Μέ ὑποδέχθηκαν πέντε - ἕξι ναύτες προτείνοντας τὰ αὐτόματα ὅπλα τους καί μέ ὁδήγησαν στὸν κυβερνήτη τους ὁ ὁποῖος μέ χαιρέτησε τοποθετώντας τὸ περιστροφὸ τοῦ στὸν κρόταφό μου.

Πρὸς στιγμὴν φοβήθηκα ὅτι εἶχαμε πέσει θύματα πειρατῶν γιατί τέτοια συμπεριφορὰ ἀπὸ ἀξιωματικὸ πολεμικοῦ πλοίου μού ἦτο ἀδιανόητος. Τοῦ ἐζήτησα νά μού ἐξηγήσει τὸ λόγο τῆς πράξεως αὐτῆς ἀλλά αὐτὸς ἀρνήθηκε

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
ΠΙΡΑΕΥΣ

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

οποιαδήποτε εξήγηση λέγοντάς μου μόνο ότι αν και δεν ήτο δική μου παράβασις, είχε έντολή να συλλάβει έμένα, τό πλήρωμά μου και τό πλοίο. Έν συνεχεία μέ διέταξε να επιβιβασθώ σέ ένα πλοιάριο πού εύρίσκετο πλησίον και μέ συνοδεία όπλισμένων στρατιωτών επέστρεψα στό πλοίο μου, παρέλαβα τά ναυτιλιακά έγγραφα πού μου ζήτησε. Έπέστρεψα στό περιπολικό και άφου του παρέδωσα τά άνωτέρω μέ διέταξε να οδηγήσω τό πλοίο μου εις τό λιμάνι CALABAR πού εύρίσκετο περίπου 65 ν.μ. ανατολικά.

Στό χάρτη της περιοχής μου καθόρισε την πορεία πού έπρεπε να ακολουθήσουμε και ή όποία κατά την κρίση μου ήτο έξαιρετικά επικίνδυνος διότι ήτο νύχτα διήρχετο από περιοχές άβαθών και ύπήρχαν διασκορπισμένες πολλές πλατφόρμες (OIL RINGS) χωρίς ένδεικτικά φώτα. Άγνοώντας όλες τις παρακλήσεις μου, να ακολουθήσουμε άλλη πορεία πιό ασφαλή, μέ ανάγκασε θέτωντας σέ κίνδυνο τό πλοίο και τό πλήρωμα να ακολουθήσω την επικίνδυνη πορεία.

Μέ πολύ τύχη φθάσαμε στην είσοδο του ποταμού πού οδηγεί στό λιμάνι CALABAR. Στη συνέχεια μέ διέταξε να κατευθύνω τό πλοίο μέσω του διαύλου στό CALABAR. Προσπάθησα επί πολύ ώρα να του εξηγήσω ότι λόγω του μεγέθους του πλοίου μου (120.000 τον. D.W.) και του βυθίσματος του ήτο αδύνατος ό διάπλους του διαύλου τό βάθος του όποιου ήτο 27 πόδια ενώ τό βύθισμα του πλοίου ήτο 33 πόδια. Τότε μόνο αναγκάσθηκε να ύπαναχωρήσει και να μου επιτρέψει να άγκυροβολήσω εις τό σημείο εισόδου του ποταμού, άφου κατηγορηματικά άρνήθηκα να εισέλθω στό διάυλο λέγοντάς του να ανέλθει στό πλοίο μου και να αναλάβει ό ίδιος την πλοήγηση και τις συνέπειες άφου θα προσαράζαμε στά άβαθή. Άφου άγκυροβολήσαμε, τό περιπολικό μέ τά ναυτιλιακά έγγραφα άπεμακρύνθει πλέοντας προς τόν ναύσταθμο του CALABAR πού εύρίσκετο περίπου 30 ν.μ. από την είσοδο του ποταμού.

Παρέμεινα στό άγκυροβόλιο από τις 26/2 μέχρι 1/3/85. Στό διάστημα αυτό οι πλοιοκτήτες μέ διαβεβαίωσαν ότι ήτο θέμα τυπικών διαδικασιών για να άπελευθερωθεί τό πλοίο. Λόγω έλλείψεως όρισμένων τροφίμων και σιγαρέτων και μη δυνατότητας προμηθείας των αναγκασθήκαμε μέ τη σωσίβιο λέμβο να καταφύγουμε στη βοήθεια των ψαράδικων.

Την 1/3/85 άφίχθησαν μέ άκατο ένοπλοι στρατιώτες ό επικεφαλής των όποιων μέ διέταξε μαζί μέ τόν Α' μηχανικό να τούς ακολουθήσουμε στό ναύσταθμο του Calabar μέ τό αιτιολογικό ότι ό διοικητής του ήθελε να μας ύποβάλει όρισμένες έρωτήσεις.

Τό ίδιο βράδυ φθάσαμε στό ναύσταθμο παρουσιάσθηκε στον διοικητή του ό όποιος και για πρώτη φορά μας έγνωρισε ότι τό πλοίο συνελήφθει βάσει κάποιας καταγγελίας ότι τό φορτίο πού έπρόκειτο να φορτώσουμε ήτο παράνομο. Φυσικά κατηγορηματικά άρνήθηκαμε την κατηγορία και του γνωρίσαμε ότι ουδεμία σχέση είχαμε μέ τούς ναυλωτάς, πωλητάς ή άγοραστάς του φορτίου και του δηλώσαμε ότι φέραμε τό πλοίο στό λιμάνι BONNY σύμφωνα μέ έντολές των πλοιοκτητών, τηρώντας όλους τούς κανονισμούς πού προβλέπουν οι διεθνείς νόμοι. Στη συνέχεια μας παρέδωσε σέ άστυνομικούς πού μας μετέφεραν σέ άστυνομική άρχή.

Έκει μας άνέκριναν κάτω από μεσαιωνικές συνθήκες. Παραμείναμε άυπνοι και νηστικοί τέσσερις ήμέρες. Τό μόνο μέρος πού μπορούσε να καθήσεις ήτο ένας ξύλινος μπάγκος. Άπό διπλανό δωμάτιο άκούγονταν μέρα νύχτα κραυγές βασανιστηρίων προφανώς από μαγνητόφωνο. Κάθε πρωί ειρωνικά μας ρωτούσαν τί θα θέλαμε για πρωινό, γεύμα και βραδινό. Τελικά μας έδιναν για όλη την ήμέρα ένα φλυτζάνι τσάι και την τελευταία ήμέρα ένα αυγό.

Την 5/3/85 επιβιβασθήκαμε σέ πολεμικό πλοίο και έπιστρέψαμε στό πλοίο μας. Έν συνεχεία διαταχθήκαμε να πλεύσουμε τη συνοδεία του πολεμικού πίσω στό άγκυροβόλιο της BONNY.

Φθάσαμε και άγκυροβολήσαμε στην BONNY την 6/3/85. Την ίδια μέρα τό πρωί μας παρέλαβε τό πολεμικό πλοίο και μέ τό αιτιολογικό και πάλι ότι ό διοικητής του ναυστάθμου του PORT HARCOUT ήθελε να μας ύποβάλει κάποιες έρωτήσεις μας μετέφεραν στό ναύσταθμο.

Παραμείναμε εκεί δύο - τρεις ώρες χωρίς να μας δει κανείς. Τό ίδιο βράδυ μας παρέλαβε ένα σημαιοφόρος του ναυτικού, άφου προηγουμένως και μπροστά μας είχε πιει πεντέξι μπύρες και εύρίσκετο σέ κατάσταση μέθης, μέ τό αυτόκίνητό του τό όποιο οδηγούσε καθ' ύπόθεση και μας παρέδωσε στην άστυνομική άρχή του PORT HARCOUT CRIMINAL INVESTIGATION DEPARTMENT (CID). Κατά τις δύο ή ώρα την ίδια νύχτα παρουσιάστηκε ένας άστυνομικός ό όποιος είχε αναλάβει την άνακρίση και μας πήρε καταθέσεις. Παραμείναμε υπό κράτηση στην C.I.D. του PORT HARPOUT 14 ήμέρες δηλαδή από 6/3/85 μέχρι 20/3/85. Οι συνθήκες διαβίωσης εκεί ήταν πέρα και πάνω από την τολμηρότερη φαντασία. Τό κελί πού μας είχαν ήτο διαστάσεων 4Χ4, μέναμε περίπου 30 άτομα μαζί άνδρες γυναίκες. Τόν ίδιο χώρο χρησιμοποιούσαν 90 κρατούμενοι για να πλένωνται. Πάνω σ' αυτή τη βρώμα και τις λάσπες βάζαμε μία ψάθα και ξαπλώναμε.

Όλα αυτά τά νερά καταλήγανε σ' ένα λάκκο μπροστά στην πόρτα του κελιού και παραμένανε στάσιμα. Τά κουνούπια μας κομάτιαζαν την νύχτα και οι σαύρες και τά ποντίκια ήταν συγκατοίκοί μας. Την τουαλέττα πού χρησιμοποιούσαν 90 κρατούμενοι από τούς σωρούς των άκαθαρσιών ήταν αδύνατο να πλησιάσουμε.

Έτσι σέ διάστημα 14 ημερών καταφέραμε να έπισκεφτούμε μόνο δύο φορές μία τουαλέττα πού ύπήρχε σ' ένα γραβείο άφου πληρώσαμε για τό σκοπό αυτό 10 δολ. τη φορά. Ό βόθρος της τουαλέττας εύρίσκετο στη μέση του προαυλίου και όταν ξεχείλιζε από τις άκαθαρσίες ή βρώμα ήταν άνυπόφορη. Στό προαύλιο δεν ύπήρχε ούτε μία σκιά να

I n J a p a n

A. DERTILIS

MARINE CONSULTANT ENGINEER

**AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS
AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN
PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR**

PHONE: YOKOHAMA (045) 845-7211
TELEX: 3822561 USSYOK J
TELEFAX: (045) 775-0070

24-16, 1 CHOME, MORIGAOKA
ISOGO - KU, YOKOHAMA (235)
JAPAN

μπορέσης να καθήσεις, έτσι ή μέναμε μέσα στην αφορητή ζέση του κελιού ή στη φοβερή ακτινοβολία του ήλιου.

Μιά μέρα ο παρακάτω διάλογος έγινε μεταξύ εμού και του ανακριτή αστυνομικού: Μ' αυτές τις συνθήκες διαβίωσης ή ζωή μας ευρίσκεται σε άμεσο κίνδυνο, τουλάχιστον μέχρι να τελειώσετε, τις έρευνές σας και να αποδείξετε ότι είμαστε ένοχοι για τό έγκλημα που μας κατηγορείτε έχουμε τό στοιχειώδες ανθρώπινο δικαίωμα να επιβιώσουμε. 'Απάντηση αστυνομικού: Τό αν πεθάνετε δέν μās άπασχολεί καθόλου, τό πρόβλημά μας είναι που πρέπει να σās θάψουμε.

"Ένα βράδι κάποιος νιγηριανός κρατούμενος προσπάθησε άνεπιτυχώς να δραπετεύσει και τότε άρχισε τό μαρτύριο. Μās παρέλαβε ένα άνθρωπόμορφο τέρας και έκτός τών άλλων ψυχολογικών βασανιστηρίων, μās άνάγκασε να βγάλουμε όλα τά ρούχα μας και έτσι γυμνούς μās έβαλε είκοσι - είκοσι μαζί σε σκοτεινά κελιά άπομονώσεως. 'Αμφιβάλλω αν ο νιγηριανός γλύτωσε εκείνο τό βράδι γιατί τόν παρέδωσαν σε συγκρατούμενους έγκληματίες και τόν χτυπούσαν μέχρι που έμεινε άναίσθητος. Τέτοια περιστατικά που χτυπούσαν άνθρώπους χειρότερα από ζώα είδαμε πολλά.

Στίς 20/3/85 ο άνακριτής αστυνομικός μās πληροφόρησε ότι θά μās μεταφέρουν σε κάποιο καλύτερο μέρος. Μās παρέλαβαν δύο άστυνομικοί μās έβαλαν στο αυτοκίνητό τους και ξεκίνησαμε για τό καλύτερο μέρος. Ξαφνικά βρεθήκαμε σε δικαστήριο όπου μετά από μιά σύντομη διαδικασία και μέ τήν ψευδή κατηγορία ότι ήδη είχαμε έξαγάγει παράνομο φορτίο, μās οδηγήσαν στίς φυλακές του PORT HARCOUT. Παρα-

μείναμε στίς φυλακές από τίς 20/3/85 μέχρι τίς 1/7/85. Συνθήκες διαβίωσης και εκεί άπάνθρωπες. Τό μόνο πλεονέκτημα ήτο ότι είχαμε ένα κρεβάτι. Είμαστε έξι άτομα στο ίδιο κελί. Για τουαλέτα χρησιμοποιούσαμε ένα μπουγέλο. "Όταν έβρεχε τά νερά μπαίνανε μέσα γιατί τά παράθυρα δέν είχαν καλύμματα. "Έτσι μαζεύαμε τά μουσκεμένα κρεβάτια στη μέση του κελιού και μέναμε ώρες επάνω γιατί τό δάπεδο πλημμύριζε νερά. Πολλές φορές σκοτώναμε φίδια που κυκλοφορούσαν στο χορτάρι της αύλης. Πλησιάσαμε τά όρια της τρέλλας πολλές φορές και καταφέρναμε να κοιμηθούμε για έλάχιστες ώρες άφου πέρναμε δυνατά ύπνωτικά. Είδαμε νιγηριανούς φυλακισμένους σε κατάσταση που είναι αδύνατο να περιγράψω. Γυμνούς και σκελετωμένους με τίς σάρκες τους σάπιες να σέρνονται προς τό φράκτη του κελιού που μέναμε με τούς πολιτικούς κρατούμενους παρακλώντας για κάτι να φάνε.

Τούς πετούσαν τά έντόσθια από τά ψάρια και εκείνοι τά σήκωναν από τη λάσπη και έτσι όπως ήταν βρόμικα τά καταβρόχιζαν. Τό κατ' υπόθεση νοσοκομείο της φυλακής δέν είχε ούτε άσπρίνη. 'Αρρωστήσαμε πολλές φορές από μαλάριες και διάφορες άλλες λοιμώξεις.

Στό διάστημα αυτό έγιναν από τούς δικηγόρους μας τρεις προσφυγές σε δικαστήριο για τήν άποφυλάκισή μας. Στην προτελευταία προσφυγή μιά θαρραλέα δικαστίνα είπε χαρακτηριστικά στους άστυνομικούς ότι εάν στο έπόμενο δικαστήριο δέν είχαν στοιχεία για να δικαιολογήσουν τήν παράταση της προφυλάκισέως μας θά γεύονταν οι ίδιοι τήν όμορφιά τών κελιών. Στην τελευταία προσφυγή ο δικαστής έλλείψει

στοιχείων εναντίον μας δέν έδέχθει τήν παράταση της κρατήσεώς μας και διέταξε τήν άποφυλάκισή μας. Δυστυχώς στην έξοδο του δικαστηρίου περίμεναν οι άστυνομικοί και μās ξανασυνέλαβαν.

Τήν 1/7/85 μās μετέφεραν στην άνωτάτη άστυνομική άρχή της Νιγηρίας στο Λάγος (FORCE C.I.D.). Μās οδηγήσαν στον ύποδιοικητή ο οποίος προφορικά μās εξήγησε να του εξιστορήσουμε, ότι ξέραμε για αυτή τήν υπόθεση. Φυσικά και πάλι επιμείναμε στην άθωότητά μας άφου καμμία άνάμειξη είχαμε σ' αυτή τήν άπίστευτη ιστορία. Τελείωσε λέγοντάς μας χαρακτηριστικά: Πιστεύω ότι δέν έχετε άνάμειξη στην υπόθεση είσαστε όμως τά θύματα αυτής της ιστορίας. Στόν Α' Μηχανικό είπε: 'Εσένα τί σε φέρανε εδώ, δέ σε χρειάζομαι, τόν ύποπλοίαρχο ήθελα να ξεετάσω. Θά σημειώσω εδώ ότι ή μεταφορά μας από τίς φυλακές στο δικαστήριο γινότανε με χειροπέδες και χωρίς παπούτσια. Αυτή ήταν και ή μοναδική άνάκριση που μās έκανε σε όλο τό διάστημα που παραμείναμε κρατούμενοι στην C.I.D. του Λάγος δηλαδή από 1/7/85 μέχρι 7/3/86.

Οι συνθήκες διαβίωσης και εδώ ίδιες. Τούς δύο πρώτους μήνες μās έβαλαν σ' ένα γραφείο όπου εργάζονταν δύο άστυνομικοί. Είμαστε ύποχρεωμένοι να παραμένουμε σε δύο καρέκλες άκίνητοι και σιωπηλοί από τίς επτά τό πρωί μέχρι τίς πέντε τό άπόγευμα, διάστημα που οι δύο άστυνομικοί εργάζοντο. Για κρεβάτι φυσικά είχαμε τό δάπεδο με μιά ψάθα. Κατόπιν μās μετέφεραν σε ένα κελί που χρησιμοποιούσαν για άποθήκη άφου πρώτα τό άδειασαν. Κρατούσαμε όλη τή νύχτα κλειστά τά παράθυρα και βασανιζόμαστε από αφορητή ζέση για να άποφεύγουμε όσο μπορού-



IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN SOUTH EAST ASIA TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PERFECT WAY

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

- * SHIPPING AGENTS — BROKERS — BUNKER SUPPLIERS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * SURVEYORS & CONSULTANTS

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249583/2248325
AOH: 2257360/4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

Directors:
- Capt. JOHN A GOROS (Hellene)
- GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)

AFFILIATED COMPANIES:

* THAILAND

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (THAILAND) Co Ltd *
TFD Building, Room 307, 42 Suriwongse Road, 3rd Floor, Bangkok 10500
TELS: 2341383/2351639 AOH: 3936669
TLXS: 20378 (OMCBKK TH) CABLES: "OLYMPICSEA"

* MALAYSIA

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (MALAYSIA) Sdn Bhd *
10 Lorong Cempenging, Port Kelang, Selangor, Malaysia
TELS: (03) 3680777/3680781/3680796
TLXS: 39407 (TRIA MA) CABLES: "SHIPRIA"

* INDIA

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (INDIA) Pvt Ltd *
1111 Raheja Centre, 214 Nariman Point, Bombay 400 021
TELS: 230580/224092 AOH: 6420964/6300991
TLXS: (011) 5817/6863 (SCTC IN) CABLES: "OLYMTUNE"

σαμε τὰ κουνούπια. Τό μπάνιο μας ήταν τό ύπαιθρο μέ έναν κουβά κρύο νερό. Μιά μέρα του Αύγουστου μέ πλησίασε ένας αστυνομικός πού ήργαζετο εκεί καί μου ανέφερε τό όνομα κάποιου νιγηριανού ρωτώντας με αν τόν ήξερα. Φυσικά δέν τόν γνώριζα.

Τήν άλλη μέρα ξανάρθε συνοδευόμενος αυτόν τόν νιγηριανό ό όποιος μου συστήθηκε σαν Doctok μου είπε ότι έχει έλθει από τήν 'Αγγλία καί ούτε λίγο ούτε πολύ μου ζήτησε νά πείσω τούς πλοιοκτήτες νά του πληρώσουν ένα έκατομμύριο δολάρια ποσό τό όποιο δίδοντάς το σέ ύψηλά ιστάμενα πρόσωπα θά επιτύχανε άμέσως τήν άπελευθέρωσή μας. Φυσικά άρνήθηκα νά συζητήσω μαζί του καί του ζήτησα νά μήν μέ ξαναενοχλήσει. Μετά από λίγες ημέρες μέ κάλεσε στό γραφείο του άνώτερος αστυνομικός. 'Εκεί ευρίσκοντο ένας 'Ελληνας καί ένα Λιβανέζος. Μου ζήτησαν καί αυτοί νά πείσω τούς πλοιοκτήτες νά πληρώσουν γιά τήν άπελευθέρωσή μας γιατί όπως χαρακτηριστικά είπαν οί Νιγηριανοί θά μας έστειναν στόν τοίχο. 'Απίστευτη ανθρώπινη διαφθορά καί σαπίλα νά σου φράζουν τά πνευμόνια.

Στίς 10/10/86 άπελευθέρωσαν τό πληρώμα πού ευρίσκετο σέ ξενοδοχείο στό PORT CARCOUT καί έφεραν τόν 'Υποπλοίορχο στήν C.I.D. όπως του είπαν γιά μία τυπική άνάκριση. Φυσικά τυπική άνάκριση στή Νιγηρία σημαίνει: περνάω τήν πόρτα τής αστυνομίας καί τό πότε θά ξαναβγώ μόνο ό Θεός τό ξέρει αν τό ξέρει κι αυτός.

'Ο 'Υποπλοίαρχος παρέμεινε έκτοτε μαζί μας συγκατηγορούμενος.

Στίς άρχές Δεκεμβρίου 1985 ό άνακριτής αστυνόμενός μας πληροφόρησε ότι ό φάκελλος τής ύποθέσεως έστάλλει στόν Δημόσιο κατήγορο (D.P.P.) καί αυτός θά αποφάσιζε γιά τήν περαιτέρω εξέλιξη τής ύποθέσεως.

Μας διαβεβαίωνε ότι από τήν όλη έρευνα τής αστυνομίας δέν προέκυπτε κανένα έπιβαρυντικό στοιχείο έναντίον μας καί έπροτεινέτο ή άπελευθέρωσή μας. Τίς ίδιες διαβεβαιώσεις μας έδιναν καί οί δικηγόροι. Μάλιστα ό δικηγόρος

του P+I Club ήτο τόσο βέβαιος ότι ό δημόσιος κατήγορος θά διέταζε τήν άπελευθέρωσή μας ώστε είχε ζητήσει καί τήν έκδοση είσιτηρίων έπιστροφής στήν 'Ελλάδα μέ πτήση τής ALITALIA.

Δυστυχώς ό Δημόσιος κατήγορος σύμφωνα καί πάλι μέ πληροφορίες του άνακριτή αστυνομικού καί κατ' έντολή του ύπουργού Δικαιοσύνης μας παρέπεμψε σέ δίκη γιά λόγους πολιτικής σκοπιμότητας γιά νά δικαιολογηθεί ή δεκάμηνος παράνομος κράτησίς μας.

Οί κατηγορίες πού μας απέδωσαν ήταν δύο καί περιλαμβάνοντο στό Νιγηριανό νόμο DEGREE 20 μέ θανατική ποινή σέ περίπτωση καταδίκης. Σκευωρία γιά προσπάθεια παράνομης εξαγωγής πετρελαίου καί προσπάθεια εξαγωγής. Προσαχθήκαμε στό SPECIAL TRIBUNAL του PORT HARCOUT στίς 10/12/85. Λόγω άπουσίας μέλους του δικαστηρίου ή δίκη άνεβλήθει γιά 21/1/86 καί πάλι λόγω άπουσίας του ίδιου μέλους άνεβλήθει γιά 13/2/86. Ξανά άναβολή γιά τίς 4/3/86 λόγω μη έτοιμότητας του δημοσίου κατήγορου. 'Ο Δικαστής τή φορά αυτή άπειλησε ότι εάν τήν επόμενη φορά ό Δημόσιος κατήγορος δέν ήτο έτοιμος νά παρουσιάσει τά στοιχεία καί τούς μάρτυρες τής ύποθέσεως θά διέγραφε όριστικά τήν ύπόθεση.

Στό διάστημα αυτό πού μας μετέφεραν από τό Lagos στό Port Harcourt οί αστυνομικοί πού μας συνόδευαν γιά νά μήν μας παραδώσουν στήν φυλακή άπαιτούσαν καί άναγκαζόμαστε νά τούς δίνουμε διάφορα χρηματικά ποσά. 'Ετσι μας άφηναν στό ξενοδοχείο γιά λίγες μέρες. Παζάρι δηλαδή δώσε - πάρε.

Στό διάστημα αυτό πού έγέγοντο οί άναβολές τής δίκης, οί δύο άνακριτές αστυνομικοί τής ύποθέσεως, ύποδιοικητής καί βοηθός του, μετέβησαν στήν Γερμανία καί 'Ελλάδα καί πήραν καταθέσεις από ναυλωτάς καί πλοιοκτήτες. Μας διαβεβαίωναν καί πάλι ότι ούτε τό ελάχιστο έπιβαρυντικό στοιχείο ευρέθει έναντίον μας.

Κατάφερα νά δώ μέ τά ίδια μου τά μάτια τήν παράγραφο του τελικού πορί-

σματος τής αστυνομίας πού άφορούσε έμάς.

'Αναφέρετο καθαρά ότι από όλες τίς έρευνες κανένα στοιχείο δέν προέκυπτε έναντίον μας καί προτεινέτο ή πλήρης άπαλλαγή μας. Γιά τούς πέντε νιγηριανούς συγκατηγορούμενους έπροτεινέτο ή άπαλλαγή τους από τίς κατηγορίες, ξανασύλληψή τους καί πρόσαγωγή σέ δίκη μέ άλλες πλέον κατηγορίες. Δυστυχώς καί πάλι γιά λόγους πολιτικής σκοπιμότητας κατ' έντολήν των άρχών ό δημόσιος κατήγορος μας παρέπεμψε σέ δίκη αυτή τή φορά μέ μία μόνο κατηγορία τής σκευωρίας. Χαρακτηριστικά στήν παράγραφο του πορίσματος πού διάβασα ό ίδιος αναφέρετο: νά προσαχθούν σέ δίκη γιά νά άποφευχθεί πιθανή προσφυγή τής 'Ελληνικής Κυβερνήσεως σέ διεθνή δικαστήρια διά παράνομη κράτηση πολιτικών της καί άπαίτηση τεραστίων άποζημιώσεων.

'Η δίκη άρχισε στίς 7/3/86 καί τελείωσε τίς 25/3/86. Σέ όλη τή διάρκεια τής δίκης ούτε μία φορά έγινε άναφορά στά όνόματά μας ούτε από τό δημόσιο κατήγορο ούτε από τούς μάρτυρες κατηγορίας. 'Η μοναδική φορά πού άναφέρθη κάτι γιά μένα ήτο ή άπάντησις του κυβερνήτη του περιπολικού ότι αυτός είναι ό πλοίαρχος του πλοίου πού διετάχθηκα νά συλλάβω.

Τελικά μετά τήν εξέταση των μαρτύρων καί τήν κατάθεση των στοιχείων από τό δημόσιο κατήγορο τό δικαστήριο έδέχθει τήν αίτηση των δικηγόρων ότι δέν είχαμε ύπόθεση νά άπαντήσουμε (NO CASE TO ANSWER) καί συνεπώς μας άπήλλαξε τής κατηγορίας χωρίς νά άπολογηθούμε. Κατά τό διάστημα πού περιμέναμε τήν έτυμηγορία του δικαστηρίου μας πλησίασε αστυνομικός καί μας ζητούσε 20.000 δολ. καί αυτός είπε ότι είχε τό τρόπο νά πείσει τό δικαστήριο νά μήν στείλει τήν άπόφασή του γιά επικύρωση από τό άνώτατο στρατιωτικό συμβούλιο. Φυσικά του είπαμε ότι δέν είμαστε μέτοχοι σέ καμμία τράπεζα.

Τελικά ή άπόφαση του δικαστηρίου έστάλει γιά επικύρωση από τό AFRC (ARMED FORCES RUMUNG COUNCIL) έ-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» I 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

σφαλμένως κατά την γνώμη των δικηγόρων οι οποίοι υπεστήριξαν ότι ο Νιγηριανός νόμος προβλέπει επικύρωση δικαστικής απόφασης από το AFRC μόνο σε περίπτωση καταδίκης. Σε έρωτηση δικηγόρου γιατί παρόμοια άθωωτική απόφασις που άφορούσε αμερικανίδα υπήκοο δεν εστάλει για επικύρωση και άφθετο άμεσως ελεύθερη ή αμερικανίδα να ταξιδέψει στην πατρίδα της, το δικαστήριο απήντησε: Φαντάζεσθε τό έπεισόδιο που θά μάς δημιουργούσε ή 'Αμερικανική πρεσβεία.

Μετά τό πέρας της δίκης μεταφερθήκαμε σε ξενοδοχείο του Λάγος και παραμένουμε μέχρι σήμερα υπό την επίβλεψη της αστυνομίας. Οι διαβεβαιώσεις δικηγόρων και αστυνομικών ήταν ότι ή επικύρωση ήτο τυπική διαδικασία και θά εγένετο σε διάστημα ενός μηνός δηλαδή περί τά τέλη του 'Απριλίου 86. Δυστυχώς και μέχρι τά τέλη του 'Ιουλίου τίποτε δεν είχε γίνει. Στο τέλος του 'Ιουλίου κληθήκαμε από μιά στρατιωτική επιτροπή SPECIAL INVESTIGATING PANEL (SIP) ή οποία κατηρτήσθαι κατ' έντολή του AFRC και μάς υπέβαλαν όρισμένες έρωτήσεις διότι όπως μάς πληροφορήσαν άπεφασίσθη ή έπανεξέτασις της όλης υπόθεσεως. Τό πόρισμα αύτης της επιτροπής έχει υποβληθή και πάλι για επικύρωση στο AFRC. Στο διάστημα αυτό έχουν γίνει αρκετά στρατιωτικά συμβούλια αλλά φαίνεται ότι ή υπόθεση που μάς άφορά έχει μπει στο άρχειο. Έκατοντάδες άποφάσεις έχουν παρθεί για διάφορες δικαστικές υπόθεσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ή άπελευθέρωση του 'Ισπα-

νου πλοιάρχου που ήτο καταδικασμένος εις θάνατον και των δύο Βρετανών μηχανικών που ήσαν καταδικασμένοι σε δεκατέσσερα χρόνια φυλακή.

Πρίν δύο μήνες περίπου ή πρεσβεία μας μάς εγνώρισε ότι έξήντησε όλους τους τρόπους και μέσα που είχε για διπλωματική λύση του προβλήματος. Είπαμε στον Πρέσβυ μας την άποψη μας ότι έφ' όσον οι Νιγηριανές αρχές κατάφορα άγνοούν τά έλληνικά διαβήματα γράφοντας στά παλιά τους παπούτσια κανόνες διεθνούς δικαίου, άφου πέρα από κάθε λογική παρακρατούν πολίτες άλλης χώρας που έχουν άθωωθεί με δικαστική άπόφαση, έχουν την πρόθεση νά μάς κρατήσουν όμήρους για άγνωστο χρονικό διάστημα. Παρακαλέσαμε λοιπόν νά βοηθηθούμε με άλλους τρόπους και τέτοιοι υπάρχουν πολλοί, νά μπορέσουμε νά φύγουμε. Πήραμε την άπάντηση ότι αυτό είναι δικό μας πρόβλημα και ή Πρεσβεία δεν κάνει παρανομίες. Δεν καταλαβαίνουμε φυσικά, όταν έμάς έδώ και κάποιες έλληνικές αρχές, μάς φτύνουν στο πρόσωπο, επί δεκαεννέα μήνες τώρα, τό νά προσπαθήσουμε με όποιονδήποτε τρόπο νά προστατευτούμε, διαπράτουμε παρανομία.

Πρέπει επί τέλους κύριε Βαγενά, από κάποιους νά κατανοηθή τό έγκλημα που έγινε εις βάρος μας και τό δράμα που ζούμε έμείς και οι οικογένειές μας επί 19 μήνες.

Άφήνοντας κατά μέρος της πολλαπλές άσθενείες που περάσαμε (μαλάριες, τυφοειδείς πυρετούς, λοιμώξεις κ.λπ.) που έχουν σοβαρότατες επιπτώσεις στη σωματική μας υγεία, θέλω νά

άναφερθώ στην τεράστια και άνεπανόρθωτη ψυχολογική ζημία που έχουμε ύποστει, ζώντας επί δεκαετίες συνεχείς μήνες με την άπειλή θανατικής καταδίκης, άθωοι μέν γνωρίζοντας δέ, ότι ή δικαιοσύνη έδώ άποδίδεται κάπως έτσι! Σε κατηγορώ ότι είσαι έλέφαντας και άπόδειξέ μου ότι δεν είσαι.

Έλεεινή τύχη μάς έφερε σ' αύτή την χώρα όπου λέξεις σαν δικαιοσύνη, άνθρωπινα δικαιώματα, ανθρώπινη αξιοπρέπεια έχουν σβηστεί από τό λεξικό της, για νά πληρώσουμε έγκλήματα, πράξεις ή σφάλματα άλλων.

Σάν "Έλληνες πολίτες και έπαγγελματίες ναυτικοί, άποδεδειγμένα άθωοι, που ύποστήκαμε έξευτελισμούς, ταπεινώσεις, έκβιασμούς και βασανιστήρια, πιστεύουμε ότι έχουμε τό ελάχιστο δικαίωμα (έκτός και μάς έχει άφαιρεθεί έν άγνοία μας) νά ζητήσουμε την άρωγή της πολιτείας για την μέ κάθε τρόπο και μέσο έπιστροφή στά σπίτια μας πριν ή άπελπισία μάς οδηγήσει σε άπονενωμένες πράξεις που μπορούν νά στοιχίσουν και τή ζωή μας άκόμη.

Διατελούμε μετά τιμής

ΒΑΒΑΣΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.

ΚΑΡΑΣΑΡΙΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΚΑΨΑΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ



★ 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

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ — ΤΟΥΡΚΙΑΣ

Περί τό τέλος τοῦ 1987 προγραμματίζονται τὰ ἐγκαίνια μίας νέας γραμμῆς ὁχηματαγωγῶν μεταφορᾶς σιδηροδρομικῶν συρμῶν πού θά συνδέει δύο παραθαλάσσιες χώρες τοῦ Εὐξείνου Πόντου, τήν Ρουμανία καί τήν Τουρκία.

Τά δύο ὁχηματαγωγὰ τύπου «Navimrex» θά ναυπηγηθοῦν σέ Ρουμανικά ναυπηγεῖα καί ἔχουν σχεδιασθεῖ ἀπό τήν MacGregor Naeire. Κάθε σκάφος θά διαθέτει σιδηροτροχιές συνολικοῦ μήκους 1.600 μέτρων καί πλάτους ἱκανοῦ γιά τήν διακίνηση βαγονιῶν διαστάσεων 144X10,58 μέτρων. Τά δύο λιμάνια πού θά ἐνώσει ἡ νέα γραμμή εἶναι ἡ Κωνσταντῖνα στή Ρουμανία καί ἡ Σαμσούντα τῆς Τουρκίας, οἱ ὁποῖες ἀπέχουν μεταξύ τους 450 ναυτικά μίλια.

Τό σύστημα φορτοεκφόρτωσης τῶν βαγονιῶν πού θά τοποθετηθεῖ σέ κάθε σκάφος εἶναι ἐπίσης σχεδιασμένο ἀπό τήν MacGregor-Mwire καί ἔχει ἤδη ἀποδείξει τήν λειτουργικότητά του σέ ἄλλες παρόμοιες γραμμές μεταφορᾶς σιδηροδρομικῶν συρμῶν, ὅπως ἡ γραμμή τῆς Βαλτικής ἀπό Τραπεζοῦντε γιά Χάνκο καί ἡ γραμμή πού συνδέει τή Σοβιετική Ἑνωση μέ τή Βουλγαρία, στή Μαύρη Θάλασσα.

Κύριο χαρακτηριστικό τοῦ συστήματος τῆς MGN εἶναι ὁ ἀνελκυστήρας πού χρησιμοποιεῖται γιά τήν μεταφορά τῶν βαγονιῶν στό διάφορα ἐπίπεδα. Συγκεκριμένα, τὰ βαγόνια εἰσέρχονται πρῶτα στό μεσαῖο κατάστρωμα (σχῆμα) καί μέσω τοῦ ἀνελκυστήρος μετακινούνται εἴτε στό ἄνω ἀνοικτό κατάστρωμα εἴτε στό κάτω κατάστρωμα. Ἡ μετακίνηση τῶν βαγονιῶν μεταξύ τῶν διαφόρων σιδηροτροχιῶν ἐνός καταστρώματος γίνεται μέσω εἰδικοῦ διανομέως τῆς MGN πού διαθέτει κάθε κατάστρωμα. Ἀκόμη εἰδική ἡλεκτρο-υδραυλική ἀντλία παρέχει τήν ἀπαραίτητη ὑδραυλική ἰσχύ γιά τήν κίνηση τοῦ ἀνελκυστήρα, τῶν εἰδι-

κῶν φρένων πού ἀκίνητοποιοῦν τὰ βαγόνια καί τοῦ διανομέα σιδηροτροχιῶν.

Ἄλλο χαρακτηριστικό στοιχεῖο τοῦ συστήματος εἶναι ἡ δυνατότητα πληροφορήσεως τοῦ προσωπικοῦ φορτοεκφόρτωσης γιά τήν κίνηση τῶν βαγονιῶν καί τή θέση τους ἐπὶ τοῦ πλοίου καθῶς καί ἡ δυνατότητα συνεννοήσεως μεταξύ διαφόρων ὁμάδων τεχνικῶν καί ἐργατῶν. Αὐτό ἐπιτυγχάνεται μέ τή συνδυασμένη χρήση τηλεοπτικῶν ὁθόνων, φορητῶν πομποδεκτῶν καί ὀπτικῶν σημάτων.

Τό σύστημα εἶναι σχεδιασμένο γιά λειτουργία σέ συνθήκες ὑψηλοῦ ψύχους ἕως καί 25 βαθμούς ὑπὸ τό μηδέν, ἐνῶ οἱ σιδηροτροχιές ἔχουν πλάτος 1.435 χιλιοστά, ἔτσι ὥστε νά εἶναι συμβατές μέ τό ὑπάρχον εὐρωπαϊκό δίκτυο.

Ὁ ἀνελκυστήρας ἔχει ὕψος 6,25 μ., ἴδιο μέ αὐτό τοῦ ὕψους κάθε καταστρώματος ὥστε νά ἐπιτρέπει ἡ σύγχρονη φορτοεκφόρτωση τῶν βαγονιῶν καί μήκος πλατφόρμας 31 μέτρα. Ἡ μέγιστη ταχύτητά του εἶναι 4μ/λεπτό καί ἔχει ἀνυψωτική ἰκανότητα ἀπὸ 170-340 τόννους. Διανομεῖς σιδηροτροχιῶν θά ἐγκατασταθοῦν στό ἄνω ἀνοικτό κατάστρωμα καί στό κάτω κατάστρωμα. Ἡ μονάδα τοῦ ἄνω καταστρώματος ἔχει μήκος 31,6 μ. καί δέχεται φορτία μέχρι 170 τόννους, ἐνῶ ἡ μονάδα τοῦ κάτω καταστρώματος εἶναι μικρότερη, μή-

κους 19,35 μ. καί μέγιστης φορτωτικῆς ἰκανότητος 90 τόννων. Ἡ ἀλλαγὴ ἀπὸ τή μία σιδηροτροχιά στήν ἄλλη διαρκεῖ 50/60 δευτερόλεπτα, ἐνῶ εἰδικοί μικροδιακόπτες ἐλέγχουν ἂν ἡ σύνδεση εἶναι σωστή καί ὀπτικά καί ἡχητικά σήματα προειδοποιοῦν ὅταν ἡ σιδηροτροχιά χρησιμοποιεῖται.

Τό σύστημα πληροφοριῶν/ἐπικοινωνιῶν ἐνισχύει τήν ἀσφάλεια τῆς φορτοεκφόρτωσης σέ στρατηγικά τοποθετημένες ὁθόνες καί στά τρία καταστρώματα, ἐνῶ ἐπίσης ὑπάρχουν κάμερες, ὀπτικοὶ σηματοδότες γιά τίς λειτουργίες τοῦ ἀνελκυστήρα καί τοῦ διανομέα σιδηροτροχιῶν καθῶς καί πίνακες λειτουργίας καί φορητοὶ ἀσύρματοι.

Τά ναυπηγεῖα τῆς Κωνσταντῖνας εἶναι μία σύγχρονη μονάδα ἐγκατεστημένη στήν ἀκτὴ τοῦ Εὐξείνου Πόντου καί ἀπὸ τό 1890 ἔχει ναυπηγήσει τὸν νῆα 2 ἑκατομμ. τόν. d.w. Ἡ ἐτήσια παραγωγή τους ἀντιπροσωπεύει τό 50% τῆς συνολικῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς τῆς Ρουμανίας καί τὰ δύο ὁχηματαγωγὰ πού θά ναυπηγηθοῦν θά ἔχουν τὰ παρακάτω κύρια χαρακτηριστικά:

Μήκος..... 170,55 μ.
Πλάτος..... 26 μ.
Βύθισμα..... 7,25 μ.
Ὀλικό βάρος..... 12.000 τόν.
Ταχύτητα..... 17 κόμβων
Μεταφορική ἰκανότητα.... 144 βαγόνια
μήκους 10,58 μ.

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

Dircción 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



ΟΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΕΞΕΡΕΥΝΗΤΕΣ

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ CHARCOT ΚΑΙ ΤΟ ΠΟΥΡΚΟΥΙ ΠΑΣ?

Συμπληρώθηκαν 50 χρόνια από την ημέρα που χάθηκε στη παγωμένη θάλασσα της Ίσλανδίας ο Γάλλος κυβερνήτης Jean Charcot, ένας από τους μεγάλους πρωτοπόρους των πολικών εξερευνήσεων. Προικισμένος με μία έμφυτη ναυτοσύνη και εξοπλισμένος με την επιστημονική ιατρική γνώση έθεσε τις ικανότητές του στη διάθεση του κράτους και μέσα στην γενική αδιαφορία των αρμοδίων κατάφερε να πραγματοποιήσει τις πρώτες επιστημονικές αποστολές της χώρας του στην Άρκτική και την Άνταρκτική.

Γιός διάσημου νευρολόγου έπρεπε να υποφέρει τη δόξα του σοφού πατέρα, ο οποίος μη θέλοντας ν' ακούσει καθόλου για ναυτική σταδιοδρομία του γιού του, τον προόριζε αποκλειστικά για γιατρό. Υπήκοντας στην πατρική επιμονή ο νεαρός Σαρκό σπούδασε πράγματι ιατρική, χωρίς ωστόσο ν' αφήνει ευκαιρία να άθλείται με τους φίλους στην αγαπημένη του ιστιοπλοία και κωπηλασία. Σπουδαστής ακόμα στά 25 του χρόνια αγόρασε το πρώτο του μικρό σκάφος για νά ασκηθεί στην κυβέρνησή του στον Σηκουάνα. Μετά το θάνατο του πατέρα του, τελείωσε τις σπουδές του στην ιατρική και στη συνέχεια επιδίδεται όσο μπορεί περισσότερο στη ναυσιπλοία. Τό 1902 του ανατίθεται η πρώτη επίσημη επιστημονική αποστολή στον Βόρ. Άτλαντικό. Έπρεπε νά επισκεφθεί τις Φερόες και στην Ίσλανδία για νά μελετήσει τις αιτίες εμφάνισης του καρκίνου στους εκεί πληθυσμούς. Ο πατέρας του τον ήθελε γιατρό κι αυτός λάτρευε τη θάλασσα. Η αποστολή αυτή συνδυάζει και τα δύο. Γυρίζοντας στη Γαλλία, για νά ικανοποιήσει το πάθος του, αποφασίζει νά ναυπηγήσει ένα σκάφος ειδικό για την αντιμετώπιση των πολικών θαλασσών. Ήδη από τό 1897 όλα τα μεγάλα ευρωπαϊκά έθνη έ-

χουν ριχτεί με μανία στην εξερεύνηση της Άνταρκτικής και τό 1901 στάθηκε η χρονιά ενός αγώνα δρόμου πρὸς τό Νότιο Πόλο στον οποίο πήραν μέρος τέσσερις μεγάλες αποστολές. Η Γαλλία δέν πήρε μέρος γιατί κανείς δέν έδειξε ενδιαφέρον. Άλλά τό 1903, η εξαφάνιση του Σουδοῦ εξερευνητή Norden-skjold συγκίνησε όλον τόν επιστημονικό κόσμο με αποτέλεσμα νά οργανωθούν διάφορες αποστολές διασώσεως. Τότε ο Σαρκό μη ύπακούοντας παρά μόνο στο κουράγιο και τό καθήκον του, προτείνει νά μετάσχει σέ μία τέτοια αποστολή που νά συνδυασθεί με επιστημονική έρευνα. Οί Άρχές δέν έδειξαν τό ενδιαφέρον που έπρεπε και μόνο οί λαϊκές έγγραφές που οργανώση η «Matin» του επέτρεψε νά πραγματοποιήσει ένα μεγάλο έργο, αντιπροσωπεύοντας τη χώρα του στους μακρινούς εκείνους τόπους.

Η αποστολή του Σαρκό πέτυχε άπολυτα και ο ίδιο γύρισε θριαμβευτής. Πέρασε στην Άνταρκτική 15 μήνες από τους οποίους τούς 10 διαχειμάσε πάνω στους πάγους. Η έκθεση που υπέβαλε όταν γύρισε περιέλαβε σπουδαία γεωγραφικά και επιστημονικά δεδομένα. Αποφασίζοντας νά επανέλθει στην Άνταρκτική άρχισε τό 1908 τη ναυπήγηση του Ρουρκουί Πας? (τό τέταρτο με τό ίδιο όνομα) που θά του μείνει πιστό ως τό τέλος. Μπάρκο τρικάρτο, 445 τόνων, 40 μ. μήκος, 9.20 πλάτος και 4 βάθος. Έφερε μία μηχανή 550 ίππων που του έδινε ταχύτητα 9 μιλίων και πλευρικές ενισχύσεις, για την πίεση των πάγων. Είναι ένα πλοίο μοντέρνο για την εποχή του. Από τό ύψος του μεγάλου ιστού ή σκοπιά, μέσα στην κόφα της, είναι συνδεμένη τηλεφωνικώς με τό καμπούνι. Ηλεκτρικό φῶς φωτίζει τά έργαστήρια και τούς κοιτώνες και ή άκατος με τό μωτέρ είναι η πρώτη που θά φτά-

σει σέ τόσο ψηλά γεωγραφικά πλάτη. Ο άρχηγός φροντίζει ιδιαίτερα την άνεση, ξέροντας τό σκληρό και βίαιο έξαμνο που θά έχουν ν' αντιμετώπισουν στον Άνταρκτικό χειμώνα. Τό έσωτερικό του πλοίου είναι φοδραρισμένο με παχύ στρώμα φέτρ, τό καρέ είναι διαρυθμισμένο σέ σαλόνι και τραπεζαρία με όλες τις άνέσεις, φωτισμένο με μεγάλα φινιστρίνια και επιπλωμένο με μία βιβλιοθήκη 1.000 τόμων που θά είναι πολύτιμοι στην πολιτική μοναξιά. Άπαγόρευσε όμως κάθε είδος τυχερού παιχνιδιού, μιάς και 20 άνθρωποι θά ζούσαν άναγκαστικά σ' αυτό τό ελάχιστο για δέκα όλόκληρα χρόνια.

Άπό τό 1908 ως τό 1910 ο Σαρκό ήγείται δυό μεγάλων γαλλικών αποστολών στην Άνταρκτική. Στά χρόνια που ακολούθησαν έως τόν πρώτο παγκόσμιο πόλεμο ο κόσμος γνωρίζει την έποποιία του Άμουδσεν και του Σκόττ στο Νότιο Πόλο, ενώ δύο Γάλλοι επιστήμονες, ο Renard και ο Beuchat εξερευνούν τό Βόρειο Πόλο, όπου ο δεύτερος βρίσκει τραγικό θάνατο. Στο πόλεμο ο Σαρκό υπηρετεί σαν κυβερνήτης μεταμφιεσμένου έμπορικού πλοίου προορισμένου στη βύθιση γερμανικών υποβρυχίων. Μετά τόν πόλεμο ξαναπιάνει τό Ρουρκουί Πας? κι' αυτή τη φορά έτοιμάζεται για την Άρκτική. Η Γαλλία μετέχει στο πολικό έτος 1932-33 και ο Σαρκό με τό πλοίο του έγκαθιστά μία ομάδα έρευνας στη Γροιλανδία. Ο φίλος του εξερευνητής Victor διασχίζει την κοιλάδα των πάγων και διαχειμάζει πολλές φορές με τούς Έσκιμώους. Πιστεύουν ότι η πρωτοβουλία του επέτρεψε στη Γαλλία νά παίξει ένα ρόλο στις πολικές περιοχές. Στην Άνταρκτική οί μόνιμοι σταθμοί που διοικεί η Administration des Terres Australes et Antarctiques Francaises (TAAF) στην Adelie, Kerguelen, Saint Paul, Amsterdam και Crozet,



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINESBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 888958 EPEMBI G.
FACSIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

81-85 FILONOS STR. · 4th FLOOR
GR · 105 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3100 BUEN GR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328

αποτελούν την απόδειξη. Δυστυχώς δεν συμβαίνει το ίδιο στην 'Αρκτική' όπου η Γαλλία δεν κατέχει καμιά δική της περιοχή.

Στις 16 'Ιουλίου του 1936 το «Ρουγκουί Ρας?» απέπλευσε από το Saint Servan για μία ακόμα αποστολή στις βόρειες πολικές θάλασσες. Για δέκατη φορά στη Γροιλανδία, τό γαλλικό πλοίο φτάνει στο χωριό των 'Εσκιμών Αγκαμσάλικ όπου τον περίμενε ο Victor και οι σύντροφοί του. Στις 4 Αυγούστου παραλαμβάνει τον Victor και 13 'Εσκιμώους και τους εγκαθιστά σ' ένα βορειότερο σημείο διαχείμασης. Καθυστερεί λόγω βλάβης του λεβητοστασίου αλλά καταφέρνει να πλεύσει με τά πανιά έως την πρωτεύουσα Ρεϊκιάβικ, όπου και επισκευάζεται. Ξαναφεύγει στις 15 Σεπτεμβρίου με καλό καιρό.

Τό βράδυ της ίδιας μέρας ό καιρός χαλάει, ή θάλασσα δυναμώνει, έτσι πού τό σκάφος μέ τόν καιρό μπροστά είναι αδύνατο νά ταξιδεύσει. Η θύελλα μαινεται μέ 11 μπωφόρ και καταρρίπτει τόν άκάτιο ιστό. Στις τρεις τό πρωϊ σκίζεται τό πρυμνιό πανί και σπάζει ή άντένα του άσυρμάτου μαζί μέ τό μπαστούνι του φλόκου. Πιασμένο στό ρέμμα τό σκάφος ξεπέφτει συνεχώς και προσπαθεί μέ κόπο νά κρατηθεί άνάμεσα στις ξέρες. Στις πέντε ή ώρα άκουμπάει σέ μία

ξέρα, γέρνει πρός τά δεξιά, αλλά ένα τεράστιο κύμα τό ξεσηκώνει. Τό καζάνι ξεκολάει και οι βάγκες τινάζονται στη θάλασσα. Τό Ρουγκουί Ρας? είναι χαμένο. 'Αλλά ό Σαρκό στέκεται πάντα όρθιος στη γέφυρα. Τήν αυγή τό πλήρωμα κάτω από τό αδιάκοπο σφυροκόπημα των πελώριων κυμάτων ρίχνει τίς άγκυρες κι άπ' τίς δυό μπάντες μήπως πιάσουν στό βυθό και συγκρατήσουν τό σκάφος, αλλά είναι πιά πολύ άργά. Τό καράβι χτυπάει σέ βράχο και άνοίγει. Βουλιάζει δυό χιλιάδες μέτρα μακριά άπό τή στεριά.

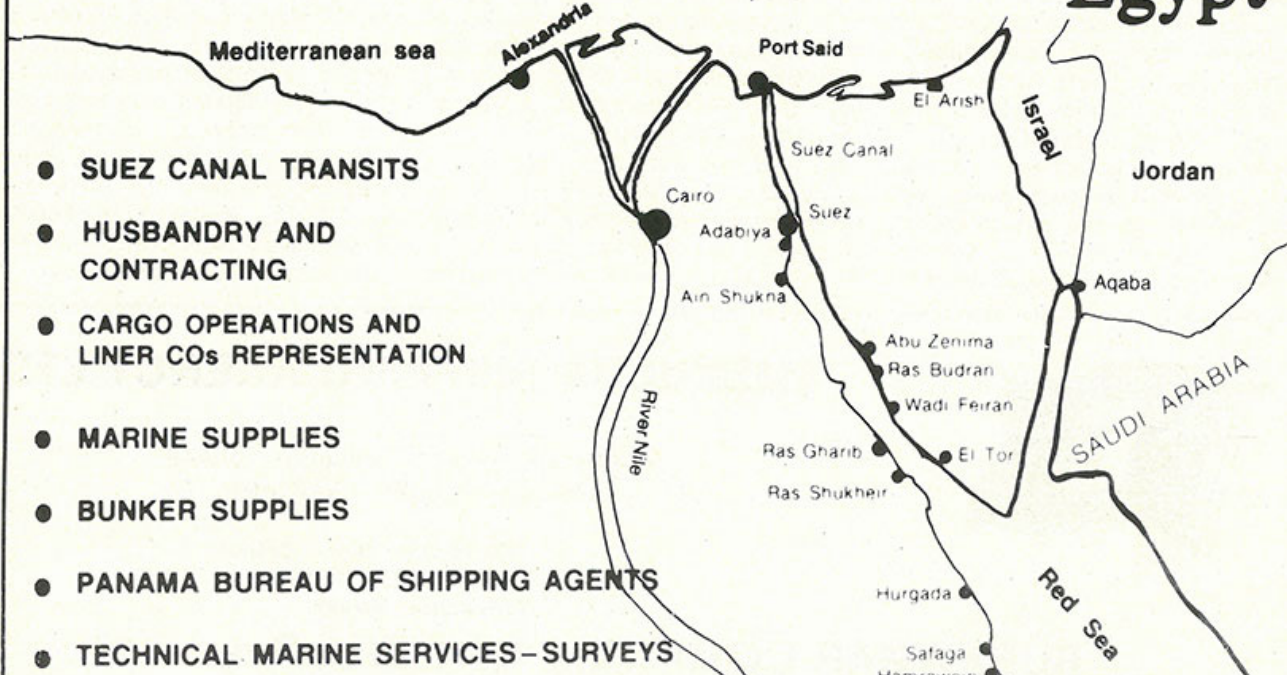
Οι άνθρωποι του άρπάζονται άπ' τά κύματα. 'Ανάμεσά τους ό λωστρόμος Conides πού τιναγμένος κι αυτός άπό ένα κύμα κατάφερε νά πιαστεί σ' ένα σωσίβιο κι ύστερα σέ κάπιο μαδέρι. Καθώς ένα κύμα τόν σηκώνει στην κορφή, διακρίνει ακόμα στη γέφυρα τόν άρχηγό Σαρκό, τόν πλοίαρχο Λε Ψοννιατ και τόν φυσικό επιστήμονα Parat. Ξέπνοο πιά, ύστερα άπό πολύωρη πάλη στη θάλασσα, τόν περιμάζεψε ένας νεαρός χωρικός πού ρίχτηκε μέ θάρρος στό κενό. Είναι ό μόνος επιζήσας άπ' τήν καταστροφή. Τώρα πιά ή θάλασσα έχει κλείσει πάνω άπό τό Ρουγκουί Ρας? πού αναπαύεται στό 9 μέτρα βάθος. Σ' όλο τό μήκος των άκτών ή θάλασσα ξεβράζει τά συντρίμια πού προκάλεσε ή μα-

νία της. Γύρω στό μεσημέρι κατέφθασε επί τόπου ό Γάλλος πρόξενος. 'Αραδιασμένα στην άκτή κοίτονταν τά πτώματα 26 ναυτικών. 'Όλοι έθελοντές άπ' τήν άρχή, άκολούθησαν στην περιπέτεια τόν άρχηγό τους. Μέ γυμνό κεφάλι, μέ τό ρολόι του στό τσεπάκι, ό Ζάν Σαρκό, κύριος του Πόλου και ίππότης των πάγων, άναπαύοταν στη γή της 'Ισλανδίας άπ' τήν όποία είχε ξεκινήσει τούς άγώνες του.

"Όταν τό 1984 μερικοί δύτες κατέβηκαν στό ναυάγιο του Ρουγκουί Ρας? δέν βρήκαν παρά έλάχιστα άπομεινάρια. 'Όμως τό όνομα του Σαρκό χαράχτηκε στη πρύμη του πρώτου κρατικού εξερευνητικού πλοίου της Γαλλίας και άργότερα ή CNECXO βάφτισε Commandant Charcot τό μεγαλύτερο ωκεανογραφικό σκάφος της. Σήμερα τό Ρουγκουί Ρας? και ό Jean Charcot θεωρούνται έθνικοί ήρωες της Γαλλίας και μία σειρά έκδηλώσεων (έκθέσεις, διαλέξεις, έκδοση βιβλίων κλπ.) άρχίζει για τά πενήντα χρόνια άπό τό τραγικό ναυάγιο. 'Ετσι ένώ τό Κράτος πού — όπως έλεγε ό ίδιος — «δέν του διέθετε 150 χιλιάδες φράγκα για νά βγάλει τή Γαλλία άπό τό πολικό περιθώριο», τώρα διαθέτει πολύ περισσότερα για νά τιμήσει τή μνήμη του.

Ε.Σ.

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

Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1986

Όπως καθιερώσαμε από τό 1984, σ' αυτό τό τελευταίο τεύχος του 1986, παρουσιάζεται τό εϋ

Όπως καθιερώσαμε από τό 1984, σ' αυτό τό τελευταίο τεύχος του 1986, παρουσιάζεται τό εϋρετήριο τών αρθρων πού έχουν δημοσιευθεί στά «Ναυτικά Χρονικά» από τήν 1 Ιανουαρίου έως καί σήμερα.

Ο κατάλογος αυτός, στόν όποιο τά αρθρα παρουσιάζονται μέ χρονολογική σειρά δημοσιεύσεως, θά βοηθήσει τούς αναγνώστες μας στό γρήγορο έντοπισμό εκείνων πού τούς ενδιαφέρουν. Τά ένυπόγραφα αρθρα παρουσιάζονται μέ τό όνομα του αρθρογράφου.

Τεύχος 1214/973 — 1 Ιανουαρίου

- Εισαγωγή στήν ιστορία του Ναυτικού Χάρτη (Χρ. Ντούνη).
- Τά Ιαπωνικά ναυπηγεία
- Η μεγαλύτερη μικρή ναυτιλία.
- Η Ακαδημία Αθηνών βράβευσε τήν Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων.

Τεύχος 1215/974 — 15 Ιανουαρίου

- Αποκατάσταση κλίματος άμοιβαίας έμπιστοσύνης (Κ. Λ. Φαφαλιού)
- Ναυτιλιακό Πολύπτυχο (Γ. Αδ. Χατζηπατέρα).
- Η κρίση στή Ναυτιλία: Υπεύθυνοι, άνεύθυνοι καί άνεθυνο-υπεύθυνοι (Στρ. Ανδρεάδη).
- Αμετάβλητο θεσμικό καθεστώς (Αρ. Καραγεώργη)
- Νά διατηρήσωμεν τήν Ναυτιλίαν μας (Μαν. Κουλουκουνητή).
- Τά κρουαζιερόπλοια (Ανδρ. Ποταμιάνου).
- Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες: Θέσεις καί προβλήματα (Μηνά Σιγάλα).
- Έλληνική Ναυτιλία, Έτος 1986 (Π. Σαρλή).
- Ας πάμε όλοι στήν κηδεία τής Έλληνικής Σημαίας (Μιχ. Περατικού).
- Προτείνω (Παν. Τσάκου).
- Η έπιβίωση τής Έλληνικής Ναυ-

τιλίας συνδέεται μέ τήν αύξηση τής παραγωγικότητας (Γεωρ. Γράτσου).

— Κλίμα έμπιστοσύνης (Γεώργ. Δαλακούρα).

— Η Ναυτιλία μοναδικό καί άναντι-κατάστατο αγαθό γιά τήν Έλλάδα (Γεώργ. Δρακοπούλου).

— Μέ θάρρος τήν αλήθεια (Ιωάν. Θεοδωρακόπουλου).

— Υπάρχει έλπίδα; (Βασ. Κούτση).

— Θάλαττα Θάλαττα (Λεον. Λεμού).

— Η Έλληνική Ναυτιλία 1985: Η άγορά σέ κρίση, ή Πολιτεία σέ λήθαργο (Ματθαίου Λώ).

— Τά αίτια μειώσεως, προοπτικές καί δυνατότητες αύξήσεως του ναυτιλιακού συναλλάγματος (Θαν. Μαρτίνου).

— Συναίνεση γιά ένα κοινό παρανομαστή (Διον. Μελισσηνού).

— Εϋρύτερη αντίληψη τής άποστολής μας (Βασ. Παπαχρηστίδη).

— Νά άκουσθούν οι άπόψεις όλων (Εύαγ. Ποθητού).

— Η ώρα τής Έθνικής Αντιπροσωπείας (Γεώργ. Φουστανού).

— Η Ναυτιλία θά μείνει παντοτινά στά χέρια τών Έλλήνων (Λουκά Χατζηϊωάννου).

— Καί τό Ναυτεργατικό Δυμαμικό; (Μιχ. Ζενζεφύλλη).

— Ανταγωνιστικότητα του Έλληνικού πλοίου, ή άνταγωνιστικότητα τής Έλληνικής σημαίας; (Γιάν. Ψαρρά).

— Η άναθεώρηση τών Κωδίκων (Ξεν. Αντωνιάδη).

— Η εξέλιξη του Δικαίου τής Θάλασσας (Ι. Ζαφειρόπουλου).

— Ναυτική Νομοθεσία καί Νομολογία (Εύαγ. Αθηναίου).

— Έρευνα καί Διάσωση στή Θάλασσα (Γεώργ. Μαργογιάννη).

— Τίποτε δέν χάθηκε άκόμα (Γεώργ. Μπάνου).

— Στατιστική διακρίβωση τής δυναμείας τής έλληνόκτητης ναυτιλίας.

— Τό υπό ναυπήγηση έλληνόκτητο τοννάζ.

— Ανασκόπηση τής Ναυλαγοράς καί τής άγοράς τών άγοραπωλησιών κατά

τό 1985.

— Τά άτυχήματα του έλληνόκτητου στόλου.

— Ανασκόπηση τής Παγκόσμιας Ναυτιλίας.

— Αύτοί πού χάθηκαν τό 1985.

Τεύχος 1216/975 — 1 Φεβρουαρίου

— Η συνέλευση τών μελών τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών καί ή λογοδοσία τής Διοικήσεώς της.

— Αντιρρήσεις προκαλεί ή ύπουργική άπόφαση γιά τή σύνθεση τών άυτοματοποιημένων πλοίων.

— Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες (Έλ. Μπασδάνη).

— Νέα τεχνολογία τής Μισσομπίσι γιά τήν άνάκτηση θερμικής ισχύος καυσαερίων τών νηζελομηχανών (Α. Κόπιτσα).

— Τά αίτήματα τής ΠΝΟ γιά τήν ύπογραφή τών νέων συλλογικών συμβάσεων έργασίας.

Τεύχος 1217/976 — 15 Φεβρουαρίου

— Η παγκόσμια ναυτιλία.

— Τό Νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ θά όδηγήσει σέ έξελίξεις αντίθετες πρίς τίς έπιδικώμενες.

— Τό συνδικαλιστικό νομοσχέδιο.

— Διακίνηση άγαθών μέ άλυσομεταφορείς (Π. Αλεξανδρή).

— Η δανειοδότηση ναυτιλιακής εταιρίας από τήν Έθνική Τράπεζα τής Ελλάδος.

Τεύχος 1218/977 — 1 Μαρτίου

— Έπιδράσεις από τήν πτώση τών τιμών πετρελαίου στήν οικονομία τών ΗΠΑ (Α. Τσιόδη).

— Η Μόνιμη Σύνδεση τής Μάγχης.

— Οι Δορυφόροι στήν ύπηρεσία τής Έμπορικής Ναυτιλίας (Γ. Μαργογιάννη).

— Παγωμένες Θάλασσες καί πολικές περιοχές (Ι. Ζαφειρόπουλου).

RUGGIERO & OGLE

SHIPPING AGENCY NEW YORK

PROMPT AND EFFICIENT SERVICE TO GREEK SHIPPING



TEL.: (718) 816.8850
TELEX: 6852840
CABLES: ROMOTSHIPS NEW YORK

1208 BAY STREET
STATEN ISLAND
NEW YORK 10305

Τεύχος 1219/978 — 15 Μαρτίου

- Πολιτική και δραστηριότητα της ΕΟΚ στους Τομείς Ναυτιλίας και Ναυπηγικής Βιομηχανίας (Γ. Σπαρτιώτη).
- Τά πλοία ρόλλ-ον/ρόλ-οφ
- Η Ήμεριδα Ναυτιλίας του Ναυτικού Έπιμελητηρίου.
- Τό «Χρυσό Ίωβηλαίο» (Κων. Α. Φαφαλιού).
- Οί λύσεις μέ κοινή συμπόρευση (Στάθη Άλεξανδρή).
- Η Ναυτιλία και τό κοινωνικό σύνολο (Γ. Λαναρά).
- Έντονο ένδιαφέρον γιά τή Ναυτιλία (Κ. Σημίτης).
- Σύνδεση εξαγωγών και Ναυτιλίας (Γ. Κατσιφάρας).
- Μόνη λύση τά πολλά πλοία (Γ. Φουστάνου).

Τεύχος 1220/979 — 1 Άπριλίου

- Η Διεθνής Σύμβαση γιά τούς όρους νηολογήσεως των πλοίων
- Ναυάριθμος Θαλασσίων Μεταφορών (ΒΦΙ) (Γέωργ. Παντ. Λεμού).
- Προαγωγή της Έπιβατηγού Ναυτιλίας (Βασ. Κούτσης).
- Ό πάγος στη θάλασσα (Ι. Ζαφειρόπουλου).

Τεύχος 1221/980 — 15 Άπριλίου

- Ζητείται νά ανακληθεϊ ή ύπουργική απόφαση γιά αύξηση των εισφορών.
- Η Διεθνής Σύμβαση περί των όρων νηολογήσεως των πλοίων.
- Ό έφοδιασμός πλοίων και άεροσκαφών.
- Η ήλεκτρονική τεχνολογία στη Ναυσιπλοία (Άντ. Γρυπαίου).

Τεύχος 1222/981 — 1 Μαΐου

- Η νέα δημόσια συζήτηση της Ε.Ε.Μ.Π.
- Οί προοπτικές ναυτιλιακής ανάπτυξεως (Β. Κούτσης).
- Μεσογειακή Ναυτιλία και Έλ.

Νηογνώμων (Δ. Μελισσηνού).

- Τά Ήνωμένα Άραβικά Έμιράτα.
- Η σύνθεση των πλοίων 500-3.000 τον. γκρός.
- Ναυπηγεία Χάρλαντα & Γούλφ: 1.726 πλοία σέ 125 χρόνια.
- Η διαμάχη άτμού και ντίζελ (Άντ. Γρυπαίου).
- Απόφαση της Βουλής των Λόρδων επί διενέξεως περί των ευθυνών στη διαχείριση πλοίου.

Τεύχος 1223/982 — 15 Μαΐου

- Έφοπλισμός και Διαχείριση
- Η Ίδρυση του ύφυπουργείου Ναυτιλίας τό 1936.
- Λιμένες και έλεύθερες έμπορευματικές ζώνες (Παν. Άποστολόπουλου).
- Τό Κέντρο Προστασίας Παιδιών Ναυτικών μέ ειδικές ανάγκες.
- Άναγκαία ή ριζική άναμόρφωση του φορολογικού συστήματος.

Τεύχος 1224/983 — 1 Ιουνίου

- Η προσφορά της Ναυτιλίας στο Κοινωνικό Σύνολο.
- Είκοσι δίσ δολλάρια ή συναλλαγματική πρόσσοδος από τή Ναυτιλία μεταπολεμικώς.
- Οί επενδύσεις του έφοπλισμού στην Έλλάδα και τά έργα Εύποιϊας.
- Έλληνική πλοιοκτησία και εκπαίδευση: Μιά ειδική σχέση (Ζωής Ρίγγα — Γεωργακάκη).
- Έλληνική έμπορική ναυτιλία και πολιτική ιδεολογία (Γεώργ. Μπάνου).
- Ναυλαγορά και τιμές πετρελαίου.
- Η θαλάσσια μεταφορά βαρέων φορτίων.
- Η σημασία της Έμπορικής Ναυτιλίας στην Έθνική Οικονομία (Μαν. Νιώτη).
- Συμπεράσματα από τήν κρίση στον Κόλπο της Σύρτεως (Ι. Ζαφειρόπουλου).
- Δύο νέα συστήματα Shaft Generating (Α. Κόπιτσα).

- Τό Σύστημα «NAVTEX» (Α.Α. Λεοντοπούλου — Ι. Κ. Παπαϊωάννου).
- Τό Ναυτικό Μουσείο Αίγαίου.

Τεύχος 1225/984 — 15 Ιουνίου

- Η γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Έπιτροπής των Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων γιά τήν ανάπτυξη μιās κοινής πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές.
- Τά μπάλκ κάρριερς
- Νέα προϊόντα και υπηρεσίες στα «Ποσειδώνια '86».
- Μέ τον φακό στα «Ποσειδώνια 86»
- Η ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και τά προβλήματά της (Μαν. Νιώτη).
- Τελειοποίηση συστημάτων άδρανούς άερίου στα δεξαμενόπλοια (Άντ. Γρυπαίου).

Τεύχος 1226/985 — 1 Ιουλίου

- Απόηχοι από τή Βουλή γιά τή Ναυτιλία.
- HELMEPA/ΕΟΚ γιά τήν προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.
- Άμεση ανάγκη άξιοποίησης της γεωγραφικής θέσης της Έλλάδας στις μεταφορές (Ε.Ι. Ζαφειρή).
- Τά Ναυπηγεία του Άτλαντικού.
- Προβλήματα και προοπτικές γιά τήν ανάπτυξη της διαλύσεως πλοίων στην Έλλάδα.
- Η ναυτική εκπαίδευση σέ άλλες χώρες (Μαν. Νιώτη).
- Η θερμοκρασία της θαλάσσης (Ι. Ζαφειρόπουλου).
- Η προσφυγή κατά της απόφάσεως αύξήσεως των εισφορών προς τό ΝΑΤ.

Τεύχος 1227/986 — 15 Ιουλίου

- Η γεωγραφική θέση της Έλλάδος και ή ναυτιλιακή πολιτική (Βασ. Κούτσης).
- Κρουαζιέρες: Παρελθόν, παρόν

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNILOUDIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

καί μέλλον (Φιλ. Χρ. Καβουνίδης).

— SEADOCKS: 'Η λύση στο πρόβλημα διακινήσεως φορτωτικών πετρελαίου.

— Τά λιμάνια του 'Αραβικού Κόλπου (Γ. Μπάνου).

— 'Οργάνωση καί σύγχρονα προβλήματα στον Λιμενικό Τομέα (Παν. 'Αποστολόπουλου).

— 'Ολοκληρωμένα ηλεκτρονικά προγράμματα πλοίου.

— Τό νομοσχέδιο για τό Λιμενικό Σώμα.

Τεύχος 1228/1987 — 1 Αύγουστου

— 'Αναγκαία ή κρατική παρέμβαση στις μεταφορές όταν ο ιδιωτικός τομέας απουσιάζει (Ε. Ι. Ζαφείρη).

— Φόρος Προστιθεμένης 'Αξίας καί Ναυτιλία

— Κρουαζιέρες μέ φορτηγά.

— 'Οργάνωση καί σύγχρονα προβλήματα στον Λιμενικό Τομέα (Παν. 'Αποστολόπουλου).

— 'Εξελίξεις στην τεχνολογία των ώθουμένων φορτηγίδων.

Τεύχος 1229/1988 — 15 Αύγουστου

— Τό ναυάγιον του Α/Π «ΟΡΟΣ ΚΥ-ΛΗΝΗ» την 9ην 'Απριλίου 1938 (Χρ. Δ. Παπαπατέρα).

— 'Απόηχοι από την Βουλή για τή Ναυτιλία.

— Πλοηγοί καί Πλοήγηση.

— Δεξαμενόπλοια VLCC/ULCC, ό σύγχρονος Μωϋσής της έμπορικης Ναυτιλίας ('Αντ. Γρυπαίου).

Τεύχος 1230/1989 — 1 Σεπτεμβρίου

— 'Η κοινοτική πολιτική των μεταφορών.

— 'Οδηγίες προς τούς πλοιάρχους μας για τήν απογραφή της 20ης Σεπτεμβρίου.

— Οί διακρίσεις σημαίας στις χώρες της ΕΟΚ (Μαν. Νιώτη).

— Δεξαμενόπλοια VLCC/ULCC, ό

σύγχρονος Μωϋσής της έμπορικης ναυτιλίας ('Αντ. Γρυπαίου).

Τεύχος 1231/1990 — 15 Σεπτεμβρίου

— Τό βιβλίο παραγγελιών κρυστάλλινη σφαίρα (Γ. Μπάνου).

— 'Ο φόρος προστιθέμενης άξίας (Κ. Πέττα).

— Συρρίκνωση των όλικών άπωλειών του 1985 μέ παράλληλη αύξηση των διαλυθέντων πλοίων.

— Οί πρόσφυγες από τήν Κεϋλάνη.

— 'Ενα άκόμη άντικίνητρο;

Τεύχος 1232/1991 — 1 'Οκτωβρίου

— 'Ενώπιον της τεκμαρτής ανάκαμψης (Γ. Μπάνου).

— 'Η διά θαλάσσης μεταφορά των καυσίμων.

— Μειώνονται τά τέλη νηολογήσεων στη Λιβερία.

— Μέτρα για τήν πρόληψη παρανόμων πράξεων κατά επιβατών καί πληρωμάτων στα πλοία.

— Τό φράγμα του Σκάλη στην 'Ολλανδία.

Τεύχος 1233/1992 — 15 'Οκτωβρίου

— Δημιουργία χρηματιστηρίου ναυτικών άξιων (Βασ. Κούτση).

— 'Ο,τι πιο επίκαιρο (Γ. Μπάνου).

— Θά διατυπωθεϊ νέο μνημόνιο από τά μέλη της CAACE.

— 'Η 4η έτήσια Διεθνής Συνάντηση του Πειραιώς.

— 'Επιβάλλεται ή δημιουργία ναυτικού τμήματος στο ΕΒΕΠ

— 'Η τραγική σύγκρουση της Μαύρης Θάλασσας.

— Μέτρα για τήν πρόληψη παρανόμων πράξεων κατά επιβατών καί πληρωμάτων στα πλοία.

Τεύχος 1234/1993 — 1 Νοεμβρίου

— Λύσεις Σήμερα γιατί Αύριο θά ει-

ναι 'Αργά (Γερ. 'Αγούδημου).

— ΕΟΚ καί 'Ακτοπλοία.

— Πρός ευνοϊκότερο ασφαλιστικό κόστος.

— Τό πρόβλημα της νεοελληνικής ναυτικής όρολογίας (Α. Ι. Τζαμτζή).

— 'Η άπαλλαγή άλλοδαπών ναυτικών επιχειρήσεων από τό φόρο εισοδήματος.

Τεύχος 1235/1994 — 15 Νοεμβρίου

— Πρός ένα κοινό δορυφορικό ναυτικό σύστημα.

— 'Η υπόθεση «SALEM»

— ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ: 'Η τακτική καί ή στρατηγική του.

— Σχεδιασμός ανάγκης σε περίπτωση άκουσίας ρυπάνσεως από δεξαμενόπλοια ('Αντ. Γρυπαίου).

Τεύχος 1236/1995 — 1 Δεκεμβρίου

— 'Η νέα διατύπωση του όρου 8 της 'Εγκριτικής Πράξεως.

— 'Η νέα σύνθεση των φορτηγών πλοίων κλασικών καί αυτόματοποιημένων.

— 'Η νέα σύμβαση των Πλοιάρχων Α'

— Οί ναυταπάτες.

— 'Η περίπτωση του «ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ»

— 'Αναθεωρείται τό Ν.Δ. περί διοικητικού έλέγχου του ναυτικού άτυχήματος.

Τεύχος 1237/1996 — 15 Δεκεμβρίου

— Τά μέτρα για τήν άνταγωνιστικότητα της 'Ελληνικής σημαίας καί ή άπεργία της ΠΙΝΟ (Γ. Φουσάτου).

— Είνα σεβαστή ή όχι ή 'Εγκριτική Πράξη;

— 'Η δραματική περιπέτεια τριών 'Ελλήνων ναυτικών στη Νιγηρία.

— Σιδηροδρομική σύνδεση Ρουμανίας — Τουρκίας.

— 'Ο Πλοίαρχος Charcot καί τό Porqueto Pas?

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

THE STRIKE CLUB

MANAGERS:

John Laing
(Strike Club Management) Ltd

ADMINISTRATIVE OFFICE:

29 Boulevard Princesse Charlotte
MC 98000
Monaco

Telephone: 93 50 02 45

Fax: 93 25 53 18

Telex: 469266 LAING MC

Provides cover for Shipowners, Charterers, Rig and Tug Operators against loss of daily running costs or charter hire when delayed by strike, lockout, stoppage or restraint of labour

Please send me a copy of 'The Strike Club' 1985/86 Annual Report and Accounts and current Rules

Name _____

Company _____

Address _____

To: John Laing (Strike Club Correspondents) Ltd
Fountain House, 130 Fenchurch Street,
London EC3M 5DJ
Telephone: 01-626 3083
Telex: 888259 STRIKE G Fax: 01-929 1164

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Η κίνηση του Χερβούργου

Μέ ικανοποιητικά αποτελέσματα για τό λιμένα του Χερβούργου θά κλείσει η έφετεινή σαιζόν. Στο τέλος της τρίτης τριμηνιαίας του έτους ο αριθμός των έπιβατών μεταξύ Χερβούργου και Άγγλιας, Ίρλανδίας και των νησιών, παρουσιάζει αύξηση κατά 12% έναντι του 1985, κατά τό όποιο είχε ξεπεραστεί για πρώτη φορά τό όριο του ενός εκατομμυρίου έπιβατών.

Λεπτομερέστερα η κίνηση της Μάγχης τό 1985 έδωσε τούς ακόλουθους αριθμούς:

Έπιβάτες 1.044.974, εκ των οποίων 289.537 εκδρομείς. Ίδιωτικά αυτοκίνητα 3.867. Τροχόσπιτα 10.021. Πούλμαν 4.169. Φορτηγά αυτοκίνητα 72.162, εκ των οποίων 4.848 κοντέινερς. Δίτροχα 3.001. Φορτία 944.101 τόννοι εκ των οποίων 19.714 καινούργια αυτοκίνητα. Τέλος, ο αριθμός των προσεγγίσεων έφθασε τούς 2.335.

ΕΛΒΕΤΙΑ

Οι μηχανές της Σουλτζερ

Πέντε κοντεϊνερόπλοια μεταφορικής ικανότητας 3.800 TEU, πού παραγγέθηκαν πρόσφατα στη Γερμανία από την American President Lines θά εξοπλιστούν με χαμηλό-στροφες νηζελομηχανές των έπιτυχημένων τύπων της Σουλτζερ, RTA84 και RTA84M.

Τρία από τά κλάσης C10 σκάφη θά ναυπηγηθούν στή ναυπηγεία του Κιέλου, ενώ τά υπόλοιπα δύο στή Μπρέμεν Βάλκαν. Τά πλοία αυτά θά είναι έφοδιασμένα με τίς ισχυρές νηζελομηχανές τύπου 12RTA84 πού θά προσδίδουν στήν μονή προπέλλα ι-

σχύ 57000 BHP (41.920 KW) στίς 95 στροφές ανά λεπτό. Τά πέντε κοντεϊνερόπλοια θά έχουν μήκος 273 μέτρα και ύψος 39,3 μέτρα και έτσι θά είναι κατάλληλα για τό διάπλου της Διώρυγας του Παναμά. Στο μέλλον υπάρχει ή προοπτική νά έπιμηκυνθούν και ή μηχανολογική τους εγκατάσταση έχει σχεδιασθεί ώστε νά παρέχει στή πλοία ταχύτητα πλεύσεως 24 κόμβων.

Οι μηχανές θά κατασκευασθούν υπό άδεια στήν Κορέα και εκτός από τήν αύξημένη ισχύ, σέ σύγκριση με τόν προηγούμενο τύπο 12RND90M, θά παρέχουν και τό πλεονέκτημα της χαμηλότερης κατανάλωσης καυσίμων.

Στά μέσα Νοεμβρίου 82 μηχανές Σουλτζερ τύπου RTA84 και RTA84M συνολικής ισχύος 2,26 εκατομ. ίππων είχαν παραγγελθεί για τοποθέτηση σέ δεξαμενόπλοια, μπάλκερς και κοντεϊνερόπλοια.

Οι μηχανές RTA είναι κατάλληλες για παροχή χμαλών ταχυτήτων σέ πολύ μεγάλα πλοία, ένα δέ πρόσφατο παράδειγμα είναι τό μικτό σκάφος «Docelfjord», από τά μεγαλύτερα του κόσμου στήν κατηγορία του, τό όποιο παραδόθηκε στούς πλοιοκτήτες του τόν Οκτώβριο και είναι έφοδιασμένο με όκτακύλινδρο μηχανή RTA84 πού προσδίδει ισχύ 25.110 BHP (18.470 KW) στίς 72 στροφές ανά λεπτό.

Η.Π.Α.

Τά υπερωκεάνια

Δέν υπάρχουν παρά δύο μόνον υπερωκεάνια έπιβατηγά υπό άμερικανική σημαία ικανά για ναυσιπλοία. Είναι τό «Independence» και τό «Constitution» και τά δύο της τάξεως των 20.200 τον. γκρός, τά όποια χρησι-

μοποιούνται σήμερα στίς γραμμές της Χαβάης.

Όπως είναι προφανές τά δύο αυτά σκάφη δέν άρκοουν διόλου νά υποστηρίξουν τόν πολεμικό στόλο σέ περίπτωση κρίσεως. Ξεκινώντας με αυτή τή διαπίστωση ή κυβέρνηση Ρήγκαν προσπάθησε κατ' επανάληψη νά πείσει τά νομοθετικά σώματα νά ψηφίσουν νομοσχέδιο πού νά έπιτρέπει τή νηολόγηση στίς ΗΠΑ ξένων υπερωκεανίων. Ύστερα από πολλές άπορρίψεις του σχεδίου, τελικά ψηφίστηκε από τή Βουλή των Άντιπροσώπων και τή Γερουσία και δέν απέμεινε παρά ή υπογραφή του Προέδρου. Τήν τελευταία όμως στιγμή άποκαλύφθηκε ότι τά σχέδια πού ψηφίστηκαν από τά δύο Σώματα δέν ήταν ταυτόσημα, γεγονός πού έμποδίζει νά καταστούν νόμος του Κράτους. Και έτσι ή άναμονή συνεχίζεται.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Παροπλίζονται πρίν παραδοθούν

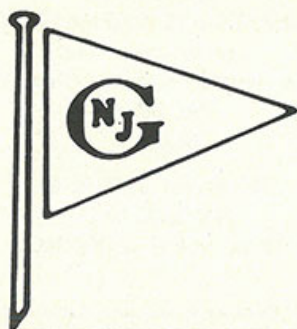
49 πλοία συνολικού τοννάζ 1.250.000 τον. γκρός ή μεταφορικής ικανότητας 1.810.000 τον. d.w., πού ναυπηγούνται στήν Ιαπωνία, ενώ είναι σχεδόν έτοιμα νά παραδοθούν δέν έχουν ακόμα ζητηθεί από τούς ιδιοκτήτες και παραγγελείς τους.

Τό φαινόμενο αυτό θεωρείται αποτέλεσμα των μαζικών παραγγελιών μπάλκ κάρριερς μέσου μεγέθους κατά τή διάρκεια του «boom» των μπάλκερς και των «Πάναμαξ», καθώς από τά παραπάνω 49 σκάφη τά 29 είναι αυτών των τύπων.

Η περίπτωση των πλοίων πού παροπλίζονται πρίν ακόμα παραδοθούν όγκώθηκε μετά τήν καταστροφή της Σάνκο. Πολλά μπάλκερς ξαναπουλήθηκαν από τούς πλοιοκτήτες τους ή από τά ναυπηγεία, ενώ άλλα τέθηκαν σέ εκμετάλλευση με ναυλοσύμφωνα διαφορετικά από εκείνα πού είχαν άρχικά συμφωνηθεί.

Αύξηση επίσης παρουσιάζει ο παροπλισμός των πλοίων κοντεϊνερς και των πετρελαιοφόρων. Από τά κοντεϊνερς πέντε προορίζονται για τό συγκρότημα Tung και τέσσερα για τόν Οίκο Lykes Brothers. Τό πλείστον των παροπλισμένων πετρελαιοφόρων είχαν παραγγελθεί από τά συγκροτήματα Tung και Wah Kwong. Τέλος 25 πλοία συνολικού τοννάζ 480.000 τον. γκρός αντιμετώπιζουν καθυστέρηση παραλαβής πρίν ακόμα άρχίσει ή ναυπηγήσή τους. Σημειωτέον ότι ο παροπλισμός κατά τή διάρκεια της ναυπηγείας κοστίζει πολύ άκριβά τόσο στή ναυπη-

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

γεία όσο και στους εμπορικούς οίκους που αναλαμβάνουν τις κύριες εργολαβίες.

ΜΑΛΤΑ

Ναυπηγήσεις για τη Σοβιετική Ένωση

Η εθνική ναυπηγική μονάδα της Μάλτας, πρόκειται να ναυπηγήσει άλλα οκτώ πλοία μεταφοράς ξυλείας για την Σοβιετική Ένωση. Στο συμβόλαιο που αποτελεί μέρος τετραετούς εμπορικής συμφωνίας με τη Μόσχα, περιλαμβάνεται και η αγορά από τους Σοβιετικούς διαφόρων προϊόντων της Μάλτας, όπως υφάσματα και υφαντουργικά υλικά καθώς και υπηρεσίες επίσκευσης Σοβιετικών εμπορικών πλοίων στα ναυπηγεία της χώρας.

Τό κόστος ναυπηγήσεως των οκτώ φορτηγών θα ανέλθει σε 160 εκατ. δολάρια και τα πλοία θα έχουν την δυνατότητα να μεταφέρουν εκτός από ξυλεία και 304 κοντέινερς των 20 ποδών. Τα σκάφη θα εξοπλισθούν με κύριες μηχανές τύπου B&W 4690KW και θα αρχίσουν να παραδίδονται από το 1989.



Τό μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου που έχει κατασκευαστεί ποτέ, τό VLBC "Berge Stahl" 365.000 τόν. d.w., που παραδόθηκε πρόσφατα από τό νοτιοκορεατικό ναυπηγείο της Χιουντάι, για λογαριασμό της κοινοπραξίας μεταξύ της νορβηγικής εταιρίας W. Wilhelmsen και της βραζιλιανής Docenave.

Τό «Berge Stahl» είναι τό πρώτο σειράς τριών υπερμεγεθών μπάλκερς σχεδιασμένα να μεταφέρουν σιδηρομετάλλευμα από τη Ponta da Madeira της Βραζιλίας στο Ρότερνταμ.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Μόνο 500 πλοία

Σύμφωνα με τις δηλώσεις του Προέδρου των Βρεταννών έφοπλιστών, από τις αρχές του έτους 1987 ό έμπορικος στόλος που θά είναι νηολογημένος στό 'Ην. Βασίλειο δέν θά ξεπερνά τά 500 πλοία (άνω των 500 τόν. γκρός) συνολικής μεταφορικής ικανότητας περίπου 7 εκατ. τόν. d.w. Παράλληλα τά άνήκοντα σε βρεταννικά συμφέροντα πλοία που θά μεταφερθούν υπό τη σημαία της νήσου Μάν θά φθάσουν τά 10 περίπου εκατομ. τόν. d.w.

Σέ όλη τήν ιστορία της βρεταννικής ναυτιλίας δέν ύπάρχει προηγούμενο παρόμοιας όμαδικής μεταφοράς, ή όποία όφείλεται σε καθαρά έμπορικούς λόγους και όχι σε προσπάθεια άποφυγής των διατάξεων και κανόνων ασφαλείας. Στην τελευταία δεκαετία του αιώνας μας ύπολογίζεται ότι ή δύναμη των βρεταννικής ιδιοκτησίας και βρεταννικής σημαίας σκαφών θά περιορισθεί σε μερικές εκατοντάδες πλοίων, ναυπηγημένων στό έξωτερικό, επανδρωμένων με ξένα πληρώματα και διαχειριζομένων από ξένες χώρες. Από άπόψεως εθνικής ασφαλείας, ή κατάσταση αύτή άφορά κυρίως τήν Κυβέρνηση και όχι τόν ιδιωτικό έφοπλισμό. Βε-

βαίως οι βρεταννοί έφοπλιστάι, σε περίπτωση κινδύνου της πατρίδος, θά θελήσουν να θέσουν τά πλοία τους στη διάθεση του Κράτους, αλλά δέν ξέρουν αν θά είναι σε θέση να επιτύχουν, ενώ τά ξένα πληρώματα που θά τά επανδρώνουν δέν αποκλείεται να πρεσβεύουν ότι τά ύψιστα συμφέροντα της χώρας δέν αποτελούν δική τους ύπόθεση.

Αυξάνονται ραγδαία τά πλοία που έπικοινωνούν μέσω Δορυφόρων

Περισσότερα από 5.000 πλοία και θαλάσσιες εγκαταστάσεις έπικοινωνούν τώρα με τις βάσεις τους μέσω του διαστήματος. Ό Διεθνής Όργανισμός Έπικοινωνιών Πλοίων μέσω Δορυφόρων που είναι γνωστός σαν INMARSAT και έδρεύει στό Λονδίνο, ανακοίνωσε τό Νοέμβριο ότι περισσότεροι από 140 καινούργιοι έπίγειοι σταθμοί πλοίων που τέθηκαν σε λειτουργία μέσα σε ένα μήνα αύξησαν τό συνολικό αριθμό των χρηστών του παγκόσμιου τηλεπικοινωνιακού του δικτύου. Ό προηγούμενος καλύτερος μήνας δσον άφορά τις εγκαταστάσεις δορυφορικών τηλεπικοινωνιών ήταν ό Φεβρουάριος του 1986 με 106 εγκαταστάσεις. 'Η 5000ή δισκοειδής δορυφορική κεραία

που τέθηκε σε λειτουργία τοποθετήθηκε πριν μερικές μέρες πάνω σε νεότευκτο νορβηγικό ποντοπόρο πλοίο 2.500 τόννων που επιδίδεται στην άλιεία.

Τό σύστημα που λειτουργεί με έννέα δορυφόρους του συνεταιρισμού INMARSAT στόν όποίο συμμετέχουν 48 κράτη, δέν χρησιμοποιείται μόνο από πλοία για να επιτύχουν καθαρές και άπευθείας έπικοινωνίες με όποιοδήποτε μέρος του κόσμου, αλλά αύτή τήν έποχή δοκιμάζεται επίσης σαν καινούργιο μέσο έπικοινωνιών για πληρώματα άεροσκαφών και έπιβάτες που θά μπορούν να κάνουν τηλεφωνικές κλήσεις από τόν άέρα. Τό σύστημα διαθέτει επίσης τή δυνατότητα να συνδέει φορτηγά αυτοκίνητα μεγάλων άποστάσεων και άλλα κινούμενα μέσα. Όταν τό σύστημα INMARSAT παρουσιάστηκε για πρώτη φορά τό 1982 ύπήρχαν μόνο 1000 πλοία που ήσαν συνδεδεμένα με τό σύστημα. Μέχρι τις αρχές του 1984 ό αριθμός αύτός ύπερδιπλασιάστηκε και στις αρχές του 1986 ό αριθμός εκείνων που χρησιμοποιούν τό παγκόσμιο αυτό σύστημα έπικοινωνιών έφτασε τούς 4.000. Τό σύστημα INMARSAT χρησιμοποιείται επίσης και για τή μετάδοση τηλεοπτικών εικόνων σε έπιβατικά πλοία σε όποιοδήποτε μέρος του κόσμου.

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

Δοκιμές για το σκοπό αυτό έγιναν φέτος στο υπερωκεάνιο «Βασίλισσα Έλισάβετ 2» όταν προγράμματα τηλεοράσεως που κάλυπταν είδησεογραφία, αθλητικά γεγονότα και επίκαιρα θέματα στάλθηκαν στο πλοίο κατά τη διάρκεια κρουαζιέρας του ανά τον κόσμο.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Έγκατάσταση νέου ναυπηγείου

Μετά την πρόσφατη συγχώνευση των ναυπηγικών εγκαταστάσεων της Wartsila και της Valmet στην Φινλανδία, υπό την επωνυμία Wartsila Marine Industries (WMI), πρόσφατα ανακοινώθηκε η έναρξη της κατασκευής μίας νέας ναυπηγικής μονάδας ά-

πό την WMI, στο Κιρκένες της Νορβηγίας.

Η ναυπηγική μονάδα θα περιλαμβάνει δεξαμενή κατάλληλη για την υποδοχή αλιευτικών και πλωτών εργοστασίων επεξεργασίας αλιευμάτων έναντι συνολικού κόστους που υπολογίζεται να υπερβεί τα 6 εκατ. δολάρια και θα απασχολεί προσωπικό 100 περίπου ατόμων.

ΠΑΚΙΣΤΑΝ

Πρός ιδιωτικοποίηση

Για την αναζωογόνηση της ναυτιλίας η Κυβέρνηση απέφασε να υποστηρίξει τον ιδιωτικό τομέα, που είναι σήμερα σχεδόν ανύπαρκτος μετά την εθνικοποίηση του 1974. Οι αρμόδιες Υπηρεσίες είναι δυσσαρεστές.

νες με τα αποτελέσματα της Έθνικής Ναυτιλιακής Έταιρίας (PNSC) δεδομένου ότι συνεχώς περισσότερα εθνικά φορτία μεταφέρονται με ξένα πλοία.

Σήμερα ο στόλος της PNSC περιλαμβάνει 35 πλοία, ένα δεξαμενόπλοιο και 34 πολλαπλής χρήσεως φορτηγά μεγάλης ηλικίας. Μολονότι η εταιρία ελέγχει το 90% των εθνικών φορτίων πλέον του 20% του ναυτικού εμπορίου της χώρας διακινείται με ξένα πλοία. Η δε οικονομική κατάσταση της είναι τόσο αδύνατη ώστε δεν μπόρεσε να αγοράσει παρά ένα μόνο μπάλκ κάρριερ από τα όκτώ μπάλκερς και κοντεϊνερόπλοια που είχε προγραμματίσει για το έκτο πρόγραμμα που άρχισε το 1983.

Η μόνη ιδιωτική εφοπλιστική εταιρία, η Pan Islamic Steamship κατέχει πέντε πλοία, από τα οποία δύο επιβατηγά για τους προκυνητές της Μέκκας. Λογαριάζει τώρα να παραγγείλει ένα ακόμα επιβατηγό από ναυπηγεία του Καρατσι και να αγοράσει δύο μεταχειρισμένα φορτηγά των 12.000 τόν. d.w. Όλες οι άλλες ιδιωτικές εταιρίες που θα ήθελαν να δραστηριοποιηθούν στην ναυτιλία αναγκάστηκαν να περιορισθούν στην πρακτόρευση και τον άνεφοδιασμό των πλοίων.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Συνεχίζεται η διάνοιξη της Διώρυγας

Βυθοκόροι του Όργανισμού της Διώρυγας του Παναμά, επιβοηθούμενοι από ναυλωμένες βυθοκόρους συνεχίζουν τις εντατικές προσπάθειες για την απομάκρυνση των επιχωματώσεων και ήδη έχει παραδοθεί στην κυκλοφορία ένας δίαυλος μήκους 250 ποδών και βάθους 42 ποδών. Ηδη η διακίνηση πλοίων μέσω της διώρυγας έχει υπερβεί τα 25 πλοία την ημέρα ενώ τα αναμενόμενα στη ράδα πλοία έχουν μειωθεί σημαντικά.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Βελτιώνεται η κατάσταση

Στό τέλος του 1985 το νηολόγιο της χώρας περιελάμβανε 1.406 πλοία συνολικού τοννάζ 6,6 εκατομ. τόν. γκρός. Έναντι των 275 μονάδων 1,3 εκατ. τόν. γκρός που είχαν διαγραφεί, προστέθηκαν μόνο 127 μονάδες 1,07 εκατ. τόν. γκρός.

Κατά το 1986 όμως η κατάσταση άντε-στράφη, δεδομένου ότι κατά το πρώτο έννε-αμνο τα εγγραφέντα πλοία (113 μονάδες 1,6 εκατ. τόν. γκρός) υπερβαίνουν τα διαγραφέντα. Τα περισσότερα από τα εγγραφέντα είναι Σκανδιναβικής πλοιοκτησίας, η οποία επωφελήθηκε από τη μείωση των μισθών και των κοινωνικών δαπανών και ιδίως των εισφορών προς το Άπομαχικό Ταμείο.

Η ανώτερη αύξηση του τοννάζ απέδωσε στη χώρα τέλη εγγραφής κατά 70% άνωτε-ρα του 1985. Παράλληλα σημειώθηκε αύξη-ση της κινήσεως κεφαλαίων των τοπικών ναυτιλιακών εταιριών καθώς και μεγαλύτε-ρη δυνατότητα απασχολήσεως των ναυτικών της χώρας. Τέλος, με πρόσφατη απόφαση της Κυβερνήσεως ήρθαν οι περιορισμοί νηολογήσεως πλοίων χωρητικότητας μικρο-τέρας των 1.600 τόν. γκρός που ίσχυαν από το 1981 και είχαν σαν αποτέλεσμα την έξο-δο πολλών εφοπλιστικών εταιριών, ντόπιων και ξένων, προς πλέον φιλόξενα νηολόγια.

DRYDOCKS
upto
100,000 TDW
in a
convenient location



Four drydocks and adequate repair berths with up-to-date dockside and workshop facilities.

- * Annual refits to major repairs and conversions.
- * Emergency repairs round the clock.
- * Tank cleaning and gas freeing.
- * Underwater hull cleaning.

Most dynamic & modern shipyard in the region of Indian Sub-Continent.

- * Prices competitive
- * Engineers, Technicians and workmen fully trained.

*Contact us for
bunkers & other
supplies as well*



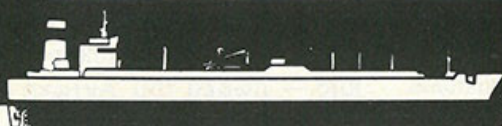
COLOMBO DOCKYARD (PTE) LTD.

P.O.Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka
Phone: 522542, 522461-5. Telex: 21269 COLDCK CE
Cable: COLDCK

In Piraeus please contact:

CHRIS MARINE, Mr. C. Papatheodorou — Tel.: 4178181, — Tlx: 24 1015 CRIS GR

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκε τό περασμένο δεκαπενθήμερο μία μόνο αίτηση γιά έγγραφη στό έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, του δεξαμενοπλοίου «Αναγγελ Ιντέλλιτζενς», πρώην «Award» υπό παναμαϊκή σημαία, ναυπηγήσεως του 1982, 24.655 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Anangel Intelligence Company Naviera S.A.» (κ. Νικόλ. Βασιλικός).

Άγοραπωλησίες

— Σέ ιταλικά συμφέροντα έπωλήθη τό υπό σημαία Μπαχάμας μπάλκ κάρριερ «Καρλόβα» 53.363 τον. d.w., 29.314 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 3,6 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκερ «Αίτωλία» 25.635 τον. d.w., 16.018 τον. γκρός, σουηδικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού περί των 750.000 δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές των δύο μπάλκ κάρριερς «Golden Pine» 22.027 τον. d.w. 12.877 τον. γκρός του 1980 και «Silver Pine» 21.973 τον. d.w., 12.876 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1981, χωρίς νά γνωσθεί τό τίμημα άγοράς τους.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό Παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Fortitude» 53.284 τον. d.w., 25.130 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 3 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες έπωλήθη τό πάναμαξ μπάλκερ «Great Acclaim» 61.451 τον. d.w., 29.761 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981 υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Πρωτομάχος» 27.470 τον. d.w., 16.200 τον. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής 1975, έναντι τιμής περί των 2,1 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό υπό σημαία Κεϋλάνης μπάλκ κάρριερ «Kalu» 29.563 τον. d.w. 17.399 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 1,1 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Ντόρις» 139.000 τον. d.w., 68.567

τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, έναντι ποσού περί των 9 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες του Λονδίνου φέρεται πωληθέν τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Jorgen J. Lorentzen» 134.000 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί των 9,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες τέλος περιήλθαν τά μικτά πλοία «Jahre Trader» 156.000 τον. d.w. του 1971 έναντι τιμής περί των 5,3 εκατ. δολλαρίων και τό «Standard Venture» 70.000 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού περί των 2,5 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Στην Φορμόζα έπωλήθη γιά διάλυση τό μπάλκ κάρριερ «Χριστίνα» 28.203 τον. γκρός, 11.352 τον. βάρους του 1969, αντί δολ. 131,50 ανά τόνο.

— Στό Πακιστάν έπωλήθη γιά διάλυση τό υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Θάλια» 24.424 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1964, χωρίς νά γνωσθεί ή τιμή ανά τόνο βάρους.

Η σύνθεση των αυτοματοποιημένων

Κοινοποιήθηκε γιά έφαρμογή ή ύπ' αριθ. 70003/5423/1.12.86 άπόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας μέ την όποία καθορίζεται ή νέα όργανική σύνθεση των αυτοματοποιημένων φορτηγών πλοίων άνω των 3.000 τον. γκρός.

Η γεν. συνέλευση των μελών της Ε.Ε.Ε.

Η τακτική γενική συνέλευση των μελών της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών δέν θά πραγματοποιηθεί τον Ιανουάριο, όπως γινόταν μέχρι τώρα τά τελευταία χρόνια, αλλά τό Φεβρουάριο. Η άπόφαση γιά τή μετάθεση κατά ένα μήνα της γενικής συνελεύσεως των μελών της Ε.Ε.Ε. έλήφθη στην τελευταία συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της Ε.Ε.Ε., στην διάρκεια της όποίας προσδιορίσθηκαν και οι ήμερομηνίες των τακτικών κατά μήνα συνεδριάσεων κατά τό 1987. Έτσι ή πρώτη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της Ε.Ε.Ε. τό νέο έτος θά

γίνει στό μέσα Ιανουαρίου και οι έπόμενες στις 3 Φεβρουαρίου, στις 3 Μαρτίου, στις 7 Απριλίου, στις 5 Μαΐου, στις 2 Ιουνίου, στις 7 Ιουλίου, στις 4 Αυγούστου, την 1 Σεπτεμβρίου, στις 6 Οκτωβρίου, στις 3 Νοεμβρίου και την 1 Δεκεμβρίου.

Η Πληροφορική στό πλοίο

Όμάδα Δανών, Όλλανδών και Έλλήνων έρευνητών πού εργάζονται στό πλαίσιο του ESPRIT, του Εύρωπαϊκού προγράμματος γιά την ανάπτυξη της Πληροφορικής, σχεδιάζουν την μελέτη λειτουργικότητας του ειδικού έρευνητικού προγράμματος «Έγκατάσταση συστημάτων έπεξεργασίας γνώσεων σέ πλοία». Τό έρευνητικό αυτό πρόγραμμα έχει προϋπολογισμό 800.000 ECU και διάρκεια ενός χρόνου.

Η έρευνα θά εξετάσει τή χρησιμότητα της χρήσης ηλεκτρονικών ύπολογιστών γιά την καταγραφή και άνάλυση της συσσωρευμένης έμπειρίας σχετικά μέ τή συμπεριφορά του πλοίου και των μηχανημάτων του.

Στό έρευνητικό πρόγραμμα θά συμμετάσχει ή εταιρία Soeren T. Lynssoe με πείρα στην κατασκευή συστημάτων έμπειρογνωμόνων, ή ναυτιλιακή εταιρία EAC και ή Soft International παραγωγός προγραμμάτων ηλεκτρονικών ύπολογιστών, τό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας της Δανίας και τό Έργαστήριο Ναυπηγικής του Ε.Μ.Π.

Έλληνικά πλοία διασώζουν

Τό πλήρωμα του ελληνικού φορτηγού «Δήμητρα», εντόπισε στις 7 Δεκεμβρίου στον Ειρηνικό, άνοικτά από τό Έκουαντόρ, ένα άλιευτικό μέ έπτά ψαράδες πού είχε παραινεί άκυβέρνητο επί όκτώ ήμέρες. Όπως γνωστοποίησε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ό πλοίαρχος του σκάφους, τό άλιευτικό προσδέθηκε στό «Δήμητρα» πού τό ρυμούλκισε στό λιμάνι Έσμεράλντα.

Επίσης τό πλήρωμα του ελληνικού φορτηγού «Σκάργουιντ» περισυνέλεξε άνοικτά από τό Μπάρι πέντε Ιταλούς ψαράδες πού είχαν παραινυθεί από τους ισχυρούς άνδρους οι όποιοι άργότερα παραλήφθηκαν από σκάφος της ιταλικής άκτοφυλακής.

Συνέντευξη γιά τους έφοδιασμούς πλοίων

Ό Πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Έφοδιαστών Πλοίων και Έκτελεστικός Άντιπρόεδρος της Παγκοσμίου Ένώσεως Έφοδιαστών Πλοίων (Ι.Σ.Α.) κ. Νίκος Οικονόμου, θά δώσει την Τετάρτη 17 Δεκεμβρίου συνέντευξη Τύπου στους Έλληνες και ξένους δημοσιογράφους πάνω στό σημαντικό θέμα πού είναι οι έφοδιασμοί των πλοίων, γιά μία χώρα όπως είναι ή Ελλάδα, ώστε οι έφοδιασμοί νά καταστούν πηγή εισροής ξένου συναλλάγματος, καθώς και προωθήσε-

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

Τό 'Ετήσιο Συνέδριο της FONASBA

Μέ συμμετοχή πλέον των 50 αντιπροσώπων από 18 χώρες πραγματοποιήθηκε στη Μασσαλία τό τριήμερο ετήσιο Συνέδριο της Διεθνούς Συνομοσπονδίας 'Εθνικών 'Ενώσεων Ναυλομεσιτών και Ναυτικών Πρακτόρων (FONASBA).

Διοργανωτής της φετινής έκδηλωσης ήταν η COFRALI, η Γαλλική 'Ομοσπονδία Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων.

'Η χώρα μας εκπροσωπήθηκε από τούς κ.κ. Πέτρο Γκούμα αντιπρόεδρο του Σωματίου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, τόν κ. Γ. Συμιακό του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων και τόν κ. Νίκο 'Ι. Κοτζιά.

Τήν Προεδρεία της Συνομοσπονδίας ανέλαβε ό 'Ιταλός κ. Franco Novi, πού είχε εκλεγεί στο περσινό Συνέδριο και στίς 'Αρχαιρεσίες πού πραγματοποιήθηκαν εξέλεξαν ό Δυτικογερμανός κ. Herrich Grammerstorf αντιπρόεδρος και ό Ιρλανδός κ. Desmond Jennings, Β' αντιπρόεδρος.

Στίς ίδιες αρχαιρεσίες εξέλεγε παμψηφεί ως Πρόεδρος της Συνομοσπονδίας γιά τήν περίοδο 1988-1990 ό κ. Νίκος 'Ι. Κοτζιάς.

'Η FONASBA όπως είναι γνωστό παρακολουθεί μέ μεγάλη προσοχή όλόκληρο τό ναυτιλιακό φάσμα και φυσικά μέ ιδιαίτερο ενδιαφέρον τόν ρόλο και τίς δραστηριότητες τών Ναυλομεσιτών και αποβλέπει στή συνέχιση της συνεργασίας μέ τήν BIMCO και τήν Ούνκταντ.

Κατά τήν διάρκεια του Συνεδρίου συζητήθηκαν διάφορα θέματα πού απασχολούν τήν ναυτιλιακή κοινότητα και ειδικότερα τό θέμα τών χαμηλών ναύλων και τών, έξ' αυτού, χαμηλοτέρων προμηθειών τών ναυλομεσιτών, ενώ τέλος αποφασίσθηκε ή έκδοση αποφάσεως της Συνομοσπονδίας μέ τήν όποία ζητείτε νά προωθηθεί νέο σύστημα πρακτορειακής άμοιβής γιά τίς τακτικές γραμμές.

Τό πλήρες κείμενο της αποφάσεως της

FONASBA έχει ως έξης:

«'Η παρούσα κρίση της ναυτιλίας συμπεριλαμβανομένης και της καθοδικής πορείας, στίς τιμές τών ναύλων σε άνησυχητικά χαμηλά επίπεδα έχει επηρεάσει σημαντικά τούς οικονομικούς πόρους όλων εκείνων τών όποιων τά έσοδα συνδέονται μέ τή διακίνηση φορτίων.

'Η δραματική αυτή κατάσταση επηρεάζει άρνητικά τήν ποιότητα τών παρεχομένων υπηρεσιών, ενώ ταυτόχρονα θέτει σε κίνδυνο τήν επιβίωση πολλών ναυτικών πρακτόρων.

Οί 'Ιδιοκτήτες πλοίων τακτικών γραμμών πρέπει νά γνωρίζουν ότι σε όρισμένες περιοχές και σε μερικά λιμάνια, αρκετές Πρακτορειακές 'Εταιρείες έχουν φθάσει στο σημείο νά αδυνατούν νά προσφέρουν τίς υπηρεσίες τους στα σκάφη της κατηγορίας αυτής, στο ύψηλο επίπεδο ποιότητας πού είχαν συνηθίσει τούς πελάτες των στο παρελθόν. 'Η γενικότερη δυσμενής οικονομική κατάσταση υποβληθεί όρισμένους πράκτορες χωρίς πείρα και υποδομή νά δέχονται πρακτορειακές άμοιβές κάτω του κανονικού προς ζημίαν πάντοτε — από πλευράς υπηρεσιών — αυτών τών ιδίων τών πλοιοκτητών.

Οί φορτωτές γενικώς θά πρέπει νά αρχίσουν ν' άνησυχούν σοβαρά γιά τόν κίνδυνο αυτό στον τομέα τών πλοίων τακτικών γραμμών ό όποιος ένισχύει και διαιωνίζει τήν υποβάθμιση της υποδομής παροχής πρακτορειακών υπηρεσιών.

'Εν όψει της καταστροφικής αυτής καταστάσεως και έν άναμονή βελτιώσεως τών ναύλων, ούτως ώστε νά επιτευχθούν πάλι έπικερδείς συνθήκες γιά Πλοιοκτήτες και Πράκτορες, τό Συνέδριο ζητά νά προωθηθεί νέο σύστημα πρακτορειακής άμοιβής όποία θά επιτρέψει συνεχή, αποτελεσματική και άποδοτική πρακτορεύση τών πλοίων τακτικών γραμμών, ενώ ταυτόχρονα νά δίδει στους πράκτορες τό περιθώριο νά λειτουργούν σε υγιέστερες οικονομικές βάσεις».

Νά βοηθηθεί τό τρίτο τεχνικό Λύκειο Πειραιώς

'Από τό νέο σχολικό έτος 1986-87 άρχισε νά λειτουργεί στο 3ο Τεχνικό 'Επαγγελματικό Λύκειο Πειραιώς τμήμα ναυτικής κατεύθυνσης ειδικότητας πλοίαρχων. 'Η όργάνωση του τμήματος ναυτικής κατεύθυνσης άπαιτεί πλούσιο έποπτικό υλικό γιά τήν καλύτερη έμπέδωση τών θεωρητικών γνώσεων.

'Επειδή τό σχολείο στερείται τέτοιων μέ-

σων, ή διεύθυνσή του άπευθύνθηκε στίς έφοπιστικές ενώσεις και τήν 'Ενωση Πλοίαρχων γιά νά βοηθήσουν όσο είναι δυνατόν μέ τήν άποστολή τών απαραίτητων βασικών βοηθημάτων (χάρτες, κουμπάσα, διπαράλληλους, βιβλία) ώστε τό Ναυτικό Λύκειο Πειραιώς νά έδραιωθεί και νά αποκτήσει τή λειτουργικότητα τών υπόλοιπων Ναυτικών Λυκείων της χώρας (Χίου - 'Ανδρου - 'Ιθάκης κ.λπ.).

Στίς άρχές του 1987 ή θεμελίωση του κτιρίου της 'Ιατρικής Βιβλιοθήκης — Δωρεά του 'Αντώνη Λαιμού

'Ο θεμέλιος λίθος της 'Ελληνικής 'Ιατρικής Βιβλιοθήκης, ή όποία θά διαθέτει και αίθουσες γιά ιατρικά συνέδρια ύπολογίζεται νά τεθεί στίς άρχές του Νέου 'Ετους, δυστυχώς χωρίς τήν παρουσία του άειμνήστου 'Αντώνη Λαιμού πού χάθηκε πρόωρα, χωρίς νά μπορέσει νά δει τόν καρπό της μεγάλης δωρεάς του ύψους 1 έκατ. δολλαρίων.

'Ηδη έγινε ό άρχιτεκτονικός διαγωνισμός του έργου και τό πρώτο βραβείο άπονεμήθηκε στον άρχιτέκτονα κ. Ν. Βαλσαμάκη και τώρα γίνεται ή όριστική μελέτη του κτιρίου, πού θά καλύπτει μέ τό ύπόγειο και τούς 2 όρόφους συνολική έκταση 4.500 τ.μ. σε οικόπεδο όκτώ στρεμμάτων τό όποιο παραχώρησε τό 'Ελληνικό Δημόσιο στήν περιοχή Παπάγου.

Προαγωγές λιμενικών

Μέ Π.Δ. προήχθησαν στο βαθμό του άνθυποπλοίαρχου (ΕΥ) ό σημαφόρος Κάρλος 'Αντάρτης και στον βαθμό του σημαφόρου (ΕΥ) οί άνθυπασπιστές Σταμ. Τσιούλπας, Γεώρ. Χαριοπολίτης και 'Αναστ. 'Αναστασίου.

'Η σχολή σωστικών

'Από τήν Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων πού λειτουργεί στον 'Ασπρόπυργο, άποφοίτησαν τόν Νοέμβριο 286 ναυτικοί, ενώ από τήν ήμέρα πού άρχισε νά λειτουργεί ή Σχολή μέχρι και τίς 30 Νοεμβρίου άποφοίτησαν συνολικά 72.045 άτομα.

Θάνατος ναυτικού

Σέ νοσοκομείο της 'Αλεξάνδρειας στήν Αίγυπτο, πέθανε στίς 3 Δεκεμβρίου ό Νικ. Γαλανός, 35 χρόνων από τή Χίο, ναύτης στο 'Ελληνικό φορτηγό «FOUR FLAGS II».

'Ο Γαλανός είχε τραυματισθεί σοβαρά στο κεφάλι τόν προηγούμενο Δεκέμβρη ενώ εργαζόταν στο άνοιγμα του άμπαριού του πλοίου τό όποιο είχε μόλις καταπλεύσει στήν 'Αλεξάνδρεια.

'Η έκδήλωση του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Τό άπόγευμα της Πέμπτης θά παρουσιασθούν σε ειδική έκδήλωση τά άποτελέσματα τών έρευνητικών προγραμμάτων της Γενικής Γραμματείας 'Ερευνας και Τεχνολογίας και της ΕΟΚ σχετικά μέ τήν ασφάλεια της ναυσιπλοίας πού διεξήχθησαν τήν τελευταία τριετία μέ τή συμμετοχή του 'Ελληνικού 'Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας.

'Η έκδήλωση θά γίνει στα έντευκτήρια του ΕΛ.Ι.Ν.Τ., στήν όδόν Φίλωνος 137.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 58.492.000 δρχ. έπέβαλαν τόν Νοέμβριο οί λιμενικές άρχές της χώρας γιά διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

'Από τά πρόστιμα αυτά 43.590.000 δρχ. έπιβλήθηκαν γιά μεταφορά υπεράριθμων έπι-

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)

BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114200, 3111304, 3113307, 3110483.

3119400 OR 3121843, 3129735, 3121616

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

Telexes: 10724-HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIRE

βατών, 9.134.000 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος, 3.350.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 1.146.000 δρχ. για παραβάσεις του κανονισμού ασφαλείας της ναυσιπλοίας, 1.077.000 δρχ. για όδηγηση ταχυπλών σκαφών χωρίς τις απαραίτητες άδειες και 15.000 δρχ. για παράβαση του νόμου που αναφέρεται στις ναυλώσεις θαλαμηγών.

— Πρόστιμο 170.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης στον πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Πειραιεύς», γιατί στο πλοίο διαπιστώθηκαν έλλειψεις στους τομείς ασφαλείας, ναυσιπλοίας και ενδιαιτήσεως. Επίσης πρόστιμο συνολικού ύψους 250.000 δρχ. επέβαλε το υπολιμεναρχείο Γυθείου στους τρεις ιδιοκτήτες του φορτηγού «Δημήτριος», που βρίσκεται από το 1980 προσαρτημένο στην περιοχή Βαλτάκι Μεσσηνίας, γιατί δεν έδειξαν ενδιαφέρον να απομακρύνουν τα καύσιμα από το πλοίο με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος για ρύπανση της θάλασσας.

Πρόστιμα σε έπιβατηγά πλοία

Από το Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Έργασίας επιβλήθηκαν τον Νοέμβριο πρόστιμα συνολικού ύψους 6.085.674 δρχ. στους υπεύθυνους έννέα έπιβατηγών πλοίων γιατί ενώ τα καλοκαίρια του 1984 και του 1985 εξέτελεσαν δρομολόγια σε διάφορες ακτοπολικές γραμμές της χώρας, τον χειμώνα των αντίστοιχων ετών δεν είχαν την κανονική σύνθεση πληρώματος όπως είχαν υποχρέωση βάσει του άρθρου 174 του Ν.Δ. 187/73, ανεξάρτητα αν έκαναν ή όχι δρομολόγια. Πρόκειται για τα πλοία «Μαίρη III», «Αμφιτρίτη», «Ζαχαρίας», «Παναγία Κ.», «Αλέξανδρος», «Αργοναύτης», «Ειρήνη», «Μιχαλάκης», «Θάσος I», στα οποία επιβλήθηκαν αντίστοιχα πρόστιμα 106.624, 22.156, 164.278, 26.802, 465.509, 3.458.465, 28.997, 1.746.865 και 65.978 δρχ.

«Ελληνες λαθρεπιβάτες!

Δύο Έλληνες λαθρεπιβάτες βρέθηκαν στις 6 Δεκεμβρίου στο φορτηγό «Χριστίνα Κ.» ενώ το σκάφος κατευθυνόταν προς τον πλοηγικό σταθμό της Άμβερσας. Πρόκειται για τους Χρ. Χαριλάου και Άναστ. Τσαουσίδη, οι οποίοι όπως ανέφερε στο υπουργείο Ναυτιλίας ο πλοίαρχος του σκάφους παραδόθηκαν στις βελγικές μεταναστευτικές αρχές.

Κυρώθηκε η σύμβαση των πλοιαρχών Α'

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κυρώθηκε η συλλογική σύμβαση εργασίας των πλοιαρχών των φορτηγών πλοίων 4.500 TDW και άνω ιχύος από 1.1.1986 μέχρι 31.12.1987.

Τό Π.Δ. για τους ηλεκτρολόγους

Από το ΥΕΝ στάλθηκε για ύπογραφή στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας το σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος που αναφέρεται στη «Σύσταση διπλώματος ηλεκτρολόγου Έμπορικού Ναυτικού, τα ειδικά καθήκοντα και προσόντα των ύποψηφίων για την απόκτησή του και το παρεχόμενο από αυτό δικαίωμα ύπηρεσίας στα «πλοία».

Σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα, οι ενδιαφερόμενοι για την απόκτηση διπλώματος ηλεκτρολόγου πρέπει να διαθέτουν τα κατωτέρω προσόντα:

— Οι άποφοιτοι τεχνικών λυκείων ηλεκτρολογικού τομέα ή μέσωσ σχολών έργοδωγών ηλεκτρολόγων ή ραδιοηλεκτρολόγων παλαιού τύπου, 36 μήνες θαλάσσιας ύπηρεσίας, μετά την άποφοίτησή τους από τη Σχολή, με ειδικότητα ηλεκτρολόγου ή ηλεκτροτεχνίτη ή προσωπικού μηχανής σε έπιβατηγά πλοία 500 τόν. γκρός και άνω σε φορτηγά 1.000 τόν. γκρός και άνω. Από την ύπηρεσία αυτή οι 18 τουλάχιστον μήνες πρέπει να έχουν διανυθεί με ειδικότητα ηλεκτρολόγου ή ηλεκτροτεχνίτη ή δοκιμίου ηλεκτρολόγου ή βοηθού ηλεκτρολόγου.

— Οι πτυχιούχοι τεχνολόγοι ηλεκτρολόγοι των τεχνολογικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων ή των κέντρων άνωτερης τεχνικής έπαγγελματικής εκπαίδευσης ή οι πτυχιούχοι ηλεκτρολόγοι ύπομηχανικοί άνωτερων τεχνικών σχολών παλαιού τύπου ή ισότιμων σχολών του έξωτερικού, 12 μήνες θαλάσσια ύπηρεσία, μετά την άποφοίτησή τους από τη Σχολή, με ειδικότητα ηλεκτρολόγου ή ηλεκτροτεχνίτη ή προσωπικού μηχανής σε έπιβατηγά και φορτηγά πλοία ίδιας χωρητικότητας ως άνωτέρω. Καί στις δύο περιπτώσεις οι ύποψήφιοι πρέπει να πετύχουν στις

έξετάσεις οι όποιες θα γίνονται τό Μάρτιο και τό Νοέμβριο κάθε χρόνου.

Όσοι έχουν δίπλωμα μηχανολόγου ή ηλεκτρολόγου ή ηλεκτρονικού άνωτατων σχολών του έξωτερικού ή ισότιμων σχολών του έξωτερικού, που έχουν όμως άδεια άσκησης έπαγγέλματος παίρνουν τό δίπλωμα του ηλεκτρολόγου Ε.Ν., χωρίς έξετάσεις, άφού συμπληρώσουν 6 μήνες θαλάσσια ύπηρεσία με ειδικότητα ηλεκτρολόγου ηλεκτροτεχνίτη ή προσωπικού μηχανής.

Η θαλάσσια ύπηρεσία σε πολεμικά πλοία με ειδικότητα ηλεκτρολόγου, προσμετράται για τη συμπλήρωση της άπαιτούμενης ύπηρεσίας.

Για τους ύποψηφίους άποφοίτους (μέχρι τη δημοσίευση του Π.Δ.), μέσωσ τεχνικών και έπαγγελματικών σχολών ηλεκτρολόγων νέου τύπου διετούς φοίτησης ή κατωτέρων σχολών ηλεκτρολόγων τετραετούς φοίτησης προβλέπεται ότι επιτρέπεται να πάρουν μέρος στις έξετάσεις για να άποκτήσουν δίπλωμα ηλεκτρολόγου Ε.Ν. έφόσον έχουν συμπληρώσει ή συμπληρώνουν μέσα σε πέντε χρόνια πενταετή θαλάσσια ύπηρεσία με ειδικότητα ηλεκτρολόγου ή ηλεκτροτεχνίτη ή βοηθού ηλεκτρολόγου ή δοκιμίου ηλεκτρολόγου.

Έξ άλλου για τους ύποψηφίους που δεν διαθέτουν τα άπαραίτητα προσόντα και συμπλήρωσαν ή συμπληρώνουν μέσα σε πέντε χρόνια από τη δημοσίευση του Π.Δ. 8 χρόνια θαλάσσια ύπηρεσία με ειδικότητα ηλεκτρολόγου ή ηλεκτροτεχνίτη ή βοηθού ηλεκτρολόγου ή δοκιμίου ηλεκτρολόγου καθιερώνεται δίπλωμα πρακτικού ηλεκτρολόγου Ε.Ν. τό όποιο χορηγείται μετά από έπιτυχείς προφορικές έξετάσεις.

Σεμινάριο για τα έλλείμματα φορτίου δεξαμενοπλοίων

Στά πλαίσια της προσπάθειας έπιμορφώσεως του διδακτικού προσωπικού του ΚΕΣΕΝ και του τεχνικού προσωπικού του Λιμενικού Σώματος, του διοικητού του ΚΕΣΕΝ πραγματοποιήθηκε από τον ανεξάρτητο Έπιθεωρητή Πλοίαρχο Ε.Ν. κ. Ήλία Μετάφη σεμινάριο στο όποιο άναπτύχθηκαν «τά προληπτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται προς άποφυγή έγέρσεως άπαιτήσεων έπι έλλειμάτων φορτίου των δεξαμενοπλοίων».

Τό άνωτέρω σεμινάριο που άρχισε την 1η Δεκεμβρίου και διήρκεσε τέσσερις μέρες ήταν τό πρώτο που πραγματοποιήθηκε και γι' αυτό ύπήρξε συμμετοχή μόνο του καθηγητικού προσωπικού του ΚΕΣΕΝ και τεχνικών βαθμοφόρων του Λιμενικού Σώματος.

Από τις κρίσεις εκείνων που παρακολού-

θησαν τό πρώτο σεμινάριο προκύπτει ότι είναι άναγκαία μιά σειρά σεμιναρίων έπι ναυτικοτεχνικών και ναυτιλιακών θεμάτων που θα μπορούσαν να παρακολουθήσουν πλύν του προσωπικού ΚΕΣΕΝ και άτομα από τον εύρύτερο ναυτιλιακό κόσμο.

Τό πρόγραμμα του Σεμιναρίου περιλάμβανε:

— 1η ήμέρα: Είσαγωγή - Άνάπτυξη αντίκειμένου σεμιναρίου. Έπεξήγηση βασικών όρων και συντήσεων χρησιμοποιούμενων κατά την μέτρηση και διακίνηση υγρών καυσίμων. Τρόποι μετρήσεων πετρελαιοειδών. Μονάδες μετατροπών. Έπεξήγηση πινάκων. Τρόποι χρήσεως πινάκων ASTM.

— 2η ήμέρα: Άνάπτυξη όρων σχετικής πυκνότητας Α.Ρ.Ι. πυκνότητος/μάζης. Βάρος

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

Paraguay 886, 5th Floor

1957 Buenos Aires

Telexes: 23867 or 21017 FAROS - AR

21331 ARGO AR.

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς ὅπως διαμορφώθηκαν 10 Δεκεμβρίου 1986. Τιμές σέ δολ./ΗΠΑ. Πηγή: KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	78/81	86/89	156/160
Βοστώνης	96/97	99/100	146,40/147
Νέας Ὑόρκης	81/83	83/86	140/145
Φιλαδέλφειας	83/85,50	86/87	140/145
Βαλτιμόρης	84/85	86/87	140/145
Νόρφολκ	82/84,50	85/87	135/140
Σαββάνα	81/82	83/85	140/142
Τζάνκσονβιλ	84/85	85/86	135/136
Π. Ἑβερκλεϊτς	89/90	95/96	146/147
Τάμπας	81,50/83	83,50/86	132,50/135
Μόμπιλ	76,50/80	79/82	137/140
Νέας Ὀρλεάνης	73,50/77,50	75/78,50	134/140
Μπωμόντ/Π. Ἀρθουρ	77/78	79,50/80	137/140
Χιούστον	74/78	75/79,50	137/140
Κόρπους Κρίστι	84/85	87/88	140/142
Λός Ἀντζελες	66,50/70	68/72	140/150
Σάν Φραντζίσκο	66,50/67	68/69	145/150
Κολούμπια ρ. /Πόρτλαντ	75/76	76/78	160
Σηάττλ	67/72	69/74	135/145
Βανκούβερ	73/75	77/79,50	155/165
Ἀγ. Εὐσταθίου	90/91	92/94	160/161
Φρήπορτ/Μπαχάμας	86,50/87	89/90	155/156
Τρίνινταντ	85,70	96,45	153
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	82/83	85/85,50	157/158
Σαϊντ Κρουά	13,35	13,45	22,10BBL
Βενεζουέλας	12,78	13,03	20,17BBL
Βραζιλίας	85	88	270
Ἀμβέρσας	74/75	77/78	111/115
Ρόττερταμ	74/75	76,50/77	110/112
Ἀμβούργου	74/75	77/78	119/120
Β. Γαλλίας	78/80	84/86	183/185MTW
Ν. Γαλλίας	76/78	81/84	128/130MTW
Ἰσπανίας	80/81	82,50/84	132/133MTW
Θέουτας	80,50/81	83/85	132/133MTW
Γένοβας	85/87	88/90	146/148
Αὐγούστας	84/86	87/89	146/148
Πειραιῶς	—	85/87	134/136
Σουέζ Κανάλ	87/88	87/88	174/175
Τζέντα	—	76/80	146/150
Νταμμάμ	—	76/80	146,5150
Ρας Τανούρα	—	80	150
Κουβέϊτ	71/76	75/80	140
Ντῶρμπαν	—	77/80	245/250MTW
Σιγκαπούρης	74/75	78/79	124/136
Ἰαπωνίας	89/91	92/94	150/160

εἰς τὸ κενόν καὶ βάρος εἰς τὸν ἀέρα. Ὑπολογισμός ἀναμενόμενης πυκνότητος. Ὑπολογισμός θερμοκρασίας κατ' ὄγκον. Ἐπίδρασις σφάλματος πυκνότητος στὸν ὄγκον καὶ στὸ βάρος. Μέθοδοι ASTM γιὰ τὴν σωστή δειγματοληψία ἀρρομέτρηση καθορισμοῦ πυκνότητος καὶ ἐπίδραση σφαλμάτων στὸν ὑπολογισμό φορτίου.

— 3η ἡμέρα: Μέτρηση δεξαμενῶν ξηρᾶς. Ἐντοπισμός σφαλμάτων. Ἐλεγχος πληρότητας γραμμῆς. Ἀπώλεια πτητικῶν μερῶν φορτίου.

Δειγματοληψία/θερμομέτρηση. Computers. Προληπτικά μέτρα κατὰ τὴν φόρτωση. Τὸ OBQ Survey. Βασικά στοιχεῖα πιστοποιητικοῦ ποιότητος. Ἐπίδραση ποιότητος κατὰ τὴν φόρτωση/μεταφορά - ταξίδι/ἐκφόρτωση. Ἡ σημασία τοῦ R.O.B. Survey καὶ σωστός τρόπος διεξαγωγῆς.

— 4η ἡμέρα: Μετρηταὶ μετρήσεως φορτίου. Βασικὴ ἀνάπτυξη. Σφάλματα μετρητῶν PROOVING. Τύποι μετρητῶν. Ἡ φόρτωση ὡς παραστατικὸ ἐγγραφο - ARBITRATIONS.

Πρέπει νὰ σημειωθεῖ ὅτι τὰ σεμινάρια γίνονται ἀφιλεκερδῶς καὶ ὅτι στόχος τοῦ κ. Μετάφη εἶναι ἡ ἐνημέρωση τῶν πλοιάρχων καὶ στελεχῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων

Ἐνοποιοῦνται κατ' εἰδικότητα τὰ κέντρα ἐπιμορφώσεως Στελεχῶν Ε.Ν.

Στάλθηκε γιὰ δημοσίευση στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τὸ Προεδρικό Διάταγμα «Περί τροποποιήσεως καὶ συμπλήρωσε τοῦ Π.Δ. 307/73 ποὺ ἀναφέρεται στὴν ὁργάνωση, διοίκηση καὶ λειτουργία τῶν Κέντρων Ἐπιμόρφωσης Στελεχῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΚΕΣΕΝ)» καὶ μέ τὸ ὁποῖο ἐνοποιοῦνται τὰ Κέντρα κατὰ εἰδικότητες (Πλοιάρχων, Μηχανικῶν καὶ Ραδιοτηλεγραφητῶν), προκειμένου ἡ ἐκπαίδευση ποὺ παρέχεται στοὺς σπουδαστές νὰ εἶναι ἀρτιότερη καὶ ἡ ἀξιοποίηση τοῦ προσωπικοῦ πληρέστερη.

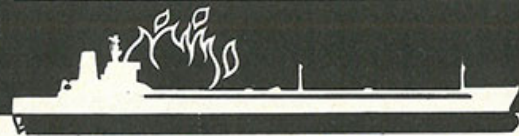
Συγκεκριμένα δημιουργοῦνται ΚΕΣΕΝ Πλοιάρχων, Μηχανικῶν καὶ Ραδιοτηλεγραφητῶν στὰ ὁποῖα ἐντάσσονται οἱ σχολές ποὺ ἤδη λειτουργοῦν καὶ εἶναι ἀντίστοιχα κατὰ εἰδικότητα: ΚΕΣΕΝ Πλοιάρχων Α' Τάξης καὶ Δημόσια Σχολὴ Μετεκπαίδευσης Ἀξιῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΔΣΜΑΕΝ) Πλοιάρχων Β' Τάξης, ΚΕΣΕΝ Μηχανικῶν Α' Τάξης καὶ ΔΣΜΑΕΝ Μηχανικῶν Β' Τάξης καὶ οἱ Σχολές καὶ ΔΣΜΑΕΝ Ραδιοτηλεγραφητῶν Α' Τάξης.



ΠΩΛΕΙΤΑΙ ταχύπλοο BOSTON WHALER (ΗΠΑ)
Ἀβύθιστο - 21 ποδῶν μέ μηχανὴ ἐξωτερικὴ Evinrude
175 ἵππων.
Διαθέτει τρέϊλερ καὶ πολλὰ ἐξτρας.

Ἐπίσης πωλεῖται
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟ ΤΥΠΟΥ ΑΤΛΑΝΤΑ μέ λεμβολόγιο Mercedes ἐσωτερικὴ 125 ἵππων — Flaps
καὶ πολλὰ ἐξτρας.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	Έλληνική	10.511	1985	Υπέστη ζημιές στα καλύμματα του κύτους, στο Πόρτ Άλφρεντ στις 3/12 και κατέπλευσε στο Κομώ Μπαίη για επιθεώρηση.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	Παναμαϊκή	4.713	1977	Υπέστη ζημιές στη μηχανή από άγνωστη αιτία, τον Νοέμβριο και ρυμουλκήθηκε προς Μπαλμπόα για επιθεώρηση και επισκευές.
ΔΗΛΟΣ	Έλληνική	8.825	1970	Συγκρούστηκε ανοικτά της Λαττάκας, στις 2/12 με το κοντεϊνερόπλοιο «Καλυμνος» και κατέπλευσε στη Λαττάκια για επιθεώρηση.
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ	Κυπριακή	5.519	1968	Υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής στο Άμβουργο, στις 29/11. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	Παναμαϊκή	2.484	1980	Κατά την είσοδο στη Λά Παλόμα, στις 29/11, προσάραξε και αποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
Αΐ'ΑΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ	Παναμαϊκή	15.497	1971	Συγκρούστηκε στο Ίκουϊ, στις 2/12, με αλιευτικό σκάφος χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
Αΐ'ΑΣΑ	Λιβεριανή	16.235	1972	Προσάραξε έμπορτο, δυτικά του Κή Γουέστ, στις 8/12 και ζήτησε επιθεώρηση των ζημιών.
ΑΛΙΝΤΑ	Έλληνική	23.218	1978	Υπέστη ζημιές από κακοκαιρία στις 3/12 και κατέπλευσε στο Ούλσάν για επισκευές.
ΑΛΜΑΡ	Έλληνική	10.373	1969	Συγκρούστηκε στα Σούσα, στις 3/12, με το φορτηγό «Damsen».
ΒΗΤΑΛΑΚ	Κυπριακή	16.694	1972	Προσέκρουσε σε αποβάθρα, στο Ίμμιγκχαμ, στις 21/11 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές και συνέχισε το ταξίδι του.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	Έλληνική	19.426	1972	Συγκρούστηκε στην Άλεξάνδρεια, στις 8/11, με το μπάλκερ «Άννα» και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν επισκευές στη Σετουμπάλ.
ΘΕΤΙΣ	Έλληνική	35.540	1974	Υπέστη ελασματοουργικές ζημιές στον πυθμένα συνεπεία προσάραξης στη Διώρυγα του Παναμά, στις 28/10. Αναλήφθηκε ύδροδεξαμενισμός και επισκευές στο Ούλσάν.
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	Παναμαϊκή	20.513	1974	Συγκρούστηκε στην Άλεξάνδρεια, στις 21/11 με το μπάλκερ «Γιάννης Νικολός». Και τα δύο σκάφη υπέστησαν ελασματοουργικές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ	Λιβεριανή	40.551	1980	Κατά τον διάπλου του Σουέζ, στις 9/12, προσάραξε στο km 96 και σημειώθηκε διαρροή φορτίου. Αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών και συνέχισε το ταξίδι του προς Ίταλία.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ	Έλληνική	17.199	1984	Τζουμπαίλ για Ντουμπάι, προσάραξε έμπορτο στο Πόρτ Ρασίντ, στις 9/11. Αναλήφθηκαν επιτόπιες επισκευές και συνέχισε το ταξίδι του.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ	Έλληνική	46.642	1976	Ανέφερε βλάβη της κυρίας μηχανής στις 5/11 και κατέπλευσε στη Σέρια για επισκευές.
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ	Έλληνική	18.250	1982	Προσάραξε στη Βοστώνη, στις 26/11 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	Έλληνική	29.910	1981	Υπέστη ελασματοουργικές ζημιές στην πλήρη συνεπεία προσάραξης στη Διώρυγα του Παναμά, τον Νοέμβριο.
ΜΠΩΜΟΝΤ	Έλληνική	68.631	1975	Συγκρούστηκε στη Νέα Όρλεάνη, στις 28/11 με το τάνκερ «Atlantic Peace» και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΟΔΥΣΣΕΙΑ	Μάλτας	44.107	1978	Σάλλομ Βόε για Ίμμιγκχαμ, έμπορτο άργου, προσάραξε στην είσοδο του π. Χάμπερ στις 4/12. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών για την αποκόλληση.
ΣΚΥΡΩΝ	Λιβεριανή	75.049	1974	Ανέφερε βλάβη της κυρίας μηχανής στην Πύλο, στις 11/12.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η άπουσία αριθμού εντολών, ικανών να καλύψουν την προσφορά πλοίων μεγέθους πάναμαξ στο χώρο του Κόλπου ΗΠΑ, έφερε φυσιολογικά την κατάρρευση των ναύλων που γιά μόν την Ιαπωνία κατήλθαν κλιμακωτά μέχρι και στά δολ. 10.75 ενώ στά δολ. 6.50 ήταν ο αντίστοιχος πρὸς Κόντινεντ ναύλος. Σημειώθηκε έτσι απώλεια 125 καί, αντίστοιχως, 25 περίπου σέντς μέσα σέ 15 ἡμέρες. Ἀνάλογα πτωτικές τάσεις παρατηρήθηκαν στο μέγεθος πάναμαξ καί από τίς λοιπές περιοχές, ὅπως π.χ. οἱ 50.000 τόννοι ἀπό Βόρειο Εἰρηνικό γιά Κορέα στά δολ. 6.75 ἀνά τόννο φίο.

Γενικά, πράγμα πού ἀναφέρεται καί στά μικρότερα μεγέθη, τά σιτηρά ἀποτελέσαν τήν κύρια αἰτία τῆς πτώσεως τῆς ναυλαγορᾶς κατά τό πρῶτο δεκαπενθήμερο τοῦ Δεκεμβρίου.

Μετά ἀπό μία δειλὴ ἐμφάνιση στίς δύο ἡ τρεῖς πρῶτες ἡμέρες, ὁ γαϊάνθρακας ἔκανε αἰσθητὴ τήν παρουσία του μέ σειρά ναυλώσεων σέ βραχυπρόθεσμη καί μακροπρόθεσμη βάση, περιλαμβανομένων καί συμβολαίων μεταφορᾶς πού καλύπτουν μέχρι καί το τέλος τοῦ ἐπόμενου ἔτους. Τά τελευταῖα ἀναφέρονται κυρίως σέ αὐστραλιανό γαϊάνθρακα πρὸς Εὐρώπη σέ μεγέθη τῆς τάξεως τῶν 100-120.000 τόννων.

Πιστεύεται ὅτι οἱ ναῦλοι κυμαίνονται περὶ τά δολ. 7.50 ἀνά τόννο ὃν καί δὲν ἐγγνώσθησαν λεπτομέρειες.

Σέ ἄλλων ἱκανοποιητικῶν ρυθμῶν καί ποσότητες κινήθηκαν καί τά σιδηρομεταλλεύματα μέ φορτώσεις ἀπό τίς συνήθεις περιοχές (Βραζιλία, Δυτ. Ἀφρική, Κεντρικὴ Ἀμερικὴ, Ἀγ. Λαυρέντιο) κυρίως γιά Εὐρώπη.

Φτωχὴ ἡ παρουσία τῶν λιπασμάτων, ἐλάχιστα ἐπέδρασε στήν ἀνέλιξη τῆς ἀγορᾶς, ὃν καί, τῇ στιγμῇ πού γράφονται αὐτές οἱ γραμμές, ἀριθμὸς ἐντολῶν γιά λογαριασμό τῆς Ἰνδικῆς Κυβερνήσεως ἐκκρεμοῦσε.

Ὅλοι σχεδὸν οἱ παρατηρητές τῆς ἀγορᾶς συμφωνοῦν ὅτι ἡ ζήτηση ἦταν ἐλάχιστα αἰσθητὴ σάν «ἀγαθὸ πρὸς μεταφορά». Σημειώσαμε τήν ναύλωση — δείκτη γιά 15.500 τόννους ἀπὸ Ἅγιο Μαυρίκιο γιά Μασσαλία στίς στερλίνες 13.20 φίο μέ 1.500/750 τόννους.

Ἀς σημειώσουμε, τέλος, τοὺς 25.000 τόννους παλαισιδῆρου ἀπὸ Ἀγγλία (Τίλμπουρι) γιά Ἰνδία στά δολ. 18.75 φίο μέ 8.000/800 τόννους.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σημαντικὸ ποσοστὸ τῆς ζητήσεως ἐκφράσθηκε μέσω τῆς χρονοναυλώσεως ταξιδίου μέ μισθώματα σταθερά ἢ, σέ μερικές περιπτώσεις, ἐλαφρῶς πτωτικά!

Ἡ ἀναφορά σέ συγκεκριμένους περιοχές καί μεγέθη ἀποτελεῖ ἴσως τήν πῶ εὐγλωττὴ ἀπεικόνιση τῆς πραγματικότητος.

— 14.900 TDW (SD-14), ἀπὸ Ἰαπωνία γιά Σιγκαπούρη μέσω Βεγγάζης, δολ. 3.000.

— 23.600 TDW, ἀπὸ Σιγκαπούρη γιά Κόλπο ΗΠΑ ἢ Ἀκτὴ ΗΠΑ Ἀτλαντικοῦ, δολ. 3.500.

— 30.300 TDW, ἀπὸ Ἰαπωνία γιά Κόντινεντ δολ. 3.350.

— 69.700 TDW, ἀπὸ Φιλιππίνες, κυκλικὸ Αὐστραλίας μέχρι Ἰαπωνία, δολ. 4.100.

— 15.200 TDW, ἀπὸ Ἀγ. Λαυρέντιο γιά Βενεζουέλα, δολ. 3.650.

— 22.670 TDW, ἀπὸ Ἀγγλία γιά Ἰταλία, δολ. 4.000.

— 30.950 TDW, ἀπὸ Βαλτικὴ γιά Ἀπὼ Ἀνατολή, δολ. 3.500.

— 37.200 TDW, ἀπὸ Τυνησία γιά Ἀπὼ Ἀνατολή, δολ. 3.600.

— 61.700 TDW, ἀπὸ Σκάγερακ, γιά 60-120 ἡμέρες, δολ. 3.500.

Ἰδιαίτερη ἀναφορά ἀξίζει στή Βραζιλία πού ἀποτελέσει τὸν τόπο παραδόσεως σειρᾶς πλοίων:

— 45.000 TDW, γιά Νότια Ἀφρική δολ. 4.250.

— 38.000 TDW, γιά Ἰαπωνία, δολ. 5.400.

— 26.700 TDW, γιά Κίνα δολ. 3.800.

— 19.000 TDW, γιά Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 3.000.

Προστιθέμενες σέ ἀριθμὸ ναυλώσεων ἀνά τόννο, πού σκοπίμως παραλείψαμε νά μνημονεύσουμε παραπάνω, οἱ μισθώσεις αὐτὲς παρέδωσαν στή Νότια Ἀμερικὴ μιὰ εἰκόνα ζωηρότητας ἐλάχιστα συνήθη τὸν τελευταῖο καιρὸ.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ὁ φόβος αὐξήσεως τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου κατὰ τήν προσεχὴ σύνοδο τοῦ OPEC ἀπέτελεσε πιθανῶς τὸ ἔναυσμα ἀναζωπυρώσεως τῆς ζητήσεως ἀπὸ ὅλες τίς περιοχές μέ ἐμφαση τὰ VLCC πού κινήθηκαν σέ ἱκανοποιητικὰ ἐπίπεδα. Σέ μιὰ ἀγορὰ πού διακρίνεται ἀπὸ ἄκρα ρευστότητα εἶναι παρακεκινδυνευμένο νά παραθέτουμε «ἀκριβεῖς» ἀριθμούς. Ὅπως δὴποτε, περὶ τὸ τέλος τῆς περιόδου, οἱ ναῦλοι VLCC ἀπὸ Περσικὸ φαίνονταν νά διαμορφώνονται στά WS 26 γιά Δυτικὲς καί WS 31 γιά ἀνατολικὲς ὁψιὸν μέ πολλές διαφοροποιήσεις σέ εἰδικές περιπτώσεις.

Ἡ ζήτηση παρέσυρε καί τά μικρότερα πλοῖα μέ παράδειγμα τοὺς 128.000 τόννους γιά Κόντινεντ στά WS 48. ὁψιὸν Μεσόγειο 52.5 τῆς κλίμακος.

Τὴν αὐτὴ περίπου ζωηρότητα, ὅχι χωρὶς κάποιες ἐνδιάμεσες ἀνάπαυλες, παρουσίασαν καί οἱ λοιπὲς περιοχές, ἰδίως ἡ Δυτικὴ Ἀφρική (100.000 τόννοι γιά Γαλλία στά WS 46) καί ἡ Καραϊβική, ἐνῶ ἱκανοποιητικὰ κινήθηκαν Μεσόγειος καί Βόρεια Θάλασσα.

Σημαντικὸς ὁ ἀριθμὸς τῶν καθαρῶν φορτίων κράτησε τήν ἀγορὰ σέ ὑψηλὰ ἐπίπεδα ἀναδεικνύοντας τὸ 1986 σὰ μιὰ καλὴ χρονιά γιά τὰ πλοῖα τῆς ἐν λόγω κατηγορίας.

τά ναυλωθέντα Ἑλληνικά πλοῖα

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΦΡΗΠΟΡΤ: Ἀμερ. Κόλπο 40.000 τόν. σιτηρά Ἰαπωνία, δολ. 550.000 κατ' ἀποκοπὴ φίο, 4 1/2 καί 4 ἡμέρες φορτοεκφόρτωση, Δεκέμβρ. 10-15.

ΕΛΕΝ: Ποταμὸ Μισισσιππὶ 55.000 τόν. σιτηρά Ἀμβέρσα/ Ρότερνταμ/ Ἀμστερνταμ ἢ Γκέντ δολ. 6.50 φίο, 10 1/2 ἡμέρες, Δεκέμβρ. 15-20.

ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: Ἀμερ. Κόλπο 45.000 τόν. (10%) Λισσαβὼνα, δολ. 6.75 φίο, 10 ἡμέρες, ὁψιὸν Ἀμστερνταμ/ Ρότερνταμ/ Γκέντ ἢ Ἀμβούργο.

δολ. 6.90 φίο, 11 ἡμέρες, Δεκέμβρ. 10-15.

ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ: Κόρπους Κρίστι, Πενσάκολα καί Λέικ Τσάρλς 8.135 τόν. φορτίο σέ σάκκουες Ντακάρ, Ντουάλα καί Ἀμπιτζάν, δολ. 34.75 βάση 1/3 φίο, 350 τόν./ἀμπάρι καί 800 τόν. ἐκφόρτωση, Δεκέμβρ. 10-18.

ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ: Ἀμερ. Κόλπο 55.000 (5%) γεννήματα Ἀμστερνταμ/Ρότερνταμ ἢ Ἀμβέρσα ἢ Γκέντ, δολ. 6.50 φίο, ὁψιὸν Ἀμβούργο δολ. 6.75 φίο, ὁψιὸν Λισσαβὼνα δολ. 6.25 φίο, 11 ἡμέρες, Δεκέμβρ. 15-20.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΑΡ: Ἀμερ. Κόλπο 20.000 τόν.

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

(5%) γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 9 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. Δεκέμβρ. 10-15.

ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ: Άμερ. Κόλπο 52.500 τον. σιτηρά Λισσαβώνα/Άμβερσα, δολ. 6.50 φίο, 11 ημέρες, τέλη Δεκεμβρίου.

ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ: Παρανάγκουα 25.000 τον. γεννήματα Πολωνία, δολ. 12 φίο, 3.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκέμβρ. 15-20.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΡΕ'Ι'Σ: Παρανάγκουα 43.000 τον. σιτηρά Λισσαβώνα/Άμβουργο δολ. 7.75 φίο, 12 ημέρες, Δεκέμβρ. 12-18.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ: Βορ. Ειρηνικό 30.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 16.50 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκέμβρ. 24-30.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ: Μπρέικ και Ρόττερταμ 25.000 τον. ζωοτροφές Πολωνία, δολ. 12 φίο, 3.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκέμβρ. 15-20.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: Τίλμπουρι 25.000 τον. σκράπ Ινδία, δολ. 18,75 φίο, 8.000/850 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΡΜΗΣ: 30.255 τον. d.w. του 1972, παράδοση Άμερ. Κόλπο Δεκέμβρ. 10-15, επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 3.900 την ημέρα πλέον δολ. 35.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ: 15.147 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ινδονησία Δεκέμβρ. 15-20, επαναπαράδοση Ιαπωνία/Κορέα, δολ. 2.750 την ημέρα.

ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ: 17.235 τον. d.w. του 1986, παράδοση Ρίο ντε Τζανέιρο Δεκ. 10-15, επαναπαράδοση Άμερ. Κόλπο/Άνατολ. άκτή ΗΠΑ, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΠΕΤΡΑ: 40.400 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ούμπτε Δεκέμβρ. 25, ταξίδι μέσω Περσικού Κόλπου με επαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 4.100 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ: 41.630 τον. d.w. του 1986, παράδοση ισπανικό λιμάνι Μεσογείου Δεκέμβριο, ταξίδι 80-100 ημερών με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 4.400 την ημέρα.

ΜΑΡΙΓΩ: 15.188 τον. d.w. του 1972, παράδοση Μοντρεάλ Δεκέμβρ. 9-10, επαναπαράδοση Καραϊβική/Βόρεια άκτή Νοτ. Αφρικής, δολ. 3.600 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Ρας Τανούρα 115.000 τον. μέρος φορτίου, Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 45, Δεκέμβριο.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Γέμπο και Αύγουστα 81.000 τον. μέρος φορτίου άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 87, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 91, Δεκέμβρ. 3.

ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ: Γκέντ 18.800 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ντόντζες, WS 250, Δεκέμβρ. 4.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Ρας Τανούρα 119.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 50, όψιόν Μεσόγειο WS 55, Δεκέμβριο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 70.000 τον. μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο, WS 70, Δεκέμβρ. 7.

ΠΑΣΙΘΕΑ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 123.000 τον. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 27, Δεκέμβρ. 12.

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ: Πουέρτο Μιράντα 68.000 τον. μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς WS 77,5, Δεκέμβρ. 7.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Μάρσα ελ Μπρέγκα 85.000 τον. Τριέστη, WS 70, Δεκέμβρ. 3.

ΛΟ'Ι'ΝΤΑ: Καραϊβική 35.000 τον. Ιταλία, WS 85, Νοεμβρίου 30.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Καραϊβική 30.000 τον καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ, WS 157,5, Δεκέμβρ. 7.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Περσικό Κόλπο 125.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 50, όψιόν Μεσόγειο WS 55, Δεκέμβριο.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: Έσκράβος 120.000 τον. Γαλλία, WS 37,5, Δεκέμβρ. 6.

ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ: Μίνα αλ Άχμαντί 95.000 τον. Σριράχα, WS 62,5, Δεκέμβριο.

ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 140, όψιόν Δυτ. Αφρική WS 150, Δεκέμβρ. 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντ./Άμερ. Κόλπο WS 139,5, όψιόν Δυτ. Αφρική WS 149,5 Δεκέμβρ. 15.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 62,5, όψιόν άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 65, όψιόν άνατολ. άκτή Καναδά WS 75, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 85, Δεκέμβρ. 6.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Ρας Τανούρα 115.000 τον. μέρος φορτίου Ντελαγουέρ Σίτυ WS 45, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 50, όψιόν Μεσόγειο WS 55, Δεκέμβριο.

ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Σίντι Κερρί 90.000 τον. μέρος φορτίου Μαύρη Θάλασσα WS 90, όψιόν Μεσόγειο WS 85, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 75, Δεκέμβριο.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Νοβοροσίσκ 118.000 τον. Λαβέρα WS 60, Δεκέμβρ. 10.

ΚΙΡΚΗ: Λά Σκέρια 90.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 83, Δεκέμβρ. 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ: Καραϊβική 66.000 τον. μέρος φορτίου Πουέρτο Ρίκο και Χόλλυ Ρούντ WS 75, Δεκέμβρ. 13.

ΝΤΟΡΙΣ: Μόνου 135.000 τον. Λουϊσιάνα Όφσορ Όϊλ Πόρτ WS 38, Δεκέμβρ. 18.

ΑΚΟΗ: Πόρτ Τζεντίλ 105.000 τον. μέρος φορτίου Γαλλία, WS 45, Δεκέμβρ. 15.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ιαπωνία WS 85, Δεκέμβριο.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 157,5, Δεκέμβριο.

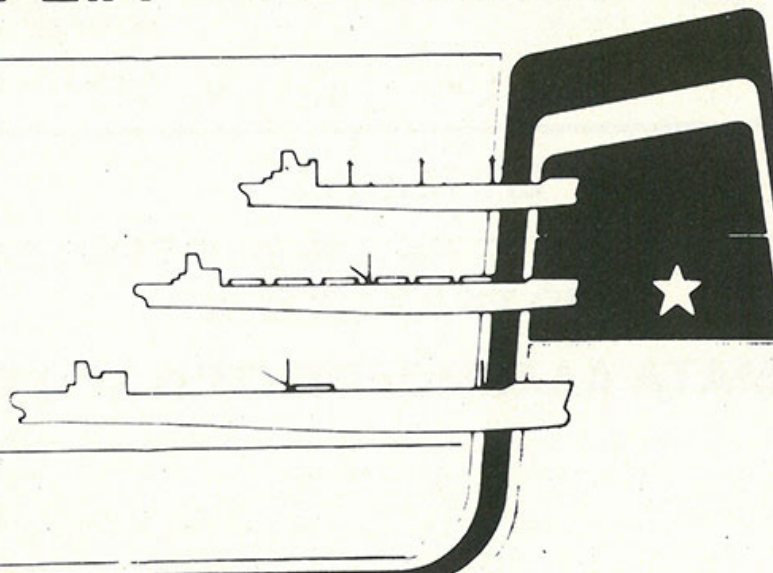
ΣΗΚΡΟΣΣ: Κάλιαρι 29.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 175, όψιόν Μεσόγειο WS 180, όψιόν άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 170, άμεση.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Μαύρη θάλασσα 29.000 τον. καθαρά Κόντινεντ WS 170, όψιόν Μεσόγειο WS 180, Δεκέμβρ. 10.

ΖΙΡΚΟΝ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τον. καθαρά Κόντινεντ WS 170, όψιόν Μεσόγειο WS 180, άμεση.

ΑΣΚΟΝΑ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, WS 150, Δεκέμβρ. 10.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Πούντα Καρντόν 30.000 τον. καθαρά Νέα Υόρκη, WS 137,5, Δεκέμβρ. 10.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου Κεμπέκ WS 80, Δεκέμβρ. 7.

ΣΥΝΕΤΟΣ: Δυτ. Αφρική 100.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 57,5, Δεκέμβρ. 10.

ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ: Δυτ. Αφρική 85.000 τον. Ιταλία WS 55, Δεκέμβρ. 10.

ΛΕΟΝΤΑΣ: Δυτ. Αφρική 105.000 τον. Ιταλία, WS 47,5, Δεκέμβρ. 10.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Κάιο ντέ Άρκας 64.000 τον. μέρος φορτίου Τέξας Σίτυ, WS 75, Δεκέμβρ. 12.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Τής 64.000 τον. μέρος φορτίου Τετάνυ WS 93, Δεκέμβρ. 15.

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ: Μεσόγειο 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 200, όψιόν Μεσόγειο WS 210, Δεκέμβριος.

ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ: Έρυθρά 80.000 τον. Ευρωπαϊκή λιμάνι Μεσογείου WS 90, Δεκέμβριος.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Τζεμπέλ Ντάννα 72.000 τον. μέρος φορτίου Μομπάσα, WS 62,5, Δεκέμβριος.

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ: Ράς Τανούρα 225.000 τον. δυτικές όψιόν WS 24, Δεκέμβριο.

ΓΡΗΠΑΡΙΩΝ: Κόντινεντ 60.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτη Άιταντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 100, Δεκέμβρ. 17.

ΒΑΤΗΣ: Κέυχαν 137.000 τον. μέρος φορτίου Άμβέρσα, WS 47, Δεκέμβρ. 19.

ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ: Έρυθρά Θάλασσα 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, ναύλος έμπιστευτικός Δεκέμβριο.

ΣΑΧΑΡΑ: Ράς Τανούρα 345.000 τον. Λουϊσιάννα Όφσορ Όιλ Πόρτ WS 20, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 21, Δεκέμβριο.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου Γαλλία, WS 62,5, Δεκεμβρίου 16.

ΠΥΡΡΟΣ Β.: Ίσκεντερούν 18.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 150, Δεκεμβρίου 16.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Λιβύη 80.000 τον. μέρος φορτίου, Μπανίας WS 97,5, Δεκεμβρίου 14.

ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ: Λιβύη 80.000 τον. μέρος φορτίου Γένοβα WS 87, Δεκεμβρίου 17.

Αριθμός ύποψηφίων αγοραστών παραδο-
κει, έτοιμος για δράση στην πρώτη εμφάνιση
κάθε νέας ευκαιρίας.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Απροσδόκητη και απότομη άνοδος των τι-
μών σε Άπω Ανατολή και Ίνδικό Ωκεανό
μαζί με μία χαρακτηριστική ρευστότητα της
καταστάσεως, κάνει τον υπεύθυνο σχολια-
σμό δύσκολη εργασία.

Γεγονός είναι ότι οι τιμές που συμφωνή-
θηκαν προσφάτως αποτελούν ρεκόρ για άρ-
κετά χρόνια.

Ας σημειώσουμε μερικές χαρακτηριστι-
κές περιπτώσεις (έκτιθεται τό βάρος και ή τι-
μή μονάδος με παράδοση στον τόπο διαλύ-
σεως εκτός αν άλλως αναφέρεται):

Τσιβάν

M/V · MAGNUM · 41.580 δολ. 139.50, χωρίς
GAS FREE.

MV · ESSO FUJI · 23.341 δολ. 140 (παράδοση
Λαμπουάν).

MV · GO FORTH · 13.450 δολ. 130.50.

MV · CHRISTISA · 11.352 δολ. 131.50.

MV · PLUMLAEF · 7.131 δολ. 138.50

MV · PANAMA STAR · 6.600 δολ. 126.50.

MV · CAPE HAWKE · 6.530 δολ. 122.

MV · NELSON MARU · 5.376 δολ. 127.50

MV · SIN COCK CHEW · 2.000 δολ. 98.

N. Κορέα

MV · POTOMAC HIGHWAY · 10.730
δολ. 120.50.

Ίνδια

MV · DENEK STAR · 8.200 δολ. 120.

Κίνα

MV · VASCO FERNANDEZ · 5.900
δολ. 121.25.

Πακιστάν

MV · SPLIT · 4.900 δολ. 113.

MV · THUNDER · 3.600 δολ. 114.

MV · DIMMER · 2.565 δολ. 108.

Τέλος, Τούρκοι αγόρασαν τό M/T
«DUNAV» (6.490 τ.) αντί δολ. 80 με παράδοση
Βάρνα.

Οι αγοραπωλησίες

Είναι αλήθεια ότι οι τριγμοί της ναυλαγο-
ράς τελικά επέδρασαν σε κάποιο βαθμό επί
του κλίματος που περιβάλλει την αγοραστι-
κή δραστηριότητα προκαλώντας δευτερες
σκέψεις και κάποια άνακοπή της αγοραστι-
κής μανίας.

Όστόσο, ή εικόνα αυτή πολύ απέχει από
του να χαρακτηριστεί σαν άδρανής. Αντίθε-
τα, οι μεσίτες αγοραπωλησιών δέν έμειναν
άργοι και αριθμός πλοίων όλων των κατηγο-
ριών άλλαζε χέρια ή αποτελούσε αντικείμε-
νο κλειστής διαπραγμάτευσης.

Και ενώ, την ώρα που συντάσσεται τό πα-
ρόν δελτίο, τά πεπραγμένα της δεύτερης έ-
βδομάδας του δεκαπενθημέρου δέν είχαν ά-
κόμη γνωσθεί, μπορούμε βάσιμα να αναφερ-
θούμε σε πράξεις που ήδη θεωρούνται τε-
λειωμένες μέχρι και των μέσων της υπό άνα-
λυση περιόδου.

Στά δεξαμενόπλοια θά αναφέρουμε:

— M/T DORIS (139.000/76), δολ. 9.000.00.

— M/T JORGEN J. LORENTZEN
(134.400/75) δολ. 9.250.000.

— M/T GEMINI (παραγώνων, 30.000/82)
δολ. 12.000.000.

Στά μικτά πλοία:

— MV JAHRE TRADER (156.200/71) δολ.
5.350.000.

— MV STANDARD VENTURE (70.000/71)
δολ. 2.550.000.

Μέ εξαίρεση τό «GEMINI» που αγόρασαν
Πορτογάλοι, όλα τά άλλα πλοία πήγαν σε
Έλληνικά χέρια.

Στά μπαλκάρριερς, θά αναφέρουμε:

— M/V APOLLON (22.250/72) δολ.
1.150.000.

— M/V LILY VILLAGE (26.600/76) δολ.
1.600.000.

— M/V RUTH VENTURE (41.500/83) δολ.
6.500.000.

— M/V JAPANA (60.900/76) δολ. 4.850.000.

— M/V GREAT ACCLAIM (61.500/81) δολ.
7.550.000.

Τέλος, στά πλοία πολλαπλής χρήσεως
που άλλαξαν χέρια περιλαμβάνονται:

— M/V AGNES VENTURE (18.400/76) δολ.
1.700.000.

— M/S NIGERIA VENTURE (18.260/77) δολ.
1.350.000.

— M/S FROSSO K (15.400/70) δολ. 400.000.

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΧΡΙΣΤΟΥΔΙΑ

Σε συνεργασία με τους Έλληδες συνεργάτες μας ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ· εκθετούμε
στην Αθήνα τα τελευταία μοντέλα Βιντεο και Μουβι κάμερες Τηλεορασεων Στερεοφωνικών συγκροτημάτων Κομπάκτ
Ντισκ και αυτοκινήτων Οικοσκευές Ψυγεία Κουζίνες πλυντήρια Φούρνοι μικροκυμάτων σκουπίδοφάγους καθώς και
μεγάλη συλλογή μικροσυσκευών 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

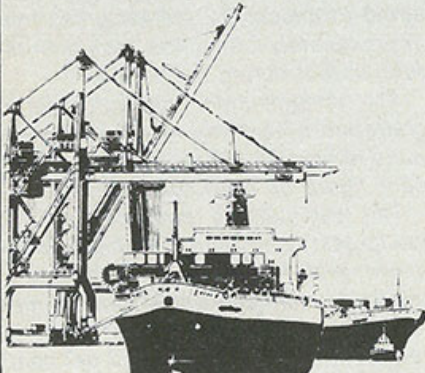
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ.

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

NAFTIKA CHRONIKA



50 YEARS AGO

— The newly built liner "Bargaland" of the Svenska Orient Linien called at Piraeus a few days ago. She is modern diesel powered ship which will greatly contribute to the country's import export trade.

— The UK foreign secretary Mr. Eden made in the House of Commons a firm declaration about the British non-intervention policy in the Spanish civil war. The British policy consists in strict neutrality and the government does not wish British vessels to be used for transportation of war material from any foreign to Spanish ports.

— The Government Gazette has published the decree putting into force the Law of 1/12/1936 for the protection of tubercular and glanular seamen and also those suffering from heart diseases.

— The steamship "Euthalia" was fixed from San Lorenzo with 6.400 tons for West Italy 26/-, option from Bahia Blanca 24/9-, loading 20 January to 10 February.

(Naftika Chronika No. 144/15.12.36)

FONASBA CALLS FOR A NEW FREIGHT AND COMMISSION STRUCTURE

The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents held its annual meeting in Marseilles last October.

Over 50 delegates attended on 18 Member countries, added to which was a large number of observers from COFRALI, the French Shipbrokers Association, which hosted many of the social events.

New officers were elected namely, Franco Novi, Italy, president, Nico Cotzias, Greece, president designate, Heinrich Grammerstorf, Germany, executive vice president and Desmond Jennings, Ireland, vice president.

FONASBA continues to keep under

close scrutiny the whole shipping spectrum and the role that brokers take therein, while continuing its exercise of cooperation with BIMCO and Unctad.

In view of this disastrous situation and pending an improvement in the level of freight rates to the point where a profitable operation can be attained for shipowners and agents alike FONASBA calls for a new compensation structure to be evolved, that would permit ongoing efficient and productive representation for the liner trades where the decline in freight rates to alarmingly low levels has resulted in uneconomic revenues to all those whose incomes are linked with freight.

NEW CHARTERERS CLUB FOR FULL CHARTERERS LIABILITY COVER

The Charterers Mutual Assurance Association Limited — the new Club established a year ago in London to care for and protect the interests of the international chartering community, is to offer full charterers' liability covers as from January 1, 1987 - seven weeks earlier than originally planned.

The UK Department of Trade authorised the Club for this new class of business last week.

In addition to the full range of P & I risks, this new class of cover will include damage to or loss of a chartered vessel and, if required, loss of bunkers.

Full charterers liability cover will be in addition to the existing defence cover which the Club has been underwriting successfully since its launch on February 20 of this year.

The Charterers Club is managed by Michael Else & Company Limited, London, part of the Else Allan Group, who already manage two other marine mutual Clubs — The Transmarine Mutual Strike Assurance Association Limited and the Transmarine Mutual Loss of Hire Assurance Association Limited.

BIMCO DECIDES NOT TO TAKE EQUITY IN SEADOCKS

During the meeting of the Executive Committee of BIMCO, held recently in Copenhagen, the approach from the Se-

aDocks bill of lading registry in London for active support from BIMCO was also discussed.

While fully supporting the principles of the SeaDocks system as an interim measure, the committee decided that BIMCO could not take equity in the scheme. However, members of BIMCO, and particularly Club members, would be encouraged to support the SeaDocs registry.

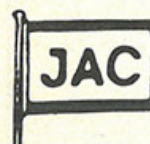
PANAMA CANAL COMMISSION REIN- STATES TRANSIT BOOKING SYSTEM

Following the landslide in the Gailard cut area of the Panama Canal in October, the safe usable channel at the slide area has been enlarged to approximately 250 feet, with a controlling water depth of 42 feet. During the past three weeks, transits have averaged 35.2 ships per day and the backlog of vessels awaiting transit has been reduced from 41 ships on November 10th, to 26 in late November. Panama Canal Commission dredging equipment augmented by contract dredges, continues work in the slide area.

A 24 hour lane outage — originally scheduled for the West Lane of Pedro Miguel Locks on November 29th - has been deferred for approximately two to three weeks.

EXECUTIVE CHANGES AT NEDLLOYD

On October 1st, 1987, Mr. J. Groenen-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

dijk will have reached retirement age and will step down as Chairman of the Executive Board of the Royal Nedlloyd Group. He will be succeeded by Mr. H. Rootliep, currently Deputy Chairman.

On May 1st, 1987, Mr. H. J. Helb will join the Executive Board of the Group. Since 1963, Mr. Helb (49) has been working for various subsidiaries of the Dutch/Shell Group of Companies both in the Netherlands and abroad. At the moment, he is with Shell International Petroleum Company Limited in London.

At the Annual General Meeting of shareholders for 1986 which will be held on June 4th, 1987, Mr. M. W. Schakel will resign from the Supervisory Board. His place will be taken by Mr. B.E. Ruys.

RACAL WORLD FIRST FOR PLYMOUTH POLYTECHNIC

One of the most advanced and innovative marine simulators in the world has been installed by Racal at the Faculty of Maritime Studies at Plymouth Polytechnic in England.

This unique integrated navigation simulator has three main elements: an MRNS 9000 radar simulator, a computer generated image (CGI) visual system, and a hydrographic simulator. The contract was won by Racal in open international tender earlier this year.

For the first time in a marine radar simulator, essential visual cues in a large field of view CGI system are presented to the operator through the windows of a mock bridge structure. Four "own ship"

stations are provided — one with the CGI — all dynamically connected and all operating independently of each other as required. The system includes a full suite of radar displays incorporating one Racal - Decca 1690 Automatic Radar Plotting Aid.

NOVEMBER SHOWS FURTHER REDUCTION OF LAID UP SHIPS

The reasonable conditions in the tanker market, combined with the steady rate of demolition of older vessels has resulted in the reduction of the number of vessels laid up during the previous month.

Total November figures indicate that the world laid up fleet is reduced below 1,000 vessels, totalling about 25 million deadweight tons, compared to 1,063 vessels of 28 million in October.

Laid up tankers are estimated at about 170 vessels of 16 million deadweight tons while idle bulk carriers are estimated not to exceed 830 vessels of about nine million tons.

WORLD TONNAGE ON ORDER

According to figures released recently by Lloyd's Register at the end of September 1986, there were 1,422 steamships and motorships under construction worldwide, amounting to 14,303,548 gross tons. This figure represents a decrease of 493,727 grt against the second quarter of this year.

827 ships were on order which had not been commenced with a total gross tonnage of 9,102,888 which is 272,295

gross tons more than last quarter.

The volume of tonnage in the world order book decreased by 221,432 during the quarter to a figure of 23,406,436 gross tons. Over seventy-nine per cent of the world order book is scheduled for delivery by the end of 1987.

New orders reported placed during the first nine months of the year amounted to almost 9.2 million gross tons approximately 2.3 million less than the total output during the period.

The tonnage under construction for registration other than in the country of build fell by 316,192 gross tons to a present figure of 7,604,402 tons.

The shipbuilding countries making the largest contribution to this tonnage showing also the export percentage of their total tonnage under construction are Japan (3,477,014 - 60.6 per cent), Korea (South) (1,665,131 - 81.2 per cent), Brazil (395,800 - 55.5 per cent), Yugoslavia (394,178 - 87.7 per cent) and the People's Republic of China (inc. Province of Taiwan) (292,588 - 42.1 per cent).

DECREASE OF ORDERS IN JAPAN

The Japanese Ministry of Transport has announced that the level of orders on a gross tons (G/T) base decreased by 16.5% to 427,542 gross tons in October, compared with 512,290 tons in September 1986. The October 1986 figure is down 33.5% on that for October 1985.

The figure for the first seven months of fiscal 1986 (April to October) totals 2,792,028 gross tons which is down 27.6% on that for the same period in fiscal 1985.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467

(Squitch Board): 4524245 - 453691/2 - 4523444

Telexes: (S + P Department) 211582-LME GR

Chart. Dept) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

INMARSAT TO ASSIT COSPAS—SARSAT

The International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) will provide secretariat services for the COSPAS - SARSAT search and rescue satellite system.

COSPAS-SARSAT is an international - owned satellite system which uses Polar orbiting satellites to detect and locate transmissions from distress beacons operating at 121.5 MHz and 406 MHz. These beacons are frequently carried on aircraft, ships and boats.

Almost 600 people have been rescued with the assistance of COSPAS - SARSAT since the system came into operation in 1982.

Canada, France, the Soviet Union and the United States are the founding partners of the COSPAS - SARSAT programme. Other participants are Bulgaria, Finland, Denmark, Norway and the United Kingdom.

SULZER ENGINES FOR APL

Five 3800 TEU containerships recently ordered in Germany by American President Lines of California, are to be propelled by 12 cylinder Sulzer RTA 84 Low-speed diesel engines.

Three of these C10 - class vessels will be built at the Kiel shipyard of Howaldtswerke - Deutsche Werft, with the other two at Bremer Vulkan. These will be the most powerful single screw motorships ever built. Each 23RTA84 engine will have a maximum continuous rating of 57,000 BHP (41,920 KW) at 85rev/min.

The ships will be 273m long by 39.3m beam, which is too large for passage through the Panama Canal. They are designed to be lengthened in later years and there is sufficient power to maintain their service speed of 24knots in such an event.

The contract for the engines has been placed with Sulzer Brothers of Winterthur, Switzerland and will be built by Korea Heavy Industries at Changwon under their existing licence for Sulzer diesel engines.

PANAMA CANAL COMMISSION REIN- STATES TRANSIT BOOKING SYSTEM

Following the landslide in the Gaillard cut area of the Panama Canal in October, the safe usable channel at the slide area has been enlarged to approximately 250 feet, with a controlling water depth of 42 feet. During the past three weeks, transits have averaged 35.2 ships per day and the backlog of vessels awaiting transit has been reduced from 41 ships on November 10th, to 26 in late November. Panama Canal Commission

LLOYD'S REGISTER INITIATES SECOND PHASE OF MAJOR RESEARCH PROJECT ON DIESEL ENGINE DESIGN

The one million pounds second phase of a major marine fuel research programme initiated by Lloyd's Register is now under way, with the active participation of some 20 major European companies and funding from the EEC Commission. The project, which is designed to make a major practical contribution to the reliability and efficiency of shipboard machinery, will take two years to complete.

The Commission is providing some 25 per cent of the project costs. The remainder of the funding will be contributed by LR and the industrial participants, which include shipowners, engine manufacturers from the UK, Denmark, France, West Germany, Greece, Holland, Finland and Sweden. Support for the project has also been received from the UK Science and Engineering Research Council.

The main reason for this research is the variable quality of residual fuel oils available for bunkering. Based on refinery cracking processes, these fuels are commercially available blends made for primary and secondary processed stocks to no rigorous specification. Consequently, marine engines must adapt to the variable quality of these fuels.

Phase one, which has already been completed, was mainly concerned with the characterisation of residual fuels. The second phase has two simulation capabilities for predicting engine performance with variable quality fuels. This compre-

hensive Diesel Engine Fuel Oil Simulator is being constructed by LR using expert systems, simulation models and optimisation techniques.

Results from phase one of the programme have already indicated that considerable savings in fuel consumption can be made by optimising combustion. Accordingly, the second objective is to use the engine simulator to design a new Fuel Management System (FMS). This will automatically control such engine operating variables as injection flow rate and timing, charge air temperature, turbocharger characteristics, and so on, to optimise performance and reliability in relation to specific fuel classes.

The work will also produce a predictive capability for the assessment of variable quality fuels and will indicate procedures necessary to improve safety. The FMS will optimise performance within a set of reliability constraints.

As part of the overall programme, some 30 test fuels will be specially blended by the participating oil companies: BP, Elf, Mobil, Shell and Total. These fuel blends will be tested at the University of Newcastle upon Tyne to investigate ignition and combustion.

Among the participating members in the project, we note from Greece the Onassis Foundation, the Union of Greek Shipowners, the Athens Technical University, department of Naval Architecture and the Athens Technical University, department of Fuel and Lubricants.

dredging equipment augmented by contract dredges, continues work in the slide area.

A 24 hour lane outage — originally

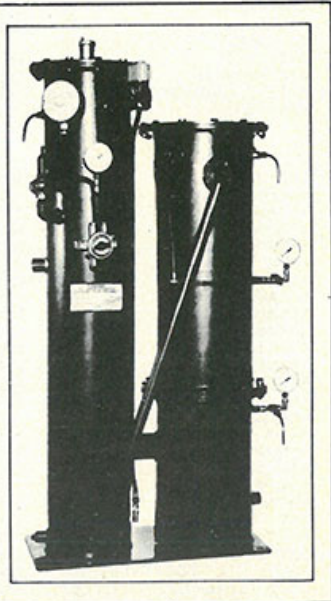
scheduled for the West Lane of Pedro Miguel Locks on November 29th - has been deferred for approximately two to three weeks.

Purity under 5 PPM
15 PPM IMO approved
under Res. A393 X

POSEIDON

Oily water separator acc. to MARPOL 73/78 for your vessels from 0,1m³ 5m³/HR. Compact size, low cost, easy to install, simple to maintain, immediate deliveries, 200 references.

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING
88, VAS. KONSTANTINOY AV. 185.36 PIRAEUS GREECE
TEL. 41.30.027 - 45.29.292 TLX : 21 1363 POLY GR





Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Ι 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 ΜΑΡΙΝΑ	66	12374
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	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
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΛΟΝ	79	10428
Α'Ι ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι ΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι ΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι ΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
Α'Ι ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΤ	77	9083
Α'Ι ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'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
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365

ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
Α Λ Κ Μ Α Ν	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
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
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ	85	19500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι Θ	84	22000

δ. Π. Σαΐδ 15/10	
α. Μαπούτο 16/9	
ε. Ντάρμπαν 21/10	
α. Π. 'Ελίζαμπεθ 2/10	
α. Γένοβα 18/10	
α. Μοντεβίδεο 18/10	
άρχει Πειραιά	
στο Ρεσίφ 9/10	
προς Πάτρα 30/4	
υπέστειλε σημαία Μάλτας	
άρχει Πειραιά	
ε. Νταβάο 9/10	
ε. Πόρτ Κέλανγκ 16/10	
προς 'Ιαπωνία	
α. Ναγκόγια 8/10	
άρχει Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10	
ε. Μαπούτο 6/10	
ε. Θεσσαλονίκη 9/10	
μετ. «White Lagoon»	
α. Λός 'Αντζελες 4/10	
α. Τζακάρτα 6/10	
άρχει 'Ελευσίνα	
στο 'Αμστερνταμ	
προς 'Αγκραντος Ρέις	
α. Πειραιά 20/10	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 14/10	
άρχει 'Ιθάκη	
προς 'Αλεξάνδρεια	
ε. Σάντος 16/10	
ε. Ραγκούν 5/10	
α. Κασιούγκ 2/10	
α. Τής 14/10	
άρχει Χαλκίδα	
α. Π. 'Ελίζαμπεθ 9/10	
α. Γιβραλτάρ 22/10	
ε. Βομβάη 22/9	
ε. Π. Σαΐδ 17/10	
α. Ρότερνταμ 18/10	
ε. Σιγκαπούρη 20/10	
δ. Κων/πολη 1/10	

δ. Γιβραλτάρ 13/10	
α. Ν. 'Υόρκη 16/10	
ε. Σαλβαντόρ 12/10	
ε. Τζέντα 18/10	
α. Χιούστον 30/9	
δ. Παναμά 29/9	
δ. Παναμά 6/10	
α. Μίνα Καμπούς 10/9	
α. Πειραιά 20/10	
ε. 'Εσπεράνσε 27/10	
α. Σιγκαπούρη 16/10	
ε. Σάουθεντ 'Ανκοράτζ 20/10	
α. Πόρτ Λά Κρούζ 30/9	
ε. Κήλαγκ 19/10	
προς Μέγαρο 29/9	
στή Βομβάη 22/10	
προς 'Αλεξάνδρεια 20/9	
άρχει Πειραιά	
προς 'Αλγερία 22/9	
ε. Καράτσι 9/10	
άρχει 'Ελευσίνα	
άρχει Χαλκίδα	

ε. Πειραιά 13/10	
στο Μουντάρ Χομείνι	
άρχει 'Ελευσίνα	
ε. Πειραιά 8/10	
α. 'Αμβέρσα 26/10	
προς Δακάρ 24/9	
α. Πειραιά 17/10	
στο Μουτσούρε 19/8	
προς Μομπάσα 11/10	
ναυπηγ. Τόκυο	
ε. Σφάξ 6/10	
ε. Χιμέι 20/10	
άρχει 'Ελευσίνα	
α. Πειραιά 19/10	
άρχει Πειραιά	
α. Γιοκοχάμα 15/10	
α. Ροζάριο 15/10	
α. Ρότερνταμ 2/10	
δ. Παναμά 14/10	
ε. 'Αμβέρσα 25/10	
α. Μαυρίκι 11/10	
ε. Βομβάη 5/10	
υπό ναυπηγήση	
δ. Παναμά 2/10	
α. Μπ. 'Αϊρες 3/10	
προς Κασιούγκ 14/10	

ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι Μ	82	32320
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
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 ΓΚΑΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΞ	84	24643
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
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
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 ΜΕΛΕΤΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝ'Α	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 ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΑΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΕΛΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΞ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662

πρ. «Deborah L.»
α. Μανίλα 17/10

ε. 'Αμβέρσα 20/10	
α. Ντάρμπαν 21/10	
ε. Κόμπε 19/10	
δ. Παναμά 30/9	
α. Π. Σαΐδ 21/10	
ε. Νταμάμ 16/10	
ε. Τολέδο 3/10	
α. Κολούμπια 2259	
άρχει 'Ελευσίνα	
δ. Παναμά 11/10	
ε. Λίβερπουλ 24/10	
προς Μυτιλήνη 26/9	
α. Μπρισμπαίν 14/10	
α. Κήλαγκ 17/10	
ε. Τομπόκο 17/10	
δ. Παναμά 15/9	
α. Λά Γκουλέτ 14/10	
ε. Τζέντα 18/10	
α. Σ. Φραντσέσκο 18/10	
α. Λός 'Αντζελες 6/10	
α. Βανκούβερ 15/10	
δ. Σουέζ 22/10	
α. Μπάρνι 20/10	
πρ. «Sun Ray»	
προς Τουρκία 30/9	
α. Ντουλούθ 9/10	
στο Καράτσι 22/10	
πρ. «Sun Crest»	
α. Νιούπορτ 25/10	
δ. Παναμά 10/10	
δ. Π. Σαΐδ 9/10	
ε. Καζαμπλάνκα 16/10	
α. Βαλένσια 8/10	
ε. 'Αμβέρσα 24/10	
α. Μομπίλ 6/10	
ε. Νιούπορτ 25/10	
α. Τζέντα 19/10	
δ. Παναμά 30/9	
δ. 'Επτάνησα 8/9	
πρ. «Salamis»	
ε. Ρότερνταμ 24/10	
προς Αιγούστα 19/10	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Σαλβαντόρ 24/9	
επυλήθη διάλυση	
δ. Γιβραλτάρ 16/10	
ε. Φουτζέιρα 3/10	
α. Μέντα δλ 'Αχμάντι 3/10	
α. 'Οζάκα 16/10	
α. Μομπίλ 9/10	
δ. Γιβραλτάρ 18/10	
α. Φουκουγιόμα 10/10	
άρχει Τάραντα	
προς Γιοκοχάμα 30/9	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/10	

δ. Π. Σαΐδ 19/10	
ε. Κων/πολη 30/8	
άρχει 'Ελευσίνα	
ε. Τζέντα 14/10	
α. Ντάρμπαν 7/10	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ρότερνταμ 24/10	
δ. Γιβραλτάρ 14/10	
ε. Σάουθεντ 'Ανκοράτζ 13/10	
α. Λός 'Αντζελες 17/10	
άρχει Πειραιά	
ε. Σάντος 5/9	
άρχει Πόρτσμουρου	
στο Χέυ Πόιντ 27/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/10	
ε. 'Ιντσόν 9/10	
α. Λός 'Αντζελες 9/10	
ναυπηγ. Σασέμπο	
άρχει Πειραιά	
α. Κολούμπια Ρίβερ 24/9	
ε. 'Ιντσόν 29/9	
ε. Βομβάη 29/9	
α. Λίβερπουλ 15/10	
α. Σιγκαπούρη 8/10	
α. Λά Βισέντε 8/100	
ε. Κάρντιφ 22/10	
α. Ν. 'Υόρκη 17/10	
α. Χακάτα 9/10	
α. Λειξόες 20/10	
ε. Ντάρμπαν 17/10	
προς 'Αμβούργο 24/9	
δ. Παναμά 8/10	
μετ. «Απολλόνιο» (κ.)	

ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Μόντρεαλ 8/10
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	πρός Τολέδο 4/10
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Άμβέρσα 8/9
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263	πρός Φιλαδέλφεια 29/9
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	πρός Ίταλία
ΑΡΕΤΗ	73	13631	δ. Σουέζ 20/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	α. Ν. Όρλεάνη 13/9
ΑΡΗΣ	71	15119	δ. Γιβραλτάρ 2/10
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	ε. Κορούνα 22/10
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Ν. Όρλεάνη 11/10
ΑΡΙΕΣ	60	7839	άρχει Ίθάκη
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	άρχει Πειραιά
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	άρχει Έλευσίνα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Χόγκ Κόγκ 17/10
ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Όριστανό 21/10
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Χάβρη 13/10
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Λονδίνο 4/10
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	ε. Φρημάντλ 8/10
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Ρουέν 24/10
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Όζάκα 21/10
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Ν. Υόρκη 13/10
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Νταλίν 8/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Σμιζού 8/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	δ. Κων/πολη 1/10
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Μαυρίκιο 2/9
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	πρός Πακιστάν 24/9
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Κολούμπια Ρίβερ 17/10
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19933	ε. Λισαβόνα 13/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Ραβέννα 16/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αϊόι
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Γένοβα 16/10
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊν 19/9
ΑΣΛΕΥ	70	13363	ε. Σάν Αντόνιο 20/10
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	α. Γκίλογκ 17/10
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Άμβέρσα 21/10
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 17/10
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. Υόρκη 23/10
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	πρός Χόγκ Κόγκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	δ. Σουέζ 14/10

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	α. Λούπη Τέρμιναλ 10/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	δ. Ντόβερ 9/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΨ	62	4916	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	ε. Πειραιά 22/9
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Βαρκελώνη 21/10
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	α. Ρότερνταμ 15/10
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Μαυλία 16/10
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Άντοφαγκάστα 16/10
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Τενερίφη 18/10
ΑΥΛΙΣ	79	10993	πρός Ρεσίφ 20/9
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ε. Ρότερνταμ 25/10
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άρχει Γάνδη
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Χιούστον 15/10
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	α. Φουτζέιρα 26/9

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Χάμπτον 23/10
ΒΑΝΤΑ	66	13762	επιπλήθη άλλοδαπούς
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. Π. Μωχ. Μπ. Κασίμ 7/10
ΒΑΡΗ	82	22474	ε. Κασσιούγκ 8/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ	73	3700	στη Βενετία 18/9
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794	επιπλήθη Σοβιετικούς
ΒΕΛΟ (δ.)	78	18643	πρός Τζακάρα 4/10
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Μπορντό 12/10
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Άντοφαγκάστα 14/10
ΒΕΝΙ II	77	16993	α. Τολέδο 13/8
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μέθουλ Ρόαντ 11/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Μπωμόν 15/10
ΒΕΡΑ	65	20806	άρχει Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊν 17/9
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16694	παρέμεινε στη δύναμη
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960	πρ. «Αριστάγγελο»
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	α. Πειραιά 10/10
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005	στον Πειραιά 11/10
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΖΕΝΙΘ	71	13017	α. Γένοβα 20/10
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098	α. Μπαχραϊν 21/10
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	πρός Τόροντο 22/10
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	άρχει Πειραιά
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	άρχει Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	άρχει Πειραιά
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	α. Ντάρμπαρντ 21/10
ΒΥΖΑΝΤΙΑΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	άρχει Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	δ. Γιβραλτάρ 17/10

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	δ. Ντόβερ 23/10
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Νιούκαστλ 10/10
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Άμβούργο 9/10
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Σαγκάη 11/7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	πρός Π. Κέλαγκ 26/9
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	άρχει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ε. Φουτζέιρα 21/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	άρχει Έλευσίνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Ντάρ-ε-Σαλάμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	επισκευές Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Παρανάγους 3/10

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Βηρυτό 9/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	σημαία Μπαχάμας
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Μουρίλ 9/10
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	στο Σουέζ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	πρός Ταγγιέρη 4/10
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Τής 10/10
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Μπωμόν 30/8
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Π. Έλίζαμπεθ 14/10
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Ψ	74	19702	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 9/10
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Γιοκοχάμα 9/10
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Ραβέννα 18/10
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Πόρτ ντε Μπουκ 16/10

ΓΚΑΛΛ	70	15302	ε. Χάμπτον 13/10
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ	83	21200	ε. Ν. Υόρκη 16/10
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	δ. Παναμά 17/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Ν. Όρλεάνη 8/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑΤΡ	76	16014	α. Ν. Όρλεάνη 12/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 1/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΛ	76	13036	α. Κορούνα 24/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Χάμπτον 19/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	ε. Ν. Όρλεάνη 29/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	πρός Μαράκαϊμπο 30/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Ίκονιο 4/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Χάμπτον 15/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	πρός Μπ. Άϊρες 19/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ε. Ν. Όρλεάνη 11/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ	84	19500	πρός Ν. Όρλεάνη 26/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ν. Υόρκη 13/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΑΝ	69	11148	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Σάντος 17/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Γένοβα 17/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Μπ. Άϊρες 13/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	πρός Μείκλ 23/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Σάντος 15/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800	διόλωση Πακιστάν
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΥ	72	12959	ε. Παρανάγους 21/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕΪΣ	74	13036	πρός Παρανάγους 25/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	ε. Π. Έβεργκλίντς 25/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΓΚ	72	43479	επιπλήθη
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	ε. Άντοφαγκάστα 14/10

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ	77	14531	πρός Κωνσταντίνα 7/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑΤΖΟΝ	75	13036	ε. Ν. Όρλεάνη 29/9
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Σαβόνα 21/10
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	ε. Πειραιά 15/10
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. Κοκόλα 23/10
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	άρχει Πειραιά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	άρχει Πειραιά
ΚΡΕΪΣ Λ	71	16306	άρχει Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άρχει Άργοςτόλι
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485	ε. Μπαχραϊν 15/10
ΓΟΥΕΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	πρ. «Stove Transport»
ΓΟΥΪΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427	στον Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Ρότερνταμ 4/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Ν. Όρλεάνη 6/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	πρός Ποντινάη 5/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Σαγκάη 3/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	πρός Άλεξάνδρεια 13/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Υμουίντεν 19/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Ντάρμπαρντ 4/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	πρός Έιβονμουθ 20/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Ντάρμπαρντ 17/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	πρός Δακά 26/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Πόρτ Κέλαγκ 18/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	διόλωση Πακιστάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Θέοντα 18/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχραϊν 12/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχραϊν 6/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Γένοβα 16/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 13/10
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ	77	16278	σημαία Μπαχάμας

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	ε. Άλεξάνδρεια 26/8
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρός Ρας Τανούρα 11/10
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Γιοκοχάμα 7/10
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Λονδίνο 22/10
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	στο Γιούρπουρι 18/10
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στο Μπαντάρ Άμπας
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Ρότερνταμ 26/10
ΔΗΛΟΣ	70	8825	πρός Συρία 2/10
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Φιλαδέλφεια 10/10
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	στο Ντακάρ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός Μπρισμπαϊν 17/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958	ναυπηγ. Τόκυο
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΕΜΟΣ	71	9646	άρχει Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρ. «Mermaid Jupiter»
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	ε. Ίντσον 10/10
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Σάν Φραντσκο 6/10
ΔΙΛΥΜΟΙ	76	19166	ε. Λός Άντζελες 12/10
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Τσιτακόγκ 19/10
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Ν. Υόρκη 11/10
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	πρός Κεϊχάν 19/10
ΩΡΑ	67	6842	πρ. «Κόνωρ»
ΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	πρός Άκαρα 3/10
ΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	πρός Λονδίνο 24/10
ΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Ν. Όρλεάνη 2/10
ΩΡΙΚ ΦΛΕΪΤΜ	72	16398	πρός Τόμα 2/10

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΓΓΟΥΣΣΙΩΤΗΣ	76	18080
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΔΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΫ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΗΦΑΤ'ΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
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
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Α.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ΖΕΤΤΑ	71	20516
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΓΙΕΡΑΙΑΣ	73	11856
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΥΓΟΣ	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16070
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	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
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΔΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992

ἀργεί Βασώρα	
ε. Άμστερνταμ 22/10	
ἀργεί Γαλαξειδί	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 17/9	
ε. Τάραντα 6/10	
α. Φιλαδέλφεια 20/10	
δ. Παναμά 21/10	
στη Σιβιταβέτσια	
προς Σμύρνη 4/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Φάλασινκ 11/10	
προς Ίστανβουλ 2/10	
δ. Ήπταννησα 30/9	
προς Ίκονιο 4/10	
ἀργεί Πειραιά	
προς Κασσιούγκ 1/10	
α. Ριγέκα 18/10	
προς Θεσσαλονίκη 1/10	
προς Έσκραβος 29/8	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Π. Σαίδη 18/10	
ε. Πειραιά 17/10	
προς Πειραιά 23/9	
στις Μ. Λίμνες	
ἀργεί Πειραιά	
προς Μαρούσι 2/10	
ε. Σαλβαντόρ 11/10	
προς ΗΠΑ 17/10	
α. Ν. Όρλεάνη 22/10	

ε. Γένοβα 14/10	
δ. Παναμά 20/10	
α. Ν. Όρλεάνη 18/10	
ε. Λισαβόνα 1/10	
α. Γάνδη 16/10	
α. Άμβέρσα 11/10	
προς Γιοσού 4/10	
προς Σιγκαπούρη 12/10	
α. Φαλκονόρα 16/10	
προς Θήρα 30/9	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ραβέννα 19/9	
ε. Σάουδα 18/10	
προς Ν. Ζηλανδία 8/10	
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 6/9	
προς Λός Άντζελες 22/9	
επιβλήθη άλλοδαπούς	
α. Πειραιά 12/10	
α. Κόμπε 20/10	
α. Πόρτ Λίνκολν 4/9	
προς Άγγαλι 23/9	
α. Τής 17/10	
ε. Κάρατι 19/10	
προς Ίνδια 6/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
στο Πάτσι (άποθήκη)	
ε. Χουάγκου 18/9	
α. Χάιφα 10/10	
ε. Γιβραλτάρ 18/8	
α. Φουτζέιρα 11/10	
ε. Σαγκάη 7/10	
ε. Χιούστον 21/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 20/10	
προς Βενετία 12/10	
προς Βαγκαρτί 19/10	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Ντόβερ 23/10	
ἀργεί Στυλίδα	
ἀργεί Πειραιά	
προς Μαράκκιμ 2/10	
προς Σιγκαπούρη 16/10	
ε. Φιλαδέλφεια 20/10	

ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΣ	85	34400
ΙΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΠΑΠΑΣ	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 ΓΡΕΓΟΡ (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 Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069
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
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΕ	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕΪΤΙ ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕΪΤΙ ΕΒΡΟΣ	72	3166
ΚΕΪΤΙ ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕΪΤΙ ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕΪΤΙ ΜΑΠΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕΪΤΙ ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕΪΤΙ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΛΙΡΗ	77	17300
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΙΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084

α. Ν. Όρλεάνη 21/10	
ε. Ειγκάγκ 11/9	
προς Δ. Αφρική 8/10	
α. Ρόττερταμ 25/10	
δ. Σουέζ 21/9	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Χιούστον 18/10	
προς Άλεξάνδρεια 4/10	
α. Σιδνέι 20/10	
ε. Σαγκάη 8/10	
ε. Άλεξάνδρεια 11/8	
επιβλήθη διάλυση	
πρ. «Brazil Venture»	
μετ. «Αρμενιστής» (ε.)	
δ. Ήπταννησα 1/10	
προς Τζέμπελ Άλι 16/10	
προς Μάλτα 19/10	
ε. Ίκονιο 16/9	
ε. Σάντος 15/9	
ἀργεί Πειραιά	
α. Λειζόες 22/10	
προς ΗΠΑ 2/9	
στη Λουάντα	
μετ. «Flor» (κ.)	
α. Τζέντα 4/10	
μετ. «Transberlin» (κ.)	
δ. Παναμά 13/10	
προς Μεξικό 10/9	
στο Όμυ Κουάρα	
α. Πράια Μόλε 12/10	
προς Άμβούργο 20/10	
α. Λός Πάλμας 18/10	
ύψωση κυπριακή	
στο Σάντος 19/10	
α. Φιλαδέλφεια 9/8	
α. Βανκούβερ 18/10	
ἀργεί Βομβάη	
ε. Π. Σαίδη 9/10	
α. Μιζουσίμα 9/10	
α. Π. Μωχ. Μπ. Κασίμ 10/7	
πρς Ίταλία 8/10	
δ. Σουέζ 21/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κολούμπια 5/10	
ε. Πειραιά 27/7	
α. Μάρ 19/10	
προς Τονιάμα 24/9	
α. Πόρτ Χέντλαντς 18/10	
α. Βιτόρια 20/10	
α. Ίκονιο 16/10	
προς Φάλασινγκ 4/10	
ε. Βενετία 11/10	
προς Κίνα 21/10	
ἀργεί Χαλκίδα	
ἀργεί Τζέμπελ Άλι	
ἀργεί Έλεούσια	
α. Βρέμη 19/10	
στον Πειραιά	
προς Τζακάρα 7/10	
ἀργεί Γαλαξειδί	
α. Χιούστον 22/10	
ἀργεί Έλεούσια	
ἀργεί Πειραιά	
ύψωση κυπριακή	
επισκευές Γιοκοχάμα 20/10	
ε. Κάρατι 17/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Παρανάγουα 17/9	
α. Πειραιά 8/9	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 16/10	
α. Πειραιά 16/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ίμμιγκχομ 12/10	
δ. Γιβραλτάρ 4/10	
προς Ευρώπη 5/10	
προς Όκλαντ 11/10	
α. Μίλφορντ Χάβεν 4/10	
προς Παρί Γκουιντάνκ 12/9	
προς Ειγκάγκ 12/9	
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ	
ε. Όξελσσοντ 14/10	
ε. Άντεν 7/10	
προς Σιγκαπούρη	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ν. Όρλεάνη 17/10	
ἀργεί Πειραιά	
προς Άλιβέρ 19/9	
προς Κουβέιτ 15/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ίντσον 24/9	
ε. Γκούμας 27/9	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Λός Πάλμας 21/10	
α. Πειραιά 24/8	

ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	88	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250

ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪΤΜ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	59	16875
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪΥ	68	4350
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚ Π.	68	9118
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	2311
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΜΠΕΤΡΕΪΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΣΑ Τ.	71	2994
ΛΙΩ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΤ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16006
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	72	10008
ΛΥΔΙΑ II	74	8740
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΪ'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065
ΜΑΚΦΡΟΣΤ.	69	8064
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΟ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800

πρός Άμπιζάν 9/10
πρός Λιβύη 8/10
πρός Περσικό 12/10
ε. Ν. Όρλεάν 22/10
α. Σιγκαπούρη 11/10
ναυπηγ. Ναγκασάκι
α. Πόρτ ντε Μπούκ 16/10
πρός Ζανζιβάρη 12/9
πρός Π. Νουάρ 19/10
α. Πειραιά 18/10
ε. Τζέντα 18/10
α. Ικόνιο 12/10
υπό ναυπήγηση
πρός Μπριντζι 21/10
α. Άμστερνταμ 4/10
πρός Ν. Ύορκ 18/10
πρός Κόμπε 14/10
ναυπηγ. Σπλίτ
ε. Κόμπε 18/10
πρός Μπουσαν 14/10
υπό ναυπήγηση
ναυπηγ. Ναγκασάκι
α. Ταγκακόνα 4/9

πρός Βιλανούεβα 11/10
πρός Νοβοροσίσκ 10/10
α. Χιούστον 11/10
πρός Έλλάδα 25/10
ε. Φός 20/10
ε. Ρεσίφ 22/9
ναυπηγ. Σπλίτ
ε. Άμβέρσα 24/10
ναυπηγ. Ναγκασάκι
αργεί Πειραιά
πρός Πειραιά 1/10
πρός Άλγερ 18/9
ε. Άστυον 18/10
ε. Μπρισμαίν 10/10
αργεί Πειραιά
πρός Λισαβόνα
αργεί Πειραιά
πρός Ικόνιο 4/10
αργεί Άστακό
ε. Χόγκ Κόνγκ 19/10
επιμήθη αλλοδαπούς
ε. Μόρεχεντ Σίτυ 24/9
πρός Πακιστάν 19/10
πρός Σαγκάη 26/9

πρός Βεγγάζη 21/10
αργεί Λευκάδα
ε. Πειραιά 5/10
πρός Πόλο 16/10
α. Μαπούτο 7/10
αργεί Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 11/10
ε. Κόρκ 21/10
αργεί Έλευσίνα
α. Σάντος 7/10
αργεί Γαλαξείδι
αργεί Πειραιά
αργεί Σετομπάλ
ε. Καστακόδακος 10/9
αργεί Πειραιά
στη Θεσσαλονίκη
στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ε. Ντόρντρεχτ 21/10
ε. Κασσιόγκ 5/10
πρός Δ. Αφρική 7/10
πρός Βενεζουέλα 15/9
δ. Παναμά 11/10
ε. Μουτσούρες 30/9
πρός Μπαράγκουίλα 19/10
ε. Χάβρη 19/10
αργεί Πειραιά
αργεί Βασόρα
πρός Β. Θάλασσα 19/10
αργεί Πειραιά
πρός ΗΠΑ 4/9
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 8/10
αργεί Χαλκίδα
πρ. «Μεσσαρία»
πρός Πειραιά 11/10
πρ. «Jarama»

πρός Άλεξάνδρεια
α. Πειραιά 21/10
πρός Λέγκχορν 21/10
α. Γιούροπουρ 16/10
στο Σάντος 21/10
ε. Αννάπολη 15/10
πρός Γιοκαχάμα 9/10
αργεί Πειραιά
α. Βρέμη 75/10
πρός Χοντίντα 21/10
υπέστειλε λιβεριανή
υπέστειλε λιβεριανή
ε. Τομασίνα 6/9
πρός Βηρυτό 16/10
πρός Τρίνταντ
α. Άμβέρσα 24/10
πρός Πόρτ Μόρεσμπο 8/10
ε. Σάο Φραντίσκο 19/10
πρός Βραζιλία 24/10
ε. Σάντος 10/10
α. Πασαγιέ 11/10
πρός Σκίνα 1/9
πρός Τόκυο 10/10

ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269
ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ Α.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455

ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ	79	10991

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕΪΤΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΪΤΝ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕΪΤΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930

ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	82	18011
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771
ΜΠΛΟΥ Α'Σ (δ.)	61	1389
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑΤ'Τ ΣΚΑΪ	69	2979
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68631
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΝΑ	68	9710
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

μετ. «Vali»
αργεί Πειραιά
α. Σάντος 15/10
αργεί Α. Τσάρλς
πρός Ισραήλ 10/10
υψώσε κυπριακή
πρός Σιγκάγκ 17/10
ε. Γιούροπουρ 21/10
πρός Άκαμπα 12/10
ε. Βόλο 15/6
πρός Τσιμπότε
αργεί Πειραιά
πρός Μέγαρο 21/10
πρός Κωνσταντίνα 28/9
ε. Κόπερ 21/10
ε. Θεσσαλονίκη 13/10
πρός Μεξικό 18/10
αργεί Πειραιά
ε. Σάο Φραντίσκο 26/9
πρός Ίνδονησία 24/9
ε. Παράγουσα 14/10
α. Τζέντα 14/10
αργεί Γιβραλτάρ
αργεί Πειραιά
πρός Μπουκνάν 24/9
α. Μπρισμαίν 13/10
ε. Βαλτιμόρη 13/10
ε. Ν. Όρλεάν 16/10
μεσογειακές μεταφορές
α. Σάντος 16/10
ε. Γκνάνσκ 22/10
πρός Καλλάο 30/9

ε. Γουίλμινγκτον 22/10
α. Νιούκαστλ 17/10
α. Πειραιά 22/7
αργεί Πειραιά
πρός Πόρτ Άρθουρ
πρός Άλεξάνδρεια
δ. Σουέζ 18/10
ε. Ν. Όρλεάν 26/9
α. Φιλαδέλφεια 28/9
δ. Σουέζ 20/10
α. Σάντος 14/10
α. Βικτώρια 21/10

αργεί Ν. Όρλεάν
α. Ν. Όρλεάν 30/9
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
ε. Ν. Όρλεάν 17/10
αργεί ν. Όρλεάν
αργεί Ν. Όρλεάν
αργεί Πειραιά
αργεί Ν. Όρλεάν
ε. Γρενάδα 21/10
α. Βαλέντσια 19/9
α. Τζέντα 18/10
αργεί Έλευσίνα
α. Καστέλλον 10/10
αργεί Πειραιά
α. Ταμπόκο 14/10
ε. Γκιζάν 7/10
ε. Χιούστον 21/10
αργεί Πειραιά
πρός Σ. Λουτσία 29/9
πρός Γιβραλτάρ 9/10
στο Σάντος 15/10
πρός Πακιστάν 20/10
πρός Σ. Κρούα 22/9

δ. Σουέζ 23/10
α. Γένοβα 21/10
αργεί Πειραιά
πρός ΗΠΑ 20/9
α. Σιλακάη 5/10
αργεί Σάρφα
α. Πειραιά 9/10
α. Τακόμα 17/10
ΕΤΑ Αίν Σούκνα 29/11
αργεί Έλευσίνα
πρ. «Kildoman Venture»
ε. Λός Άντζελες 19/10
α. Τζέντα 3/10
ε. Χάμπτον 5/10
αργεί Πειραιά
πρός Μαπούτο
α. Πειραιά 15/10
α. Ν. Όρλεάν 19/10
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μπαντάρ Άμπας 24/9
ε. Λειζόες 21/10
πρ. «Tiiskeri»
δ. Παναμά 15/10
πρός Τσίμα 4/10
πρός Άλγερ
αργεί Έλε

ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561	α. Λός 'Αντζελες 8/10
ΝΑΞΟΣ	70	8825	πρός Σιρία
ΝΑΞΟΣ ΑΪ'ΑΝΤ	80	10982	πρός Καλλίο
ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Γιβραλτάρ 15/10
ΝΑΤΑΛΙ Κ	53	3577	ἀργεί Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ἀναμένει Σιγκαπούρη
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	ἀργεί Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Σάντος 17/10
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	α. 'Αμβέρσα 18/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Μασάουα 11/10
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Σαβάννα 14/10
ΝΕΪ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΝΕΛΑ	66	12259	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Μαυρίκιο 13/10
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Μπιλμπάο 1/10
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ἀργεί Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	δ. Σουέζ 23/10
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'Υ'	72	9606	ε. Ντόχα 22/9
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	πρός Βεγγάζη 12/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο 'Ελ Χάκ (ἀποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	ε. Πειραιά 15/10
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631	πρός Ζαχράνι 27/9
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Πειραιά 15/10
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Πειραιά 22/9
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	ε. Γένοβα 19/10
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Λίβερπουλ 20/10
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Σιγκαπούρη 12/10
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	ε. Μιλάζο 12/10
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	δ. Παναμά 20/10
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	69	6691	α. Δουνκέρκη 15/10
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	μετ. «Truns Marin»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	πρός Κουβέιτ 25/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρός Νιγηρία
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ἀργεί Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	μετ. «Γκόλντ Στάρ» (ε.)
ΝΙΚΥ	73	14667	ε. Ντάρμπαν 10/10
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Νιούκαστλ 14/10
ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρός Δανία 8/10
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	ἀργεί 'Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΕΣ	84	36300	στο Σάντος 22/10
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρός Κήλαγκ 9/10
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 19/10
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Μαχαϊνίγκα 5/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	ε. Βοστώνη 8/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	πρός Βαλτιμόρη 18/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	στη ν. 'Ορλεάνη 24/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	πρός Σάν Χουάν 26/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	πρός Χιούστον 18/10
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	ἀργεί Πειραιά
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Σαβάννα 29/8
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	ἀργεί Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Ταραγκόνα 9/10
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	πρός Μπουσιρ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	ε. Ντάρ-ε-Σαλάμ 20/10
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Λέγκχορν 19/10
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Φός 15/10
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382	ε. Πειραιά 21/10
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. 'Αμβέρσα 25/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	ε. Γκράυς Χάρμπορ 19/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			ναυπηγ. Ουλσάν
ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ	86	35600	πρός Τζέντα 12/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ	86	24253	ναυπηγ. Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	ναυπηγ. Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ναυπηγ. Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600	ναυπηγ. Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	ναυπηγ. Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ναυπηγ. Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΪ'ΤΕΡ	86	24253	ναυπηγ. Ουλσάν
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999	πρός Γκάνδη 18/10
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ἐπισκευές Λισαβόνα 8/10
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ΕΤΑ Πάτσι 5/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΕΥ (μ.)	82	35417	α. 'Ιμνιγκάιτ 23/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	στο Ντητρώιτ 27/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Χάβρη 23/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪ'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	α. Χιούστον 15/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	δ. Π. Σάιτ 16/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ἀργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Μομπίλ 6/9
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑΪ'ΟΝ	65	3034	στη Ρουέν
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Φός 22/10
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20869	ε. Ν. 'Υόρκη 11/10
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	δ. Σουέζ 6/10
ΟΥΑΪ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	α. Τζέντα 19/10
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (ἀποθήκη)
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	πρός Μπαυτίμα
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λάγος
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΠΑΛΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	ναυπηγ. Καβαίρι
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	πρός Γιένμπο 23/10
ΠΑΛΟΜΑ	69	9305	πρ. «Σίλβερ Μπαί»
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Λός 'Αντζελες 20/10
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Τολέδο 8/10
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Πόρτ Σουδάν 4/10
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΠΑΝΑΓΙΑ Π	68	8718	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣΔ Λ.	82	35127	ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/10
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	ἀργεί Πειραιά

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	ἐπωλήθη Σοβιετικού
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	πρός Λάγος 20/9
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	στον Πειραιά
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Ντάρμπαν 15/10
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	ε. μπαγκόνγκ 13/10
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	πρός 'Ελλάδα 28/8
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	πρός 'Ελλάδα 1/10
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Βρέμη 20/10
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. Χάβρη 22/10
ΠΑΣΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	πρός Δ. 'Αφρική
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός 'Ινδονησία 27/9
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	δ. Σουέζ 14/10
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	ε. Τζέντα 11/10
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Σάο Σεμπασιάν 24/9
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	πρός Αύγουστα 7/10
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ἀργεί Βενετία
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	ε. Ριγίκα 21/10
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρός Σιγκαπούρη 27/9
ΠΕΛΛΑ	71	1594	πρός Σιγκαπούρη 17/10
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914	ε. 'Ακαμπα 18/9
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	πρός Ν. 'Ορλεάνη 9/10
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	ε. Ταιτσούγκ 31/7
ΠΕΤΡΑ	76	23149	πρός Κορέα 8/9
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Εύρωπη 24/9ε
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	πρός Ρομπέγκχ 15/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 9/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Τζέντα 18/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. 'Αμβέρσα 23/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	πρός Χιούστον 4/10
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	πρός Τσουρούγκα 20/10
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	ἀργεί Ρίβερ Φόλ
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	75	13275	α. Ν. Γουέστινιότερ 21/5
ΠΗΛΕΥΣ	81	24021	πρός 'Αρούμπα 10/10
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Τζέντα 13/10
ΠΗΛΕΥΣ	69	10016	πρός Λουάντα
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ἀργεί Γαλαξείδι
ΠΙΝΔΟΣ	81	15825	πρ. «Γιάννης Κ.»
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρός Χόγκ Κόγκ 10/10
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ἀργεί Αρμπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	ε. Φουκουγιόμα 18/10
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	δ. Παναμά 2/10
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρός Λάγος 20/10
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	πρός Εύρωπη 30/9
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Λός 'Αντζελες 21/10
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	ἀργεί Γαλαξείδι
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	πρός Μόντρεαλ 10/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	δ. Ντόβερ 11/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. Σ. Τζών 8/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Π. Σαϊδ 30/9ε
ΠΟΠΗ	67	11002	πρός Θεσσαλονίκη 15/10
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Σ. Βινσέντε 2/10
ΠΟΡΟΣ	81	13598	ε. Σάουβεντ 'Ανκοράτζ 14/10
ΠΟΡΟΣ ΑΪ'ΑΝΤ	81	10520	πρός Τζακάρα 15/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἐπισκευές Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	πρός Σάντα Μάρτα 14/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	68	10691	α. Λός Πάλλας 14/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650	ἀργεί Πειραιά
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	ε. Κόρπους Κρίστι 19/10
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016	δ. Σουέζ 14/10
ΠΡΟΣΤΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Παναμά 3/10
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Ρας Τανούρα 15/10
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ε. Πειραιά 30/9
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Ουμέα 22/10
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ε. 'Οκλαντ 21/10
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 27/9
ΡΑΪ'ΝΑ	81	32247	α. Χόγκ Κόγκ 11/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 1 (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 20/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 21/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Σάρροχ 16/10
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/10
ΡΕΑ	71	9025	α. Βαλέτα 24/7
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	πρός Κέρκυρα 17/9
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	ἐπωλήθη
ΡΕΝΑ	72	14651	πρός Σουραμπάγια 8/10
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	ε. Τζέντα 15/10
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ'	70	15769	μετασκευάζεται σε ἐπιβατηγό
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	πρός Σαουδική 'Αραβία
ΡΟΔΑΝΘΗ (μ.)	69	16229	πρ. «Ατλάντικ Χέριτεϊτζ»
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Παναμά 15/10
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Φός 17/10
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	α. Κόρπους Κρίστι 11/10
ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Λομέ 10/10
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Σάντος 19/10
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ	75	2144	ε. Πειραιά 25/8
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ἀνοεί Πειραιά
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Σακάντε 8/10
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	72	11505	ἀργεί Πειραιά

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
ΣΑΝΡΑΤΖ	75	1999
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 ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑΤ'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(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
ΣΤΑΞΙΑ	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380

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
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	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

ε. Κασσιούγκ 8/10	
ε. Τολέδο 2/10	
δ. Ντόβερ 16/10	
πρός Ιράν 29/8	
πρός Λιβύη 17/9	
πρός Ινδία 13/9	
πρός Λεφκάδι 10/10	
μετ. «Natassa I» (κ.)	
α. Μπρέικ 10/10	
πρός Κύπρο 11/10	
άρχει Πειραιά	
άρχει Λομπίτο	
άρχει Πειραιά	
δ. Ντόβερ 23/10	
πρός Κούβα 15/9	
πρός Μέγαρο 4/10	
πρός Ν. Αμερική 16/10	
πρός Κάπ Λοπέζ 8/8	
δ. Παναμά 11/10	
άρχει Πειραιά	
πρός Σάο Τομέ 6/10	
πρός Γιοκοχάμα 8/10	
α. Μπρισμπαίην 17/10	
πρός Όλανδία 12/10	
ε. Βομβάη 8/10	
άρχει Χαλκίδα	

ε. Ν. Όρλεάνη 20/10	
ε. Κων/πολη 7/10	
ε. Βομβάη 10/10	
α. Μπρισμπαίην 15/10	
α. Λίβερπουλ 18/10	
δ. Παναμά 13/10	
πρός Λάγος 28/9	
ε. Γένοβα 20/10	
πρός Βηρτού 6/10	
άρχει Πειραιά	
α. Τέμα 15/10	
α. Ν. Όρλεάνη 29/8	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Κασσιούγκ 6/10	
πρός Καρμπονέρας 24/9	
πρός Μάρσα ελ Μπρέγκ 27/7	
α. Κινούρα 9/10	
πρός Ν. Χάβερ 29/2	
πρός Φλόσσινγκ 26/9	
α. Ν. Όρλεάνη 10/10	
α. Βικτώρια 10/10	
ε. Σάντος 16/10	
πρ. «Γλυφάδα»	
πρός Τανταρ 14/10	
δ. Αιγάνθησα 8/10	
ε. Επτάοστα 13/10	
δ. Ντόβερ 23/10	

διάλυση Κίνα	
ε. Σαγκάη 14/10	
πρός Σαγκανσέκι 7/10	
πρός Κορέα 8/10	
α. Άμβουρνο 25/10	
άρχει Πειραιά	
α. Πόρτ Χάρνκωρτ 21/10	
α. Ρας Τανούρα 4/9	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
στο Σουέζ	
α. Κέπταουν 10/10	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Τενερίφ 19/10	
ε. Ρεσίφ 10/10	

στο Γκουαγιακούιλ	
πρός Χαλούλ Άϊλαντ 5/10	
ε. Άμβουρνο 24/10	
μεσογειακές μεταφορές	
στη Σιγκαπούρη	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γλασκώβη 15/10	
πρός Φιλαδέλφεια 15/10	
επωλήθη	
ε. Καστελλομάρε 16/10	
στο Μπόνυ	
άρχει Πειραιά	
ε. Φιλαδέλφεια 14/10	
ε. Μπουένια Βεντούρα 25/9	
α. Ν. Όρλεάνη 22/10	
α. Ρόττερνταμ 11/10	
άρχει Πειραιά	
άρχει Άστακό	
επωλήθη άλλοδαπούς	
πρός Αλεξάνδρεια 17/10	
ε. Ρεσίφ 10/109	
στο Ντάρμπαρντ 12/10	
α. Ρίο Τανέρι 9/10	
άρχει Α. Τσάρλς	
επωλήθη Έλληνας	
στο Μπαντάρ Άμπας	
α. Χιούστον 22/9	

ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΟΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΓΡΙΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210

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
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΝΗ ΑΝΝΑ	76	22049
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΩΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ 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 ΓΟΥΛΙΗΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
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
ΦΟΙΝΙΣ (δ.)	75	76142
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145

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	73	3717

επωλήθη	
ε. Ταϊτακόγκ 22/10	
α. Κήλαγκ 30/9	
άρχει Έλευσίνα	
άρχει Α. Τσάρλς	
πρός Δ. Αφρική 22/9	
άρχει Χαλκίδα	
άρχει Πειραιά	
πρός Τουμπάρσο 8/10	
άρχει Πειραιά	
στο Γκιζάν (αποθήκη)	
στο Άλγέρι	
α. Σιγκαπούρη 20/10	
ε. Πειραιά 16/10	
α. Κόρπους Κρίστι 8/10	
ε. Σάν Φραντσίσκο 30/9	
ε. Πειραιά 1/7	
ε. Τόκυο 9/10	
υπόσταιλε Λιβερτιανή	
υπόσταιλε Λιβερτιανή	
α. Χιούστον 10/9	
πρός Σιγκαπούρη 17/10	
ε. Σάντος 23/9	
ε. Θάντερ Μπαί 20/10	
α. Φιλαδέλφεια 8/10	
άρχει Πειραιά	

πρός Συρία 5/10	
α. Βανκούβερ 2159	
πρός Κόμπε 3/10	
πρός Ήρακλειο 17/10	
άρχει Χαλκίδα	
πρός Ιαπωνία 11/9	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Χόγκ Κόγκ 22/9	
πρ. «Cairnshore»	
πρός Μόντρεαλ 22/10	
στο Κόργκ 9/10	
ε. Ρόττερνταμ 22/10	
πρός Περαϊκό 5/10	
ε. Σάουθ Ραϊντγκ Πόιντ 14/10	
ε. Γιοκοχάμα 19/10	
ε. Καζαμπλάνκα 14/10	
ε. Σαγκάη 5/10	
α. Τζέντα 5/10	
α. Ν. Όρλεάνη 15/10	
πρός Ιαπωνία	
δ. Σουέζ 29/9	
α. Χιούστον 17/10	
ε. Σάφι 12/10	
α. Σοβάνα 12/10	
α. Πόρτ Τάουνσεντ 11/10	
ε. Ν. Υόρκη 2/7	
ε. Σάντος 16/10	
α. Γιούροπορτ 10/10	
άρχει Πειραιά	
δ. Σουέζ 11/10	
α. Μογκαντίσου 26/9	
α. Χιούστον 3/10	
επωλήθη άλλοδαπούς	
πρός Βόλο 3/10	
πρός Κασσιούγκ 7/10	
πρός Ίνδονησία 22/9	
στο Χώρ αλ Ζουμπάιρ	
α. Χάμπτον 19/10	
πρός Σιγκαπούρη 14/9	
ε. Κοτονού 7/10	
ε. Σάντος 19/10	
πρός Ίμπιτομπα 23/8	
στον Περαϊκό 25/10	
α. Λός Άντζελες 20/10	
ε. Ρόττερνταμ 25/10	
άρχει Πειραιά	
α. Τζέντα 6/10	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ε. Τζέντα 11/10	
πρός Νοβοροσίσκ 9/10	
πρός ΗΠΑ 9/10	
α. Νάρβικ 12/10	
πρός Χιλή 10/10	
άρχει Πειραιά	
άρχει Άμβέρσα	
α. Πειραιά 15/9	
στο Ήρακλειο 2/9	
πρ. «Sycee»	
ε. Χάιφα 21/10	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	

δ. Σουρία 11/10
 α. Μογκαντίσσιο 26/9
 α. Χιούστον 3/10
 έπιπλήθη αλλοδαπούς
 προς Βόλο 3/10
 προς Κασσιούγκ 7/10
 προς Ίνδονησία 22/9
 στο Χάρπ αλ Ζουμπάιρ
 α. Χάμπτον 19/10
 προς Σινγκαπούρη 14/9
 ε. Κοντού 7/10
 ε. Σάντος 19/10
 προς Ίμπιτουσία 23/8
 στον Περαικό 25/10
 α. Λός Άντζελες 20/10
 ε. Ρότερνταμ 25/10
 άργει Πειραιά
 α. Τζέντα 6/10
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 ε. Τζέντα 11/10
 προς Νοβοροσίσκ 9/10
 προς ΗΠΑ 9/10
 α. Νάρβικ 12/10
 προς Χιλή 10/10
 άργει Πειραιά
 άργει Άμβέρσα
 α. Πειραιά 15/9
 στο Ήράκλειο 2/9
 πρ. «Sycee»
 πρ. «Δαναός»
 ε. Χάλιφας 21/10
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδουρας
Φιλ = φιλιππίνων
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
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (π.)	76	12376
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (κ.)	71	13443
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
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 ΜΑΚΑΡΙΟΣ (π.)	68	25432
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 ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΪΛΑΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΪΣΜΠΕΡΓΚ ('Ονδ.)	62	1133
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694

προς Ίσπανία 21/10
ε. Μόντρε ντέ Ντέους 16/10
μετ. «Αινικόλας 1» (κ.)
ε. Δακάρ 4/10
πρ. «Όμπο Τρέιντερ»
προς Ίταλία 15/10
α. Ταϊτσούγκ 24/5
δ. Γιβραλτάρ 9/10
ε. Αύγουστα 10/10
προς Ν. Όρλεάνη 21/10
ε. Γκάλβεστον 4/10
ε. Ν. Όρλεάνη 20/10
προς Ματάντι 1/10
προς Σουραμπάγια 3/10
μεσογειακές μεταφορές
προς ΗΠΑ 15/9
όργει Ν. Όρλεάνη
προς Χορσσίμα 7/10
προς Ν. Όρλεάνη 5/10
προς Κίγκτον 8/10
όργει Πειραιά
α. Φουτζέιρα 16/10
προς Ραβέννα 11/10
α. Πειραιά 17/10

α. Σιγκαπούρη 21/10
ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 22/10
δ. Πόρτ Σάιθ 16/10
α. Άλ Ρουές 22/10
α. Δακάρ 10/10
δ. Κωνίπολη 5/10
ε. Λεμεσό 21/10
όργει Πειραιά
ε. Μπωμόν 16/10

προς Τζέντα 18/10
α. Ντάρμπαν 17/10
στο Ταμπόκο
προς Καλλάο 10/9
όργει Πειραιά
πρ. «Μαρία Τσίρις»
α. Χιούστον 7/9
προς Ταϊλάνδη 20/8
προς Ν. Όρκη 14/10
προς Βράστη 15/10

α. Γιβραλτάρ 10/9
α. Μόντρεαλ 16/10
προς Άζόρες 3/10
προς Νιτρώιτ 25/10
όργει Έλευσίνα
ε. Φουτζέιρα 25/10
προς Ν. Όρλεάνη
δ. Έπτάνησα 5/10
προς Λιβύη 6/10
προς Λιβύη 28/9
προς Άμβέρσα 2257

προς Ρας Τανούρα 18/10
μετ. «Άστρον» (κ.)
προς Ρενγιουνιόν 7/10
δ. Δαρδανέλλια 5/10
προς ΗΠΑ 3/10
ε. Σάο Σεμπαστιάν 19/9
προς Κύπρο 17/10
α. Πειραιά 3/9
προς Ν. Όρλεάνη 11/10
ε. Λεμεσό 4/10
προς Τρίπολη 8/10
ε. Άμβέρσα 21/10
υπέστειλε ελληνική
ε. Σ. Μόικλε 20/10
προς Καράτσι
προς Ουλάν 15/10
ε. Άλικάντε 15/10
προς Σαντάνα 13/10
ε. Παράναγους 13/10
ε. Σαλβαντόρ 13/10
στη Σιγκαπούρη 9/10
έπωληθη αλλοδαπούς
α. Ν. Όρκη 10/10
ε. Βαλλέτα 18/10
ε. Πειραιά 4/9
ε. Χάρφι 17/10
προς Σκίντα 11/9

προς Βόλο 11/10
προς Γκνάντα 16/10
προς Τάραντα 17/10
ε. Άλγκιθίρας 17/10

ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ 72
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.) 74
ΑΝΕΞΙΝΑ (κ.) 77
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.) 73
ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.) 65
ΑΝΙΤΑ I (κ.) 76
ΑΝΚΟ (Ονδ.) 64
ΑΝΝΑ (κ.) 76
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.) 60
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.) 69
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.) 63
ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΑ (δ.κ.) 72
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.) 68
ΑΝΤΖΕΛ (δ.κ.) 71
ΑΝΤΖΕΛ II (π.) 74
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.) 74

ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.) 86
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.) 71
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.) 76
ΑΞΙΟΝ ΕΞΙΤΗ (κ.) 73
ΑΠΜΑΝ I (π.) 77
ΑΠΜΑΝ 2 (π.) 77
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.) 69
ΑΡΑΜΠΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.) 82

ΑΡΑΜΠΑΝ
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.) 81
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.) 77
ΑΡΓΥΡΩ (κ.) 67
ΑΡΓΩ (κ.) 70

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. 76
ΩΝΑΣΗΣ (δ.) 71
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.) 65
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ (κ.) 65
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.) 79
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.) 67
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.) 66

ΑΡΟ (κ.) 68
ΑΡΤΑΚΙ (κ.) 69
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.) 72
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.) 69
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ. Μπχ.) 72
ΑΡΧΩΝ (κ.) 73

ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.) 68
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.) 68
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛ(π.) 71
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.) 78
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.) 70
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.) 82
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ) 61
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.) 76

ΑΥΑΩΝ (π.) 45
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.) 69
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.) 61
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.) 74

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (π.) 85
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.) 71
ΒΑΝΝΑ (κ.) 68
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ (π.) 68
ΒΑΣΙΛΙΑΣ Δ. (κ.) 77

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.) 76
ΒΕΛΟΣ I (π.) 75
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.) 81
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 67
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.) 72
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.) 76
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ* 72

ΒΙΤΑΛΙ (κ.) 74
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.) 71
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.) 69
ΒΟΜΑΡ 71
ΓΑΛΗΝΗ (π.) 68
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. 70

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.) 59
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.) 71
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.) 75
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.) 72
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.) 80
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.) 67

ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ) 69
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.) 72
ΓΙΟΥΡΟΠΑ 71
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.) 69
ΓΚΑΖ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.) 70
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.) 77
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣ (δ.π.) 82
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.) 81
ΓΚΑΖ ΠΡΟΚΡΕΣ (π.δ.) 66
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.) 65

13732
129796
6597
9690
1204
4617
1141
15111
5911
11406
14769
120787
9.079
115871
14324
15412

22273
5868
15934
16997
11559
11559
5872
21164

21164
10003
1523
11041

125465
4992
10987
11223
15421
30647
2571
7574
3908

15874
42253
16349
14993
1804
1453
9636
14671

22587
1354
16366
2710
38780
16154
9844

16623
19392
16258
14771
3.827
65917
15981

42048
37722
17890
17161
19654
15941
17430

12360
15759
10239
8868
12299
18170
16489

8987
1039
11874
8969
14315
54610
3957

1973
3999
4.764
4764
2691
1598

προς Άλγερία 19/9
όργει Πειραιά
πρ. «Δημήτρης Λεβεντάκης»
α. Ντάρμπαν 8/10
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μπαρκαντέρα 10/10
ε. Πειραιά 20/7
στη Μπαγκόνκ 11/9
προς Κωνσταντίνα 5/10
έπωληθη διάλυση
προς Βενετία 18/10
πρ. «Tantara»
ε. Πειραιά 30/8
στο Ντουμπάι 20/10
δ. Έπτάνησα 2/10
ε. Ν. Όρλεάνη 14/10

προς Λας Άντελες 17/10
στο Σουέζ
ε. Τζέντα 14/10
α. Σιγκαπούρη 9/10
στη Βομβάη 20/10
ε. Γιοκχάμα 18/10
ε. Κωνίπολη 1/10
προς Πόρτ Ντέ Μπούκ 19/10

προς Λας Πάλλμας 18/10
προς Σάντο Ντομίκο 21/10
προς Άλγερία 1/10
προς Τυνήσια 11/10
προς Ρας Τανούρα 15/10
πρ. «Αρκάδιαν Σάν»
υπέστειλε ελληνική
ε. Ρότερνταμ 17/10
ε. Π. Σάιθ 1/10
προς Ν. Όρκη 27/9
όργει Πειραιά
δ. Ντόβερ 21/10
προς Γιβραλτάρ 10/10
ε. Βομβάη 13/8
πρ. «Αρχόντισσα Κατίγκω»
δ. Παναμά 13/10
προς Φουτζέιρα 19/10
προς Πειραιά 5/10
ε. Κέιπτάουν 18/10
προς Καλλάο 21/10
όργει Πειραιά
α. Ν. Όρλεάνη 14/10
ε. Τζακάρτα 9/10
α. Ρεσίφ 26/9
ε. Πειραιά 25/2
προς Ίταλία 15/10
όργει Πειραιά
ε. Βηρυτό 14/10

προς Σικάγο 9/10
ε. Πειραιά 8/10
ε. Ναντόρ 8/10
έπωληθη
προς Τέμα 8/10
Σιγκαπούρη 12/9
προς Ρουέν 24/10
προς Σ. Νικόλας Μπ. 12/10
α. Τζέμπελ Άλι 24/8
προς Γιβραλτάρ 17/10
α. Άμβούργο 18/10
α. Σ. Ευστάθιο 4/10
προς Νιγηρία 1/10
προς Λίβερπουλ 10/10
ε. Μομπάσσα 4/9
ε. Ρεσίφ 10/10
στο Π. Κουετζάλ 11/11
α. Βενγκάζη 22/10
στη Μομπάσα (άποθήκη)
ε. Μομπάι 10/10
ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 20/10
προς Γιοκχάμα 4/10
ε. Πειραιά 15/7
α. Έιλάι 17/10
προς Ευρώπη 9/10
δ. Έπτάνησα 13/10
προς Δ. Άφρικη 14/9
προς Κονακί 23/6
προς Όγκα 30/9
προς Λας Μίνας Μπ. 3/10
προς Ταγγέρη 21/10
ε. Γκένμπο 19/10
α. Σουέζ 25/10
προς Ρας Σουκχέιρ 17/10

ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979
ΓΚΑΛΛΑΝΤ'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΛΑΝΤ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΛΑΖΚΩΒΗ (Φ.Α.)	68	8915
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤΥ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ. (κ.)	69	9481
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	70	3206
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛ ΣΟΛ (Ονδ.)	66	14852
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.)	72	16207
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (κ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Τ 1 (π.)	74	13687
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΣΤΟΡΙΑ (π.)	69	9162
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ (π.)	76	11321
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*	79	29875

ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΕΟΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΟΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΝ	75	12969
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003
ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650

πρός Περσικό 22/10		
πρός Μπόρ 'Ιολάμ 23/10		
ε. Πειραιά 6/10		
α. Φουτζέιρα 5/10		
ε. Τεϊνμαουθ 11/10		
δ. Σουέζ 11/10		
ε. Φουτζέιρα 20/10		
επιβλήθη διάλυση		
πρός Σόνιο 10/9		
πρός 'Αλεξάνδρεια 2/10		
ε. Φιλαδέλφεια 4/9		
α. Φουτζέιρα 11/10		
ε. Καρντίεβ 10/10		
πρός Χοντίντα 13/9		
πρός Μανίλα 10/10		
πρός Βαρκελώνη 20/10		
πρός Χοντίντα 7/10		
ἀργεί Πειραιά		
πρός Ρόττενταμ 16/10		
πρός Νταλν 3/10		
πρός Περσικό 20/10		
πρός Κόλπο ΗΠΑ 7/10		
πρός Πειραιά 21/10		
πρός Πόρτ Μωχ. Μπνκ Κασίμ		
ε. Παράναγουα 12/10		
πρός Σιγκαπούρη 24/10		
α. Σιγκαπούρη 15/10		
πρός Φορνάκος 13/10		
πρός Ρόσ Τανούρα 14/10		
α. Φουτζέιρα 10/10		
πρός Γιβραλτάρ 8/9		
α. Τζέντα 18/10		
πρ. «Al Mansouriah»		
α. Χαλκίδα 8/9/85		
ε. Σχέζον 16/10		
πρός Κωνσταντίν 19/10		
πρός Τσιμπότε 9/10		
πρ. «Ατλάντικ Χέρο»		
πρός Ναγκόγια 19/10		
επιβλήθη διάλυση		
δ. Σουέζ 9/10		
πρός Καλαμάτα 16/10		
πρός Μομπάσσα 23/10		
ε. Τραμντάι 8/10		
α. Ν. 'Ορλεάν 12/10		

ε. Ντάρμπαν 13/8		
ε. Μπαγκόκ 19/10		
μεσογειακές μεταφορές		
ἀργεί Πειραιά		
πρ. «Margarete I»		
ε. Πειραιά 5/8		
πρός Νέα 'Ορλεάν 21/10		
πρός Σ. Κρούα 6/10		
πρός Κωνσταντίν 29/9		
ε. Γιοκοχάμα 19/10		
πρ. «Ελίσάβετ»		
ε. Βηρυτ 13/10		
πρός Κεμπέκ 16/10		
α. Κόρπους Κρίστι 4/10		
α. Τερνέσι 24/9		
πρός Πόρτλαντ 23/10		
ε. 'Αλγκεκίρας 13/10		
α. Γδύνια 2/10		
πρός 'Αναδία 8/10		
ε. Ματάνζας 8/11		
πρός Ντάρμπαν 20/10		
στο Χορμούζ 1/8		
πρός Σιγκαπούρη 17/10		
ε. Λάρνακα 22/10		
πρός 'Ιράν 20/10		
πρ. «Εντερπράζ»		
πρός Κωνσταντίν 6/10		
πρός Περσικό 30/9		
πρός Τυνησία 14/10		
δ. Σουέζ 20/10		
δ. Παναμά 17/10		
πρός Ρίο 'Ανέιρο 11/10		
α. Πόρτ Σαΐδ 10/10		
πρός Μπουσάν 5/9		
ε. Βενετία 21/10		
πρός Τουρκία 10/10		
ε. Πόρτ οφ Σπαίν 6/10		
α. Ν. 'Ορλεάν 18/10		

α. Σιγκαπούρη 10/10		
πρός Μαδρίδα 6/10		
πρ. «Silver Arrow»		
δ. Παναμά 3/10		
πρός Βραζιλία 14/10		
πρός Ουλσάν 24/9		
πρός Ρεσίφ 4/10		
ε. Φουτζέιρα 5/10		
α. Φουτζέιρα 22/10		
στη Σαφάγκα (αποθήκη)		
πρός Σουέζ 14/10		
ε. Βικτωρία 9/10		
πρός Σέτε 11/10		
πρός Μόντρεαλ 19/10		
πρός Φορτπορτ 13/10		
πρός Σουέζ 13/10		
πρός Σιγκαπούρη 10/10		
α. Χόγκ Κόγκ 12/10		
στη Βασούρα		
δ. Γιβραλτάρ 3/10		
δ. Γιβραλτάρ 12/11		
ἀργεί 'Αγ. Δομνίκιο		
δ. Γιβραλτάρ 18/11		

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΛΙΔΑ (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 (Α.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (δ.κ.)	68	14948
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΛΥΩ (δ.κ.)	68	35450
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 ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙ (κ.)	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΣΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)	76	3824
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995
ΚΙΡΜΠΑΤΙ (μ.)	81	1213
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (κ.)	71	19691
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.κ.)	63	25272
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.)	73	20328

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16850
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.κ.)	74	52830
ΛΕΡΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ (κ.)	67	14720
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΝΤΑ	71	17878
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.π.)	61	21894
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟΥ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523

ε. Σαβόνα 19/11		
ε. Νουακτότ 8/11		
μετ. «Sofia N.» (π.)		
α. Ρούνκορν 21/11		
α. Τζέντα 13/11		
ε. Πειραιά 20/10		
α. Πειραιά 7/11		
α. Φόρ 4/11		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
μετ. «Regulus Star»		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. Γιοκοχάμα 16/11		
'Ολική απώλεια		
ε. Σάο Φραντίσκο 28/10		

στη Γάνδη	
ε. Ντάρμπαν 8/11	
μετ. «Marina» (μ.)	
πρός Γκαλβεστον 24/11	
ε. Μπαντάρ 'Αμπας 25/8	
ε. Ντούγκι Ρατ 17/11	
ε. Τσάνα 18/11	
πρ. «Amoco Cremona»	
α. Μπαρντ 5/11	
α. Μοδεβίδο 5/11	
δ. Παναμά 16/11	
διδλυση Γκωνάνι	
δ. Κωμ/πολη 11/10	
α. Κήλαγκ 10/11	
α. 'Ασντον 2/11	
α. Σάντος 8/11	
ε. 'Ασντον 27/10	
στη Μπάνια	
πρός Ντάρμπαν 30/9	
α. Μαντάνζας 22/10	
δ. Π. Σαϊδ 14/11	

ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064
ΜΑΚΦΡΟΣΤ	69	8064
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΝΙΣ II (κ.)	68	25120
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΕ I (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
ΜΑΡΙΝΕΡΣ ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
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 (κ.)	71	16623
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ (π.)	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΕΝΑΚΙ (Μ.)	70	15498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΙΤ (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
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΕΛΣΤΑΡ (δ.κ.)	65	31292
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13967
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ (π.)	67	38603
ΜΠΡΕ'ΙΒ ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324
ΜΠΡΕ'ΙΒ 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 (λβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΑΟΣ (δ.κ.)	69	1971
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827

Εψωσε ελληνική
 ύψωσε ελληνική
 α. Τενερίφ 4/11
 αργεί Ρίβερ Φάλα
 πρὸς Πόρτ Σουδάν
 α. Βαρκελώνη 25/10
 ε. Μποναβεντούρα 24/10
 α. Λέγκασου 18/10
 α. Ρίο Ιανέιρο 9/11
 μετ. «Ρήφορ Ρίο (π.)»
 α. Πειραιά 10/11
 α. Γουακαμάτσου 4/11
 ε. Της 21/11
 α. Μανίλα 14/11
 ε. Πειραιά 15/11
 α. Λέγκασου 14/11
 α. Πειραιά 3/10
 μετ. «Λέγκασου» (κ.)
 α. Σουέζ 9/11
 ε. Τσιτακόγκ 6/11
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
 δ. Π. Σαίδη 19/11
 ε. 'Αρατού 29/10
 α. 'Ιντσόν 3/10
 δ. Σουέζ 2/11
 α. Τζέντα 18/11
 ε. Τσιτακόγκ 5/10
 δ. Παναμά 17/11
 α. Ν. 'Ορλεάνη 8/11
 στη Μανίλα 1/8
 α. Τερνέσι 16/11
 α. Πειραιά 22/10
 ε. Ν. Μαγκαλόρ 3/11
 α. Ν. 'Ορλεάνη 31/10
 στο Μπόου (ἀποθήκη)
 μετ. «Bleu Bay» (κ.)
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 α. Μομπάσα 15/11
 δ. Σουέζ 13/11
 ναυπηγήθηκε 'Ιαπωνία
 δ. Παναμά 4/11
 α. Μομπά 19/10
 α. Χιούστον 10/11
 α. Δεμερρά 8/11
 δ. Παναμά 15/11
 α. Ν. 'Ορλεάνη 11/11
 αργεί Πειραιά
 α. Ν. 'Ορλεάνη 15/11
 αργεί Ν. 'Ορλεάνη
 δ. Παναμά 16/11
 α. Ν. 'Ορλεάνη 6/11
 α. Ν. 'Ορλεάνη 25/10
 αργεί Ν. 'Ορλεάνη
 δ. Παναμά 5/11
 αργεί Ν. 'Ορλεάνη
 αργεί Ν. 'Ορλεάνη
 α. Μασσαλία 25/10
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/11
 αργεί Ν. 'Ορλεάνη

αργεί Ν. 'Ορλεάνη
 α. Ν. 'Ορλεάνη 18/10
 στο Χορμούζ 17/11
 δ. Γιβραλτάρ 18/11
 α. Σπέζια 19/11
 μεταφορές 'Ινδονησίας
 ε. Ρεσίφ 16/10
 α. Λισαβώνα 12/11
 πρ. «Triumph»
 αργεί Πειραιά
 στο Ντάρμπαν 20/11
 α. Τάμπα 29/10
 αργεί 'Αστακό
 πρ. «Μπελέμ»
 α. Κολόμπο 12/11
 α. Φλάσσιγκ 12/10
 ε. Σαντάντερ 6/11
 α. Φόρ 28/10
 α. Μανίλα 4/11
 επωλήθη
 α. 'Αμβέρσα 17/11
 ε. Μανίλα 4/10
 ε. Φουτζέιρα 16/11
 στο Μπουσίρ
 α. Γένοβα 14/11
 στο Ρεσίφ 17/11
 α. Μπιλμπάο 16/11
 ε. Κουβέιτ 9/11
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
 α. Φιλαδέλφεια 15/11
 επωλήθη διάλυση

α. Μομπά 15/11
 ε. Σάουθεντ 'Ανκορατζ 21/11
 α. Γκίλογκ 19/11
 α. Ντάρμπαν 18/11
 α. Λός 'Αντζέλες 10/11
 μεσογειακές μεταφορές
 πρ. «Paros»
 μεταφορές 'Ερυθράς
 α. Πειραιά 16/11
 ε. Τζέντα 18/10
 α. Σαλβαντόρ 11/11
 α. Λός Πάμας 14/10
 αργεί Δουνκέρκη
 αργεί Τουλών
 πρὸς Ρόττερταμ 23/10

ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΜΠΛ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΝΟΣ (κ.)	67	11056
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΑ	76	16369
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΚΚΙΝΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ VI (π.)	75	8196
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΕΓΚΑΝ (λβ.)	75	6617
ΟΡΕΜΠΑΣ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477

ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΣ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΣ	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 ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Σ (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 ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λβ.)	70	11489
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΑΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΩΦ	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (λβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (λβ.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΣΤΩΝ (π.)	76	12376
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΛΩΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΛΙΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΥΣΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675

πρὸς 'Αμοστερνταμ 14/10
 ε. Ρόττερταμ 21/11
 α. Λός 'Αντζέλες 3/11
 α. Κολόμπο 24/10
 α. Λάρνακα 6/11
 ε. Μισισσιππή 28/10
 αργεί 'Αμβούργο
 δ. Παναμά 11/11
 αργεί Χαλκίδα
 α. Φουτζέιρα 6/10
 ε. Βομβά 30/9
 α. Βομβά 9/11
 πρ. «Magic Sun»
 πρὸς Σιγκαπούρη 20/6
 αργεί Πειραιά
 ε. Κεϋχάν Τέρμ. 7/11
 ε. 'Αλεξάνδρεια 3/11
 α. Ν. 'Ορλεάνη 8/11
 α. Ν. 'Ορλεάνη 18/10
 α. 'Ιταλίας 1/11
 στο Παλάου Σαμπού
 ε. Μανασούς 8/11
 ε. Μπελέμ 18/11
 μετ. «Dorienne» (λ.)
 ε. Μαρίνα ντ' Καράρα 19/11
 α. Σάφι 3/11
 α. Γιούροπουρτ 22/11
 ε. Σαφάγκα 17/11
 αργεί 'Αστακό
 α. Νάπολη 15/11
 στο Σάλλου Βόε 23/11
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 α. 'Αμβέρσα 22/11
 α. Σεβίλλη 11/11
 στο Χορμούζ 14/11
 α. Σάλλου Βόε 16/11
 α. Τζουέμα Τέρμιναλ 27/10
 ε. Φλάσσιγκ 16/11
 αργεί Πειραιά
 α. Ν. 'Ορλεάνη 7/11
 δ. Ντόβερ 21/11
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 μεσογειακές μεταφορές
 αργεί Πειραιά
 υπέστειλε ελληνική
 ε. Νταμά 21/10
 α. Πειραιά 20/10
 α. Μανασούς 13/9
 πρ. «Koyo Maru»
 στο 'Αίλας Λός Ρόμες 28/10
 α. Ναοντάι 1/11

ε. Θεσσαλονίκη 10/11
 ε. Φουτζέιρα 7/9
 α. Μπανγκόκ 12/11
 α. Βαλτιμόρη 15/11
 πρ. «Κλέλια»
 ε. Μπάρ Κρήκη 15/11
 ε. Τζέντα 8/11
 α. Ρας Τανούρα 3/11
 ε. Φουτζέιρα 9/11
 δ. Μπρίεζαμ 10/10
 α. Φιλαδέλφεια 16/11
 ε. Γένοβα 27/10
 δ. Παναμά 7/11
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/10
 ε. Μάντρε ντε Ντέους 13/11
 δ. Πόρτ Σαίδη 13/10
 α. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
 δ. Πούντα 'Αρένας 31/10
 α. Γιούροπουρτ 19/11
 δ. Κων/πολη 3/11
 δ. Παναμά 8/11
 α. Πειραιά 29/10
 δ. Παναμά 10/11
 α. Πόρτ 'Εβεργκλέιτς 9/11
 α. Σιγκαπούρη 30/10
 α. Τολέδε 1/11
 πρ. «Milky Way»
 α. Πειραιά 14/11
 α. Κπέμε 4/11
 ε. Μπουσάν 9/10
 μεταφορές Αιγύπτου
 στην 'Ακόμπα
 α. Σιβαταβέσινα 15/11
 α. 'Αλγκεθίρας 8/11
 δ. Κων/πολη 13/11
 α. Σιγκάγκ 22/10
 α. 'Αμβέρσα 8/11
 ε. Λάρνακα 18/11
 α. Λός Πάμας 7/11
 α. Κήλαγκ 28/10
 στο Ντάρμπαν 11/11
 α. Μομπάσα 15/11
 δ. Σουέζ 15/11
 ε. Πόιντ Νουάρ 18/11
 δ. Πόρτ Σαίδη 19/11
 α. Βανκούβερ 6/11
 ε. Λεμεσό 26/9
 μετ. «Pioner» (κ.)
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
 αργεί Κίμωλο
 στο Μπαχραϊν
 ε. Κοπέρ 15/11
 δ. Γιβραλτάρ 25/10
 πρ. «Agano Maru»
 πρ. «Camino»
 ε. Κό Σιτόαγκ 17/10

ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'ΙΤ (Μ.Β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	75	16191
ΠΥΛΟΣ (π.)	68	10244
ΡΕ'Ι'ΖΟΜΠΙΛ (κ.)	67	11407
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΞΙΦ (δ.π.)	73	30067
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΖΙΤΑ	68	10379
ΡΟΟΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΟΥΣ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
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 ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Τ'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861
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 ΣΗ (π.)	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φ.Α.)	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΠ (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	69	43456
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΡΟΟΥΣ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Α.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	78	28025
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φ.Α.)	75	8884
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΙΚ (ΜΑΛΤ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861
ΣΗΜΑΤΣΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΟΡΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015

ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Α.Β.)	69	15688

α. Χαντέρσον 17/11	
α. Παράνγους 13/11	
α. Ν. Όρλεάνη 14/11	
α. Ταϊτάκοκ 13/11	
δ. Κων/πολη 12/11	
α. Σιγκαπούρη 28/10	
ε. Φρήφορτ 30/10	
α. Λας Πάλμας 6/11	
α. Ιντσόν 8/11	
ε. Τολέδο 16/11	
υπέσταισε ελληνική	
α. Τομπίκο 12/10	
έπωληση	
ε. Άμυρουργο 19/11	
α. Πειραιά 15/11	
α. Φερρόλ 14/11	
ε. Γένοβα 15/10	
α. Λας Πάλμας 19/11	
α. Τάμα 5/11	
ε. Μπουένα Βεντούρα 23/10	
μετ. «Neritunia» (Όνδ.)	
α. Χάμπτον 4/11	
μετ. «East Glory» (Α.)	
α. Αύγουστα 4/11	
ε. Βίγκο 14/11	
δ. Κων/πολη 28/10	

στη Τζέντα (άποθήκη)	
πρ. «Shin - en Maru»	
δ. Σουέζ 21/11	
ε. Μομπάσα 11/11	
α. Φός 14/11	
α. Νταβάο 29/10	
α. Νάπολη 15/11	
α. Μπιλμπάο 30/10	
διάλυση Ταϊβάν	
α. Θεσσαλονίκη 15/11	
α. Πειραιά 15/11	
ε. Θεσσαλονίκη 14/11	
α. Κολομβία Ρίβερ 2/11	
δ. Παναμά 11/11	
ε. Καραϊβί 3/11	
ε. Κρήτη 30/10	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ταϊτάκοκ 4/11	
στο Ρίο Χάινα 30/10	
α. Πειραιά 19/10	
α. Φόινες 4/11	
ε. Πόρτ Σάϊν 7/11	
α. Ίντσόν 20/11	
α. Κορούνα 7/11	
α. Άλ Ρουέζ 21/11	
ε. Πειραιά 10/10	
α. Ρουέν 4/11	
α. Γένοβα 12/11	
ε. Καστελλόμαρε 10/11	
α. Λούτ Τέρμιναλ 18/10	
πρ. Άντεν 29/10	
ε. Τζέντα 13/11	
ε. Ραβέννα 18/11	
μετ. «Ocean Lake» (κ.)	
δ. Κων/πολη 5/11	
ε. Άντεν 1/11	
α. Σιγκαπούρη 9/11	
α. Τορόντο 16/11	
α. Μόντρεαλ 29/10	
δ. Σουέζ 14/11	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Κων/πολη 12/11	
α. Άμυρουργο 19/11	
α. Πόρτ ντε Μπουκ 16/11	
α. Σάντος 14/11	
α. Άλγκεκίρας 10/11	
στο Λάγος	
στη Χάβρη 21/11	
α. Μπούφαλο 27/10	
ε. Σέλ Χάβε 21/11	
πρ. «Alamo»	
έπωληση αλλοδαπούς	
πρ. Τράν 23/9	
α. Μπορντό 14/11	
δ. Σουέζ 2/11	
στο Μπ. Άμπας 4/11	
α. Πειραιά 23/9	
α. Πειραιά 13/11	
ε. Λισσαβόνα 19/11	
α. Πράια Μόλε 9/10	
α. Σεπετίμα 19/10	
α. Βαλτιμόρη 23/10	
α. Τζουμαλά 29/10	
στο Σάντος 12/11	
α. Τερνέστη 16/11	
α. Σάντος 14/11	
δ. Μπρατισλάβα 16/11	
α. Σιγκαπούρη 14/11	
δ. Βομβά 14/4	
α. Χιουσόν 31/10	
α. Πειραιά	
α. Μπαντάρ Άμπας 11/11	
δ. Μπρατισλάβα 27/8	
μετ. «Europan Confidence» (π.)	

μετ. «East Pride» (κ.)	
α. Ντάρμπαν 6/11	
α. Ροζάριο 18/10	
ε. Γκουαγιακούιλ 16/11	
α. Σαβόνα 30/10	
δ. Κων/πολη 7/11	
α. Σχέζιν 15/11	

ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Α.Β.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ Ι (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΟΡΜ ΟΥΑΝ (Μ.)	65	1409
ΣΤΡΑΛΛΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ (Όνδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480

ΤΑΞΕΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΕΛ Ι.	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (ΜΑΛΤ.)	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987
ΤΙΤΙΣΗ (κ.)	70	9025
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι. (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ. (κ.)	70	1597
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384
ΤΥΧΗ (π.)	73	6415
ΥΜΗΤΟΣ (Α.Β.)	69	9078

ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΜΙΛΥ Κ. (π.)	70	9194
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67202
ΦΕ'Ι'Φ	70	15216
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΗΑΡΛΕΣΣ (κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Όνδ.)	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ (π.)	68	11384
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. Μπ.)	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (Α.Β.)	69	15808
ΦΟΞ (κ.)	72	16441
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΟΙΟ ΑΝΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	1752
ΦΡΟΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339
ΦΡΟΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΦΡΟΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΟΙΟ ΜΕΣΙΟ (π.)	68	5537
ΦΡΟΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519
ΦΡΟΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527

α. Πειραιά 15/11
πρ. «Troll Viking»
α. Μονφαλκόνε 11/11
στο Μπντάρ Χομνί
α. Τζουμάρα 30/8
δ. Γιβραλτάρ 5/11
ε. Μπέντι 21/10
ε. Ρός Τανούρα 19/11
α. Χάμπτον 15/10
α. Πειραιά
α. Πειραιά 14/10
α. Παράνγους 25/10
α. Χάβρη 18/10
ε. Φουτζέιρα 3/11
ε. Μιλόζο 24/10
ε. Άμστερνταμ 20/4
δ. Κων/πολη 8/11
α. Σάντος 21/9
ε. Ντάρμπαν 10/11
στην Κωνσταντινού 1/8
α. Πειραιά
α. Φουτζέιρα 15/11
α. Τζέντα 18/11
α. Σιγκαπούρη 18/11
α. Άμβέρσα 15/11
α. Τζουμάρα Τέρμιναλ 16/11
δ. Σουέζ 18/10
ε. Κονόου 16/11
α. Λά Παλις 17/11

δ. Πούντα Άρένας 14/10
α. Μόχι 17/11
α. Σιγκαπούρη 18/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμπα 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάνη 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άντοντ 15/11
ε. Πόρτι Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Άμστέρνταμ 4/11
α. Άντεν 6/11
α. Χόγκ Κόγκ 6/11
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ε. Τσίμα 16/11
α. Πειραιά
πρ. «Καλιψώ»
α. Ν. Όρλεάνη 5/10
ε. Τζέντα 31/10
α. Παράνγους 30/10
α. Πειραιά
α. Φός 13/11
ε. Κομπέ 18/11
ε. Μπ. Άμπας 23/9
α. Σενίτα Τέρμ. 23/9
ε. Άκμαρα 7/11
ε. Ρίο Χάινα 6/11
βυθίσθηκε Ίνδικό

ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279
ΧΑΒΑ Τ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ Τ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981

όργει Άμβούργο	
α. Λός Άντζελες 16/11	
ε. Μπόρμπερς Πόιντ 16/10	
α. Τζουέμα Τέμ. 22/10	
α. Ντουάλα 25/10	
ε. Πειραιά 4/3	
στόν Πειραιά 5/9	
α. Σγκαπούρη 1/11	
α. Άμβέρσα 15/11	

ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	79	12598
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΩΓΚΟΥΣΤ ΣΤΑΡ	72	14334
ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	68	9930

α. Χάμπτον 15/10	
α. Ρουέν 15/11	
ε. Μασσαλία 17/11	
ε. Θεσσαλονίκη 12/11	
δ. Σουέζ 18/11	
πρ. «Κασσιότος»	
στό Ντουμπάι 20/10	
α. Κήλαγκ 24/10	

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

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

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

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

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:

« ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ » ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε. ΝΟΤΑΡΑ 77 — 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ — ΤΗΛ. 417.6658 · 417.8869		
Διευθυντής Δ. ΡΗΓΑΣ · ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοτάρ 77, Πειραιῶς	Διευθυντής Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερήφου 50 & Ἀχαρνῶν	Ὑπευθύνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς

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





... σε ανθρώπινη γλώσσα

Ελάτε να σας παρουσιάσουμε σε απλή, ανθρώπινη και κατανοητή γλώσσα τον ηλεκτρονικό υπολογιστή Macintosh Plus της Apple.

Τον μοναδικό ηλεκτρονικό υπολογιστή που συνεννοείται μαζί σας στη γλώσσα που καταλαβαίνετε, στη γλώσσα που χρησιμοποιείτε για να συνεννοηθείτε με άλλους ανθρώπους.

Τηλεφωνείστε μας για ραντεβού, ή περάστε από τα καταστήματά μας στην Αθήνα και τον Πειραιά, για να σας παρουσιάσουμε - χωρίς καμμία υποχρέωση και τελείως δωρεάν - τον «Ανθρώπινο Υπολογιστή» της Apple.

- Πλήρης σειρά Ηλεκτρονικών Υπολογιστών Apple
- Πλήρης σειρά εφαρμογών και προγραμμάτων
- Συστήματα δικτύων και περιφερειακά

Apple 

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ
ΚΕΝΤΡΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ APPLE

**data
management**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ:

Αφεντούλη 2 & Βασ. Κωνσταντίνου 99

ΤΗΛ.: 4517786 - 4535002

TELEX: 21/2932 - 21/3374 - FAX: 4125608

ΑΘΗΝΑ:

Στουρνάρα 21 ΤΗΛ.: 3635200