

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαΐου 1987

Αρ. Φύλλου 1247/1006

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIO. 1247/1006
15 MA'IOY 1987
ΔPX. 180



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
-

Quick, reliable Brown Boveri service – the decisive factor

Users of Brown Boveri turbochargers know that they can depend on an effective world-wide service organisation. More than 350 trained specialists at over 60 service centres (2/3 of whom are within the Brown Boveri group) are on call for immediate assignments.

They ensure that service work will be of an impeccable standard, using original Brown Boveri parts.

Quick service goes hand in hand with supplying exactly the right replacement part. A specially kept ship register permits immediate access to all essential data of more than 23'000 ships equipped with Brown Boveri turbochargers. It contains the serial number, the type of installed turbocharger, continuously updated turbocharger specifications, as well as any change in the name of the ship.



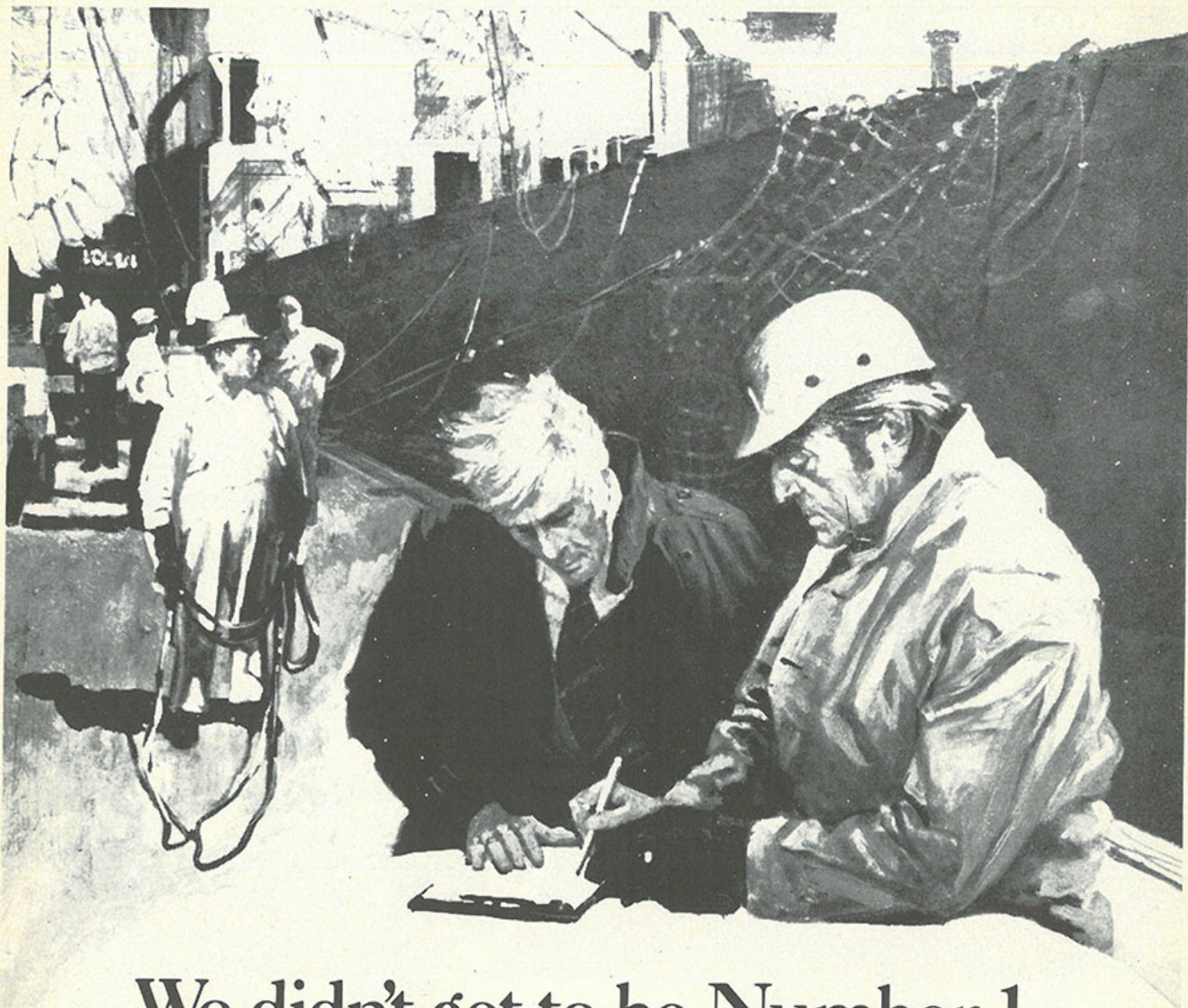
Brown Boveri service – anywhere, any time

A team of experienced specialist engineers offer the engine operator valuable support in solving operating problems.

BBC Brown Boveri Hellas S.A.
Turbocharger and Marine Division
99, Akti Miaouli, GR-185 38 Piraeus

PHONE: Office 41 81 749 Sales, Spares, Stock
Workshop 43 10 751 Service repairs

TELEX: 24 11 32



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

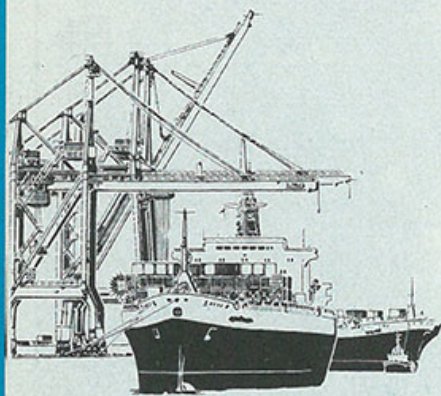
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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 ΕΤΟΣ 56ο

15 ΜΑΪΟΥ 1987
ΝΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1247/1006

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξέν. Α. Αντωνιάδης
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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Εσωτερικού..... Δρχ. 6.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ..... 100,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 4.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς... Δρχ. 3.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue N&. 1247/1006 - May 15th, 1987

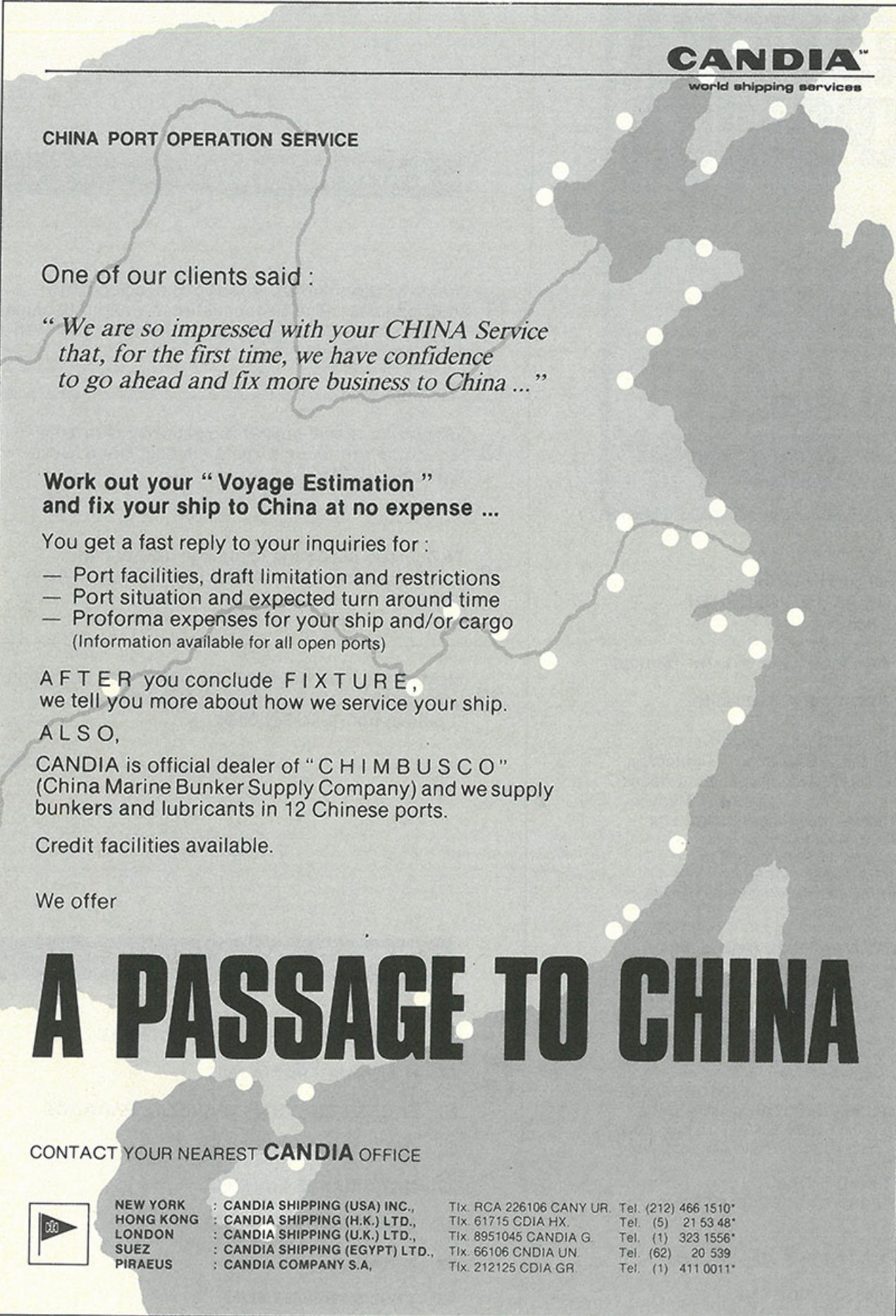
FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: ·CHRONIKA· Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 11 "Ελληνες Έφοπλισταί. Πρόσφατη αναφορά της έπιθεωρήσεως «The Economist» στα παλαιά θρυλικά όνόματα καί τούς σύγχρονους μεγιστάνες του έλληνικού έφοπλισμού.
- 13 Σύγχρονες τάσεις ρυθμίσεως θεμάτων Ναυτικής Έργασίας στα πλαίσια της Διεθνούς Έργασίας (ILO).
- 19 Τό δεύτερο μέρος της ιστορικής μελέτης του κ. Ν.Σ. Βλασσόπουλου για τά πρώτα Έονικά Έατμόπλοια.
- 23 Μελέτη του κ. Α. Λαγκαδά για τήν πρώτη μεταφορά φορτίου διά θαλάσσης από τή Μήλο στήν Έρμιόνη πρό 10.000 χρόνων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 25 ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
- 27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 37 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 43 ENGLISH SUPPLEMENT
- 46 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

**CANDIA™**

world shipping services

CHINA PORT OPERATION SERVICE

One of our clients said :

" We are so impressed with your CHINA Service that, for the first time, we have confidence to go ahead and fix more business to China ... "

Work out your " Voyage Estimation " and fix your ship to China at no expense ...

You get a fast reply to your inquiries for :

- Port facilities, draft limitation and restrictions
 - Port situation and expected turn around time
 - Proforma expenses for your ship and/or cargo
- (Information available for all open ports)

AFTER you conclude **FIXTURE**, we tell you more about how we service your ship.

ALSO,

CANDIA is official dealer of "CHIMBUSCO" (China Marine Bunker Supply Company) and we supply bunkers and lubricants in 12 Chinese ports.

Credit facilities available.

We offer

A PASSAGE TO CHINA

CONTACT YOUR NEAREST **CANDIA** OFFICE



NEW YORK : CANDIA SHIPPING (USA) INC.,
HONG KONG : CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
LONDON : CANDIA SHIPPING (U.K.) LTD.,
SUEZ : CANDIA SHIPPING (EGYPT) LTD.,
PIRAEUS : CANDIA COMPANY S.A.

Tlx. RCA 226106 CANY UR. Tel. (212) 466 1510*
Tlx. 61715 CDIA HX. Tel. (5) 21 53 48*
Tlx. 8951045 CANDIA G. Tel. (1) 323 1556*
Tlx. 66106 CDIA UN. Tel. (62) 20 539
Tlx. 212125 CDIA GR. Tel. (1) 411 0011*

Κάτι πρέπει να γίνει ακόμα

Η φράση αυτή ακούγεται σχεδόν σε κάθε συνομιλία που σχετίζεται με τα θέματα της Ναυτιλίας και ειδικότερα με το ζήτημα της περαιτέρω βελτιώσεως της ανταγωνιστικότητας του υπό Έλληνική σημαία πλοίου. Γιατί είναι πλέον φανερό ότι τα μέτρα που ζητούσε η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών και υλοποιήθηκαν από το Υπουργείο δεν σμίκρυναν όσο θα έπρεπε το άνοιγμα που υπήρχε στη διαχείριση των πλοίων με Έλληνική και ξένες σημαίες.

Κάτι πρέπει να γίνει, λοιπόν, ακόμη για να σμικρύνει αυτό το άνοιγμα και ένα πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή μπορεί να αποτελέσει η άμεση υλοποίηση της προτάσεως του κ. Γερ. Αγουδήμου για την απαλλαγή από τη φορολογία των πλοίων για τα όποια εισάγεται και δραχμοποιείται ετησίως είκοσπλάσιο συνάλλαγμα από τη χωρητικότητα τους σε τόννους γκρός και μέχρι 400.000 δολάρια κατ' ανώτατο όριο.

Χωρίς αυτά να εκληφθούν σαν κάποιες νέες υποσχέσεις, τα «Ναυτικά Χρονικά» εκτιμούν ότι στην περίπτωση υλοποίησης της προτάσεως Αγουδήμου

για την απαλλαγή από τη φορολογία πολλοί είναι εκείνοι που παρά τη διαφορά που θα εξακολουθήσει να υπάρχει στη διαχείριση πλοίων με Έλληνική και ξένη σημαία θα προτιμήσουν την Έλληνική σημαία, γιατί γνωρίζουν ότι η διαφορά αυτή θα σμικρυνθεί ακόμη περισσότερο σε περίπτωση ταξιδιών σε όρισμένες χώρες. Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν τις επίσημες διαβεβαιώσεις δύο μεγάλων ελληνικών ναυτο-λιακών εταιριών ότι θα υψώσουν την Έλληνική σημαία σε όλα τα πλοία τους άμέσως μόλις υλοποιηθεί η πρόταση Αγουδήμου, είναι δε βέβαιο ότι το παράδειγμα τους θα το ακολουθήσουν άμέσως και πολλοί άλλοι.

Με την ευκαιρία, τα «Ναυτικά Χρονικά» επαναλαμβάνουν ότι ο επαναπατρισμός ενός αριθμού πλοίων θα αποτελέσει την αφετηρία σημαντικότερων εξελίξεων που θα έχουν ευνοϊκότερες επιπτώσεις στην Έλληνική Ναυτιλία και θα την καταστήσουν ικανή να αντιμετωπίζει ευχερέστερα και χωρίς απώλειες τις δύσκολες ημέρες που προκαλούν πάντοτε οι ναυτο-λιακές κρίσεις.

ΛΥΣΗ: ΤΑ ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ

Τα «Ναυτικά Χρονικά» αισθάνονται ιδιαίτερα ικανοποίηση για την επίσημηση που έγινε στη διάρκεια της γενικής συνελεύσεως της Ένωσεως Πλοιάρχων, ότι δηλαδή η λύση των προβλημάτων της άπασχολήσεως των ναυτικών μας και του NAT βρίσκεται στα πολλά πλοία με Έλληνική σημαία τα οποία ταυτόχρονα θα συνεισφέρουν και στον τόπο.

Είναι γεγονός ότι στην πλοιαρχική τάξη υπάρχει βαθύτατος προβληματισμός που προέρχεται και από την άμεση γνώση των δυσχερών ημερών που εξακολουθεί να διέρχεται — παρά τη βελτίωση που σημειώθηκε στο μεταξύ — η Έλληνική Ναυτιλία.

Είναι επίσης γεγονός ότι η πλειονότητα των πλοιάρχων μας θεωρεί — και κατά την αντίληψή μας έχει απόλυτο δίκαιο — ότι η Έλληνική Ναυτιλία δεν έχει μέλλον εκτός του εθνικού νηολογίου. Οι πλοίαρχοί μας θεωρούν επίσης — και επίσης κατά την αντίληψή μας έχουν απόλυτο δίκαιο — ότι ενώ η καταφυγή σε λύσεις εκτός του εθνικού νηολογίου ήταν σε μία φάση απόλυτως αναγκαία για την επιβίωση της Έλληνικής Ναυτιλίας μέσα στις σκληρότητες συνθήκες που δημιούργησε η πρωτοφανής ναυτο-λιακή κρίση των τελευταίων έξι ετών, τώρα που η Πολιτεία με συγκεκριμένα μέτρα και με σαφέστατη τη βούληση για όσες άλλες ρυθμίσεις χρειασθεί να υπάρξουν ώστε το υπό Έλληνική σημαία πλοίο να είναι ανταγωνιστικότερο όλων, η έμμονή στην καταφυγή αυτή θα είναι δυνατόν να καταστεί μοιραία για την τύχη της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Στη συνέλευση των πλοιάρχων που άρχισε την Τρίτη και τελείωσε το βράδυ της Πέμπτης με τη διενέργεια ψηφοφοριών για τον διοικητικό και οικονομικό απολογισμό της διοικήσεως και την εκλογή εφορευτικής επιτροπής μία μικρή ομάδα υποστήριξε ότι το πρόβλημα της άπασχολήσεως των νέργων μπορεί να επιλυθεί με διακρατικές συμφωνίες με άλλες χώρες. Δηλαδή: Θα καταντήσουμε τους ναυτικούς μας σαν τους Φιλιππινέζους, τους Κορεάτες, τους Πακιστανούς,

τους Πολωνούς κ.λπ.; Αυτή τη μοίρα τους επιφυλάσσουν; Διμερείς και για τους Έλληνες ναυτικούς;

Θέλομε να ελπίζομε ότι στο επόμενο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» θα μπορέσουμε να καταγράψουμε σε μεγαλύτερη έκταση τους προβληματισμούς των πλοιάρχων μας, όπως διατυπώθηκαν στη γενική τους συνέλευση, γιατί θεωρούμε ότι από αυτή την καταγραφή μόνο καλό μπορεί να προκύψει και για την ίδια τη Ναυτιλία, και για τους ανθρώπους της, και για τον τόπο αυτόν που σήμερα χρειάζεται περισσότερο από κάθε άλλη φορά τη συνδρομή όλων μας.

Στη γενική συνέλευση παραβρέθηκαν 730 πλοίαρχοι και ψήφισαν 679. Ο διοικητικός απολογισμός της διοικήσεως εγκρίθηκε με 482 ψήφους έναντι 141 και ο οικονομικός με 490 ψήφους έναντι 143 — οι απολογισμοί της διοικήσεως συγκέντρωσαν κάτι περισσότερο από το 75% των ψηφισάντων. Η καταμέτρηση των ψήφων για την εκλογή των μελών της εφορευτικής επιτροπής η οποία θα διενεργήσει τις αρχαιρεσίες για την εκλογή νέας διοικήσεως συνεχιζόταν και μετά τα μεσάνυχτα της Πέμπτης προς την Παρασκευή.

Η ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΣΤΗ ΒΟΥΛΗ

Με άφορμή την έναρξη της συζητήσεως του νομοσχεδίου για το NAT χθές το βράδυ στη Βουλή θα πούμε για μία ακόμη φορά τα θέματα της Ναυτιλίας δεν πρέπει να γίνονται αντικείμενο πολιτικής εκμεταλλεύσεως και βάθρο για την αποκόμιση κομματικού όφελους.

Γιατί άπολύστατα δεν μπορεί να υπάρξει κέρδος για κανέναν, όπως δεν κέρδισε καμία πλευρά από τη χθεσινή συζήτηση ενώ θα μπορούσαν να ήταν όλοι κερδισμένοι αν από τη συζήτηση προέκυπταν οι όρθες λύσεις και για το NAT, και για τη Ναυτιλία, και για τους ανθρώπους της.

Για το νομοσχέδιο, μετά τη δήλωση και στη Βουλή ότι απεσύρθη οριστικά η τροπολογία για το συνταξιοδοτικό, δεν έχουμε νέες

παρατηρήσεις. Γι' αυτό θα επαναλάβουμε σε γενικές γραμμές εκείνα που είχαμε σημειώσει την 1 Μαρτίου: Πρέπει να απαλειφθούν όλες οι διατάξεις με τις οποίες επιχειρείται αλλαγή του ύψιστου καθεστώτος αναφορικά με τη διακίνηση των ναυτολογίων και την είσπραξη των εισφορών διότι με όρισμένες από αυτές θα πληγούν ανεπανόρθωτα το εθνικό νηολόγιο και το θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας. Και θα προσθέσουμε ότι το τεράστιο πρόβλημα του NAT πρέπει να αντιμετωπισθεί στα πλαίσια της γενικότερης προσπάθειας που καταβάλλεται για μία ριζική αναμόρφωση του συστήματος των κοινωνικών ασφαλίσεων. Θα προσθέσουμε ακόμη ότι δεν είναι όρθον το αναφερόμενο στην προχθεσινή ανακοίνωση της Ένωσεως Ελλήνων Έφοπλιστών ότι οι προς το NAT εργοδοτικές εισφορές ανέρχονται σε 29,73%. Στο ποσοστό αυτό ανέρχεται η συνολική επιβάρυνση του πλοίου για την πρόνοια υπέρ των ναυτικών και υπερβαίνει κατά πολύ την ανάλογη επιβάρυνση των επιχειρήσεων της ξηράς και είναι οντως τραγελαφικό μερικοί άνεγκέφαλοι από τον ναυτεργατικό χώρο να διεκδικούν εξίσωση της επιβαρύνσεως αυτής, εξίσωση που θα ζημιώσει μόνο τους ναυτικούς.

ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΗΝ ΕΟΚ

Τα ναυτο-λιακά συμφέροντα των χωρών μελών της ΕΟΚ καθώς και οι οικονομίες τους στο σύνολό τους εξυπηρετούνται κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο από μία ναυτο-λιακή πολιτική ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.

Την πάγια αυτή ελληνική θέση απέναντι στις προσπάθειες που επιχειρούνται για τη δημιουργία προστατευτικών φραγμών με το πρόσχημα της δημιουργίας μίας ενιαίας «Ευρωπαϊκής Σημαίας» υποστήριξαν οι εκπρόσωποι του υπουργείου Ναυτιλίας και τις ΕΕΕ κατά το διήμερο συμπόσιο που οργανώθηκε στην Αμβέρσα μεταξύ 5-6 Μαΐου από την

Κοινότητα, σε συνεργασία με το συμβούλιο ύπουργών και την Έκτελεστική Επιτροπή της ΕΟΚ.

Τά βασικά θέματα που συζητήθηκαν αφορούσαν στη διατήρηση των πλοίων υπό σημαίες χωρών της ΕΟΚ, στο πώς θα εξασφαλισθεί το μέλλον της κοινοτικής ναυτιλίας και ο ρόλος της ΕΟΚ στην παγκόσμια ναυτιλία.

Σαφείς προστατευτικές τάσεις πρόβαλαν οι Γάλλοι όπως και οι Γερμανοί, ενώ την ελληνική πλευρά ή οποία τάχθηκε υπέρ της διατήρησης της φιλελεύθερης πολιτικής ύποστηρίξαν οι Γερμανοί και μέχρι ενός σημείου οι Όλλανδοί.

Σημειώνουμε ενδεικτικά την παρέμβαση της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών διά στόματος του εκπροσώπου της Δρος Ματθαίου Λω, ο οποίος έτόνισε ότι η ΕΕΕ αντιτάσσεται σθεναρά στην ιδέα ενός «Κοινοτικού» στόλου κάτω από μία «Ευρωπαϊκή Σημαία», ο οποίος θα λειτουργούσε κάτω από ένα ομοιόμορφο νομικό καθεστώς και σαν αναπόσπαστο μέρος της βιομηχανικής, εμπορικής και εξωτερικής πολιτικής της ΕΟΚ. Μία τέτοια ρύθμιση θα οδηγούσε αναπόφευκτα σε ένα καθεστώς επιδοτήσεων και καταμερισμού των φορτίων.

ΤΟ ΝΕΟ ΚΛΙΜΑ

Στη γενική συνέλευση των μελών της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου που θα πραγματοποιηθεί την επόμενη Πέμπτη 21 Μαΐου θα γίνει ειδική συζήτηση για το νέο κλίμα που έχει καθιερωθεί στο ύπουργείο Ναυτιλίας και για τις συνεχείς προσπάθειες που καταβάλλονται για την άποκατάσταση της συναγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου.

Αναμένεται ότι στη συνέλευση θα γίνει εύρεση συζήτησης για το θέμα αυτό το οποίο ενδιαφέρει ιδιαίτερα την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, θα αναφερθούν δε οι εξελίξεις που έχουν σημειωθεί, τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν μέχρι τώρα και εκείνα που βρίσκονται εν εξέλιξη.

Επίσης στη γενική συνέλευση της προσεχούς Πέμπτης θα διενεργηθούν και αρχαιρεσίες για την εκλογή νέας διοίκησης του Κομμιτέ — τα όνομα των υποψηφίων δημοσιεύονται σε άλλες σελίδες.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΑΝΟΙΓΜΑΤΑ

Αυτή τη φορά τα όσα ελέγχθηκαν μετά τη σύνοδο της Μικτής Έλληνοσοβιετικής Επιτροπής παρουσιάζουν πολύ μεγαλύτερο ενδιαφέρον από τα συζητηθέντα κατά την ίδια τη σύνοδο.

Ο γενικός διευθυντής του τμήματος εξωτερικών σχέσεων του σοβιετικού ύπουργείου Ναυτιλίας κ. Ι.Μ. Άβερν, που ήταν επικεφαλής της σοβιετικής αντιπροσωπείας, ο οποίος, σημειωτέον, απάντησε εύθαρως σε όλες τις ερωτήσεις των δημοσιογράφων δίνοντας μία άμεση γεύση του ανοίγματος Γκορμπατσώφ σε όλους τους τομείς, μιλώντας σε συνέντευξη τύπου:

• **Υπογράμμισε** ότι το πρώτο μέτρο που αποφασίστηκε για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του σοβιετικού στόλου είναι η μείωση της συνθέσεως των σοβιετικών πλοίων: Τά 37 άτομα που χρησιμοποιούντο σε πλοίο 25.000 — 30.000 τόν. περιορίστηκαν σε 30. Είναι εν προκειμένω χαρακτηριστικό ότι ο Σοβιετικός επίσημος αναφέρθηκε στις συνθέσεις των ελληνικών πλοίων πράγμα που εκτιμάται ότι οι Σοβιετικοί πρόκειται να μάς ακολουθήσουν και να μειώσουν και άλλο τις συνθέσεις των σοβιετικών πλοίων.

• **Ανέφερε** ότι το νέο πενταετές πρόγραμμα για την εμπορική ναυτιλία προβλέπει μείωση του σοβιετικού στόλου — από 1.726 πλοία συνολικής χωρητικότητας 19,6 εκατ. τόν. d.w. στις αρχές του 1987, προβλέπεται να υπάρξει μείωση 1.000.000 τόνων μέχρι το 1991.

• **Διαβεβαίωσε** ότι δεν υπάρχουν τάσεις για παγκόσμια κυριαρχία του σοβιετικού εμπορικού στόλου, ούτε καταστροφής των άλλων ναυτιλιών.

• **Χαρακτήρισε** το παρόν στάδιο του σοβιετικού εμπορικού στόλου περίοδο έκτακτης ανάγκης που γίνεται με την αντικατάσταση των παλαιών με νέα πλοία.

• Κατά τα άλλα, στη σύνοδο της Μικτής Έλληνοσοβιετικής Επιτροπής υπεγράφη πρωτόκολλο που προβλέπει μεγαλύτερη συνεργασία των δύο χωρών, ιδιαίτερα σε διθνείς οργανισμούς, ενώ κατά τις διμερείς συνομιλίες διαπιστώθηκε ότι παρά τη μείωση κατά το προηγούμενο έτος των ναυλώσεων ελληνικών πλοίων από τη Σοβιετική Ένωση οι ναυτιλιακές σχέσεις των δύο χωρών σημείωσαν σημαντική βελτίωση. Επίσης οι δύο αντιπροσωπείες αντάλλαξαν απόψεις για την κατάσταση της διεθνούς ναυλαγοράς και για τις επιπτώσεις που θα έχει στις ναυτιλίες των δύο χωρών η λήψη προστατευτικών μέτρων από ορισμένες τρίτες χώρες που εμποδίζουν την ελεύθερη πρόσβαση στα φορτία και συμφώνησαν να υπάρξει συνάντηση εκπροσώπων των δύο χωρών το φθινόπωρο στη Μόσχα για να εξετάσουν και συντονίσουν τις θέσεις τους κατά τις προσεχείς συνόδους διαφόρων διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών, ενώ η επόμενη σύνοδος της Μικτής Έλληνοσοβιετικής Επιτροπής θα πραγματοποιηθεί το 1988 στη Σοβιετική Ένωση.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Η βρετανική ένωση αξιωματικών Έμπορικού Ναυτικού απηύθυνε νέα έκκληση στη βρετανική κυβέρνηση να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να σταματήσει η συρρίκνωση του αγγλικού στόλου. Ειδικότερα, η έν λόγω ένωση, επισημαίνοντας ότι περισσότερα από 1.000 πλοία έχουν εγκαταλείψει το βρετανικό νηολόγιο από το 1975 μέχρι σήμερα με αποτέλεσμα οι θέσεις εργασίας των βρετανών ναυτικών να έχουν περιορισθεί από 85.000 σε 30.000, ζητεί από τη βρετανική κυβέρνηση να δώσει στους πλοιοκτήτες κίνητρα για τη ναυπήγηση νέων πλοίων με την παροχή επενδυτικών διευκολύνσεων και τη μείωση της φορολογίας του έφοπλισμού.

Αυτά βεβαίως συμβαίνουν στη Βρετανία όπου οι συνδικαλιστές προβληματίζονται και βλέπουν ότι η μείωση των βρετανικών πλοίων οδηγεί αναπόφευκτα στην αύξηση της ανεργίας των ναυτικών. Παρ' ήμιν οι συνδικαλιστές, ενδιαφερόμενοι μόνο για την εφαρμογή κάποιας κομματικής γραμμής, όπως απέδειξαν άλλωστε και οι άνερες συμμαχίες που επισημάνθηκαν στις πρόσφατες απεργιακές κινητοποιήσεις, ζητούν επίμονα να καταργηθούν και παλαιά αλλά και τα πρόσφατα μέτρα υπέρ της Ναυτιλίας. Αυτό τους κυρίως δεν τους ενδιαφέρει καθόλου αν το έθνικό νηολόγιο εξολοθρευθεί, οι άνθρωποι έχουν βρει τη λύση για την αντιμετώπιση του προβλήματος της αποδοτικής απασχόλησης των ναυτικών μας: Θά φτιάξουν μία κρατική επιχείρηση που θά αποτελεστεί από 100 πλοία τα οποία θά αγοράσουν με 200 εκατ. δολάρια καθώς και με πλοία που είναι κατασχέματα από τις κρατικές τράπεζες...

Η βρετανική ένωση αξιωματικών όμως,

ζήτησε τη συνεργασία της ITF όποια ζητούν επίμονα οι δικοί μας συνδικαλιστές για να καταπολεμήσουν το ελληνικό πλοίο — και φυσικά αυτή η συνεργασία τους παρέχεται άμεριστα, όπως οι ίδιοι έχουν διακηρύξει επανειλημμένα — ζήτησε και κάτι άλλο από την αγγλική κυβέρνηση: Να ύποστηρίξει την κατάργηση του «cabotage» στις χώρες μέλη της ΕΟΚ σε αντίποινα των χωρών εκείνων και κυρίως της Ελλάδος που απαγορεύουν σε βρετανικά πλοία να εκτελούν άκτοπλοϊκή συγκοινωνία στα χωρικά τους ύδατα!

Ας τό έχουν αυτά ύπ' όψει τους οι Έλληνες ναυτικοί, φυσικά εκείνοι που δεν έχουν παρωπίδες στα μάτια και ενδιαφέρονται πριν από όλα τα άλλα να έχουν απασχόληση ή όποια είναι ή μόνη που εξασφαλίζει την ύμερηια στους ίδιους και στις οικογένειές τους.

Η ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ

Από χθές 14 Μαΐου επρόκειτο να τεθεί σε εφαρμογή ή απόφαση της τουρκικής κυβέρνησης με την όποια απαγορεύεται ο κατάπλους ελληνοκυπριακών πλοίων σε τουρκικά λιμάνια.

Τό ύπουργείο Μεταφορών της Τουρκίας διευκρίνισε πάντως ότι παρά την απαγόρευση τα ελληνοκυπριακά πλοία που άρχισαν την φόρτωση φορτίου για τουρκικά λιμάνια μέχρι τις 14.4 (ήμέρα που ανακοινώθηκε τό μποϊκοτάζ) θά εξαίρεθούν αν διαθέτουν πιστοποιητικά από τις αρχές του λιμένος απόπλου που να τό αποδεικνύουν. Επίσης θά εξαίρεθούν όσα πλοία συνέχιζαν την εκφόρτωση και μετά την 14 Μαΐου και θά τό έπιτραπεί να καταπλεύσουν και σε δεύτερο τουρκικό λιμάνι.

Διευκρινίστηκε επίσης ότι στό μποϊκοτάζ περιλαμβάνεται και απαγόρευση στό ελληνοκυπριακά πλοία που διέρχονται τά Στενά, να εφοδιάζονται με φρέσκο νερό και άλλα εφόδια. Στα πλοία θά παρέχονται μόνο ύπηρεσίες πιλότου και ρυμουλκού.

• Τέλος, διευκρινίστηκε ότι τά ελληνικοκυπριακά πλοία δεν μπορούν πλέον να καταπλεύσουν στις εγκαταστάσεις του Ίκονίου για την φόρτωση άργου πετρελαίου.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Άρκετοί μās ρώτησαν γιατί δεν άσχοληθήκαμε με τό θέμα της άπελευθερώσεως της Άκτοπλοΐας που είχε θέσει ο Ύπουργός κ. Στάθης Άλεξανδρής. Άρκετοί επίσης μās ρώτησαν γιατί δεν άσχοληθήκαμε περισσότερο με την τελευταία άπεργία.

Θά μιλήσουμε, λοιπόν:

• Για την άπελευθέρωση της Άκτοπλοΐας συμφωνούμε άπολύτως με δύο προϋποθέσεις: Πρώτο, να ύπάρξουν σαφέστατα όρια που θά άποτρέπουν τόν άθέμιτο άνταγωνισμό και δεύτερο, τά πλοία που θά δρομολογούνται να είναι ύποχρεωμένα να εκτελούν και άγονες γραμμές εκ περιτροπής χωρίς ι διαίτερη άμοιβή και να εξυπηρετούν άνελλιπώς τις γραμμές που θά επιλέξουν όλόκληρο τό έτος, εκτός φυσικά της χρονικής περιόδου που άπαιτείται για την έτήσια έπιθεώρηση που και αυτή όμως πρέπει να είναι προσδιορισμένη για να άποφεύγονται καταστρατηγήσεις.

• Για την άπεργία: Με άφορμή την άπαράδεκτη τροπολογία για τό συνταξιοδοτικό διάφορες όμάδες όρμώμενες από διαφορετικά συμφέροντα και επιδιώξεις προσπάθησαν και με άνερες συμμαχίες άκόμη να ύλο-

ποιήσουν τούς ποικίλους στόχους τους που απέβλεπαν πρωτίστως στην εξουδετέρωση των θετικών μέτρων και του θετικού κλίματος υπέρ της Ναυτιλίας, σε κομματικά όφελη και στην εξουδετέρωση εθνοκομματικών αντιπάλων και, τέλος, στην εξυπηρέτηση επιχειρηματικών συμφερόντων.

Εάν δεν άρκουν αυτά σε εκείνους που μάς ρώτησαν είμαστε πρόθυμοι να επανέλθουμε.

ΜΑΣ ΔΥΣΦΗΜΟΥΝ

Ένα ιταλικό περιοδικό που ασχολείται με το αυτοκίνητο, με άφορη τη βύθιση του βρετανικού φέρρου «HERALD OF FREE ENTERPRISE» εξαπέλυσε μία έντονη δυσφημιστική εκστρατεία εναντίον των ελληνικών επιβατηγών πλοίων, ή οποία πρέπει να αντιμετωπισθεί άμεσα και από το ΥΕΝ, και από τις οικείες πλοιοκτητικές ενώσεις ακόμη και με μηνύσεις.

Πρόκειται για το περιοδικό «AUTO OGGI» το οποίο όχι μόνο αυτοανακηρύχθηκε σε κριτή της ποιότητας και της ασφαλείας που παρέχουν γενικά τα ελληνικά επιβατηγά πλοία — μιλάει κατ' αρχήν για τα πλοία της γραμμής «Ελλάδος — Ιταλίας αλλά δεν αφήνει έξω ούτε τα ακτοπλοϊκά και εμμέσως και τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια — αλλά διαστρεβλώνει κατά το δοκούν και την ιστορία τοποθετώντας το ναυάγιο του «Ηράκλειον» στην Αδριατική όπου είχε συμβεί το ατύχημα του «Ελεάνα».

Φυσικά οι Ιταλοί — το ιταλικό περιοδικό δηλαδή — εύλογούν τα γένεια τους γράφοντας ότι όλα τα καλά πλοία είναι μόνο τα ιταλικά τα οποία «βρίσκονται κάτω από τον έλεγχο του REGISTO ITALIANO NAVALE (IL RINA) που είναι ένα από τα πιο αυστηρά στον κόσμο» και το όλο κείμενο, το οποίο επαναλαμβάνουμε, είναι σαφέστατα δυσφημιστικό, πλαισιώνεται με έναν κατάλογο πλοίων, ή ποιότητα των οποίων χαρακτηρίζεται με αυθαίρετα κριτήρια.

Η «ΜΠΛΕ ΚΑΡΤΑ»

Ορθότατα αποφασίστηκε η κατάργηση ενός άτυπου μέτρου που είχε καθιερωθεί πριν από αρκετά χρόνια με μοναδικό στόχο να εξασφαλίζονται έσοδα στην ΠΝΟ — μιλάμε για την «μπλε κάρτα» της Ναυτικής Όμο-

σπονδίας που μέχρι τώρα έθεωρείτο απαραίτητη για την υπογραφή των συμβάσεων ασφαλίσεως των πληρωμάτων πλοίων με ξένες σημαίες με το ΝΑΤ. Φυσικά η κατάργηση του άτυπου μέτρου δεν εμποδίζει κανέναν πλοιοκτήτη να εφοδιάζεται, εάν το επιθυμεί, με την «μπλε κάρτα» της ΠΝΟ — αυτά τα όλη για τους δόσους οδύρονται γιατί χάνεται εύκολο παραδάκι.

ΔΟΥΛΕΙΑ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Επιτροπές από μέλη της διοικήσεως του Συνδέσμου Ασυρματιστών ό οποίος μετονομάστηκε ήδη σε Πανελλήνια Ένωση Ραδιοηλεκτρονικών και Ραδιοηλεκτρονικών Αξιοματικών Έμπορικου Ναυτικού (ΠΕΡΡΕΑΝ), περιέρχονται τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ζητούν την πρόσληψη ασυρματιστών στα πλοία για να αντιμετωπισθεί το εξύτατο πρόβλημα ανεργίας που αντιμετωπίζει ο κλάδος — σύμφωνα με πληροφορίες των εν λόγω επιτροπών υπάρχουν ασυρματιστές οι οποίοι είναι άνεργοι περισσότερο από δύο χρόνια.

Τό αίτημα είναι απόλυτα δίκαιο και κατά την αντίληψή μας είναι εύκολο να ικανοποιηθεί υπό τις παρούσες συνθήκες: Μία ναυτολόγηση θα βοηθούσε αυτούς τους ανθρώπους να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που έχει συσσωρεύσει η παρατεταμένη ανεργία, άλλωστε είναι και απαράδεκτο να καταλαμβάνονται από ξένους θέσεις εργασίας τη στιγμή που υπάρχουν Έλληνες επαγγελματίες ναυτικοί άνεργοι, ή για να το πούμε και αλλιώς, δεν μπορούμε να ποτίζουμε ξένα χωράφια όταν διψάει η αυλή μας.

Αναμφιβόλως το πρόβλημα της απασχολήσεως και μάλιστα της ιδιαίτερα αποδοτικής απασχολήσεως όλων των ναυτικών μας, ακόμη και των συνταξιούχων που θα θέλουν να εργασθούν, θα λυθεί οριστικά μόνο με τον επαναπατρισμό των ελληνόκτητων πλοίων, όποτε θα αντιμετωπισθούν και τα προβλήματα του ΝΑΤ ενώ ταυτόχρονα θα ενισχυθεί και η εθνική μας οικονομία με πόρους τους οποίους νέμονται σήμερα άλλες χώρες. Και βέβαια τον πρώτο λόγο για τον επαναπατρισμό των ελληνόκτητων πλοίων τον έχουν οι ίδιοι οι ναυτικοί μας οι οποίοι είναι οι πρώτοι που θα ωφεληθούν από την επιστροφή και την εκ νέου γιγάντωση του ε-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η ζωηρά κατ' αυτός κίνησης της ναυτιλίας μας εις τους βορειοαμερικανικούς λιμένες επαναφέρει επί τάπητος τό ζήτημα των δραπετεύσεων των πληρωμάτων των φορτηγών μας εις τό εξωτερικό και κυρίως εις τας Ήνωμένους Πολιτείας.

— Η συγκροτηθείσα ειδική ύποεπιτροπή, συνεδρίασα επανειλημμένως κατέληξεν εν απολύτω όμοφωνία, εις την καθιέρωσιν διά Διατάγματος του Υφυπουργείου της Ναυτιλίας ενιαίων στολών διά τό έμπορικόν ναυτικόν.

— Εις τόν άκτοπλοϊκόν μας στόλον προσετέθη από δεκαπενθημέρου και ήρξατο ήδη των τακτικών του δρομολογίων τό νεοαγορασθέν επιβατηγόν άτμοπλοϊον «Πύλαρος» των κ.κ. Μαρκέτου και Άλεξάτου.

— Την 17ην τρ. μηνός θά επιβούν εις Πειραιά του φορτηγού γραμμής «Βέλιγιον» της εταιρίας «Ελληνική Α.Ε.» οι λιμενικοί δόκιμοι πρόσ εκτέλεσιν διμήνου εκπαιδευτικού πλου ανά τούς κυριωτέρους λιμένες της Ήπειρ. Εύρώπης εις τούς όποιους προσεγγίζει τό ρηθέν πλοϊον.

—Τό α/π «Αντώνης» έναυλώθη από Νεκοτσέα 5.800 τ. δι' Αμβέρσαν - Ρότερνταμ 33/- όψιόν Μασσαλίαν, Γένοβαν, Λιβόρνο ή Νεάπολιν 35/-, φόρτωσις 18-28 Μαΐου.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 154/15.5.1937)

θνικού μας νηολογίου.

● Από όσα είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε οι επιτροπές μελών της διοικήσεως της ΠΕΡΡΑΕΝ κατά τις επισκέψεις τους στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στις περισσότερες περιπτώσεις εκτός από θέσεις απασχολήσεως για τούς άνεργους ασυρματιστές εξα-



“NUOVA” TRAVEL OFFICE

Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 5-3ος όροφος
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΜΑΣ
ΓΝΩΣΗ
της Δουλειάς

ΗΘΟΣ
συναλλαγής

ΕΠΙΣΗΣ

ΑΨΟΓΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ✓

ΣΩΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ✓

ΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ✓

ΤΗΛ.: 4131148-9, 4131157 4134144, 4137666
ΤΛΧ: 24 1545 NOVA GR Α.Ο.Η.: 4135573

σφαλίζουν και διάφορα ποσά υπέρ του είδικου λογαριασμού που έχει δημιουργηθεί με εισφορές των εργαζομένων ασυρματιστών για την ενίσχυση των ανέργων συναδέλφων τους.

ΑΝΕΦΙΚΤΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Παγκόσμια Καστελλοριζική 'Αδελφότητας με υπόμνημά της προς τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, τον Πρωθυπουργό και τους αρμοδίους υπουργούς θεωρεί ως μέτρο αποφασιστικής σημασίας για τη διάσωση και ανάπτυξη του Καστελλορίζου την καθιέρωσή του ως ελεύθερου λιμανιού, κάτι που θα έπρεπε να είχε γίνει όχι μόνο στο Καστελλόριζο αλλά και σε άλλες περιοχές. Η Παγκόσμια Καστελλοριζική 'Αδελφότητα δεν περιορίζεται όμως στην πρόταση αυτή και προτείνει να εξετασθεί η δυνατότητα εγκαθίδρυσης στο Καστελλόριζο «άνοικτου νηολογίου», πράγμα για το οποίο βεβαίως δεν μπορεί να γίνει καμία συζήτηση — η πρόταση είναι απολύτως ανέφικτη δεδομένου ότι η 'Ελλάδα ως η κατ' εξοχήν πρώτη ναυτιλιακή χώρα του κόσμου δεν έχει ανάγκη ξένων πλοίων που καταφεύγουν στα «άνοικτα νηολόγια», της άρκοις τα ελληνόκτητα τα οποία οφείλει να στεγάζει στο νηολόγιό της.

Η ΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ

Μέ κύριο μοχλό ανέλιξης τα σιτηρά, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου βαδίζει πλέον σε ικανοποιητικούς ρυθμούς που δικαιολογούν πλέον την αισιοδοξία ότι αυτό το καλοκαίρι δεν θα παρατηρηθεί καθίζηση της ζητήσεως, ενώ οι νέες αγορές σιτηρών από τις Ηνωμένες Πολιτείες τόσο εκ μέρους της Σοβιετικής Ένωσης όσο και της Κίνας, Πολωνίας και άλλων χωρών καλύπτουν στο μεταφορικό σκέλος τουλάχιστον το επόμενο εξάμηνο.

Με βάση τα παραπάνω δεδομένα ελπίζουμε ότι θα δοθεί ο χρόνος σε αρκετά από τα προβληματικά πλοία να επιλύσουν τα χρηματοδοτικά τους προβλήματα, εφόσον υπάρξει η διάθεση των Τραπεζών να παράσχουν λίγο ακόμη χρόνο και να μην προχωρήσουν σε άμεσες λύσεις εκποίησης εκμεταλλεύμενοι την άνοδο της ζητήσεως και των τιμών.

Αλλωστε, εφόσον το φετινό καλοκαίρι περάσει με σταθερή ναυλαγορά είναι πλέον ή βέβαιον ότι οι αξίες των πλοίων θα σημειώσουν από το ερχόμενο φθινόπωρο και νέα άνοδική πορεία προς όφελος των χρηματοδοτών και των ναυτιλιακών επιχειρηματιών.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑ

Ο Όμιλος 'Αγγελικούση και τρεις εταιρίες που ανήκουν στο συγκρότημα της «'Α-μέρικαν 'Εξπρές» προχωρούν στην έκδοση μετοχών αξίας 45 εκατομ. δολларίων σε εταιρία η οποία ανήκει κατά πλειοψηφία σε ελληνικά συμφέροντα με κύριο σκοπό την αγορά και επαναπώληση πλοίων ηλικίας μέχρι επτά ετών και την παράλληλη εκμετάλλευσή τους κατά την ενδιάμεση περίοδο.

Πρόκειται για μία πρωτοποριακή καινοτομία του ναυτιλιακού συγκροτήματος 'Αγγελικούση το οποίο διαχειρίζεται σήμερα περί τα 45 πλοία και για την οποία γράφουμε εκτενώς στις σελίδες των ναυτιλιακών εδίδσεων του παρόντος τεύχους.

Εκείνο που επιθυμούμε να τονίσουμε από

τις στήλες αυτές είναι ότι πρώτον, η συνείδηση και η άριστη οργανωτική υποδομή του συγκροτήματος 'Αγγελικούση οδήγησε μία αμερικανική Τράπεζα να προχωρήσει σε σημαντικές νέες επενδύσεις στη ναυτιλία σε μία εποχή κατά την οποία άλλες αμερικανικές Τράπεζες απομακρύνονται, και δεύτερον, ότι όλα τα πλοία της νέας μικτής εταιρίας, οι μετοχές της οποίας σύντομα θα διαπραγματεύονται στα διεθνή χρηματιστήρια, θα φέρουν την ελληνική σημαία και θα στελεχωθούν κυρίως από Έλληνες ναυτικούς.

Τα παραπάνω αποτελούν αναμφισβήτητα ενθαρρυντικά μηνύματα για την ελληνική Ναυτιλία και τους ανθρώπους της.

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

Είναι γνωστό ότι πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις αποστέλλουν τα «Ναυτικά Χρονικά» όπως και άλλα ναυτιλιακά έντυπα στα πλοία που διαχειρίζονται. Ήδη όρισμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις μας ζήτησαν να αποστέλλουμε δύο τεύχη από κάθε έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» σε κάθε πλοίο που διαχειρίζονται και τις τελευταίες ημέρες ελάβαμε εντολή από μία εταιρία να αποστέλλουμε πέντε τεύχη σε κάθε πλοίο της.

Από το γεγονός αυτό που μας τιμά ιδιαίτερα προκύπτει ότι διαπιστώνεται μία ανάγκη για περισσότερη ενημέρωση των ναυτικών μας που ταξιδεύουν τόσο για τα επαγγελματικά τους θέματα όσο και για τα γενικότερα θέματα της 'Ελληνικής Ναυτιλίας αλλά και τις εξελίξεις που σημειώνονται στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

Διαπιστώνεται ακόμη ότι το ένα τεύχος δεν επαρκεί για την ενημέρωση ολοκλήρου του πληρώματος, απαιτούνται τουλάχιστον δύο — ένα για τον πλοίαρχο και για τους αξιωματικούς και το πλήρωμα της γέφυρας και ένα για τον Α' μηχανικό και τους υπόλοιπους αξιωματικούς και το πλήρωμα της μηχανής, για την κάλυψη δε της ζητήσεως τευχών που προβλέπεται ότι θα υπάρξει χρειάζεται εγκαίρως ενημέρωση της αρμόδιας υπηρεσίας των «Ναυτικών Χρονικών».

ΘΑ ΑΝΑΓΚΑΣΘΕΙ ΝΑ ΜΙΛΗΣΕΙ

Η περί πολλά τυρβάζουσα διοίκηση της Ένωσης Ναυτών διαμαρτύρεται επειδή κρίθηκε ότι δεν είναι απαραίτητη η γνωστή «μπλέ κάρτα» της ΠΝΟ για την υπογραφή συμβάσεων ασφάλισης στο NAT πληρωμάτων πλοίων με ξένες σημαίες. Διότι έτσι, λέγει η διοίκηση της ΠΕΝΕΝ, «θα δοθεί η δυνατότητα στο Ταμείο να εγκρίνει την ασφάλιση πλοίου χωρίς κανέναν έλεγχο (υποτίθεται από την ΠΝΟ) στη σύνθεση και την απασχόληση των 'Ελλήνων ναυτεργατών με αναπόφευκτο αποτέλεσμα την αύξηση της ανεργίας και τη μείωση των εσόδων του NAT».

Η διατύπωση είναι εξυπνότατη: 'Αφήνει σε όσους δεν ξέρουν να φαντάζονται ότι η ΠΝΟ έκανε έλεγχο στη σύνθεση των πλοίων που τα πληρώματά τους ασφαλίζονταν στο NAT και ότι επί πλέον μπορούσε να εξασφαλίσει ότι τα πληρώματα των πλοίων αυτών θα αποτελούνταν εξ ολοκλήρου από Έλληνες ναυτικούς.

Εν πάση περιπτώσει, δοθείσης της ευκαιρίας η διοίκηση της ΠΕΝΕΝ ζητεί και την υιοθέτηση μέτρων «για να ξεπεραστεί η κρίση που διέρχεται το NAT». Τα μέτρα αυτά είναι ή άμεση εξόφληση των οφειλών των έφοπλι-στών, ή ανάκληση των μέτρων που έλαβε το

ΥΕΝ το Νοέμβριο (διμερείς συμβάσεις, μείωση συνθέσεως κλπ.) και η πληρωμή των μισθών των ναυτικών σε συνάλλαγμα, αλλά η διοίκηση της Ένωσης Ναυτών: Πρώτο, δεν διευκρινίζει για ποιές οφειλές μιλάει, δηλαδή από τρέχοντα ναυτολόγια ή από έκκαθαρισθέντα και μη: Δεύτερο, δεν εξηγεί με ποιο τρόπο θα ξεπεραστεί η κρίση του NAT από την ανάκληση των μέτρων, το ένα από τα οποία είρησθη εν παρόδω, η παροχή δηλαδή της δυνατότητας απασχολήσεως ξένων ναυτικών στα ελληνικά πλοία όχι μόνο δεν μπορεί να ανακληθεί με κανένα τρόπο εφ' όσον περιελήφθη ήδη στις εγκριτικές πράξεις αλλά επί πλέον εύνοι το NAT το οποίο εισπράττει γι' αυτούς εισφορές που καταβάλλει ο πλοιοκτήτης χωρίς να τους παρέχει το παραμικρό, εισφορές που είναι υψηλότερες από εκείνα που χάνει το Ταμείο από τη μείωση της συνθέσεως — εκείνο το κλπ. που άναφέρει ο' αυτό το σημείο η διοίκηση της Ένωσης Ναυτών δεν μπορούσε να το καταλάβουμε γιατί τα μέτρα ήταν αυτά τα δύο, δεν υπάρχουν συνεπώς κλπ. και η τοποθέτησή τους στο συγκεκριμένο σημείο γίνεται εσκεμμένα για να δείχνεται στους άφελους ότι υπάρχουν και άλλα μέτρα. Τρίτο, η διοίκηση της Ένωσης Ναυτών δεν διευκρινίζει επίσης με ποιών τρόπο η καταβολή των μισθών των ναυτικών σε συνάλλαγμα θα βοηθήσει στο να ξεπεραστεί η κρίση του NAT.

Από τα άνωτέρω προκύπτει ότι η διοίκηση της Ένωσης Ναυτών εκμεταλλεύεται κάθε ευκαιρία που παρουσιάζεται για να προβάλλει τη σταθερή θέση της εναντίον των μέτρων για τη Ναυτιλία και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του υπό 'Ελληνική σημαία πλοίου που είναι ο μόνος τρόπος για να παραμείνουν τα πλοία στο εθνικό νηολόγιο και να επιτευχθεί ο επαναπατρισμός. Τόν ίδιο τρόπο, την ενίσχυση δηλαδή της ανταγωνιστικότητας των αγγλικών πλοίων, προτείνουν στην αγγλική κυβέρνηση και οι Βρεταννοί αξιωματικοί του έμπορικού ναυτικού για να σταματήσει η φυγή από το βρετανικό νηολόγιο που έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ανεργίας των Βρεταννών ναυτικών. Η διοίκηση της ΠΕΠΕΝ έχει όμως όπως φαίνεται εντελώς διαφορετικές απόψεις και ίσως θεωρεί ότι οι λύσεις δεν βρίσκονται στα πολλά πλοία αλλά στα λίγα κάποιου κρατικού στόλου χωρίς όμως αυτό να το λέει έξω από τα δόντια, πρέπει όμως να είναι βέβαιη ότι θα αναγκασθεί να μιλήσει είτε το θέλει, είτε όχι και να ξεκαθαρίσει εάν είναι υπέρ των πολλών ή των λίγων πλοίων. Η παραπλάνηση δεν μπορεί να συνεχισθεί.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Καθελκύσθηκε στις αρχές του μήνα το μεγαλύτερο υπερωκεάνιο του κόσμου. Πρόκειται ως γνωστόν, για το κρουαζιερόπλοιο «Κυρίαρχος των Θαλασσών» (Sovereign of the Seas) της Νορβηγικής εταιρίας Royal Caribbean Cruise Line, που ναυπηγήθηκε στα Γαλλικά ναυπηγεία του 'Ατλαντικού του Σαιν Ναζαίρ αντί τιμής 180 εκατ. δολларίων.

Το νέο υπερωκεάνιο προορίζεται για κρουαζιέρες στις Μικρές 'Αντίλλες με άφετηρία το Μαϊάμι της Φλόριδας, διαθέτοντας ένα σύνολο 2.600 θέσεων. Έχει συμφωνηθεί να παραδοθεί την προπαραμονή των Χριστουγέννων, στις 23 Δεκεμβρίου 1987, αφού στο μεταξύ τον Μέν Σεπτέμβριο θα γίνουν οι τεχνικές δοκιμές και τον Νοέμβριο ο κατά το συμβόλαιο τελικός συνολικός έλεγχος του πλοίου.



ATHENIAN TANKERS

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΝΘΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΕ ΑΛΜΑΝΑΚ

Κύριε Διευθυντά,

Συγχαρητήρια στους αξιωματικούς που επισήμαναν με επιστολή τους στα «Ν.Χ.» τεύχος 15ης Φεβρουαρίου 1987, δύο από τις άναρρητες παρόμοιες περιπτώσεις άνθελληνισμού, που όλοι οι Έλληνες ναυτικοί έχουν να αναφέρουν, αλλά οι αρμόδιοι σιωπούν παρά το γεγονός ότι μπορούν να χαρακτηρισθούν σαν Δούρειος Ίππος της έθνικής μας ανεξαρτησίας.

Δέν είναι μόνο το BROWN'S NAUTICAL ALMANAC, είναι και το επίσημο του HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE. Και δέν είναι η μόνη επίσης «άτασθαλία». Άνοιξε το PILOT NP48 Vol.IV και θά δειτε τόσο άνθελληνισμό που και ό πιο μακάριος Έλληνας θά άνανακτούσε. Στο έξώφυλλο, αναφερόμενο στην Έλλάδα, γράφει «INCLUDING ALSO THE ISLAND OF KRITI». Στην πρώτη σελίδα γράφει «KINGDOM OF HELLAS». Είναι εκδόσεως 1968 αλλά και τό SUPPLEMENT του 1985 δέν κάνει καμμία διόρθωση, ενώ διορθώνει ότι την 1/1/1981 γίναμε πλήρες μέλος της ΕΟΚ. Στη δεύτερη σελίδα άγνοεί την Ιστορία της Έλλάδος (αυτή τους πειράζει γιατί την ζηλεύουν) και άρχίζει την Ιστορία μας ως έξης: «Έγινε ανεξάρτητο Βασίλειο μέ την επανάσταση του 1821-29 κατά της Όθωμανικής αυτοκρατορίας». Για την Κρήτη, την όποία οι Έγγλέζοι πάντα άγνοούν ότι είναι Έλλάδα, γράφουν ξεχωριστό κεφάλαιο και ξεχωριστή Ιστορία. Από τό γραφόμενά τους ποτέ δέν ήταν Έλληνική. Τό 1669 την πήραν οι Τούρκοι από τους Ένετους. Τό 1830 δόθηκε στον άντιβασιλέα της Αίγύπτου και πάλι στους Τούρκους τό 1840. Μετά ένας πόλεμος Έλλήνων και Τούρκων τό 1912 και έτσι οι Έλληνες βρέθηκαν μέ την Κρήτη.

Στό ANNUAL SUMMARY OF ADMIRALTY NOTICES TO MARINERS, ποιά χρησιμότητα μπορεί νά έχει ή άναφορά ότι οι Τούρκοι διεκδικούν έξι μίλια στό Αίγαίο;

Στόν πίνακα των έθνικών σημαιών του BROWN αναφέρεται και ή σημαία του ψευ-

δοκράτους του Ντεκτάς.

Άλλά θά μπορούσα νά γράφω σελίδες όλόκληρες μέ τέτοια Άγγλικά μαργαριτάρια. Πολύ θά ήθελα νά μάθω άνω όλα αυτά τό γνωρίζουν οι αρμόδιες ύπηρεσίες και τό έχει επισημάνει στους εκάστοτε ύπουργούς Έμπορικής Ναυτιλίας. Άν βέβαια ύπάρχει κανείς στό ΥΕΝ που νά ενδιαφέρεται για «ψύλλους στ' άχυρα». Αυτά πάντως τό άκρως άνθελληνικά προετοιμάζουν τή διεθνή κοινή γνώμη τουλάχιστον έδώ και μία τεσσαρακονταετία.

Επίσης θέλω νά συγχαρώ τό «Ν.Χ.» για τό άρθρο «Τό τραγικό ναυάγιο της Μάγχης» στό τεύχος 15 Μαρτίου 1987. Εκεί φαίνεται ή ναυτοσύνη και ή άνωτερότητα, τό ήθος και ή Ιστορία του Έλληνα. Δέν τους κατηγορήσατε πουθενά. Σκεφθήκατε τί θά έγραφαν οι Έγγλέζοι άν αυτό συνέβαινε σέ Έλληνικό πλοίο; Άλλωστε έχουμε παρόμοια παραδείγματα στό παρελθόν.

Τό καλοκαίρι διάβαζα ένα Άγγλικό διήγημα μέ τίτλο «IN THE BLOOD». Όταν αντίκρυσαν μία πετρελαιοκηλίδα είπαν: «Κάποιο Έλληνικό τάνκερ θά πέρασε κλπ.». Η Έλλάδα όμως έχει νά επιδείξει τή HELMERA. Έγώ είδα VLCC μέ σημαία Γιβραλτάρ νά ρίχνει ζωντανό πετρέλαιο στό θάλασσα.

Σας εύχαριστώ.

Μέ εκτίμηση
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΠ. ΖΥΓΟΜΑΛΑΣ

Φ/Γ «ΜΟΝΤΟΜΠΑ», έν πλώ 29.3.87

Σημ. Συντ.: Θέλω νά έλπίζουμε ότι τό Ύπουργείο θά προχωρήσει στις κατάλληλες ένέργειες γιά νά άπαλειφθούν τό άνθελληνικά περιεχόμενα από τό άλμανάκ.

ΝΗΟΠΟΜΠΗ ΣΤΑ «ΒΟΥΝΑ ΤΗΣ ΝΙΚΗΣ»

Κύριε Διευθυντά,

Έδιόβασα στό τελευταία σας τεύχη την ώραία έργασία του άντιναύαρχου κ. Χρ.

Ντούνη για τό βυθισθέντα πετρελαιοκίνητο από πολεμική ένέργεια στις Έλληνικές θάλασσες». Η μνήμη τους ήταν επιβλημένη και μάς δίνει συγκίνηση. Θέλω νά μου επιτρέψετε νά προσθέσω από τις σελίδες σας και μιάν επίσης συγκινητική και ώραία προσφορά, στη λίμνη Άχρίδα αυτή, επίσης τον χειμώνα 1940-1941. Πρόκειται για τό πετρελαιοκίνητο σκάφη «Άης Γιώργης», «Παναγία Δόξα», «Έθνος», άλιευτικά της Άρετσούς και Νέας Κρήνης (Θεσσαλονίκης) που επιτάχθηκαν από τις πρώτες ημέρες του πολέμου και μέ έπιστάσια λιμενικών μας υπό την διοίκηση του τότε άνθυποπλοίαρχου Λ.Σ. κ. Ξεν. Ά. Άντωνιάδη μετεκομίσθηκαν σιδηροδρομικώς και όδικώς ως τή λίμνη Άχρίδα, ένα μέρος της όποίας κατείχε τον χειμώνα εκείνο ό Στρατός μας. Τά πλοία αυτά θυσιάστηκαν εκεί. Τό περιστατικό αυτό διηγείται θαυμάσια, ήδη ναύαρχος Λ.Σ. σέ άποστρατεία και Πρόεδρος της Έταιρίας Εύβοϊκών Σπουδών κ. Ξεν. Ά. Άντωνιάδης, στό βιβλίο «Μαρτυρίες 1940-41» των Κώστα Ν. Χατζηπατέρα και Μαρίας Σ. Φαφαλιού, Άθήναι, 1982, σελ. 297-301 (όπου και φωτογραφία) «Νηοπομπή στό ... βουνά της Νίκης» και στό περ. «Ναυτική Έλλάς» στό τεύχος μηνός Φεβρουαρίου 1947, τό αναφέρει δέ και ό ναύαρχος Β.Ν. Έπ. Καβαδίας εις τό βιβλίο του, «Ο ναυτικός άγών του 1940, όπως τον έζησα», Άθήναι 1950, σ. 190.

Ο τελευταίος ούτος ονομάζει τό ως άνω πετρελαιοκίνητο ως πλοία Β.Ν. «Έθνος», «Παναγία Δόξα» και «Αετός» καθειλικύσθηκαν στη λίμνη, γράφει, και έδρασαν κάτω από τις διαταγές του στρατιωτικού μας διοικητού Στάροβας. Περισσότερες πληροφορίες δέν ύπάρχουν, βεβαιώνεται μόνο ότι τό έβυθίσανε κατά την άποχώρηση των στρατευμάτων μας από τον τομέα Άχρίδος τό 1941. Όπως μου γράφει σ' ένα γράμμα του ό ναύαρχος κ. Άντωνιάδης, των πλοιαρίων αυτών «ή χρησιμοποίησή τους ήταν κυρίως πολεμική και απέβλεπε κυρίως στην πλευροκόπηση του Τραπεζοειδούς» ύψώματος που δέσποζε στην περιοχή του Πόγραδετς. Βλέπετε επίσης και την κριτική του περ. «Δαυλός, τεύχος Ιουνίου 1983 σ. 843 που όνομάζει «δραματικώτατη εκείνη την περιγραφή από αξιωματικό του ναυτικού», δηλ. του κ. Άντωνιάδη, «που, εκτός της Ιστορικής άξίας της, παρουσιάζει έξοχο φιλολογικό και καλλιτεχνικό ένδιαφέρον».

Μέ εκτίμηση,
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Πάτραι, 8 Μαΐου, 1987

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS - 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS-NAPLES

ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

Πώς βλέπει η έγκυρη εβδομαδιαία επιθεώρηση «The Economist» τα παλαιά θρυλικά ονόματα και τους σύγχρονους μεγιστάνες του ελληνικού εφοπλισμού. Μετάφραση ανταπόκρισης από την Άθινα που δημοσιεύθηκε στο τεύχος 11-17 Απριλίου, 1987.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση χάρωσε μια βαθειά γραμμή ανάμεσα στους εμπορικούς στόλους των παλιών ναυτικών οικογενειών, όπως του Ώνσας και του Νιάρχου. Στη θέση τους αναδύονται σήμερα οι νεώτεροι ναυτιλιακοί μεγιστάνες, οι οποίοι μπορεί ίσως να μην μυρίζονται τις ευκαιρίες όπως οι προκατοχοί τους, αλλά διαθέτουν ωστόσο περισσότερη ενεργητικότητα.

Στόν παλιό Πειραιά, τό λιμάνι της Άθινας, όπου τα ναυτιλιακά γραφεία ξεπερνούν τα καφεενεία, κυριαρχεί η πεποίθηση ότι η παγκόσμια ναυτιλία θα γνωρίσει και πάλι ένα καινούργιο ξαναζωτάνεμα στα επόμενα δυό-τρία χρόνια. Κι' αυτό θα είναι πολλαπλά ωφέλιμο για την ταραγμένη ελληνική οικονομία.

Σήμερα η Ελλάδα εξακολουθεί να είναι η πρώτη ναυτιλιακή χώρα της Ευρώπης. Σέ αριθμό πλοίων (2.255 τόν 'Ιούλιο του 1986) μπορεί να μην έχει μεγάλη διαφορά από την Μ. Βρεταννία και την Ισπανία, αλλά λόγω του αριθμού των δεξαμενοπλοίων της τό τοννάζ του στόλου της (28,4 εκατ.) είναι υπερδιπλάσιο από των χωρών αυτών. Έξάλλου οι Έλληνες εφοπλιστές, που είναι ειδικομένοι στις «διεθνείς» μεταφορές (έξυπηρετούσαν τους λιμένες τρίτων χωρών) κατέχουν πολύ περισσότερα πλοία απ' όσα δείχνουν οι κατωτέρω αριθμοί. Μή υπολογιζόμενος στο στόλο της Ελλάδος ο αριθμός των πλοίων αυτών είναι έξιςοο μεγάλος αλλά τα πλοία είναι ηολογημένα υπό τις σημαίες του Παναμά, της Λιβερίας και άλλων φθηνών σημαίων ευκαιρίας.

ΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ. ΤΟ 1986

	Πλοία	Τοννάζ έκ.
Έλλάς	2.255	28.39
Μ. Βρεταννία	2.256	11.57
Ίταλία	1.569	7.90
Γαλλία	984	5.94
Δ. Γερμανία	1.752	5.57
Ίσπανία	2.397	5.42
Δανία	1.063	4.65
Όλλανδία	1.334	4.32
Παγκ. Σύνολο	(75.266)	(404.91)

Όστόσο οι ηλικιωμένοι και συρρικνωμένοι στόλοι των πασίγνωστων μεγιστάνων της ελληνικής ναυτιλίας δέν φαίνεται πως θα μετάσχουν σ' αυτό τό όποιοδήποτε ξαναζωτάνεμα. Η εταιρία που ίδρυσε ο Άριστοτέλης Ώνσας και ή όποία έδω και δέκα χρόνια διέθετε 60 πλοία, σήμερα δέν έχει περισσότερα από μία ντουζίνα. Ο μεγάλος στόλος του Σταύρου Νιάρχου συρρικνώθηκε κατά τά δύο τρίτα. Ο Κώστας Λεμός, ό σοβαρός μεγαλοεφοπλιστής που κάποτε μέ τό στόλο των 50 καραβιών του λεγόταν πως ήταν πλουσιώτερος άκόμα κι' απ' τόν περίλαμπρο Ώνσας, τά πούλησε όλα εκτός από δύο. Οι στόλοι των οικογενειών Λιβανού και Γουλανδρή είναι σήμερα πολύ μικρότεροι. Τέλος ή κρίση βούλιαξε όλότελα τόν Μίνω Κόλοκοτρώνη που κάποτε διέθετε περισσότερα πλοία από κάθε άλλον Έλληνα πλοιοκτήτη. Μόνο ένας σύγχρονος του Ώνσας, ό Γιάννης Λάτσης έχει σήμερα περισσότερα πλοία απ' όσα είχε πρίν την κρίση.

Η Ένωση Έφοπλιστών στόν Πειραιά παρακολουθεί μέ στενοχώρια την από μέρους πολλών μελών της έκποίηση των πλοίων τους για νά τοποθετήσουν τά χρήματά τους σέ επενδύσεις ξηράς (τώρα τελευταία ένας επένδυσε 100 εκατ. δολάρια σέ μία ζυθοποιία) και στό χρηματιστήριο. Μόλις πρό δέκα έτών οι δώδεκα πλουσιώτεροι εφοπλιστές της Ελλάδος είχαν δεμένο μέ τη ναυτιλία τό 80% της περιουσίας τους. Σήμερα τό νούμερο αυτό έχει πέσει σχεδόν στό 25%.

Οι διάδοχοι των εφοπλιστικών δυναστειών δέν διακρίνονται για την αίσιοδοξία και τό ρισκάρισμα των κερδομαίων πατριαρχών που δημιούργησαν τις περιουσίες τους μέ τά 100 Λίμπερτυς που ή Άμερική χάρισε στην Ελλάδα μετά τό 1945. Η εταιρία του Ώνσας επιζεί σάν ένας άπρόσωπος οργανισμός, χωρίς την όξυδέρκεια που τόν βοήθησε νά την φτιάξει. Η κόρη του, ή Χριστίνα, παίζει μικρό σχετικά ρόλο, ενώ οι κληρονόμοι πολλών άλλων δημιουργικών μεγιστάνων δέν βρίσκονται στό προσκήνιο.

Οι καινούργιοι εφοπλιστές που τούς άκολουθήσαν, χρησιμοποιούν πολλές από τις επιχειρηματικές μεθόδους των παλιών πατριαρχών, αλλά είναι λιγώτερο άτομιστές στη δούλειά τους. Συχνά δουλεύουν κατά οικογενειακά συγκροτήματα. Άνάμεσά τους εκείνοι που έκαναν τά μεγαλύτερα άλματα είναι οι: Μαρτίνος (τρία άδελφία), Κομνηνός (δύο άδελφία), Μαυρακάκης (τρία άδελφία), Άγγελικούσης (πατέρας και γιός), και Χατζηελευθεριάδης (δύο άδελφία). Όλοι μεγαλώνουν τούς στόλους τους και πολλοί διαθέτουν σήμερα περισσότερα καράβια απ' όσα διέθεταν οι προκατοχοί τους την εποχή της άκμης τους. Άλλά ό σημερινός μεγιστάνας μέ τό μεγαλύτερο σύγχρονο στόλο (5,3 εκατ. τον. d.w.) είναι ό Έλληνοκύπριος Λουκάς Χατζηγιάννου, που σάν τούς παλιούς μεγαλοεφοπλιστές προτιμάει νά εργάζεται άνεξάρτητος.

Άν οι νέοι Έλληνες εφοπλιστές έχουν κάποιο μυστικό, είναι τό ότι εξακολουθούν νά κάνουν ότι έκανε ό Ώνσας όταν έχτιζε την άυτοκρατορία του. Δηλαδή νά δουλεύουν μέ καινούργια και μεταχειρισμένα πλοία, νά πηγαίνουν στίς μεγάλες πρωτεύουσες άναζητώντας δουλειές και νά κρατούν τό τηλέφωνό τους άνοιχτό στους πετρελαιάδες. Όστόσο ύπάρχει κάτι που οι καινούργιοι δέν μπορούν νά τό μιμηθούν: Έλεγχος άνετα Ώνσας αντί νά πείς πάμπλουτος. Δέν σημαίνει όμως τό ίδιο νά πείς ... Χατζηελευθεριάδης.

Σημ. Συντάξεως Ν.Χ.: Άς μάς επιτρέψει ή κατά τά λοιπά έγκυρη επιθεώρηση «The Economist» νά παρατηρήσουμε τά έξής:

Πρώτον, παρά τη μακρά και επίμονη ναυτιλιακή κρίση, οι στόλοι των παραδοσιακών εφοπλιστών πλην έλαχίστων εξαιρέσεων, άνανεώθηκαν τά τελευταία χρόνια μέ την πρόσκτηση μοντέρνων πλοίων, στην επικερδή εκμετάλλευση των όποιων προσβλέπουν οι ιδιοκτήτες τους την έρχόμενη πενταετία, και δεύτερον, ότι και οι νεώτεροι εφοπλιστές παρά τό γεγονός ότι για συναισθηματικούς δεσμούς έμφανίζονται κατά οικογενειακά συγκροτήματα, δέν διαφέρουν από τούς παλιούς στό ότι και σήμερα ένας είναι αυτός που παίρνει τις άποφάσεις.

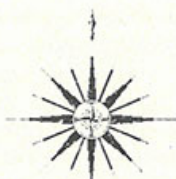
Your supplier in Rotterdam

JOHN A. ZANNIS

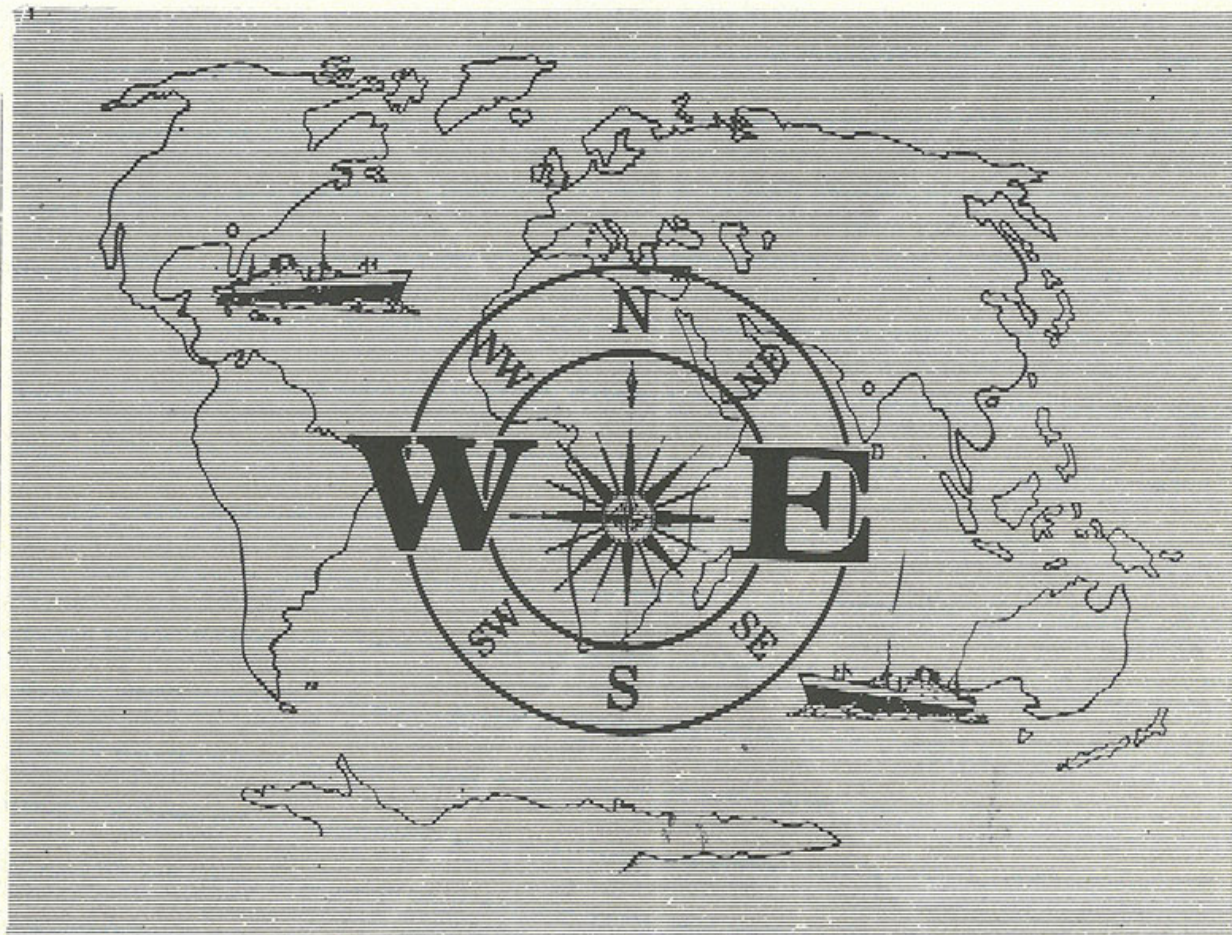
Oracle trade supply b.v.

P.O.BOX. 11088
3004 EB Rotterdam

Phone: 010 4622744
Telex: 25525 ZANJO
Telefax: 010-4150082
Cable: ORACLE Rotterdam



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

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΩΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (ILO)

Του 'Αντιπλοίαρχου Λ.Σ. ΚΩΝ. ΧΑΡΤΟΦΥΛΗ

Στή μνήμη των συμμαθητών μου της ΑΔΣΕΝ/ΥΔΡΑΣ που χάθηκαν στην αιώνια πάλη του "Έλληνα να κατακτήσει τό γαλανό πόντο

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Ε' ΘΕΜΑΤΑ PTMC/1986

Η PTMC συνήλθε στη Γενεύη, στην έδρα της της ΔΟΕ από τις 5 μέχρι τις 16.5.86 και σ' αυτήν πήραν μέρος τριμερείς αντιπροσωπείες από 39 κράτη - μέλη της ΔΟΕ και πολλοί παρατηρητές από Διακυβερνητικούς και μη, Διεθνείς Όργανισμούς.

Η Ελλάδα εκπροσωπήθηκε από τριμερή αντιπροσωπεία που την αποτελούσαν 2 Κυβερνητικοί αντιπρόσωποι 2 αντιπρόσωποι των ναυτικών και 3 αντιπρόσωποι των πλοιοκτητών.

Αξεί να τονισθεί τό γεγονός ότι, τίς εργασίες της Συνδιασκέψεως παρακολούθησε ως αντιπρόσωπος του IMO ο Πλοίαρχος ΛΣ κ. Μητρόπουλος Ε. Διευθυντής του Τομέα Ναυτιλίας του Όργανισμού αυτού.

Η Ημερήσια Διάταξη της Συνδιασκέψεως περιλάμβανε τά εξής θέματα:

1. Κοινωνικές παροχές (WELFARE) στους ναυτικούς στα πλοία και στα λιμάνια.
2. Κοινωνική προστασία των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που υπηρετούν σε πλοία με σημαία άλλης απ' αυτή της χώρας τους.
3. Προστασία της υγείας και ιατρική φροντίδα για τους ναυτιλλομένους.
4. Μηχανισμός για την ένσωμάτωση και άλλων Δ.Σ. στο Παράρτημα της Δ.Σ. 147 «για τά κατώτατα όρια ασφαλείας των εμπορικών πλοίων».
5. Αναθεώρηση της Δ.Σ. 23 για την παλιννόστηση των ναυτικών και της Σύστασης 27 για την παλιννόστηση Πλοίαρχων και Δοκίμων.

Τό ΔΓΕ είχε συντάξει και είχε αποστείλει εγκαίρως τίς Κυβερνήσεις που είχαν προσκληθεί στην Συνδιάσκεψη, ειδική έκθεση για τό κάθε θέμα που περιλάμβανε ανασκόπηση του νομικού καθεστώτος που επικρατεί σήμερα, της πρακτικής που ακολουθείται στα διάφορα κράτη και τέλος, σχέδιο Συμβάσεως ή Συστάσεως ή Αποφάσεως, ανάλογα με τό θέμα, για να αποτελέσει τή βάση των σχετικών συζητήσεων.

Γιά τήν καλύτερη διεξαγωγή των εργασιών της, η Συνδιάσκεψη αποφάσισε τή συγκρότηση πέντε Έπιτροπών, κάθε μία από τίς οποίες, επεξεργάστηκε ένα

θέμα από τά θέματα της 'Ημερησίας Διατάξεως.

Η Έπιτροπή Διευθύνσεως των Έργων της Διασκέψεως (STEERING COMMITTEE), παράλληλα με τό κύριο έργο της, επεξεργάστηκε και τό θέμα με αριθμό 4.

Οι αποφάσεις των Έπιτροπών αυτών υποβλήθηκαν στο τέλος στην ολομέλεια της Συνδιασκέψεως για τήν τελική λήψη αποφάσεων.

Ός γενική διαπίστωση που προκύπτει από τή μελέτη των σχεδίων των κειμένων που είχε καταρτίσει τό ΔΓΕ, μπορεί να θεωρηθεί τό ότι αυτά καταρτίστηκαν από τεχνοκράτες, ειδικούς σε θέματα κοινωνικής προνοίας και ιατρικής, οι όποιοι όμως δε φαίνεται να έλαβαν υπόψη τους τίς ιδιαιτερότητες της ναυτιλίας και των εργαζομένων σ' αυτή.

Μέ τήν ανάλυση των θεμάτων που ακολουθεί, θα καταδειχθεί τό βάσιμο της διαπιστώσεως αυτής.

1. Κοινωνικές παροχές (WELFARE) στους ναυτικούς στη θάλασσα και στο λιμάνι.

Στήν έκθεση του ΔΓΕ υπήρχαν σχέδια για δύο κείμενα. Μιά Δ.Σ. και μία Σύσταση.

Τελικά η PTMC αποφάσισε για τό θέμα αυτό τά εξής:

Νά υποβληθούν στην Ναυτιλιακή Σύνοδο για υιοθέτηση ένα σχέδιο Δ.Σ. και ένα σχέδιο Συστάσεως.

Τό κείμενο του σχεδίου της Δ.Σ. αναφέρεται στην υποχρέωση του κράτους - μέλους να εξασφαλίζει:

— Κοινωνικές παροχές, οι όποιες θα άφορούν σε διευκολύνσεις και έξυπηρετήσεις για θέματα υγείας, προνοίας και ψυχαγωγίας για όλους τους ναυτικούς, όλων των πλοίων που βρίσκονται στα λιμάνια που τό κράτος μέλος έχει καθορίσει, ανεξάρτητα από έθνικότητα, φυλή, χρώμα, φύλο, θρήσκευμα, πολιτικές πεποιθήσεις ή κοινωνική προέλευση και ανεξάρτητα από τη σημαία του πλοίου στο όποιο είναι ναυτολογημένος ό ναυτικός.

— Ύπαρξη ειδικής Ύπηρεσίας για αυτές τίς παροχές και διευκολύνσεις.

— Δυνατότητα συνεργασίας με άλλα κράτη και με τους φορείς των ναυτικών

και εργοδοτών για τή βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών.

Τό κείμενο του σχεδίου της Συστάσεως διακρίνει τίς παροχές, σ' αυτές που θα παρέχονται στο λιμάνι και σ' αυτές που θα παρέχονται στο πλοίο. Για τίς παροχές στο λιμάνι, εκτός από τίς γενικές κατευθύνσεις, τό σχέδιο περιέχει και λεπτομερείς οδηγίες για τή διοίκηση των Ύπηρεσιών κοινωνικών παροχών, για τή χρηματοδότηση των προγραμμάτων αυτών και για τό είδος των παροχών που θα παρέχεται σε όρισμένα λιμάνια (ξενοδοχειακή ύποδομή, διοργάνωση άθλητικών εκδηλώσεων με συμμετοχή των ναυτικών κλπ.).

Γιά τίς παροχές στο πλοίο, τό σχέδιο προβλέπει τήν ύπαρξη διαφόρων μέσων ψυχαγωγίας, τή δυνατότητα τηλεφωνικής επικοινωνίας των ναυτικών με τους οικείους τους, τήν εξασφάλιση άποστολής έμβασμάτων στους οικείους τους και τή δυνατότητα καταθέσεων των χρημάτων των ναυτικών σε Τράπεζες.

Παρατηρήσεις: Από τήν ανάγνωση των άνωτέρω κειμένων καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι άν τό κείμενο της Συμβάσεως αυτής ψηφισθεί από τήν προσεχή Ναυτιλιακή Σύνοδο με τή μορφή που πήρε από τήν επεξεργασία του στην PTMC/86, ή κύρωση της στη συνέχεια από τήν Έλλάδα, δέν θα δημιουργήσει κανένα άπολύτως πρόβλημα, άφου μπορούμε σε πρώτο τουλάχιστο στάδιο να δηλώσουμε ύπαρξη Ύπηρεσίας παροχών μόνο στο λιμάνι του Πειραιά. Πιστεύουμε ότι ή Έστία Ναυτικών με τίς σημερινές της δυνατότητες, μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της Συμβάσεως με μία ανακατανομή άρμοδιοτήτων του προσωπικού και με κάποια ίσως άλλαγή τρόπου δράσεως. Γιατί, τό να διοργανωθεί ένας άγώνας μεταξύ ομάδας από πληρώματα πλοίων που ναυλωθούν στον Πειραιά, με τήν αντίστοιχη ομάδα του Λ.Σ. ή του Δήμου Πειραιά ή της Άστυνομίας ή άλλου πλοίου, σ' ένα από τά πολλά γήπεδα στο χώρο γύρω από τό γήπεδο Ειρήνης και Φιλίας, δε χρειάζεται ούτε πρόσθετο προσωπικό, ούτε πρόσθετα έξοδα.

Τό ίδιο ίσχύει και για τήν ύπαρξη στο

Ξενοδοχείο της Έστιας περιοδικών και εφημερίδων που ευχαρίστως θα διαθέσουν τα Προξενία των χωρών προελεύσεως των ναυτικών που βρίσκονται συνήθως στον Πειραιά.

Χωρίς πολλές δυσκολίες, θα μπορούσαν επίσης, να προγραμματισθούν προβολές ταινιών VIDEO ελληνικών και ξενόγλωσσων και να διατίθενται πληροφοριακά δελτία (για τα τουριστικά και λοιπά ενδιαφέροντα της Αιτικής) που θα εξασφαλίζονταν με τη συνεργασία ΕΟΤ, ΟΛΠ, ΕΕΕ, ΠΝΟ, Δήμου Πειραιώς κλπ.

Σε δεύτερο στάδιο, θα μπορούσε να εξασφαλισθεί παροχή τέτοιων υπηρεσιών και στα άλλα μεγάλα λιμάνια μας, (Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλος, Ηράκλειο κλπ.) με τη συμπαράσταση των Δήμων, των Μητροπόλεων και άλλων φορέων.

Αυτά ισχύουν ως προς τις απαιτήσεις της Δ.Σ. Για τις απαιτήσεις της Συστάσεως δεν υπάρχει θέμα, αφού αυτές δε δεσμεύουν τα κράτη όπως αναφέρθηκε πιο πάνω. Και γι' αυτές όμως τις απαιτήσεις, το μόνο θέμα για το οποίο θα εδημιουργείτο ίσως πρόβλημα (μιλάμε πάντα για τον Πειραιά) είναι το θέμα της διαθέσεως αριθμού κλινών σε ξενοδοχείο της Έστιας Ναυτικών για ολιγοήμερη διαμονή των διερχομένων αλλοδαπών ναυτικών.

Επί της άρχης όμως των δύο αυτών κειμένων, παρατηρούμε τα εξής:

Το θέμα των κοινωνικών παροχών στους ναυτικούς απασχολεί τη ΔΟΕ, από την εποχή της ίδρύσεώς της. Λόγω όμως των δυσκολιών που παρουσίαζε, μόλις τώρα, δηλαδή μετά 47 χρόνια, επιχειρείται η ψήφιση και εφαρμογή Δ.Σ.

Αντίθετα, πάρα πολλά προηγμένα κράτη της Δύσεως, και της Ανατολής, προχώρησαν στον τομέα αυτό χωρίς την ύπαρξη σχετικής διεθνούς υποχρέωσης και έχουν να παρουσιάσουν θαυμαστά πράγματα επιτεύγματα. Τα SEAMEN'S CLUBS ή όπως αλλιώς λέγονται τα ιδρύματα αυτά, επιτελούν μεγάλο κοινωνικό έργο στα λιμάνια που έδρευουν.

Αν προσπαθήσουμε τώρα να προβλέψουμε ποιά θα είναι η τύχη της υπόψη ψήφισης Δ.Σ. θα καταλήξουμε στις εξής σκέψεις:

Λόγω των οικονομικών επιβαρύνσεων που θα συνεπάγεται η κύρωσή της για τα κράτη - μέλη, είναι βέβαιο ότι μετά την ψήφισή της από τη ΔΟΕ, τα κράτη για τα οποία έγινε λόγος προηγουμένως, θα σπεύσουν να την κυρώσουν. Αντίθετα, άλλα κράτη με χαμηλότερο βιοτικό επίπεδο, όπως τα κράτη του λεγόμενου Τρίτου Κόσμου, θα δείξουν δικαιολογημένη ίσως απροθυμία.

Επομένως, η ψήφισή της, δε θα προσθέτει τίποτε θετικό στην υπόθεση της βελτίωσης των συνθηκών ζωής των ναυτικών στα λιμάνια, αφού τίποτε σχεδόν δεν θα αλλάξει από την κατάσταση που επικρατεί σήμερα.

Επειδή πιστεύουμε ότι εκεί που ο ναυτικός έχει πράγματι ανάγκη μιας κάποιας ψυχαγωγίας, είναι ακριβώς τα λιμάνια κρατών με χαμηλό βιοτικό επίπεδο, στα οποία για τους γνωστούς λόγους η παραμονή των πλοίων είναι συνήθως μακροχρόνια, νομίζουμε ότι θα έπρεπε, η ΔΟΕ, παράλληλα προς την ψήφιση των δύο αυτών κειμένων να στραφεί και προς άλλες κατευθύνσεις.

Θα μπορούσε δηλαδή να επιδιώξει να εξασφαλίσει το αναγκαίο ποσό για την άνεγερση και λειτουργία SEAMEN'S CLUBS στα κυριότερα λιμάνια των πιο πάνω χωρών, είτε από δικούς της πόρους, είτε από πόρους του ΟΗΕ, είτε τέλος από τον ειδικό λογαριασμό που υπάρχει στον Προϋπολογισμό της ΙΤΦ, κατά το προηγούμενο της χρηματοδότησεως ανεγέρσεως ξενοδοχείου για τους ναυτικούς στα νησιά BARBADOS.

Και τότε πράγματι θα προσέφερετο ουσιαστική βοήθεια προς τους ναυτικούς.

2. Κοινωνική προστασία των ναυτικών συμπεριλαμβανομένων και αυτών που υπηρετούν σε πλοία με σημαία αλλήλων αυτή της χώρας τους.

Χωρίς καμιά αμφιβολία, το θέμα αυτό είναι το δυσκολότερο της Συνόδου,

λόγω των σοβαρών οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων που δημιουργεί και για τους ναυτικούς και για τα ασφαλιστικά τους ταμεία.

Εκδηλη είναι η επιθυμία του ΔΓΕ να ψηφισθεί ένα κείμενο που θα διασφαλίζει κυρίως τους Ασιάτες και Αφρικανούς ναυτικούς που αποτελούν τα λεγόμενα χαμηλόμισθα πληρώματα των ευρωπαϊκών ναυτιλιών αλλά και των ναυτιλιών των σημαίων ευκαιρίας.

Δύο ήταν οι κύριες άρχες του αρχικού σχεδίου του ΔΓΕ.

Η πλήρης εξομοίωση, των ναυτικών με τους εργάτες ξηράς από πλευράς κοινωνικής προστασίας αφ' ενός και των αλλοδαπών με τους ναυτικούς του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, αφ' ετέρου πράγμα που προϋποθέτει εφαρμογή της νομοθεσίας της σημαίας του πλοίου και για τους αλλοδαπούς ναυτικούς που εργάζονται σ' αυτό.

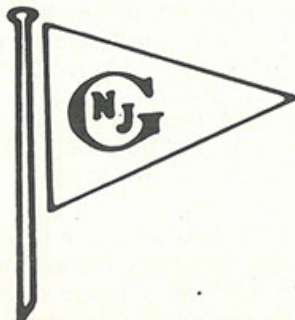
Κατά τις συζητήσεις στην αρμόδια Επιτροπή της PTMC/86, το θέμα που παρουσίασε τις περισσότερες διαφωνίες, ήταν το θέμα της εφαρμοστέας νομοθεσίας για τους αλλοδαπούς ναυτικούς.

Αν δηλαδή θα έπρεπε να εφαρμόζεται η νομοθεσία, της σημαίας του πλοίου, όπως προέβλεπε το σχέδιο του ΔΓΕ ή της εθνικότητας του ναυτικού.

Η ομάδα των ναυτικών υποστήριζε την πρώτη άποψη και η των εφοπιστών τη δεύτερη.

Σε κάποιο σημείο που η αντιπαράθεση των απόψεων των δύο πλευρών οδήγούσε σε αδιέξοδο τη συζήτηση και ενώ οι κυβερνητικοί αντιπρόσωποι απέφευγαν να τοποθετηθούν υπεύθυνα, ο Έλληνας κυβερνητικός αντιπρόσωπος ζήτησε το λόγο και αφού επέστησε την προσοχή των μελών για τη σοβαρότητα του συζητούμενου θέματος ζήτησε απ' όλους να πλησιάσουν με μεγάλη προσοχή το θέμα της εφαρμοστέας νομοθεσίας ώστε να μην παρασρθούν από συναισθηματισμούς και συντάξουν κείμενο με πολλές δεσμεύσεις, γιατί ένα τέτοιο κείμενο δεν θα τύχει εύρεας αποδοχής, όπως συνέβη με τη ΔΣ 70 που

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

πραγματεύεται τό ίδιο θέμα καί ή όποία παρ' ότι ψηφίστηκε τό 1946 δέν τέθηκε μέχρι σήμερα σέ ισχύ διεθνώς, άφού μόνο 7 κράτη τήν έχουν κυρώσει.

Συνεχίζοντας, είπε ότι έπιθυμία τής ελληνικής κυβερνήσεως είναι νά υίοθετηθούν λύσεις πού νά κατοχυρώνουν τόσο τούς 35.000 περίπου "Ελληνες ναυτικούς πού εργάζονται σέ πλοία μέ ξένες σημαίες καί πού μέ ειδικές συμφωνίες μπορούν νά ασφαλισθούν στό ελληνικό NAT, όσο καί τούς 5.000 άλλοδαπούς ναυτικούς πού εργάζονται στά ελληνικά πλοία ώστε νά έχουν κι αυτοί μία έξασφάλιση.

Γι' αυτό, πρότεινε μία συμβιβαστική λύση, νά προβλέπει δηλαδή ή Σύμβαση ως βάση τή νομοθεσία τής εθνικότητας τού ναυτικού καί νά παρέχεται ή δυνατότητα στά κράτη - μέλη νά συμφωνούν μεταξύ τους άλλη ρύθμιση, άρκει νά έξασφαλίζεται ή κατοχύρωση τών ασφαλιστικών δικαιωμάτων τών ναυτικών.

Μέ τήν ύποστήριξη τών χωρών τής ΕΟΚ καί κυρίως τής Μ. Βρεταννίας έγινε άποδεκτή ή πρόταση αυτή μέ κάποια τροποποίηση όπως τήν πρότεινε ή Σουηδική αντιπροσωπεία καί τέθηκε στό κείμενο τής Συμβάσεως ως ίσοδύναμη ή έναλλακτική λύση. (ALTERNATIVE II). "Ετσι έναπόκειται στή Σύνοδο νά επιλέξει ποιά άπό τίς δύο λύσεις θά περιληφθεί στό κείμενο τής Συμβάσεως.

Παρατηρήσεις: Λόγω τής σοβαρότητας τού θέματος πού πραγματεύεται ή Σύμβαση αυτή καί τού γεγονότος ότι δέν επιτεύχθηκαν λύσεις κοινής ή έστω εύρειας άποδοχής, τό ΔΓΕ μέ πρόσφατο έγγραφό του άρχισε ήδη διαβουλευσεις μέ τά μέλη τής ΔΟΕ ώστε μέ τήν ανταλλαγή άποψεων νά έξερευρεθούν άπό τώρα λύσεις κοινής άποδοχής γιά νά διευκολυνθεί τό έργο τής Συνόδου τού φθινοπώρου.

Έπί τών δύο ως άνωτέρω βασικών άρχών τού κειμένου παρατηρούμε τά έξής:

α. Η παρεχόμενη κοινωνική προστασία (ιατροφαρμακευτική περίθαλψη,

συνταξιοδότηση κλπ.) στους ναυτικούς, νά είναι τουλάχιστον στά επίπεδα τών αντίστοιχων παροχών γιά τούς εργαζομένους στά χερσαία επαγγέλματα.

Η ρύθμιση αυτή, δέν φαίνεται νά αλλάζει ούτε καί μετά τίς άναμενόμενες διαβουλεύσεις τού ΔΓΕ, άφού οι άπόψεις τής συντριπτικής πλειοψηφίας τών κρατών - μελών όπως τουλάχιστον διατυπώθηκαν στήν ΡΤΜC/86 δέν αφήνουν καμμία άμφιβολία γι αυτό.

Επομένως πρέπει νά θεωρείται σχεδόν βέβαιο, ότι μελλοντικά, άν ή 'Ελλάδα άποφασίσει νά κυρώσει τή Σύμβαση αυτή, θά χρειασθεί νά τροποποιήσει τή σχετική νομοθεσία τής, γιάτί όρισμένες παροχές (λίγες βέβαια) πρós τούς ναυτικούς, ύστερούν έναντι τών αντίστοιχων παροχών πρós τούς εργαζομένους, ένώ βέβαια στίς περισσότερες συμβαίνει τό αντίθετο.

β. Έφαρμοστέα νομοθεσία. Όπως άναφέρθηκε πιό πάνω, δύο είναι οι τάσεις πού επικρατούν στό θέμα αυτό.

Η νομοθεσία, τού κράτους τής σημαίας τού πλοίου καί αυτή τής εθνικότητας τού ναυτικού.

Υπέρ τής πρώτης άπόψεως, τήν όποία φάνηκε νά ύποστηρίζει καίό ΔΓΕ, τάχθηκε ή ομάδα τών ναυτεργατών, πιστεύοντας ότι μ' αυτή τή ρύθμιση προασιζονται τά συμφέροντα τών ναυτεργατών καί κυρίως τών προερχομένων άπό Χώρες τού Τρίτου Κόσμου.

Έπιφανειακά θεωρούμενο τό θέμα, δικαιολογεί τή στάση αυτή άφού είναι γνωστές λίγο πολύ οι συνθήκες πού επικρατούν στά κράτη προελεύσεως τών ναυτικών αυτών στόν τομέα τής κοινωνικής προστασίας. Επομένως άν έξασφαλισθεί ή παροχή σ' αυτούς κοινωνικής προστασίας σύμφωνα μέ τά ισχύοντα στήν 'Ελλάδα γιά παράδειγμα, αυτό θεωρείται άριστη έξασφάλισή τους.

Τό έρώτημα όμως πού άναφύεται έδώ είναι τό έξής:

Άφού δέν ύπάρχει καμμία έξασφάλιση τού ναυτικού νά άπασχολείται μονίμως σέ πλοία τής ίδιας σημαίας, έπόμενo είναι ότι τελικά ή συνολική ύπηρεσία

του θά είναι κατανεμημένη σέ πλοία διαφόρων σημαίων. Ποιό λοιπόν άπ' όλα αυτά τά κράτη θά ύποχρεωθεί τελικά νά του έξασφαλίσει τίς παροχές αυτές, (π.χ. συνταξιοδότηση) άφού κατά κανόνα καμμία άπό τίς τμηματικές αυτές ύπηρεσίες του δέν θά πληροί τίς προϋποθέσεις αυτοτελούς ασφαλιστικής καλύψεώς του;

Αντίθετα, είναι έμφανές ότι ή δυσκολία αυτή δέν θά ύπάρχει, άν εφαρμόζεται ή νομοθεσία τής εθνικότητας τού ναυτικού, γιάτί τότε όλόκληρη ή ύπηρεσία του όπουδήποτε κι άν άπεκτήθη, θά συγκεντρώνεται στόν ασφαλιστικό φορέα τής πατρίδας του.

Αυτά βέβαια, θά ισχύουν σ' ότι άφορά τίς παροχές άπό τά ασφαλιστικά ταμεία τών ναυτικών. Γιά τίς παροχές πού βαρύνουν τόν εργοδότη (προσωρινής μορφής) δέν θά πρέπει βεβαίως νά ύπάρχει καμμία διάκριση μεταξύ άλλοδαπών καί ήμεδαπών.

Ειδικότερα όμως γιά τήν 'Ελλάδα, τό πρόβλημα παρουσιάζει καί άλλη πτυχή, άφού είναι γνωστό ότι οι μισοί σχεδόν ναυτικοί μας, όπως τόνισε καί ό κυβερνητικός αντιπρόσωπός μας στήν άρμόδια Έπιτροπή τής ΡΤΜC/86, εργάζονται σέ πλοία μέ ξένες σημαίες, κατά κανόνα άνοικτών νηολογίων (Παναμάς, Λιβερία, Κύπρος, Μάλτα).

Θεωρείται λοιπόν μέτρο υπέρ τών ναυτικών μας νά ύποχρεωθούν οι άνθρωποι αυτοί καί οι οικογένειές τους νά έχουν περίθαλψη καί σύνταξη σύμφωνα μέ τά ισχύοντα στή Μάλτα καί στό Βαλουάτο;

Έλπίζουμε ότι τό πιό πάνω έρώτημα, θά άποτελέσει άφορμή γιά μεγαλύτερο προβληματισμό όσων ύποστηρίζουν τή λύση αυτή, ώστε όσο είναι καιρός, νά άναθεωρήσουν τίς άπόψεις τους καί στή Σύνοδο τού φθινοπώρου νά ψηφισθεί κείμενο πού θά κατοχυρώνει πραγματικά τά συμφέροντα όλων τών ναυτικών.

Τό θέμα τής επιβαρύνσεως τού NAT καί τού Οίκου Ναύτου άπό τυχόν ύποχρέωσή τους νά καλύψουν καί τούς άλλοδαπούς ναυτικούς πού θά εργάζον-

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

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

**2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132208 - 4515308 - 4518098
TLX: 21 1330 FLOT GR.**

ται στα έλληνικά πλοία όπως και τους Έλληνες, νομίζουμε πως δε χρειάζεται καμιά ανάλυση.

3. Προστασία της υγείας και ιατρική φροντίδα για τους ναυτιλλομένους.

Τό σχέδιο της Δ.Σ. όπως διαμορφώθηκε στην ΡΤΜC/86 δεν απέχει πολύ από τήν αντίστοιχη προστασία πού είχε προετοιμάσει τό ΔΓΕ.

Σέ γενικές γραμμές, τό κείμενο αυτό, απαιτεί από τό κάθε κράτος νά εξασφαλίζει μέ τή νομοθεσία του αδαπάνως για τούς ναυτικούς, όσο υπηρετούν σέ πλοίο, προστασία της υγείας και τόν δυνατό πρόσ τήν αντίστοιχη προστασία πού εξασφαλίζεται στους εργάτες ξηράς.

Γιά νά εξασφαλισθεί αυτή ή προστασία, τό σχέδιο προβλέπει τά εξής:

— Στό κάθε πλοίο νά υπάρχει φαρμακείο εφοδιασμένο μέ τά απαραίτητα φάρμακα, σύμφωνα μέ τόν Διεθνή Ιατρικό Όδηγό για πλοία και τόν Κατάλογο τών απαραίτητων φαρμάκων πού εκδόθηκε από τήν Παγκόσμια Όργάνωση Υγείας.

— Τό κάθε πλοίο νά φέρει έγκεκριμένο Ιατρικό Όδηγό πλοίου μέ επεξηγήσεις για τή χρήση τών φαρμάκων και για περίθαλψη ασθενούς ή ατόμου πού υπέστη ατύχημα.

— Η άρμόδια αρχή του κάθε κράτους νά εξασφαλίζει τήν ύπαρξη συστήματος παροχής δωρεάν ιατρικών συμβουλών σ' όλα τά πλοία μέ τόν Άσύρματο, καθ' όλο τό 24ωρο.

— Η έσωτερική νομοθεσία του κράτους νά καθορίσει σέ ποιά πλοία θά πρέπει υποχρεωτικά νά υπηρετεί γιατρός. Πάντως πλοία μέ πλήρωμα 100 ατόμων και πάνω, ασχολούμενα σέ διεθνή ταξίδια διάρκειας πάνω από τρείς μέρες, θά πρέπει όπωσδήποτε νά έχουν γιατρό για παροχή ιατρικής περίθαλψης.

— Στα πλοία πού δέν προβλέπεται νά υπηρετεί γιατρός, θά πρέπει νά υπάρχει κάποιος από τό πλήρωμα, εκπαιδευμένος για παροχή άμεσης και άποτελεσματικής βοήθειας σέ περίπτωση ατυχήματος ή ασθενείας. Τό άτομο αυτό, άν είναι δυνατό, θά πρέπει νά εκπαιδευτεί κατάλληλα σέ τμήματα εκτάκτων περιστατικών νοσοκομείου και νά εξασφαλίζεται ό εκσυγχρονισμός τών γνώσεων του.

— Όλοι οι ναυτικοί, θά πρέπει νά υποστούν βασική εκπαίδευση για τς ενέργειες πού πρέπει νά γίνουν όταν συμβεί ατύχημα ή άλλο ιατρικό περιστατικό στό πλοίο.

— Σέ κάθε πλοίο μέ πλήρωμα πάνω από 15 άτομα πού πραγματοποιεί ταξίδια διάρκειας μεγαλύτερης τών τριών ήμερών, πρέπει νά υπάρχει χωριστός θάλαμος — νοσοκομείο πού νά έχει τόν απαραίτητο εξοπλισμό.

Παρατηρήσεις: Οι διατάξεις του σχε-

δίου αυτού, δέν φαίνεται νά δημιουργούν προβλήματα στην Ελλάδα από μελλοντική κύρωση της Δ.Σ. Τό μόνο σημείο στό οποίο θά απαιτηθεί ίσως κάποια έναρμόνιση προς τς απαιτήσεις του σχεδίου είναι τό θέμα της εκπαίδευσης όλων τών ναυτικών για αντιμετώπιση ατυχημάτων ή ιατρικών περιστατικών και ή ειδική εκπαίδευση του υπεύθυνου από τό πλήρωμα για παροχή περιθάλψεως στους ναυτικούς πού έχουν ανάγκη.

Άλλά ή βασική εκπαίδευση όλων τών ναυτικών μπορεί νά εξασφαλισθεί στην Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων κατά τήν εκεί φοίτησή τους χωρίς μεγάλη δυσκολία, ή δε ειδική εκπαίδευση του εξειδικευμένου ατόμου, μπορεί νά ενταχθεί στην απαιτούμενη εκπαίδευση για όλα τά διπλώματα Πλοιάρχων.

Ός προς τό θέμα της παροχής ιατρικών συμβουλών στα πλοία, μέ τό ύφιστάμενο ήδη στην Ελλάδα σύστημα, εξασφαλίζεται κατά άριστο τρόπο ή άμεση, άδάπανη και υπεύθυνη παροχή τέτοιων οδηγίων ως και ή άμεση μεταφορά ασθενούς σέ νοσοκομείο, όταν αυτό είναι αναγκαίο.

Παράλληλα, μέ τό υπό ίδρυση μέ δαπάνη και πρωτοβουλία της ΕΟΚ, Κέντρο Παροχής Ιατρικών οδηγιών του ΕΕΣ, πού θά συνεργάζεται μέ όμοια κέντρα άλλων χωρών - μελών της ΕΟΚ, τό σύστημα αυτό θά τελειοποιηθεί και θά υπερκαλύπτει τς απαιτήσεις της Συμβάσεως.

4. Μηχανισμός για τήν ένσωμάτωση και άλλων Δ.Σ. στό Παράρτημα της Δ.Σ. 147 «για τά κατώτατα όρια ασφαλείας τών έμπορικών πλοίων».

Γιά τήν πληρέστερη κατανόηση του θέματος, είναι απαραίτητη μιά μικρή ενημερωτική παρένθεση.

Η Δ.Σ. 147 ψηφίστηκε στη Ναυτιλιακή Σύνοδο της ΔΟΕ τό 1976, κυρώθηκε από τήν Ελλάδα τό 1979, τέθηκε διεθνώς σέ ισχύ τό 1981 και μέχρι σήμερα τήν έχουν κυρώσει μόνο 19 κράτη.

Παρουσιάζει όμως μιά ιδιαιτερότητα σέ σχέση μέ τς άλλες Δ.Σ. εργασίας. Πέρα από τς ρυθμίσεις πού περιέχει και πού δεσμεύουν όλα τά κράτη πού τήν έχουν κυρώσει έχει ένσωματωμένο στό κείμενό της ένα Παράρτημα στό όποιο είναι καταχωρημένες 15 παλαιότερες Δ.Σ. Έργασίας και τό κάθε κράτος πού τήν κυρώνει, υποχρεώνεται νά εφαρμόζει διατάξεις ίσοδύναμες προς τς ρυθμίσεις τών Δ.Σ. του Παρτήματος αυτού, έστω κι άν δέν έχει κυρώσει όρισμένες απ' αυτές.

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της ΔΟΕ συμπεριέλαβε στα θέματα ΗΔ. της JMC (Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή) του 1984 τό θέμα της ανασκόπησης τών αποτελεσμάτων της εφαρμογής της Δ.Σ. 147 και ή JMC μέ Άπόφασή της ζήτησε από τό ένικό Διευθυντή του ΔΓΕ νά εξεύρει

μηχανισμό για τήν αναθεώρηση του Παρτήματος της Σύμβασης 147.

Μέ βάση τά άνωτέρω, τέθηκε τό θέμα αυτό στην Η.Δ. της ΡΤΜC/86.

Άπό τήν μελέτη της εκθέσεως του ΔΓΕ, διαφαίνεται ή επιθυμία του νά προστεθούν και άλλες Δ.Σ. στό Παράρτημα της Δ.Σ. 147 και μάλιστα από κοινή Γενική Σύνοδο και προς τό σκοπό αυτό καταβάλλει μεγάλη προσπάθεια νά πείσει τά κράτη μέλη.

Γιά τήν προσπάθεια αυτή του ΔΓΕ παρατηρούμε τά εξής:

α. Όπωσδήποτε τά θέματα πού πραγματεύεται ή Δ.Σ. 147 είναι πολύ σημαντικά, άφου θεσπίζονται τά ελάχιστα επίπεδα σχετικά μέ τήν ασφάλεια του προσωπικού και τς συνθήκες άπασχολήσεως τών ναυτικών.

Έξ άλλου οι καταχωρημένες στό Παράρτημα της Δ.Σ. καλύπτουν ένα εύρύτατο φάσμα αντικειμένων.

Τό γεγονός ότι παρά τή σοβαρότητα της και παρά τς προσπάθειες πού καταβάλλονται προς τό σκοπό αυτό μόνο 19 κράτη πού αντιπροσωπεύουν τό 28-30% της παγκόσμιας χωρητικότητας τήν έχουν κυρώσει, οδηγεί άβίαστα στό συμπέρασμα ότι ήδη μέ τή σημερινή της μορφή παρουσιάζει δυσκολίες για τήν άποδοχή της από μεγάλο αριθμό κρατών. Άλλά και ή εφαρμογή της από τά κράτη πού τήν έχουν κυρώσει, δε φαίνεται νά είναι ικανοποιητική.

Επιδίωξη λοιπόν του ΔΓΕ θά έπρεπε νά ήταν ή επικύρωσή της από όσο τό δυνατό περισσότερα κράτη ώστε νά γενικευθεί ή εφαρμογή τών διατάξεών της στη διεθνή κοινότητα.

Αντί αυτής της επιδίωξης, τό ΔΓΕ, επιδιώκει τήν προσήκη και άλλων Δ.Σ. στό Παράρτημά της, (παρ' ότι μόνο πέντε χρόνια πέρασαν από τότε πού τέθηκε διεθνώς σέ ισχύ,) πράγμα πού θά δυσκολέψει ακόμη περισσότερο τήν εύρύτερη άποδοχή της και από άλλα κράτη.

Μέ τήν άποψη αυτή φαίνεται νά συμφωνεί και ή πρώτη Άπόφαση της JMC/84.

Παραδόξως όμως, ακολούθησε και δεύτερη Άπόφαση στην ίδια σύνοδό της μέ τήν όποία ζητά από τό ΔΓΕ νά τεθεί θέμα εξερεύσεως μηχανισμού προσήκης και άλλων Δ.Σ. στό Παράρτημα.

β. Η έκθεση του ΔΓΕ για τό θέμα αυτό παρουσιάζει κατά τήν άποψή μας και νομικό ελάττωμα, πέρα από τό αντιδοντολογικό της πρόβλημα.

Συγκεκριμένα, ή Ναυτιλιακή Σύνοδος της ΔΟΕ του 1976, μαζί μέ τήν υιοθέτηση της Δ.Σ. 147, υιοθέτησε και μιά Άπόφαση σύμφωνα μέ τήν όποία έζητείτο από τό Διοικητικό Συμβούλιο της ΔΟΕ νά εξετάζει μετά από πρόταση της JMC άπό καιρού εις καιρόν άν είναι ανάγκη νά αναθεωρηθεί ή Δ.Σ. 147 από Ναυτιλιακή Σύνοδο της ΔΟΕ.

Η μέχρι τώρα ακολουθούμενη πρακτική βρίσκεται σέ πλήρη άρμονία προς τή φιλοσοφία της Άποφάσεως αυτής, δ-

πως αναγνωρίζει και τό ΔΓΕ στην έν-
μερωτική για τό θέμα αυτό έκθεσή του.
Δηλαδή όλα τά διεθνή για τή ναυτιλία
κειμενα, εξετάζονται μόνο από ναυτι-
λιακές Συνόδους.

Άγνοώντας όλα αυτά τό ΔΓΕ και έπι-
καλούμενο ένα προηγούμενο του 1949
(κατά τό όποιο μετά από πρόταση της
JMC ή Γενική Σύνοδος, όχι Ναυτιλιακή,
αναθεώρηση 4 ΔΣ πού υιοθετήθηκαν τό
1946), πρότεινε στά κράτη - μέλη και
μπορούμε νά πούμε ότι τά παρέσυρε
στό νά υιοθετήσουν στην PTMC/86 την
έξής απόφαση για τό θέμα αυτό: 'Η έν-
σωμάτωση στο Παράρτημα της ΔΣ 147
νέων Δ.Σ. εύρειας αποδοχής (δηλαδή ά-
ναθεώρηση της ΔΣ 147) νά μπορεί νά γί-
νει μέ Πρωτόκολλο και ή αποδοχή τέ-
τοιου Πρωτοκόλλου, θά γίνεται από
Ναυτιλιακή Σύνοδο, έφ' όσον τέτοια Σύ-
νοδος, θά συνέλεθει σε χρόνο όχι πάνω
από έξι χρόνια από την προηγούμενη,
διαφορετικά τό θέμα αποδοχής τέτοιου
Πρωτοκόλλου θά τίθεται στην Η.Δ. κοι-
νής Γενικής Συνόδου της ΔΟΕ, αφού
προηγουμένως ύπάρξει εισήγηση της
JMC.

Δηλαδή μ' άλλα λόγια, τίποτε δέν έμ-
ποδίζει πιά την προσπάθεια προσθήκης
νέων Δ.Σ στο Παράρτημα της Δ.Σ. 147 ά-

κόμη και κάθε χρόνο, κατά την έτήσια
Γενική Σύνοδο της ΔΟΕ, αφού είναι
σχεδόν βέβαιο ότι Ναυτική Σύνοδος ά-
ποκλείεται νά συνέλθει σε διάστημα μι-
κρότερο των έξι έτών, γιατί κάτι τέτοιο,
πέρα από τό οικονομικό βάρος, φαίνε-
ται ότι δέν είναι και τόσο επιθυμητό από
τό ύπαλληλικό κατεστημένο της ΔΟΕ.

Μπροστά σ' αυτή την εξέλιξη, ή 'Ελ-
ληνική Κυβερνητική αντιπροσωπεία,
κατέθεσε δήλωση, τονίζοντας ότι ή 'Α-
πόφαση του 1976 σχετικά μέ τή διαδικα-
σία αναθεωρήσεως της ΔΣ 147 ως ειδι-
κή για τό θέμα αυτό κατισχύει κάθε άλ-
λης διατάξεως ή πρακτικής. **LEX SPE-
CIALIS DEROGAT LEX GENERALIS.**

Έπομένως μόνο Ναυτιλιακή Σύνοδος
έχει αρμοδιότητα για τέτοια αναθεώρη-
ση.

Στή δήλωση παρατηρείτο ακόμη ότι
άν τελικά αποφασισθεί, ή αναθεώρηση
νά γίνεται και από Γενική Σύνοδο βάσει
εισηγήσεως της JMC, τότε στη JMC νά
συμμετέχει και κυβερνητικός αντιπρό-
σωπος.

Η τελευταία αυτή παρατήρηση θεω-
ρείται πολύ σωστή γιατί έτσι θά εξα-
σφαλισθεί ίση εκπροσώπηση και συμμε-
τοχή στη λήψη αποφάσεως, γιατί ενώ οι
δύο μή κυβερνητικές αντιπροσωπείες

θά συμμετέχουν σε δύο στάδια, στην
JMC και στη σύνοδο, ή κυβερνητική άν-
τιπροσωπεία θά συμμετέχει μόνο στη
Σύνοδο.

Θά πρέπει τέλος νά τονισθεί ότι όπως
φαίνεται, λόγοι γοήτρου, επέβαλαν
στις κυβερνήσεις των κρατών μέ ναυτι-
κή παράδοση νά κυρώσουν την ΔΣ 147
παρά τις δυσκολίες πού είναι βέβαιο ότι
τούς δημιουργούσε ή υποχρέωση συμ-
μορφώσεώς τους και προς τις διατάξεις
των Δ.Σ. του Παραρτήματός της.

Έπομένως δέ χρειάζεται περαιτέρω
ανάπτυξη, για νά καταλάβει κανείς ότι
τά προβλήματα αυτά μεγιστοποιούνται
μέ την προσθήκη και νέων Δ.Σ. σε σύν-
τομα χρονικά διαστήματα.

**5. Αναθεώρηση της Δ.Σ. 23 για την
παλιννόστηση των ναυτικών:**

Από την PTMC/86 καταρτίστηκε ένα
κείμενο ΔΣ, τά κυριότερα σημεία του ό-
ποιου είναι τά έξης:

— 'Ο ναυτικός δικαιούται παλιννο-
στήσεως, όταν ή ναυτολόγηση όρισμέ-
νου χρόνου λήξει στο έξωτερικό, όταν
συμπληρώσει ύπηρεσία έξι μηνών (έ-
κτός άν συμφωνηθεί νά παραταθεί σε
έννιά μήνες), σε περίπτωση άτυχήματος
ή άσθνεας του μετά από ιατρική γνω-
μάτευση, σε περίπτωση ναυαγίου ή ά-

Γιά την έξυπηρέτησή σας στην **BRAZILIA**

APOLLON AGENCIA MARITIMA

YOUR PROTECTING AGENTS

OLYMPIC FORNECEDORES DE NAVIOS LTDA

SHIPCHANDLERS

CAPT. G. PERIVOLARIS

Main office:

SANTOS: RUA JOSE RICARDO 29. P.O.B. 264 SANTOS SP.

TEL: 326643 - 346041 - 331822 AOH: 682453 — TELEX: 131224 APMA

BRANCH OFFICES

RECIFE PERNABUCO:

AV. MARQUES DE OLINDA 85.

TEL: 2247956 - 2246938 TELEX: 811528 APMA

SAO SEBASTIAO S.P.

RUA DUQUE DE CAXIAS 465.

TEL: 521159 TELEX: 1242438 APMA

VITORIA, ESPIRITO SANTO

RUA WILSON DE FREITAS 195.

TEL: 2224481 TELEX: 272838 APMA

RIO DE JANEIRO R.J

RUA VISCONDE DE INHAUMA 50.

TEL: 2331719 - 2538565 TELEX: 2134739 APMA

RIO GRANDE DO SUL:

RUA GEN. VITORINO 185.

TEL: 326044 - 3226657 TELEX: 532352 ARMA

PARANAGUA, PARANA

AV. GABRIEL DE LARA 651.

TEL: 4222085 - 4222167 TELEX: 414253 APMA

PIRAEUS OFFICE

P.O.B: 80366 Piraeus 185 10 Tel.: 4129314 — Telex: 21 2420 OLYM.

δυναμίας του πλοιοκτήτη να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του για οποιαδήποτε αλτία (πτώχευση, πώληση πλοίου, αλλαγή σημαίας πλοίου κλπ.) και σε περίπτωση κατευθύνσεως του πλοίου σε εμπόλεμη περιοχή χωρίς τη συναίνεση του ναυτικού.

— Ο τόπος παλιννοστήσεως θα προσδιορισθεί με την έσωτερική νομοθεσία του κάθε κράτους - μέλους, ή όποια θα πρέπει να συμπεριλάβει όπως δήποτε τη χώρα καταγωγής ή απασχόλησης του ναυτικού.

— Τό κόστος της παλιννοστήσεως βαρύνει τον πλοιοκτήτη εκτός της περιπτώσεως που αυτή είναι αποτέλεσμα υπαιτιότητας του ναυτικού.

— Η παλιννόστηση θα πραγματοποιείται με τα συνήθη γρήγορα μεταφορικά μέσα και ως τέτοιο θεωρείται το αεροπλάνο.

— Μέχρι την άφιξη του παλιννοστούμένου ναυτικού στον τόπο προορισμού του, θα του καταβάλλονται οι αποδοχές του.

— Στις περιπτώσεις αφερέγγυου πλοιοκτήτη, τό κράτος της σημαίας του πλοίου και σε αδυναμία του τό κράτος απ' όπου θα παλιννοστηθεί ή τέλος τό κράτος του οποίου ο ναυτικός είναι πολίτης θα μεριμνήσουν για την παλιννόστησή του και στη συνέχεια θα διεκδικήσουν τα έξοδα από τον πλοιοκτήτη.

Από τό σχέδιο που είχε ετοιμάσει τό ΔΓΕ απαλείφθηκαν κατά την επεξεργασία του στην PTMC/86 τό δικαίωμα για παλιννόστηση:

— του πρωτόπαρκου ναυτικού στην πρώτη του ναυτολόγηση μετά από τετράμηνη ύπηρεσία και

— του ναυτικού σε περίπτωση θανάτου ή άσθενείας στενού συγγενικού του προσώπου.

Απαλείφθηκε επίσης ή διάταξη που θεωρούσε πραγματοποιηθείσα τήν παλιννόστηση μόνο μετά την πλήρη εξόφληση των απαιτήσεων του ναυτικού.

Αντίθετα προστέθηκαν νέες ρυθμίσεις όπως τό δικαίωμα παλιννοστήσεως, μετά από 6 μήνες ύπηρεσία και λόγω εισόδου του πλοίου σε πολεμική ζώνη.

Παρατηρήσεις: Η ψήφιση του ανωτέρω κειμένου και ή μελλοντική κύρωση της ΔΣ από την Ελλάδα, δέν θα δημιουργήσει κανένα σχεδόν πρόβλημα, γιατί οι ρυθμίσεις που ισχύουν σε μās, δέν ύστερούν των ρυθμίσεων του κειμένου της Δ.Σ.

Χαρακτηριστικό είναι τό γεγονός ότι στην ειδική έκθεση που έτοιμασε τό ΔΓΕ για την PTMC/86, στην ανασκόπηση των συνθηκών που επικρατούν σήμερα στα διάφορα κράτη, ή Ελλάδα αναφέρεται ως ή μόνη χώρα που θέσπισε δικαίωμα παλιννοστήσεως των ναυτικών στους 6 και 7 μήνες. Βέβαια θα πρόβαλλε ίσως κανείς την ένσταση ότι και σ' άλλα κράτη της Ευρώπης, οι ναυτικοί ναυτολογούνται 6 μήνες και τούς υπόλοιπους παίρνουν άδεια. Η εξέγηση ίσως βρίσκεται στο γεγονός ότι στα κράτη αυτά πλοία είναι κατά κύριο λόγο LINERS και επομένως οι αντικαταστάσεις πληρώματος προβλέπεται να γίνονται στα λιμάνια των χωρών αυτών (HOME PORTS) και έτσι τό δικαίωμα καταγγελίας της συμβάσεως δέν συνδέεται με τό δικαίωμα παλιννοστήσεως.

Πάντως σε αρκετά σημεία του κειμένου διαπιστώθηκαν διαφωνίες μεταξύ των ομάδων των εφοπλιστών και των ναυτικών, κυρίως σε όρισμένα θέματα που θεωρούνται ως αντικείμενο μάλλον συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας, παρά Δ.Σ. Έτσι, είναι πιθανό, ή

προσεχής Σύνοδος να μήν καταλήξει σε συμφωνία για τό υπό ψήφιση κείμενο, αν δέν βρεθούν λύσεις κοινής αποδοχής.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ:

Αυτά ήταν σε γενικές γραμμές τά θέματα που θα απασχολήσουν την προσεχή Ναυτιλιακή Σύνοδο της Διεθνούς Οργανώσεως Εργασίας και αυτές είναι σε γενικές γραμμές οι τάσεις που φαίνεται να επικρατούν στις τρεις ομάδες αντιπροσώπων των φορέων που εμπλέκονται στην υπόθεση της ναυτιλίας.

Στις δύσκολες μέρες που διέρχεται ή παγκόσμια και ή ελληνική ναυτιλία, αυτό που μās μένει είναι να ευχρηστούμε, όλοι οι αντιπρόσωποι, να συναισθανθούν τις ευθύνες τους, να άρθούν στο ύψος των περιστάσεων μακριά από συντεχνιακές ή ιδεολογικές προκαταλήψεις και να ψηφίσουν κείμενα ρεαλιστικά, εύελικτα, εφαρμόσιμα, που θα αποβλέπουν στο να βοηθήσουν τό πλοίο και τον πραγματικό ναυτικό και όχι να διαλύσουν τη ναυτιλία προς όφελος ίσως του περιστασιακού άλλοδαπου ναυτικού.

Γιατί, αν για τις άλλες χώρες ή ναυτιλία άπλως συμβάλλει μαζί με άλλους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας στην ανάπτυξη τους, για μās τούς Έλληνες, γι' αυτή την ίδια την έθνική ύποστασή μας, ή ύπαρξη μεγάλης ναυτιλίας δηλαδή πολλών πλοίων και πολλών ναυτικών αποτελεί έθνική έπιταγή.

K. ΧΑΡΤΟΦΥΛΛΗΣ

(Γνώμες που διατυπώνονται στο κείμενο αυτό, άποτελούν προσωπικές άπόψεις του συντάκτη του και είναι πιθανό να μη συμφωνούν με τις άπόψεις του YEN στα θέματα αυτά).

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΙΟΝΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Του κ. ΝΙΚΟΥ Σ. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΥ

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Ἡ προσέγγιση στήν Λευκίμνη πού ἤ-
ταν «στόν δρόμο» του δέν χρειαζόνταν
βέβαια δεύτερο πλοῖο. Ὅμως, καθαρά
φαίνεται ἀπό τά παραπάνω, πῶς μετά
τήν Λευκίμνη, πήγαινε στους Παξούς.
Μήπως μετά συνέχιζε τό ἀρχικά προ-
γραμματισμένο δρομολόγιό του (βλέπε
φύλλο Ἰονικῆς ἔφημερίδας ἀρ. 373) γιά
Κέρκυρα - Παξούς - Λευκάδα - Κεφαλο-
νιά;

Ὅπως καί νάχει τό πράγμα, γεγονός
εἶναι μέ τά δυό ἀτμόπλοια πού ἤχε στήν
διάθεσή της ἡ Ἰονική Κυβέρνηση γιά
τουλάχιστο 30 χρόνια ἀπό τό 1826 καί ἐ-
δῶθενε, ἐξυπηρέτησε ἀριστα τίς ἀνάγ-
κες τῶν νησιῶν, μέ μιά πολύ ταχτική
συγκοινωνία ἀπό Κέρκυρα μέχρι Ζάκυν-
θο, ἀπό Ζάκυνθο μέ τήν Πάτρα καί ἴσα-
με τήν Ἀγκῶνα. Τέτοια ἐπικοινωνία τά
Ἑπτάνησα δέν ξανάχαν μέχρι τό 1960
πού ἀρχισαν νά παρουσιάζονται τά διά-
φορα ὁχηματαγωγά. Ἡ προσφορά αὐτή
τῆς Ἰονικῆς Κυβέρνησης, σέ μιά ἐποχή
πού ἡ υπόλοιπη Ἑλλάδα προσπαθοῦσε
νά λευτερωθῇ ἀπό τόν βάρβαρο ζυγό
καί τίς ἐμφύλιες συμπλοκές, ὄχι μόνο ἤ-
ταν σημαντική στήν οἰκονομία τῶν νη-
σιῶν, ἀλλά καί πρωτοποριακή στήν ἱ-
στορία τῆς καθόλου Ναυτιλίας μας καί
ἰδιαίτερα τῆς ἀκτοπλοΐας.

Καί τό τέλος, τοῦ πρώτου θαυμαστοῦ
αὐτοῦ ἀτμόπλοιου «ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ» καί
πρωτοπόρου στήν Ἑλληνική ἀκτο-
πλοΐα, ὅστερα ἀπό 30 καί περισσότερα
χρόνια ὑπηρεσίας, ἀναφέρεται σέ μιά
«δηλοποίηση» πού δημοσιεύεται στήν ἐ-
φημερίδα ἀρ. 238 τοῦ 1856 καί ἔχει ὡς ἐ-
ξῆς:

«Τῇ 5 Ἰουνίου 1856 ἐ.ν. τῇ 10 π.μ., γί-
νονται δεκταί ἐν τῷ Γραφείῳ τούτῳ
προσφοραί ἐσφραγισμέναι διά τήν ἀγο-
ράν τοῦ Ἀτμοπλοίου ἡ «Ἑπτάνησος» ἀ-
νήκοντος εἰς τήν Ἰόνιον Κυβέρνησιν
τῆς χωρητικότητος 213 τόνων, καρφω-
μένον καί περιβλημένον μέ χάλκωμα,
προμηθευμένον μέ ἕν ζεύγος ἀερονά-
στων μηχανῶν τῆς δυνάμεως ἐννεμή-
κοντα ἵππων, μέ χαλκίνους λέβητας, μέ
ἐπιφυλάξεως ἐργαλεῖα, ἐξάρτια καί ἄλ-
λα μηχανισμοῦ ἀντικείμενα, ἔχοντα τās
ἀγκύρας του, ἀλύσεις, λέμβους, ἱστία

καί ἄλλα ὅσα ἀναγκαιοῦσι καί ὄντως ἐν
καλῇ καταστάσει, ἵνα ταξιδεύσῃ.

«Ὁ πλειοδοτῶν, θέλει γίνεῃ δεκτός, ἐ-
άν τό προσφερόμενον ποσόν συμφέρῃ
εἰς τό δημόσιον συμφέρον.

Μετά αἰτησιν γεγομένην ἐν τῷ Γρα-
φείῳ τούτῳ, οἱ θέλοντες δύνανται νά
παρατηρήσωσι τό πλοῖον καί τās μηχανά-
νας καί νά λάβωσι πᾶσαν ἄλλην πληρο-
φορίαν πρὸς εὐκολίαν δέ τοῦ ἀποκτη-
τοῦ, ἐπιτρέπεται ἵνα τό πλοῖο μείνῃ εἰς
Μανδράκιον ἐπὶ τινά χρόνον μετά τήν ἀ-
γοράν.

Γραφεῖον τῶν Ἰονίων Ἀτμοπλοίων
Κερκύρα, 6 Μαΐου 1856

Ἐδ. Φρ. Βάρς

Προσ. Γενικός Διευθυντής»

Μιά μόνο προσφορά ἔγινε, αὐτῇ τοῦ
Δῆμ. καί Σίας γιά λίρες 1543-15-0 καί φυ-
σικά δέν ἔγινε δεκτή.

Στίς 19 Ἰουλίου, ἔγινε ἐπαναλειπι-
κός διαγωνισμός γιά νέες προσφορές
ὅπως θά δοῦμε ἀπό τήν παρακάτω «δη-
λοποίηση» πού δημοσιεύθηκε στήν Ἰο-
νική Ἐφημερίδα. Ἀπό κεῖ πρωτομαθαί-
νουμε πῶς τό ἀρχικό κόστος τοῦ πλοίου
ἦταν λίρες 12.000, ἀφοῦ ἐκτιμοῦσαν τήν
ἀξία του στό «ἕνα τέταρτον τῆς ἀρχικῆς
αὐτοῦ τιμῆς, δηλ. λ. 3.000».

Τό δεύτερο μέρος τῆς «δηλοποιήσε-
ως» εἶναι ἀρκετά ἐνδιαφέρον, γιατί ἡ ἐ-
ταιρεία, κάμνοντας διαφόρους ὑπολογι-
σμούς τῆς ἀξίας τῶν ὑλικῶν τοῦ πλοίου,
προσπαθοῦν νά πείσουν τούς τυχόντες
ἀγοραστές («κερδοσκόπους» ὅπως
τούς γράφουν) πόσο θά ἔκαμναν τά ὑλι-
κά αὐτά σάν παληοσίδερα («νά συντρί-
ψωσι τό ὑλικόν»).

Παρακάτω, μεταφέρομε τήν δεύτερη
«δηλοποίηση» τῆς 11ης Ἰουνίου 1856, ὅ-
πως εἶχε ἀκριβῶς δημοσιευθῇ στά ἐλ-
ληνικά.

Δίπλα της ὑπάρχει τό ἴδιο κείμενο
στά ἀγγλικά.

«Ἐπειδή αἱ προσεσχεθεῖσαι προσφο-
ραί τήν 5 τοῦ ὁδεύοντος μηνός δέν συμ-
βάλλουσι πρὸς τό συμφέρον τῆς Κυβε-
ρήσεως, διά τήν πώλησιν τοῦ ἀτμο-
πλοίου ἡ Ἐπὶ τῶν ἡμερῶν, ἀνήκοντος
εἰς τήν Ἰόνιον Κυβέρνησιν, τῆς χωρητι-
κότητος 213 τόνων, καρφωμένου καί

περιβεβλημένου μέ χάλκωμα, προμη-
θευμένου μέ ἕν ζεύγος ἀερονάστων μη-
χανῶν, τῆς δυνάμεως ἐννεμήκοντα ἵπ-
πων, μέ χαλκίνους λέβητας, μέ ἐπιφυ-
λάξεως ἐργαλεῖα, ἐξάρτια, καί μηχανι-
σμοῦ ἀντικείμενα, ἔχοντος τās ἀγκύρας
του, ἀλύσεις, λέμβους, ἱστία καί ἄλλα ὅ-
σα ἀναγκαιοῦσι, καί ὄντος ἐν καλῇ κα-
ταστάσει, ἵνα ταξιδεύσῃ, ἄλλαι προσφο-
ραί ἐσφραγισμέναι θέλουν γίνεῃ δεκταί
ἐν τῷ Γραφείῳ τούτῳ τήν 19 τοῦ προσε-
χοῦς Ἰουλίου κατὰ τήν 10 ὥραν π.μ.

Ὁ πλειοδοτῶν θέλει γίνεῃ δεκτός, ἐ-
άν τό προσφερόμενον ποσόν συμφέρῃ
εἰς τό Δημόσιον συμφέρον.

Μετά αἰτησιν γεγομένην ἐν τῷ γρα-
φείῳ τούτῳ, οἱ θέλοντες δύνανται νά πα-
ρατηρήσωσι τό πλοῖον καί τās μηχανάς,
καί νά λάβωσι πᾶσαν ἄλλην πληροφο-
ρίαν.

Πρὸς εὐκολίαν δέ τοῦ ἀποκτητοῦ, ἐ-
πιτρέπεται, ἵνα τό πλοῖον μείνῃ εἰς Μαν-
δράκιον ἐπὶ τινά χρόνον μετά τήν ἀγο-
ράν, καί προστίθεται ἡ ἐξῆς ἐκτίμησις
πρὸς δημοσίαν γνώσιν.

«Ἐκτίμησις τῆς ἐνεστώσης
αὐτοῦ ἀξίας ὡς ἀτμοπλοίου,
καί λεπτομέρειαι τῆς ἀξίας
ἐκάστου τῶν συστατικῶν
αὐτοῦ μερῶν.

Ὅστις διανοεῖται νά κάμῃ τό ἀτμό-
πλοιον νά τρέξῃ ἐπὶ τινά ἀρμοδίαν ἑκτα-
σιν, θέλει εὐρῇ αὐτό ἀξίζον ἐν τέταρτον
τῆς ἀρχικῆς αὐτοῦ τιμῆς, δηλ. λ. 3.000.
Οἱ χάλκινοι αὐτοῦ λέβητες, τό ἐξωτερι-
κόν περίβλημα, οἱ χάλκινοι ἥλοι, κ.τ.λ.
(18 τόνων σχεδόν) δύνανται νά ὑπολο-
γισθῶσι τῆς ἀξίας τουλάχιστον τοῦ ἡμί-
σεος τοῦ ποσοῦ τούτου.

Τεθέντος, ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἡ οἱ κερ-
δοσκόποι θέλουν νά συντρίψωσι διά τό
ὑλικόν, τό ὡς ἐγγίστα ἐξαγόμενον ἤθε-
λεν εἶσθαι τό ἐξῆς.

Ὁ λέβης περιέχων σχεδόν
14 τόνους χαλκοῦ, προστι-
θεμένων 4 σχεδόν τόνων
διά τό ἐξωτερικόν περίβλη-
μα, καί τῶν χαλκίνων ἥλων,
τό ὅλον 18 τόνων, ὑπολογι-
ζομένων πρὸς 10 δηνάρια

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307581

τήν λίτραν	Λ. 1,680
Ἀφαιρεθείσης τῆς μηχανῆς, καὶ θεωρουμένης ὡς παλαιὸν ὑλικόν	200
Ἡ ξυλὴ, αἱ συνίδαι κτλ. τοῦ σκάφους ἀνήγμένα εἰς κομμάτια πρὸς ἄρσιν τῶν χαλκίων ἢ λῶν καὶ δεσμών, ὑπολογίζονται τῆς ἀξίας	100
Αἱ ἄγκυραι, αἱ ἀλύσεις καὶ μία ἀχθοφόρος μηχανή	100
Κατάρτια, κεραῖαι, σχοινία, λέμβοι, ἱστία, σκηναὶ καὶ ἄλλα ἐξάρτια	120
Γραφεῖον τῶν Ἰονίων Ἀτμοπλοίων Κερκύρα, 11 Ἰουνίου 1856 Ἐδ. Φρ. Βάρς, Πρόσ. Γενικός Διευθυντής»	Λ. 2,200
Στὸν διαγωνισμό τοῦτο, ἀνοίχθησαν δύο προσφορές: Ἡ μία πάλιν ἀπὸ τὸν Δῆμα καὶ Σία γιὰ Λίρες 1327-18-0 καὶ ἡ δευτέρα ἀπὸ τὸν Λαυρέντιο Βάχλε καὶ Σία γιὰ Λίρες 1806-1-6. Καὶ οἱ δύο ἀπερρίφθησαν, γιατί θεωρήθηκαν ἀσύμφωρες.	
Σέ ἄλλη Ἰονικὴ Ἐφημερίδα μετ' ἡμερομηνία 29 Ἰουλίου, διαβάζουμε καὶ τρίτη «δηλοποίησις», ὅπου ζητοῦνται «προσφοραὶ ἐσφραγισμέναι» γιὰ τίς «8 Ὀκτωβρίου 1856 ἀπὸ τῆς 9 π.μ. ἄχρι τῆς 12 μ.». Τὸ πρῶτο μέρος τοῦ κειμένου, εἶνα ἀκριβῶς τὸ ἴδιον ὅπως καὶ τὸ προηγούμενο (μ' ἐξαίρεση φυσικὰ τὴν νέα ἡμερομηνία), γιὰ τοῦτο καὶ τὸ παραλείπουμε. Ὅμως, ὅπως θὰ παρατηρήσῃ ὁ ἀναγνώστης, τὸ δεύτερο μέρος διαφέρει στοὺς ὑπολογισμοὺς τῆς ἐταιρείας καὶ ἐστὶ ἀνεβάζουν τὴν τιμὴν τοῦ ἀπὸ Λ. 2,200 σὲ Λ. 2,336 χωρὶς τὴν ἀξία τῶν μηχανημάτων του. Ἰδοὺ ἡ σχετικὴ παράγραφος.	
Ὁ λέβης, περιέχων σχεδὸν 14 τόννους χαλκοῦ, προστιθεμένων 4 σχεδὸν διὰ τὸ ἐξωτερικὸν περιβλήμα, καὶ τῶν χαλκίων ἢ λῶν, τὸ ὅλον 18 τόννων, ὑπολογίζονται ἔνεκα τῆς αὐξήσεως τῆ τιμῆς, πρὸς ἕν σελλ. τὴν λίτραν	Λ. 2,016
Ἡ ξυλὴ, αἱ σανίδαι κτλ. τοῦ σκάφους ἀνήγμένα εἰς κομμάτια πρὸς ἄρσιν τῶν χαλκίων ἢ λῶν, ὑπολογίζονται τῆς ἀξίας	100
Αἱ ἄγκυραι, αἱ ἀλύσεις καὶ μία ἀχθοφόρος μηχανή	100
Κατάρτια, κεραῖαι, σχοινία, λέμβοι, ἱστία, σκηναὶ καὶ ἄλλα ἐξάρτια	120
ἐκτὸς τῆς ἀξίας τῶν μηχανῶν του Γραφεῖον τῶν Ἰονίων Ἀτμοπλοίων Κερκύρα, 29 Ἰουλίου 1856 Ἐδ. Φρ. Βάρς, Πρόσ. Γενικός Διευθυντής»	Λ. 2,336

Ἀπ' ἐδῶ καὶ πέρα, ἡ Ἰονικὴ Ἐφημερίδα, παύει ν' ἀσχολῆται μετ' ὅ «Ἐπτάνησος». Ὅμως μαθαίνουμε τὸ τέλος τοῦ ἀπὸ ἑνα γράμμα τοῦ Ἀ. Δαμασκηνοῦ, Προέδρου τῆς Γερουσίας πρὸς τὸν Κόμητα Φλαμπουριάρη, Πρόεδρο τῆς Νομοθετικῆς Συνέλευσης, πού δημοσιεύθηκε στὴν Ἰονικὴ Ἐφημερίδα ἀρ. 401 τῆς 28.2/12.3.1859. Τὸ γράμμα ἔχει ἡμερομηνία 3 Μαρτίου 1859 καὶ ἀναφέρεται στὰ οἰκονομικὰ τοῦ Κράτους.

Ἀντιγράφουμε, ἀπὸ τὸ μακροσκελές κείμενο, μόνο ὅ,τι ἔχει ὅχηση μετ' ἡν ἱστορία μας:

«... Εἰς τὰ ἔξοδα τοῦ ἔτους 1858 ἡ Βουλὴ θέλει ἰδεῖ τὸ σημαντικὸν ποσὸν Λιρ. Στ. 3,499-1-10, ὅπερ ἐδαπανήθη πρὸς ἐπισκευὴν τοῦ ἀτμοπλοίου ἡ Ἰονία ἐν Μελίτῃ, ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἐπιθεωρητοῦ τοῦ Ναυαρχείου. Τὸ ἀτμόπλοιο ἐν Μελέτῃ εὐρέθη ἐν ἀθλιωτάτῃ καταστάσει καὶ εἰς ἄκρον ἐπικινδύνῳ δι' ὃ ἡ ἐπισκευὴ αὐτοῦ ἀπήτησε σημαντικὴν δαπάνην, ἥτις δὲν ἡδυνήθη νὰ προοραθῇ ἐνταῦθα ἀλλὰ τὸ βέβαιον εἶναι, ὅτι οὔτε ὁ Λόρδ Μέγας Ἀρμοστής, οὔτε ἡ Γερουσία ἔλαβε προηγουμένως εἰδήσιν τινὰ περὶ αὐτῆς, καὶ μόνον ἐπληροφορήθησαν ἀφ' οὗ τὸ ἀτμόπλοιο εἶχεν ἐπιστρέψει ἐντελῶς ἐπεσκευασμένον, καὶ μετὰ τὴν διαβίβασιν τῶν λογαριασμῶν τοῦ Τμήματος τοῦ Ναυαρχείου μετ' ἡν αἰτήσιν πληρωμῆς. Ἐπομένως ἐν τῇ καταστάσει τῶν περιστάσεων, ἐν αἷς ἡ Κυβέρνησις εὐρέθη, οὐδεμία ἄλλη ἐκλογὴ τῇ ἀπέμενεν εἰμὴ ἡ πληρωμὴ, μετ' ἡν παρηγορίαν ὅτι ἡ δαπάνη καίτοι ὑπέρογκος ἤθελεν ἀνταμειβθῇ ἐκ τῆς ἐσωτερικῆς ἀξίας, ἣν τὸ ἀτμόπλοιο εἶχε λάβει. Ἡ ἀλληλογραφία καὶ οἱ λογαριασμοὶ, ἄτινα λαμβάνω τὴν τιμὴν νὰ διαβιβάσω εἰς Ὑμᾶς, θέλουσιν ἐντελῶς πληροφωρῇ τὴν Βουλὴν περὶ τοῦ δυσαρέστου τούτου ἀντικειμένου.

Ἐξω εἰσέτι τὴν τιμὴν νὰ ἀποστείλω πρὸς Ὑμᾶς τὰ ἐγγράφα τὰ ἀφορῶντα τὴν πώλησιν τοῦ ἐτέρου ἀτμοπλοίου ἡ Ἐπτάνησος, πρὸς Λιρ. Στ. 1,600 τιμὴν τὴν ὁποίαν ἡ Κυβέρνησις ἐνόμισεν ἐπωφελές νὰ μὴ ἐγκαταλείψῃ μετὰ τὰς διαφόρους ἀποπειράς, αἵτινες ἐγένοντο πρὸς ἐπικερδεστέραν πώλησιν αὐτοῦ, καὶ μετὰ τὸν διανενόμενον χρόνον.

Ἡ πρώτη ἀπόπειρα ἐγένετο διὰ τῆς ἀπὸ 6 Μαΐου 1856 δηλοποιήσεως διαγωνισμοῦ καὶ παρὰ τῆς ἐπωνυμίας Δήμα καὶ Σίας προσηνέχθη ἡ προσφορὰ Λιρ. Στ. 1543-15-0, ἥτις δὲν ἐγένετο δεκτὴ.

Ἡ δευτέρα ἀπόπειρα ἐγένετο διὰ τῆς ἀπὸ 11 Ἰουνίου 1856 δηλοποιήσεως, καὶ δύο προσηνέχθησαν προσφοραὶ, ἡ μὲν παρὰ τῆς αὐτῆς ἐπωνυμίας Δήμα καὶ Σας πρὸς Λιρ. Στ. 1327-1-8, ἡ δὲ ὑπὸ τοῦ Κ. Λαυρεντίου Βάχλε καὶ Σας Λιρ. Στ. 1806-1-6, καὶ αὕτη, καίτοι μεγαλύτερα, ἐθεωρήθη καὶ τότε ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τοῦ Ἰ. Κοινοβουλίου ἀπαράδεκτος ἐπ' ἐλπίδι βελτίονος προσφορᾶς.

Ἡ δὲ τρίτη ἀπόπειρα ἐγένετο διὰ τῆς

ἀπὸ 29 Ἰουλίου 1856 δηλοποιήσεως χωρὶς νὰ προσαχθῇ οὐδεμία προσφορὰ.

Ταυτοχρόνως, ὁ Λόρδ Μέγας Ἀρμοστής ἀπεύθυνε ἐγκύκλιον πρὸς τοὺς Προξένους Πατρῶν, Τεργέστης, Βενετίας, Σύρου καὶ Πειραιῶς, ἐπὶ σκοπῷ νὰ λάβῃ ἐκ τῶν τόπων ἐκείνων συναγωνιστάς, ἀλλὰ εἰς μάτην.

Μόνον κατὰ τὸν Ὀκτώβριον 1856 ἐλήφθη ἐκ Κωνσταντινουπόλεως ἡ προσφορὰ Λιρ. Στ. 2000, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅμως τῆς ἐξασφαλίσεως τῆς πλευσιμότητος τοῦ ἀτμοπλοίου ἐπὶ τὸ διάστημα 13 μηνῶν, ὄρον πάντῃ ἀπαράδεκτον, καὶ τὸν ὅποιον ὁ προσφερθὴς δὲν παρητήσατο.

Μετὰ τοσαύτας ἀποπειράς καὶ ἀκούθως κατὰ τὸν Φεβρουάριον 1858, ὁ Κ. Τάϋλwor προσήνεγκε 1600 Λιρ. Στ. ὑπὸ τὸν ὄρον νὰ παραδοθῇ τὸ ἀτμόπλοιο ἐν Μεσσήνῃ δαπάνῃ καὶ κινδύνῳ τῆς Κυβερνήσεως.

Ἡ Κυβέρνησις δὲν ἡδυνήθη μὲν νὰ παραδεχθῇ τὸν ὄρον τοῦτον, ἀλλὰ δὲν εὗρεν ἐπωφελές εἰς τὸ Δημόσιον συμφέρον νὰ ἀποποιηθῇ τὴν τιμὴν, ὑπὸ τὴν σκέψιν, ὅτι ὁ καιρὸς προφανῶς δὲν εἶχεν ἐπιφέρει εἰμὴ φθοράν, ἐλάττωσιν τιμῆς, καὶ ἀπώλειαν τοῦ σχετικοῦ τόκου, καὶ ὅτι ἦτο καθήκον τῆς νὰ ἀποφύγῃ τὴν πρόδοτον τοιούτων ζημιῶν, ὁράττουσα τὴν αἰσίαν εὐκαιρίαν ἥτις εἶχε παρουσιασθῇ διὰ τὴν πώλησιν. Οὕτω, τοῦ προσφερομένου παραιτήσαντος τὸν ὄρον, ἐσυμφωνήθη ἡ πώλησις πρὸς τὴν ἄνω εἰρημένην τιμὴν, προαφαιρουμένης τῆς παραγγελίας...».

Ὅπως βλέπουμε ἀπὸ τὸ παραπάνω γράμμα, ἡ περιπέτεια τῆς πώλησης τοῦ «Ἐπτάνησος», τελείωσε κατὰ τὸν Φλεβάρη τοῦ 1858, 33 ἀκριβῶς χρόνια ἀπὸ τότε ποὺ πρωτοαγγέλθηκε τὸ εὐχάριστο γεγονός τῆς ναυπήγησής του. Ὅσο γιὰ τὸ «Ἰονία», ὕστερα ἀπὸ τὴν μεγάλη ἐπισκευὴν τοῦ στήν Μελίτη (Μάλτα), δούλεψε γιὰ μερικά χρόνια, ἀλλὰ ὅταν ἐλευθερώθηκαν τὰ νησιά τὸν Μάη τοῦ 1864, πῆγε στήν Κέρκυρα μιά ἐπιτροπὴ ἀπὸ ἀξιωματικούς τοῦ Ἑλληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ γιὰ νὰ ἐπιθεωρήσῃ τρία σκάφη ποὺ ἐγκατέλειψαν οἱ Ἀγγλοι, ἐνα ἐκ τῶν ὁποίων ἦταν καὶ τὸ «Ἰονία». Ἡ ἐπιτροπὴ ἀνέφερε πῶς «οἱ νομεῖς καὶ γενικῶς τὸ σκάφος εὐρίσκοντο εἰς καλὴν κατάστασιν, ἀλλ' οἱ λέβητες ἐπὶ τοσοῦτον κατεστραμμένοι ἦσαν, ὥστε ἐτύγχανον ἀνεπίδεκτοι διορθώσεως καὶ ἐπεβάλλετο ἡ ἀντικατάστασις αὐτῶν. Εἰς κακὴν ἐπίσης κατάστασιν εὐρίσκοντο καὶ ἡ ἐξάρτια αὐτοῦ». Ὑστερα ἀπὸ ἀναβολὰς πολλὰς, τὸ Ὑπουργεῖο ἀπεφάσισε τὸ σκάφος τοῦτο νὰ παραχωρηθῇ στήν Ἑλληνικὴ ἀτμοπλοϊκὴ Ἐταιρεία⁽¹⁴⁾. Καὶ ἔτσι, μετ' ἡν ἔνωση τῆς Ἐπτανήσου μετ' ἡν Μητέρα Ἑλλάδα, ἐσταμάτησε καὶ ἡ ταχτικὴ ἀτμοπλοϊκὴ συγκοινωνία τῆς Κέρκυρας μετὰ τὰ ἄλλα

(14) Ἀντ'χου Δ. Γ. Φωκά: Χρονικὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ Β. Ναυτικοῦ 1833-1873 Ἀθήναι, Γ.Ε.Β.Ν. 1923, σελ. 222.

νησιά, γιά ξαναρχίσει πάλι ύστερα από 120 χρόνια!

Συμπλήρωμα

Στήν 'Ιονική εφημερίδα αρ. 77/1846 σελ. 12-13 δημοσιεύθηκε ανακοίνωση της πλοιοκτητίας εταιρείας γιά τά προσόντα πού πρέπει νά έχουν οί νέοι πού θά ήθελαν νά ναυτολογηθούν σάν μηχανικοί τών πλοίων. Στήν ίδια εφημερίδα σελ. 14, δημοσιεύεται ή μισθοδοσία όλοκληρου του πληρώματος μέ τίς ειδικότητές τους.

Ό αναγνώστης θά παρατηρήσει, πώς οί μηχανικοί κατατάσσονται σέ 4 κλάσεις (όπως θά λέγαμε σήμερα Α', Β', Γ' καί Δ' Μηχανικός). Οί όροι είναι σαφείς καί μεταφράζονται από τά αγγλικά, όπου ύποψιαζόμαστε πώς οί κανονισμοί αυτοί ύπήρχαν καί άφορούσαν τά αγγλικά έμπορικά σκάφη.

Οί αγγλικοί όμως μηχανολογικοί όροι (κενοφανείς βέβαια στους Έλληνες ναυτολόμους), οί αναφερόμενοι στην παρ. «Δευτέρας κλάσης», σήμερα δέν μάς λέγουν τίποτε, γιατί ή μετάφρασή τους από τ' αγγλικά έγινε γιά πρώτη φορά καί οί αντίστοιχες ελληνικές όνομασίες είναι δημιουργήματα του τότε μεταφραστού.

Παρακάτω, δίνουμε τίς αγγλικές μεταφρασμένες στό ελληνικά λέξεις, τίς σημερινές αντίστοιχες λέξεις όπως έχουν καθιερωθή καί τέλος τίς αντίστοιχες αγγλικές.

«Κινηταί γλωσσίδες» - άτμοσύρτες, κοινώς συρτάρια - slide valves.

«Κινηταί τών έμβόλων» - Βάκτρο - Piston rod.

«Γεμάτο κιβώτιο» - στυπιοθάλαμος - Stuffing box.

«Σιφώνας» - άντλία - Pump.

«Τρόπος του νά βάλλωσι εις κίνησιν καί σηκώσουν την συσκευήν» - Νά ζεσταίνουν καί κρυώνουν τά καζάνια - Feeding and blowing off apparatus.

«Blowing off» - blowing down - Στρατώνα.

«Άσφαλιστικός λέβης» - άσφαλιστική δικλείς - Safety valve.

Άνακοίνωσις Α'

«Οί ακόλουθοι επιδοκιμασθέντες κανονισμοί αποβλέποντες την εκπαίδευσιν καί τά προσόντα τών πρωτοπείρων Μηχανικών εις τό Άτμοπλοϊκόν κατάστημα της 'Ιονίου Κυρνήσεως, κοινοποιούνται προς γνώσιν όλων.

«Τετάρτη Κλάσις. Οί νέοι έμβαίνοντες εις ύπηρεσίαν ως πρωτόπειροι της τετάρτης κλάσεως δέν πρέπει νά έχωσιν ήλικίαν μικροτέραν τών 14 έτών, ούδέ μεγαλητέρα τών 17. Πρέπει νά είναι καλοήθεις καί εύρωστοι, νά ήξεύρουν νά γράφωσι, καί νά γνωρίζωσι την μέθοδον τών τριών. Πρέπει επίσης νά γνωρίζωσιν αρκετά την Άγγλικήν, ώστε νά ήμπορέσουν νά ώφεληθώσιν από την διδασκαλίαν τών Μηχανικών

Άγγλων, καί από τά Άγγλικά βιβλία.

Τρίτη Κλάσις. Λήγοντος του τρίτου χρόνου της ύπηρεσίας, άν ή διαγωγή των ήτο καλή εις την περίοδον ταύτην, οί πρωτόπειροι θέλουν είσθαι εκλόγιμοι διά νά μεταβιβασθώσιν εις την Τρίτην κλάσιν, άν, εις την εξέτασιν των δείξωσιν ότι γνωρίζουν τά όνόματα καί τάς χρήσεις κάθε μέρους της μηχανής, τών καθετήρων, βαρομέτρων κτλ.

Δευτέρα Κλάσις. Άν οί πρωτόπειροι εις τό τέταρτον χρόνον, μετά την είσοδον των εις την ύπηρεσίαν, τελειοποιηθώσι, διά τών διδασκαλιών του μηχανικού, υπό του όποίου θέλουν ύπηρετήσιν, ώστε νά γνωρίζωσιν όλον τόν διοργανισμόν της μηχανής καί τών Λεβήτων, την χρήσιν όλων τών έργαλειών, καί τόν τρόπον του νά κάμωσι τάς αναγκαίας εις τό πλοϊον επισκευάς, νά είναι ικανοί νά αναλύωσι καί νά συνθέτωσι τά έν ενεργεία μέρη, τάς κινητάς γλωττίδας, τά έμβολα, τάς ράβδους τών έμβόλων, τά γεμάτα κιβώτια, νά γνωρίζωσι την ενεργειαν καί την πυκνωσιν του άτμου, την επιστροφήν του ύδατος εις τόν λέβητα, την κατασκευήν όλων τών σιφώνων, τόν τρόπον του νά βάλλωσιν εις κίνησιν καί νά σηκώσουν την συσκευήν καί τόν άσφαλιστικόν λέβητα κτλ νά δύνανται νά σχεδιάζωσι γραμμικήν ίχνογραφίαν τών μηχανών καί τών τροχών καί γίνωσι καθ' όλα ικανοί, θέλουν θεωρεΐσθε άξιοι νά προβισθώσιν εις την Δευτέραν Κλάσιν, άν ή διαγωγή των έστάθη πάντοτε καλή.

Πρώτη Κλάσις. Άν εις την λήξιν του πέμπτου χρόνου, μετά αύστηράν εξέτασιν, οί νέοι κριθώσιν ικανοί διά νά καθέξωσι την θέσιν Μηχανικού Τρίτης Κλάσεως, καί άν ή διαγωγή των έστάθη πάντοτε άμεμπτος, θέλουν προβιβασθί εις τόν κατάλογον της Πρώτης Κλάσεως καί θεωρηθί ως ύποψήφιοι προβιβασμού, καί θέλουν προκρίνεσθαι κατά τόν βαθμόν της ικανότητός των. Πρώτης Κλάσις 10, Δευτέρας Κλάσις 8, Τρίτη Κλάσις 6, Τετάρτη Κλάσις 4 πένσιν ήμέραν μέ τροφήν. (πένσιν = πένες. 12 πένες άντιστιστοιχοΰσαν ένα σελίνι).

Αί αίτήσεις προς άποδοχήν τών πρωτοπείρων μηχανικών θέλουν διευθύνεσθαι εις τό Άτμοπλοϊκόν κατάστημα, καί θέλουν δέχεσθαι παρά του ύπογεγραμμένου. Οί 'Υποψήφιοι πρέπει νά είναι υίοί 'Ιώνων (; 'Ιόνιοι), ή Βρετανικοί 'Υπήκοοι. 'Η άποδοχή θέλει γίνεται μετά την όποιαν θέλει κάμνει ή επί τούτων προσδιορισθησομένη άρμοδία άρχή.

Γραφεϊον του Καταστήματος
τών ταχυδρομικών πλοίων
Γ. ΟΥΑΡΔ,
Διευθυντής»

Σημ. Στά αγγλικά τό κείμενο ύπογράφεται:

Packet Establishment, Corfu,
Κέρκυρα 9 Μαΐου 1886
G. Ward

Άνακοίνωσις Β'

«Πίναξ τών μισθών καί ζωοτροφιών χωρηγηθέντων εις τά άτομα ύπηρετούντα εις τό Άτμοπλοϊον καί 'Ιονικόν ναυπηγεϊον.

Πλοίαρχος	Λ. 16 13 4	κατά μήνα
Δεϋτ. πλοίαρ.	Λ. 9 15	— κατά μήνα
Υποπλοίαρχος	Λ. 6 10	— κατά μήνα
Οί λεγόμενοι Mates	Λ. 5	— κατά μήνα
Μηχανικοί	Λ. 15	— κατά μήνα
Όπλοποιοί καί Σιδηρουργοί	Λ. 5 5	κατά μήνα
Ξυλουργοί	Λ. 3	— κατά μήνα
Όστιοποιοί	Λ. 3	— κατά μήνα
Όπιστάτης του πληρώματος	Λ. 3 5	— κατά μήνα
Όπιστάτης τών Mates	Λ. 2 3 4	κατά μήνα
Όπιστάτης της καμίνου	Λ. 4 6 8	κατά μήνα
Δεϋτερος όπιστάτης	Λ. 3 5	— κατά μήνα
Πυρευταί	Λ. 1 19	— κατά μήνα
Πηδαλιούχοι	Λ. 1 19	— κατά μήνα
Ναϋται πρώτης κλάσεως	Λ. 1 10 4	κατά μήνα
Ναϋται δευτέρας κλάσεως	Λ. 1 1 8	κατά μήνα
Τετάρτης κλάσεως ύπηρεταί	Λ. — 8 8	κατά μήνα
Όπρομηθευταί	Λ. 2 3 4	κατά μήνα
Όποπρομηθευταί	Λ. 1 6	— κατά μήνα
Μάγειροι	Λ. 1 19	— κατά μήνα

Μετά προσθήκης μιās μερίδος τροφής»
(δ. από τό αγγλικό d πού σημαίνει πένα. Τό σελίνι ήχε 12 πένες καί 20 σελίνια ή λίρα).

Σημ. Καλά θά είναι νά μεταφράσουμε μερικές όνομασίες στην καθομιλουμένη ναυτική γλώσσα καί τό κάνουμε τουτο κατ' ευθείαν από τό αγγλικό κείμενο. Όπως ήπαμε παραπάνω, έπειδή τό έπάγγελμα του Μηχανικού καί φυσικά του ύπολοιού πληρώματος της μηχανής, γιά πρώτη φορά παρουσιάσθηκε στην ελληνική ναυτιλία καί γραμματολογία, μαζί μέ τ' άτμόπλοια, στό Έπτάνησα άναγκαστικά οί όρολογίες έπρεπε νά μεταφραστοϋν από τά αγγλικά.

Έτσι, έχουν τόν Ναύκληρο (Όστρόμο) νά τόν μεταφράζωμε «Όπιστάτη του πληρώματος». «Οί λεγόμενοι mates» δέν μεταφράζεται, αλλά είναι οί σημερινοί άνθυποπλοίαρχοι, ένω οί «Όπιστάτες τών mates», δέν είναι τίποτε άλλο παρά οί σημερινοί ύπονάυκληροι. Ό «Όπιστάτης της καμίνου» είναι ό Άρχιθερμαστής (Ντοκουμάνης), ένω οί «Όπρομηθευταί» είναι οί θερμαστές. Οί «Τετάρτης κλάσεως ύπηρεταί» είναι οί ναυόπαιδες (τζόβαινα). Οί «Όπρομηθευταί» είναι οί καμαρωτοί, ένω οί «Όποπρομηθευταί» είναι τά καμαρωτάκια.

Άξιοσημείωτο επίσης είναι, πώς τό καράβι πασάριζε (όπως θά λέγαμε σήμερα) μιιά φορά την ήμέρα φαγητό.



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

“SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS”

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

ITT 42018 EL GRECO PN

Seatrader Maritime Inc.

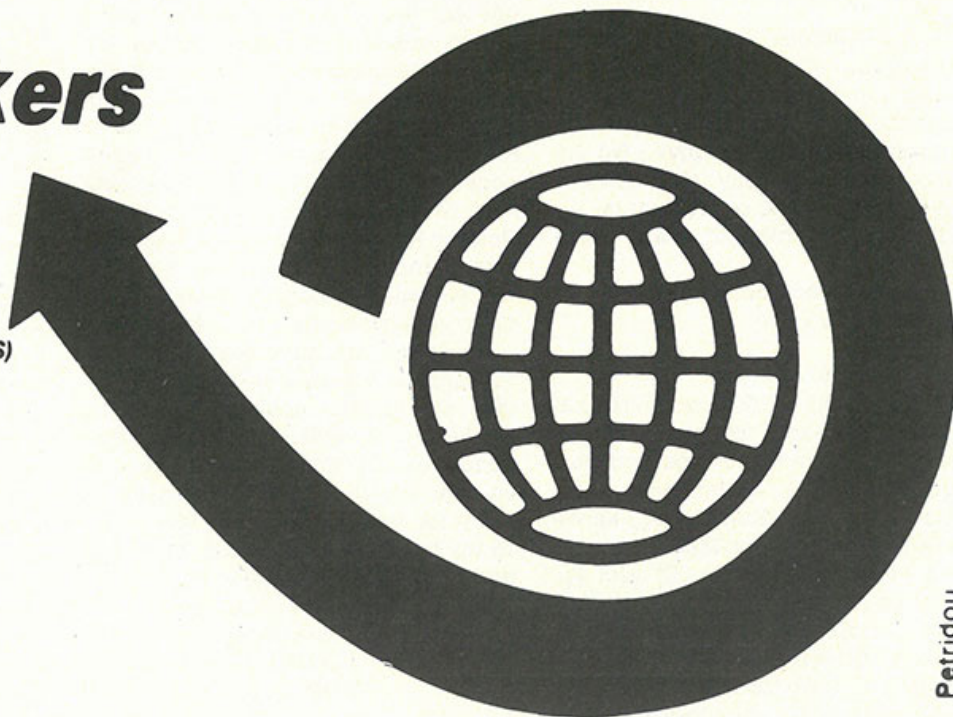
Shipbrokers

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

‘Η πρώτη μεταφορά φορτίου διά θαλάσσης πρό 10.000 χρόνων

Του κ. ΑΛΕΞ. ΛΑΓΚΑΔΑ

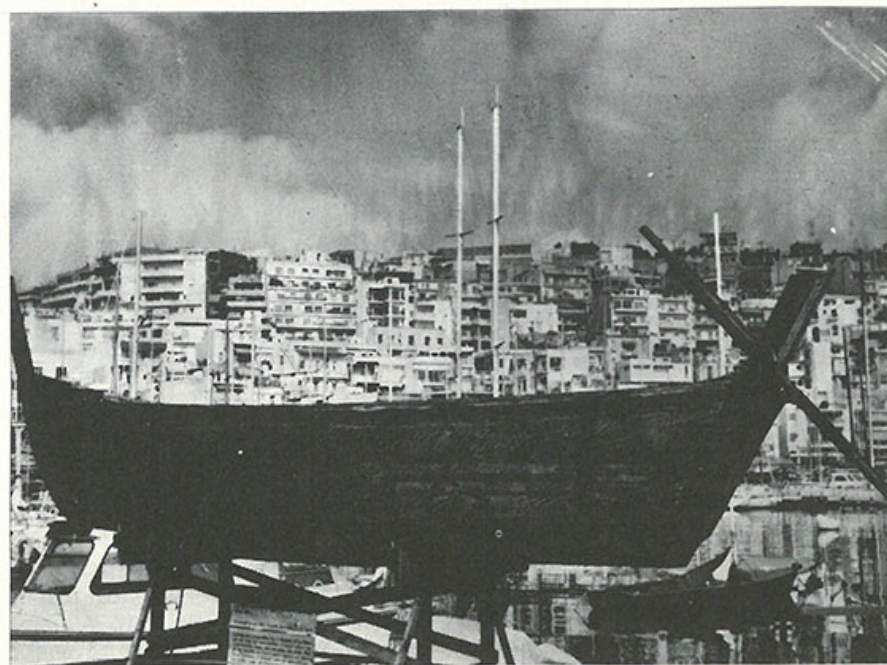
‘Εχουμε αδιάβλητες αποδείξεις και στοιχεία που μας πείθουν πώς Προέλληνες ήταν οι πρώτοι ναυτικοί του κόσμου και πώς αυτοί μετέφεραν το πρώτο φορτίο διά θαλάσσης, από την Μήλο στην ‘Ερμιόνη πρό 10.000 χρόνων.

Αυτό απέδειχθη από τον όψιδιανό λίθο που βρέθηκε στο σπήλαιο Φράγγχι της ‘Ερμιονίδος. Μέσα στο σπήλαιο αυτό, που κατοικούσαν οι πρόγονοί μας κατά την Μεσολιθική εποχή, βρέθηκαν κόκκαλα ζώων και μεγάλων ψαριών καθώς και κομμάτια όψιδιανού λίθου. Με την ραδιοχρονόμετρησή, που χρησιμοποιήθηκε και για τον καθορισμό της ηλικίας των σεληνιακών πετρωμάτων που έφεραν οι ‘Αμερικανοί αστροναύτες, επισημονες καθόρισαν την ηλικία τόσο των όστων όσο και του όψιδιανού που ανέρχεται σε 10.000 χρόνια. ‘Επίσης διαπίστωσαν πώς ο όψιδιανός αυτός «έξερευθή» από το ήφαιστίο της Μήλου και πώς το ίδιο σκληρό πέτρωμα της Μήλου έχει απολύτως την αυτή σύνθεση και χαρακτηριστικά με τον όψιδιανό που βρέθηκε στην ‘Ερμιονίδα. Τέτοιο πέτρωμα δεν υπάρχει στην ηπειρωτική ‘Ελλάδα.

‘Εχομε λοιπόν αδιάψευστη μαρτυρία πώς ο όψιδιανός που βρέθηκε στην ‘Ερμιονίδα σε τεμάχια, σε αιχμές βελών και εργαλεία, μετεφέρθη διά θαλάσσης από τους προγόνους μας, κατά την Μεσολιθική εποχή, τότε που για πρώτη φορά ανοίχθηκαν στο πέλαγος με φορηγά πλοία κι έφθασαν στην Μήλο από όπου μετέφεραν την πολύτιμη πέτρα που ήταν το «άτσάλι» της προϊστορικής περιόδου, από το 8.000 π.Χ. δηλαδή έως περίπου το 3.000 π.Χ. την εποχή της ανακαλύψεως του χαλκού.

‘Ετσι γνωρίζουμε, βάσει των αδιάβλητων αυτών στοιχείων, πώς η πάλη των προγόνων μας με τα κύματα, αυτή που συνεχίζεται και σήμερα, άρχισε πρό 10.000 χρόνων.

Φυσικά τα πρώτα ταξίδια των προγόνων μας ήταν πολύ επικίνδυνα και δύσκολα γιατί, εκτός των άλλων, ήταν «τα-



Τό δοκιμαστικό ιστίο της ΕΡΜΙΟΝΗΣ στηριγμένο στο «διποδικό» κατάρτι της. Τό τελικό ιστίο, με τό οποίο θά γίνει τό ταξίδι, θά είναι δερμάτινο, ραμμένο μέ κλωστή από δέρμα και βελόνες από κόκκαλο ψαριού.
‘Η κατασκευή του σκάφους χρηματοδοτήθηκε από τόν γράφοντα.

ξίδια προς τό άγνωστο» μιά και δέν γνώριζαν οι πρώτοι τότε ναυτικοί την μορφή της πολυνησίας του Αιγαίου μας. Πολλές φορές μάλιστα ήταν ταξίδια χωρίς επιστροφή, γιατί την μακρινή αυτή εποχή, τα πρωτόγονα σκάφη των Προελλήνων, των Πελασγών, ήταν πιό αβέβαια και από την τύχη και δέν σάπιζαν μά χανόντουσαν στά βάθη της άπεραντης θάλασσας.

‘Ομως πώς ήταν τά πρώτα αυτά πλοία με τά όποια τόλμησαν οι πρόγονοί μας ν’ ανοιχθούν πρώτα στά πέλαγα; Δυστυχώς κανείς δέν γνωρίζει. Ούτε σε σπηλιές ούτε πουθενά άλλοι βρέθηκαν σχέδια αυτών των σκαφών. Τίς πρώτες μορφές πλοίων τίς έχουμε από τίς απεικονίσεις σε βάζα, δακτυλίδ-

λιθους κλπ. της Κυκλαδικής και Μινωικής εποχής, δηλαδή πρό 5.000 χρόνων περίπου.

Πάντως τά άγνωστά μας πρώτα πλοία αποκλείεται νά ήταν μονόξυλα ή σκάφη από ψάθα — όπως εκείνα που οι άνθρωποι χρησιμοποιούσαν στίς λίμνες, τά ποτάμια και στίς ήσυχες παραλίες, γιατί τό Αιγαίο είναι δύσκολη θάλασσα και δέν μπορεί νά τό ταξιδέψει κανείς μέ τέτοια «πλεούμενα» όποιαδήποτε εποχή και νά μεταφέρει μάλιστα φορτία.

‘Αλλά ποιά μπορούσε νά ήταν ή μορφή των πρωτόγονων σκαφών που ναπηγούσαν οι πρόγονοί μας; Χωρίς πολλή φαντασία μπορούμε νά τά αναπαραστήσουμε μελετώντας τόν τότε τρόπο

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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



Ἡ ΕΡΜΙΟΝΗ πρὸ τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Ι.Ο.Π. (Μικρολίμανο) λίγο πρὸ τῆς καθελκύσεώς της.

ζωῆς τους, τὰ ὑλικά πού διέθεταν καθώς καί τὰ πέτρινα ἐργαλεῖα τους. Τὰ σκάφη αὐτά ἐπρεπε νά εἶναι ἀπό κομμένους κορμούς πεύκων, γερά, μέ κοντό ἰστό καί δερμάτινο ἰστίο, ἀπό ραμμένα κομμάτια δερμάτων πού ἔραβαν ὅπως τὰ ρούχα τους δηλαδή μέ δερμάτινες κλωστές καί βελόνες ἀπό κόκκαλα ζώων ἢ ψαριῶν. Κουπιά θά κατασκεύαζαν ἀπό μικρούς κορμούς κυπαρισσιῶν.

Τὰ πρωτόγονα αὐτά σκάφη θά εἶχαν ἓνα φαρδύ κουπί γιά πηδάλιο, ὅπως ἐκεῖνο πού 7.000 χρόνια μετὰ χρησιμοποιοῦσε ὁ Ὀδυσσεύς στήν σχεδιά του. Τό πλοῖο αὐτό θά ἐπρεπε νά κατασκευάσθηκε ἀπό κορμούς πεύκων πού θά ἔκοβαν μέ σφήνες κάνοντας μακρόστενα κομμάτια πού κάρφωναν μέ «γόμφους» ξυλόκαρδα καί αὐτό γιατί μέ βούρλα, πού ἀφθονοῦσαν στήν Πελοπόννησο ἢ φυτικά σχοινιά θά ἦταν ἀδύνατον νά ναυπηγήσουν στεγανό πλοῖο.

Στό ἰστό πάντως θά βασιζόντουσαν οἱ πρόγονοί μας, ὅταν πελαγοδρομοῦσαν — στήν δύναμη τῶν ἀνέμων πού χάρις αὐτοῦς γνωρίσαμε τήν μορφή τοῦ πλανήτη μας.

Μέ ὅσο τό δυνατόν πιό πρωτόγονο σκάφος πού νά πλησιάζει, ὅσο γίνεται μέ ἐκεῖνο πού θά χρησιμοποίησαν πρὸ 10.000 χρόνων οἱ μακρινοί μας πρόγονοί, θά προσπαθήσουμε ν' ἀναβιώσουμε τό ταξίδι Ἑρμιόνη — Μῆλος — Ἑρ-

μιόνη. Μέ τό πλοῖο αὐτό, πού ναυπηγήθηκε ὕστερα ἀπό πολυεπεῖς μελέτες καί δοκιμές, θ' ἀνοιχθοῦμε στό πέλαγος κατὰ τόν προσεχῆ Ἰούνιο γιατί τότε ὁ μόνος δέν ἀναστατώνουν τό Αἰγαῖο οἱ βόρειοι ἀνεμοί καί κυρίως τὰ «μελέτια», μά καί γιατί ἡ διάρκεια τῆς ἡμέρας εἶναι μεγάλη.

Στό σκάφος ἐδόθη τό ὄνομα «ΕΡΜΙΟΝΗ» ἐπειδή ἀπό τήν Ἑρμιονίδα οἱ πρῶτοι ναυτικοί καί ἀκόμη γιατί ἡ Ἑρμιόνη ἦταν ἡ μοναδική κόρη τῆς Ὠραίας Ἑλένης. Ἔτσι μέ τήν ὀνομασία αὐτή τοῦ σκάφους σεβασθήκαμε καί τήν ἱστορική μας παράδοση καί τόν μῦθο.

Ἡ ΕΡΜΙΟΝΗ θά κάνει δοκιμές ἐπὶ ἓνα περίπου μήνα στόν Σαρωνικό ταξιδεύοντας μέ ὅλους τοὺς καιρούς ὥστε νά δοκιμασθεῖ τόσο ἡ ἀντοχή τοῦ δερμάτινου ἰστίου ὅσο καί τοῦ διποδικοῦ ἰστού καί τοῦ σκάφους.

Κατά τό ταξίδι ἀπὸ Ἑρμιόνης εἰς Μῆλον, ἡ ΕΡΜΙΟΝΗ θά πρέπει ν' ἀκολουθήσει τήν πορεία: Ἑρμιόνη, Σάν Τζώρτζη (Σούνιο), Τζιά, Κύθνο, Σέριφο, Σίφνο, Κίμωλο καί τέλος Μῆλο.

Φυσικά ἡ πλεύσις τῆς ΕΡΜΙΟΝΗΣ θά ἐξαρτηθεῖ τελικῶς ἀπὸ τοὺς καιρούς πού θά ἐπικρατοῦν κατὰ τό ταξίδι της καί αὐτό γιατί τό σκάφος εἶναι τόσο πρωτόγονο ὥστε κυρίως πλέει μέ «οὐρίους ἀνέμους». Γι' αὐτό θά πρέπει ν' ἀκολουθήσει τοὺς θαλασσινούς δρόμους πού εἶναι εὐλόγο νά χάραξαν οἱ πρόγονοί

μας, πού ταξίδευαν μόνο κατὰ τήν διάρκεια τῆς ἡμέρας, δέν ἄφηναν τίς ξηρές ἀπὸ τὰ μάτια τους καί μιά καί δέν εἶχαν μέσα ναυσιπλοῖας, ταξίδευαν «σκαλοπάτι - σκαλοπάτι», ἀπὸ νησί σέ νησί, τότε πού δέν εἶχε σημασία πότε θά φθάσει κανεῖς στόν προορισμό του μά νά φθάσει. Κι αὐτό γιατί δέν ὑπῆρχε τό ἀγχος τοῦ χρόνου — ὅπως στήν ἐποχή μας.

Κατά τήν ἐπιστροφή της, μέσω τῶν παραλιῶν τῆς ἀνατολικῆς Πελοποννήσου, ἡ ΕΡΜΙΟΝΗ θά μεταφέρει, συμβολικῶς, μικρή ποσότητα ὀψιδιανοῦ ἀναβιώνοντας ἔτσι τό ταξίδι μέ τό ὅποιο ἐγίνε ἡ πρώτη μεταφορά φορτίου διὰ θάλασσης στήν ἱστορία τῆς ἀνθρωπότητος.

Μέ τό ταξίδι τῆς ΕΡΜΙΟΝΗΣ θά ἀποδείξουμε τήν ἔνωση τῶν προγόνων μας μέ τήν θάλασσα καί ἰδίως τό Αἰγαῖο μας πού ὑπῆρξε ἡ Ναυτική Σχολή τῶν Ἑλλήνων καί ἀκόμη πῶς ὅταν οἱ πρόγονοί μας ταξίδευαν στά πέλαγα, πρὸ 10.000 ἐτῶν, οἱ γειτονικοί μας λαοί ζοῦσαν ἀκόμη στά ... δένδρα.

Κατά τό ταξίδι στό Αἰγαῖο μας ἡ ΕΡΜΙΟΝΗ θά ἀκολουθεῖται, γιά λόγους ἀσφαλείας, ἀφοῦ δέν θά διαθέτει φῶτα, πυξίδα καί χάρτες ἀκόμη, ἀπὸ τήν θαλαμηγὸ τοῦ κ. Μίνωος Κυριακοῦ, προέδρου τοῦ Ἰδρύματος τοῦ Αἰγαίου, ὑπὸ τήν αἰγίδα τοῦ ὁποίου θά γίνεῖ ὁ πλοῦς αὐτός.

Ἡ ΕΡΜΙΟΝΗ, μήκους ἰσάλου 6,50 μ., μεγίστου πλάτους 2,05 μ. καί ὕψους ἀπὸ τῆς ἰσάλου 0,70 μ., θά ἐπανδρωθεῖ μέ τοὺς Ἀλεξ. Λαγκαδά, κυβερνήτη ἰστιοφόρων ἀγώνων ἀνοικτῆς θαλάσσης, Κωνστ. Ζάππα, καθηγητὴ κωπηλασίας τῆς Σ.Ν.Δ. καί Δημ. Παπαδὰ ἀξιωματικὸ Π.Ν.

Ἡ ΕΡΜΙΟΝΗ, ἀναβιώνοντας τό πρῶτο ταξίδι πού ἔκαναν οἱ ἄνθρωποι στήν ἀνοικτὴ θάλασσα, θά ἀποδείξει πῶς οἱ Ἕλληνες ταξίδευαν στό γαλάζιο Αἰγαῖο τότε πού οἱ λαοί τῆς Εὐρώπης ἀγνοοῦσαν τήν θάλασσα καί «ἔμεναν καθηλωμένοι στήν ὁμίχλη τους», τότε πού οἱ πρόγονοί μας δημιούργησαν ἕναν ἀνεπανάληπτο πολιτισμό πού σκορπίστηκε σάν φῶς σ' ὁλόκληρο τόν κόσμο...

Οἱ Ἕλληνες μεγαλοῦργησαν γιατί πρῶτοι τόλμησαν ν' ἀφήσουν τήν πτωχή τους γῆ γιά ν' ἀναζητήσουν τὰ πεπρωμένα τους στά πέλαγα. Ἦταν ἐκεῖνοι πού μέ τὰ καράβια τους δημιούργησαν γέφυρες, πού ἔνωσαν τοὺς ἀνθρώπους καί μᾶς δίδαξαν πῶς ἡ μοῖρα τῆς Ἑλλάδος εἶναι γραμμένη στά κύματα.

ΑΛΕΞ. ΛΑΓΚΑΔΑΣ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

Η ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ κ. ΔΗΜ. ΧΑΛΙΚΙΑ

Ανασκόπηση της πορείας της ελληνικής οικονομίας τό 1986 και τις προοπτικές της για τό 1987, έκανε ο διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος κατά την ετήσια γενική συνέλευση των μετόχων του Ίδρύματος, πού πραγματοποιήθηκε στις 1 Μαΐου.

Ο κ. Χαλικιάς, άφοϋ αναφέρθηκε στις οικονομικές εξελίξεις του 1986, πού τις χαρακτήρισε ίκανοποιητικές, έδωσε όρισμένα στοιχεία σχετικά με τις υπάρχουσες και υπό εκκώλαψη συγκυρίες και κατέγραψε τις ένδεχόμενες μεταβολές στους βασικούς οικονομικούς τομείς, στις όποιες φυσικά δέν βλέπει τά περυσινά διορθωτικά χαρακτηριστικά τους. Γιαυτό, άλλωστε, και ή έμφαση στην ανάγκη πιστής εφαρμογής του σταθεροποιητικού προγράμματος.

Συμπερασματικά, πάντως έκτός από την αναφορά στην επιβεβλημένη ύλοποίηση της σταθεροποιητικής πολιτικής, εκείνο πού προκύπτει από την έκθεση του κ. Χαλικιά είναι: α) ή μεταβολή επί τό δυσμενέστερο των δεδομένων του διεθνούς έμπορίου και β) ή ανάγκη προωθήσεως της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και περιορισμού της δράσεως του δημόσιου τομέα.

Αναλυτικότερα, ο κ. Χαλικιάς τόνισε:

Μετά από μία μακρά περίοδο πού χαρακτηρίζεται από μη ίκανοποιητικές οικονομικές επιδόσεις και από επίμονες διαρθρωτικές αδυναμίες της ελληνικής οικονομίας, ήταν αναγκαία ή στροφή στην οικονομική πολιτική πού αποφασίστηκε τόν Οκτώβριο 1985. Μέ την εφαρμογή του προγράμματος σταθεροποίησης, ουσιαστικά εγκαταλείφθηκε και πολιτική της βαθμιαίας οικονομικής προσαρμογής, πού δέν είχε δώσει ίκανοποιητικά αποτελέσματα, και υιοθετήθηκε μία περισσότερο αποφασιστική και συντονισμένη οικονομική πολιτική, κεντρική επιδίωξη της όποιας είναι ή αντιμετώπιση των έσωτερικών και έξωτερικών οικονομικών ανισορροπιών.

Από τά διαθέσιμα στοιχεία προκύ-

πτει, ότι οι στόχοι για τόν πληθωρισμό και τό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών πού είχαν τεθεί για τό 1986 επιτεύχθηκαν με σημαντική προσέγγιση, παρά τό γεγονός ότι οι οικονομία άρχισε νά προσαρμόζεται με καθυστέρηση άρκετων μηνών από την εφαρμογή του προγράμματος σταθεροποίησης τόν Οκτώβριο 1985. Ο πληθωρισμός μειώθηκε στη διάρκεια του 1986 στο 16,9% και τό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών σέ 1.704 έκ. δολάρια.

Η εφαρμογή του σταθεροποιητικού προγράμματος είχε καθοριστική επίδραση στην πορεία της οικονομίας, ιδιαίτερα από τά μέσα του δεύτερου εξαμήνου του 1986. Η πορεία όμως της οικονομίας έπηρεάστηκε, ιδίως από τους τελευταίους μήνες του 1985, από την ένίσχυση των πληθωριστικών προσδοκιών, όπως και από τό γεγονός ότι ή ύποτίμηση της δραχμής τόν Οκτώβριο του 1985 δέν έπεισε την αγορά ότι οι νέες ίσοτιμίες θά διετηρούντο. Οι προσδοκίες πού επικράτησαν ένίσχυσαν την κατανάλωση και συνέβαλαν στη διατήρηση της εγχώριας δαπάνης σέ επίπεδα ύψηλότερα από τις κυβερνητικές προβλέψεις, άσκησαν πιέσεις στην αγορά συναλλάγματος και στο ίσοζύγιο πληρωμών και έξηγούν σέ σημαντικό βαθμό γιατί καθυστέρησε ή απόδοση των μέτρων του προγράμματος σταθεροποίησης. Οι πιέσεις ήταν έντονες, κατά κύριο λόγο στο ίσοζύγιο πληρωμών, στο τελευταίο τρίμηνο του 1985 και στους πρώτους μήνες του 1986 και γιατί δέν προσαρμόστηκαν τά όνοματικά τραπεζικά επιτόκια σέ περίοδο πού είχε επιταχυνθεί ο πληθωρισμός, μετά την αναπροσαρμογή των τιμών των αγαθών και ύπηρεσιών πού προσφέρουν δημόσιοι φορείς, τή μείωση κρατικών επιδοτήσεων και την ύποτίμηση της δραχμής.

Έκτός όμως από τις επιδράσεις του σταθεροποιητικού προγράμματος και των πιό πάνω ειδικών παραγόντων, ή ελληνική οικονομία δέχθηκε στο 1986,

και επιδράσεις έξωγενών παραγόντων πού έπηρεασαν την πορεία της θετικής ή άρνητικής, μολονότι υπερίσχυσαν οι θετικές επιδράσεις. Μεταξύ των παραγόντων αυτών, κυριότεροι ήταν ή μεγαλύτερη κάμψη της τιμής του πετρελαίου, ή πτώση του δολλαρίου και ή περαιτέρω ύποχώρηση των επιτοκίων στις διεθνείς χρηματαγορές. Οι παράγοντες αυτοί συνέβαλαν στη βελτίωση του ίσοζυγίου πληρωμών και στη μείωση του δημοσιονομικού ελλείμματος και των δανειακών αναγκών του δημοσίου τομέα. Σημειώνεται ότι ή μείωση της τιμής του άργου πετρελαίου άπορροφήθηκε και έπομένως δέν άσκησε αξιόλογη επίδραση στο διαθέσιμο ιδιωτικό εισόδημα και στην ιδιωτική ζήτηση, ούτε και στην άποκλιμάκωση του πληθωρισμού. Έξάλλου, ή ύποτίμηση του δολλαρίου άσκησε κατά κύριο λόγο έμμεσα θετικές επιδράσεις στην πορεία της οικονομίας, στην έκταση πού συνέβαλε στην εξασθένηση των προσδοκιών για ύποτίμηση της δραχμής και άνέκοψε τις διαρροές συναλλάγματος. Από τό άλλο όμως μέρος, ή βραδύτερη από την αναμενόμενη αύξηση της έξωτερικής ζήτησης, ή και ή κάμψη της ζήτησης σέ χώρες του έξωτερικού προς τις όποιες κατευθύνεται σημαντικό μέρος των ελληνικών εξαγωγών, ή συνεχιζόμενη ναύτιλιακή κρίση, όπως και έκτακτα γεγονότα, έπηρεασαν άρνητικά τό ίσοζύγιο πληρωμών και την πορεία της οικονομίας.

Από την άρχή του τρέχοντος έτους, υπάρχουν σαφείς ένδείξεις ότι έχει άποκατασταθεί κλίμα έμπιστοσύνης, με συνέπεια νά έχουν έκλείψει οι διαταρακτικές επιδράσεις πού ίσχυσαν στο 1986, και ότι, ειδικότερα, ή καταναλωτική ζήτηση τείνει νά προσαρμοστεί στην εξέλιξη των εισοδημάτων. Έπιπλέον, με την ύποχώρηση του πληθωρισμού τά πραγματικά τραπεζικά επιτόκια έχουν άρχίσει νά γίνονται θετικά, με συνέπεια, αντίθετα με ό,τι συνέβηκε τουλάχιστο μέχρι τά μέσα περίπου του 1986

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

— νά έχει μειωθεί ή ζήτηση πιστώσεων για κερδοσκοπικούς σκοπούς και νά έχουν άβλυνθεί οι πιέσεις στο ίσοζύγιο πληρωμών, στο βαθμό πού είχαν την προέλευσή τους στα άρνητικά πραγματικά έπιτόκια. Έπομένως, έχουν δημιουργηθεί πρόσφορες συνθήκες πού έ-
 ξασφαλίζουν τή συνέχιση τής αποκλιμάκωσης του πληθωρισμού στους προσεχείς μήνες και τής βελτίωσης του ίσο-
 ζυγίου πληρωμών, παρά τό γεγονός ότι έχουν μεταστραφεί, οι εϋνοϊκές επιδρά-
 σεις πού άσκησαν έξωγενείς παράγον-
 τες στό 1986. Τό γεγονός ότι ο πληθωρι-
 σμός δέν σημείωσε επιβράδυνση στό
 πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους, σέ
 σύγκριση μέ τό αντίστοιχο τρίμηνο του
 1986 δέν πρέπει νά έρμηνευτεί ότι άπο-
 τελεί άνακοπή τής πτωτικής τάσης του
 πληθωρισμού πού άρχισε από τά μέσα
 περίπου του 1986. Η εξέλιξη των τιμών
 στό πρώτο τρίμηνο του έτους έπηρεά-
 στηκε από έκτακτους, παροδικού χαρα-
 κτήρα, παράγοντες (είσαγωγή του φό-
 ρου προστιθέμενης άξίας, λήξη του πα-
 γώματος των τιμών και δυσμενείς καιρι-
 κές συνθήκες πού έπηρεάσαν τίς τιμές
 των άγροτικών προϊόντων). Τό σημαντι-
 κότερο είναι ότι, σύμφωνα μέ ένδείξεις
 πού υπάρχουν, ή έφαρμογή του προ-
 γράμματος σταθεροποίησης οδηγεί, έ-
 στω μέ κάποια χρονική καθυστέρηση,
 στή διαμόρφωση οικονομικών τάσεων
 πού, έφόσον ένισχυθούν και άποκτή-
 σουν μονιμότερο χαρακτήρα, μπορούν

νά έξασφαλίσουν τή σταθεροποίηση
 τής οικονομίας, αλλά και τή δημιουργία
 πρόσφορων συνθηκών για σταθερή ά-
 νάκαμψη και άνάπτυξη τής ελληνικής
 οικονομίας.

Νομισματικό Πρόγραμμα για τό 1987 και Προβλήματα Νομισματικής πολιτι- κής:

Τό νομισματικό πρόγραμμα για τό
 1987, πού άνακοινώθηκε τίς άρχές Φε-
 βρουαρίου, και ή νομισματική πολιτική
 πού έκφράζει, έναρμονίζονται και στη-
 ρίζουν τίς επιδιώξεις τής πολιτικής τής
 Κυβέρνησης για τή σταθεροποίηση τής
 οικονομίας.

Κεντρική επιδίωξη του νομισματικού
 προγράμματος είναι ή περαιτέρω ση-
 μαντική επιβράδυνση των ρυθμών αύ-
 ξησης τής προσφοράς χρήματος μέ τήν
 εύρεία έννοια (M3) από 19,2% στό 1986
 σέ 15,4% στό 1987 και τής συνολικής πι-
 στωτικής επέκτασης (πρός τό δημόσιο
 και τόν ιδιωτικό τομέα) από 18,6% τό
 1986 σέ 13,2% τό 1987.

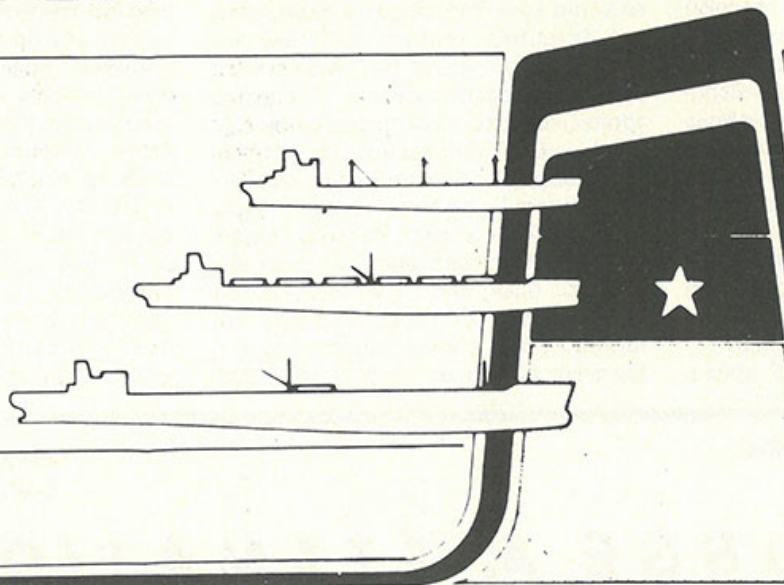
Ειδικότερα οι πιστώσεις προς τόν ι-
 διωτικό τομέα προγραμματίζεται νά αυ-
 ξηθούν κατά 11%, έναντι 15,4% τό
 1986. Η μικρότερη αυτή πιστωτική επέ-
 κταση είναι συνεπής μέ τό στόχο για
 τήν αποκλιμάκωση του πληθωρισμού
 και τήν προβλεπόμενη επιβράδυνση
 του ρυθμού αύξησης του χρηματικού ά-
 καθάριστου έγχώριου προϊόντος, ένώ

για τόν καθροισμό τής έλήφθησαν υπό-
 ψη και ειδικοί παράγοντες, όπως ή άπο-
 δέσμευση στή διάρκεια του έτους των
 προκαταβολών για είσαγωγές συνολι-
 κού ποσού 86 δις. δρχ., ή μείωση τής έ-
 πιβάρυνσης για τόκους των προβλημα-
 τικών επιχειρήσεων στό βαθμό πού δα-
 νειακές τους υποχρεώσεις μετοχοποιή-
 θηκαν και ή επίδραση πού θά άσκήσει
 στίς άνάγκες δανεισμού των επιχειρή-
 σεων ή μείωση των έξαγωγικών επιδο-
 τήσεων και ή είσαγωγή του φόρου προ-
 στιθέμενης άξίας.

Τά τραπεζικά έπιτόκια

Ηδη έχουν έξασφαλισθεί οι βασικές
 προϋποθέσεις για νά γίνουν στους προ-
 σεχείς μήνες ουσιαστικά βήματα έκλο-
 γίκευσης των τραπεζικών έπιτοκίων σέ
 τρόπο ώστε ή διάρθρωσή τους νά άντα-
 ποκρίνεται σέ τραπεζικά κριτήρια και
 τό ύψος τους νά άντανακλά τίς έσωτερι-
 κές οικονομικές συνθήκες αλλά και νά
 εϋθυγραμμίζεται μέ τά έπιτόκια πού ι-
 σχύουν στίς χρηματαγορές του έξωτε-
 ρικού, άφου ληφθούν υπόψη οι διαφο-
 ρές στους ρυθμούς πληθωρισμού. Τέ-
 λος τονίζει ότι είναι άναγκαίο οι προ-
 سازμογές στή νομισματική και πιστωτι-
 κή πολιτική νά συμβαδίζουν μέ τήν πα-
 ράλληλη άνάπτυξη μιās εύρείας και ά-
 ποτελεσματικής άγορά χρήματος και
 κεφαλαίου.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΙΣΡΑΗΛ

Ο στόλος της ZIM

Η Ισραηλινή ναυτιλιακή εταιρία ZIM αντιμετωπίζει την αύξηση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου των πλοίων κοντινών εντός των προσεχών ετών. Η εταιρία προτίθεται να προβεί σε επενδύσεις της τάξεως των 200 εκατομ. δολларίων για την απόκτηση 5-7 νέων πλοίων κοντινών χωρητικότητας 2.500 - 3.000 TEU.

Πρός το παρόν η εταιρία διεξάγει διαπραγματεύσεις με όρισμένα ξένα ναυπηγεία για τη ναυπήγηση νέων σκαφών, χωρίς όμως να εγκαταλείπει και τη λύση της αγοράς έτοιμων σύγχρονων μονάδων. Η οριστική επιλογή θα γίνει εντός του Ιουλίου, στο μεταξύ δε η εταιρία ερευνά επιταμύνως την αγορά των μεταχειρισμένων σκαφών.

Κατά το 1986 η ZIM πραγματοποίησε καθαρά κέρδη της τάξεως των 38 εκατομ. δολларίων έναντι 18,7 εκατομ. του προηγούμενου έτους. Ο κύκλος των εργασιών της ανήλθε σε 706 εκατομ. δολларίων, τα δε κέρδη της προέρχονται βασικά από τις μεταφορές εγκιβωτισμένων φορτίων στα όποια η εταιρία κατά το 1986 μετέφερε περίπου 384.000 TEU.

ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η ναυπηγική δραστηριότητα

Στη διάρκεια του 1986 τα Ανατολικογερμανικά ναυπηγεία παρέδωσαν 65 μονάδες 378.441 τόν. γκρός. Από τις 65 αυτές μονάδες, οι 10 συνολικού τόνναζ 129.828 τόν. γκρός (ποσοστό 33%) προορίζονται για γερμανούς έφοπλιστές, ενώ 52 μονάδες 217.433 τόν. γκρός (ποσοστό 56%) παρεδόθησαν στη Σοβιετική Ένωση. Τέλος δύο μονάδες έξιχθησαν στη Νιγηρία και ένα πλοίο κοντινών πουλήθηκε στη Γιουγκοσλαβία.

Τό κυριώτερο ναυπηγείο της Ανατ. Γερμανίας, τό Warnwerft παρέδωσε οκτώ πλοία 120.553 τόν. γκρός, πέντε ρό-ρό στη Σοβιετική Ένωση, δύο κοντινών πλοία στην εθνική εταιρία DSR lines και ένα όμοιο στη Γιουγκοσλαβία.

Τό ναυπηγείο Máthias ναυπήγησε έπτά μονάδες, ένα φέρρι 22.400 τόνων, τρία πλοία ψυγεία για την ΕΣΣΔ και τρία μπάλκερς χωρητικότητας μεταξύ 16-24.000 τόν. d.w. επίσης για την DSR Lines.

Τό ναυπηγείο Sshiffswerft Rostock παρέδωσε έπτά πλοία, δύο κοντινών πλοία στη Νιγηρία, ένα όμοιο στην DSR, καθώς και τρία ρό-ρό και μία βυθοκόρο στη Σοβιετική Ένωση.

Τέλος τό ναυπηγείο Volkswerft ειδικευμένο στα σκάφη αλιείας παρέδωσε 33 αλιευτικά συνολικής χωρητικότητας 68.334 τόν. γκρός.

όμο, εξαγοράστηκε από την Ιαπωνική εταιρία Nakata Gumt, ή όποια ειδικεύεται στις προστατευτικές βαφές για την ναυτιλιακή βιομηχανία και για μηχανές της ξηράς και διαθέτει επίσης στόλο έννέα πλοίων.

Η εξαγορά θα ενισχύσει τη θέση της MGFE στον τομέα της αγοράς μηχανημάτων έλέγχου και χειρισμού φορτίων και ή εταιρία θα συνεχίσει να λειτουργεί υπό την ίδια έπωνυμία.

Πρόσφατα ή MGFE έφάρμοσε ένα πρόγραμμα αναδιάρθρωσης πού περιλαμβάνει μείωση του προσωπικού κατά 70 άτομα και κλείσιμο ενός εργοστασίου της.

ΙΝΔΙΑ

Δυσκολίες στην Scindia

Η ναυτιλιακή εταιρία Scindia Navigation δέν μπόρεσε τελικά να πετύχει κάποιο οικονομικό διακανονισμό με τούς δανειστές της, με αποτέλεσμα να άκνητοποιηθούν τα περισσότερα από τα 27 πλοία της. Δύο από αυτά, τό «Jalayatuna» τών 10.936 τόν. γκρός και τό «Jalavihar» τών 76.583 τόν. γκρός δεσμεύτηκαν στο Φλάσινγκ, ενώ έξι άλλα πλοία της δέν ήταν σε θέση να πληρώσουν τα δόδια διελεύσεως της διώρυγας του Σουέζ. Κατά τις υπάρχουσες πληροφορίες ό αριθμός των άκνητοποιημένων πλοίων της θα ανέλθει σε 20.

Οι όφειλές της Ινδικής έφοπλιστικής εταιρίας άνέρχονται ήδη σε 670 εκατ. ρουπίες, ενώ ένα πρόσφατο δάνειό της προσέθεσε άλλο 1,6 εκατομμύρια στα χρέη της. Κατά τούς υπεύθυνους παράγοντες της εταιρίας αναμένεται συμφωνία με την Κυβέρνηση για την οικονομική άνόρθωση της εταιρίας, μολοντί προς τό παρόν δέν υπάρχει ένδειξη για άμεση χρηματική ένίσχυση, ή όποια είναι άπαραίτητη για να μπορέσει να συνεχίσει τις εργασίες της.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Διευθυντής αγοράς για τον LRS

Τό Λόυδς Ρέτζιστερ διόρισε τον κ. Μ. Ρόβινσον διευθυντή για τό νέο τομέα μάρκετινγκ. Ο κ. Ρόβινσον υπηρετούσε προηγουμένως στην εταιρία Eggar Forrester στη θέση του γενικού διευθυντή επί σειρά ετών. Τό 1981 διορίστηκε διευθυντής αγοράς στην Μπρίτις Σιμπλίντερς και άκολούθως ανέλαβε τον τομέα μάρκετινγκ της εταιρίας Χίλλ Σάμουελ. Στην νέα του θέση ό κ. Ρόβινσον θα έχει τις εϋθύνες για την έρευνα αγοράς κυρίως για τό ναυτιλιακό τομέα του LR και ή τοποθέτησή του άκολουθεί αυτή του κ. Άλαν Κέρσοου, ό όποιος είναι γενικός διευθυντής της ναυτιλιακής αγοράς του LR.

Νέα μηχανή θαλάσσης

Οι ιδιοκτήτες μικρών σκαφών θα έπιτυγχάνουν καλύτερη άπόδοση με λιγότερα καύσιμα με μία καινούργια μηχανή για σκάφη, προηγμένης τεχνολογίας, πού κατασκευάστηκε από εταιρία πρωτοπόρα στον τομέα των πετρελαιομηχανών. Η μηχανή θαλάσσης PRIMA πού λειτουργεί με πετρέλαιο θε-

ΙΑΠΩΝΙΑ

Αγορά εταιρίας

Η εταιρία MacGregor Far East πού είναι από τούς μεγαλύτερους έφοδιαστές πλοίων με έξοπλισμό χειρισμού φορτίων στον κό-

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



Η ASTILLEROS CANARIOS S.A. γνωστή ως ASTICAN, τό μεγαλύτερο επίσημο κέντρο στις Καναρίους νήσους, με δυνατότητα δεξαμενισμού πλοίων μέχρι 30.000 τόν. d.w. όρισε την P. Wigham Richardson (Hellas) Co. Ltd. αντιπρόσωπο της για την Ελλάδα.

Η συμφωνία με την ASTICAN ισχυροποιεί περισσότερο την εξυπηρέτηση που προσφέρει η P. Wigham - Richardson (Hellas) Co. Ltd. στους πελάτες της.

ωρείται ότι είναι η πιο οικονομική στην κατανάλωση καυσίμων μηχανή του είδους της αφού προσφέρει οικονομία βελτιωμένη κατά 25% σε σχέση με προηγούμενα μοντέλα. Είναι δημιούργημα της ίδιας κατασκευαστικής εταιρίας, της Perking Engines, που παρουσίασε τον πρώτο στον κόσμο πετρελαιοκινητήρα υψηλής ταχύτητας και άπειρης ψεκασμού για αυτοκίνητα που έπλησε ονομάστηκε PRIMA, τον περασμένο Ιούλιο. Η μηχανή θαλάσσης που λειτουργεί πάνω στην ίδια αρχή θεωρείται ότι αποτελεί σημαντική βελτίωση των πετρελαιομηχανών έμμεσου ψεκασμού για σκάφη. Είναι σχεδόν 7% πιο ελαφριά, γεγονός που έχει σαν αποτέλεσμα βελτιωμένο λόγο ισχύος - βάρους κατά 8%. Η πετρελαιομηχανή PRIMA σχεδιάστηκε για να δίνει επιτάχυνση σχεδόν ίση με εκείνη των βενζινομηχανών σε γιγώτ, ταχύπλοα σκάφη αναψυχής, στρατιωτικά και μικρά εμπορικά σκάφη.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Παροπλίζονται 17 σκάφη

Σε εφαρμογή του προγράμματος ανανέωσης του στόλου με καινούργιες κατασκευές, που άρχισε να ισχύει από το τέλος του Φεβρουαρίου, ο Κορεατικός εφοπλισμός θα παροπλίζει 17 παλαιά πλοία. Μεταξύ αυτών η Korea Shipping Corp. θα παροπλίζει έννέα μονάδες συνολικού τόνναζ 145.708 τόν. γκρό, ή Pan Ocean δύο μονάδες 19.118 τόν. γκρό, ή Hanlin Shipping επίσης δύο 25.622 τόν. γκρό και άλλες τέσσερις εταιρίες από

ένα πλοίο ή κάθε μία.

Κατά τους τρεις πρώτους μήνες του τρέχοντος έτους τα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία πέτυχαν παραγγελίες 1,55 εκατ. τόν. γκρό, ήτοι κατά 274% περισσότερες του προηγούμενου έτους. Η αύξηση αυτή αποδίδεται στην ανατίμηση του γιέν ή οποία υποβαθμίζει την ιαπωνική ανταγωνιστικότητα. Στις 31 Μαρτίου το συνολικό καρνέ των Κορεατικών ναυπηγείων περιελάμβανε 125 σκάφη 433 εκατ. τόν. γκρό, από τα οποία 83 σκάφη 3,53 εκατ. τόνων για το εξωτερικό.

ΝΤΟΥΜΠΑΪ

Τό λιμάνι του Πόρτ Ρασσίντ

Τό λιμάνι του Πόρτ Ρασσίντ στο Ντουμπάι συμπλήρωσε άλλο ένα οικονομικά επιτυχές έτος καθώς οι στατιστικές για τό 1986 δείχνουν αύξησης στις εξαγωγές και στο διαμετακομιστικό εμπόριο. Παρά τό γεγονός ότι οι εισαγωγές εμπορευμάτων σημείωσαν ελαφρά μείωση, ο θερματικός σταθμός για κοντέινερς επέτυχε νέα αύξηση με 383.189 TEU παραμένοντας στην κορυφή των λιμανιών του Κόλπου.

Συγκεκριμένα για τό 1986 οι εισαγωγές έφθασαν τούς 4.187.590 τόνους (4.437.579 τό 1985), οι εξαγωγές τούς 474.677 τόνους (446.203), τα διαμετακομισθέντα φορτία 1.868.705 τόν. (1.920.229), και τα κοντέινερς 383.189 TEU έναντι 371.632 τό 1985. Τέλος οι εξαγωγές πετρελαϊκών προϊόντων έφθασαν τούς 1.357.519 τόνους ενώ προσέγγισαν στο λιμάνι του Πόρτ Ρασσίντ 2.425 πλοία.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Θεαματική μείωση

Στις αρχές του έτους ο Πορτογαλικός στόλος περιελάμβανε 55 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1.479.608 τόν. d.w. Τα στοιχεία αυτά δημοσίευσε σε τελευταία της έκδοση η μηνιαία «Ναυτιλιακή Έπιθεώρηση» της χώρας. Κατά την ίδια επιθεώρηση θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και 16 ακόμα πλοία τα οποία ανήκουν σε Πορτογάλους εφοπλιστές αλλά πλέουν υπό ξένες σημαίες και κυρίως υπό την Παναμαϊκή. Τα πλοία αυτά συμποσούνται σε 208.485 τόν. d.w. και ανεβάζουν τό σύνολο του Πορτογαλικών συμφερόντων στόλου σε 1.688.093 τόν. d.w.

Ο εφοπλισμός της χώρας περιλαμβάνει 22 εταιρίες, από τις οποίες οι έξι κυριότερες ελέγχουν περί τό 50 πλοία. Πρώτη μεταξύ αυτών έρχεται η εταιρία Soropata η οποία διαθέτει έννέα σκάφη συνολικού τόνναζ 999.329 τόν. d.w. Ακολουθεί η εταιρία Port Line με 18 μονάδες 401.449 τόν. d.w. έπονται η εταιρία Contramar με πέντε πλοία 79.152 τόν. d.w. και η εταιρία Continental με τρία πλοία 49.572 τόν. d.w.

Κατά την όμολογία των εφοπλιστών μέσα στα 71 πλοία που περιλαμβάνει ο στόλος υπάρχουν πλέον των 15 τα οποία είναι πολύ παλαιά και των οποίων είναι αδύνατη πλέον κάθε ύγιης οικονομική έκμεταλλευση.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Μείωση του τόνναζ

Σύμφωνα με την ανακοίνωση του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ίσταμπούλ και του Μαρμαρά, ο εμπορικός στόλος της χώρας μειώθηκε σε τόνναζ, ιδίως στον τομέα των πετρελαιοφόρων. Την Ίανουάριο του τρέχοντος έτους ο υπό εθνική σημαία στόλος περιελάμβανε 835 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.182.666 τόν. γκρό έναντι 802 μονάδων 3.445.556 τόν. γκρό του προηγούμενου έτους.

Σήμερα τό 65,7% των πλοίων και τό 72% του τόνναζ ανήκει σε ιδιωτικές εφοπλιστικές εταιρίες. Οι Τούρκοι αρμόδιοι έξηγγειλαν την πρόθεσή τους να κάνουν τη χώρα τους μία απ' τις πρώτες στον ναυτιλιακό τομέα τόσο για την κάλυψη των ιδίων τους αναγκών όσο και τις μεταξύ τρίτων χωρών μεταφορές. Έν τούτοις παρά τη σχετική αύξηση του αριθμού των πλοίων τό συνολικό τόνναζ του στόλου βρίσκεται σε συνεχή μείωση από τό 1984, ενώ η μέση ηλικία των πλοίων (17 έτη) εξακολουθεί να είναι μεγάλη.

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

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



London Agents: Papechristidis (U.K.) Limited

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ο Βρεταννός Πρέσβης στη Ναυτιλιακή Λέσχη

Στά πλαίσια του θεσμού των «Γευμάτων Έργασίας» που έχει καθιερώσει η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά, προσκαλεσμένος ομιλητής στις 5 Μαΐου ήταν ο Βρεταννός πρεσβευτής στην Αθήνα Σέρ Τζέρεμι Τόμας, με θέμα οι ναυτιλιακοί δεσμοί μεταξύ Ελλάδος και Μεγ. Βρεταννίας.

Ο Σέρ Τόμας, αφού έκανε μία έκτενη αναδρομή σε παλαιότερα χρόνια τονίζοντας τη ναυτοσύνη που επέδειξαν οι λαοί των δύο χωρών, μίλησε για τα κοινά ναυτιλιακά συμφέροντα που συνδέουν την Ελλάδα και τη Βρεταννία και την κοινή ναυτιλιακή πολιτική υπέρ του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού που υποστηρίζουν οι δύο χώρες στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Οι υποψήφιοι στις αρχαιρεσίες του Κομμίτη

Την προσοχή Παρασκευή θα πραγματοποιηθούν στο Λονδίνο η γενική συνέλευση των μελών της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας και οι αρχαιρεσίες για την εκλογή νέας διοικήσεως του Κομμίτη (προέδρου, δύο αντιπροέδρων και 21 συμβούλων).

Ήδη ανακοινώθηκαν οι υποψηφιότητες για τις αρχαιρεσίες και εν συνεχεία δημοσιεύονται κατ' αλφαβητική σειρά τα γραφεία στα οποία ανήκουν οι υποψήφιοι - ακόλουθουν τα ονόματα των υποψηφίων:

Antares Shipping Co. Ltd. Ήλιος Κ. Καραμαλλής, Capside Steamship Co. Ltd.: Κων/νος Μ. Φραντζής, Chandris (London) Services Ltd.: Ήωάννης Δ. Χανδρής, Chios Navigation Co. Ltd.: Ίσιδωρος Κ. Καρούσης, S.G. Embiricos Ltd.: Αλέξανδρος Ι. Ζαφειρόπουλος, Embiricos Shipping Agency Ltd.: Έπαμεινώντας Γ. Έμπειρος, Fafalios Ltd.: Ήωάννης Δ. Φαφαλιός, Frinton Shipbrokers Ltd.: Νικόλαος Δ. Ίγγλέσης, N. J. Goulandris (Agencies) Ltd.: Νικόλαος Γ. Καίρης, N. J. Hadjipateras and Sons Ltd.: Νικόλαος Ι. Χατζηπατέρας, Lemos Andreas Ltd.: Γεώργιος Α. Λαυός, Liberty Maritime Agency Ltd.: Μάρ-

κος Η. Φράγκος, Los C.M. (London) Ltd.: Λεωνίδας Τ. Λώς, Lyras Brothers Ltd. Ship & Chart. Brokers & Insur. Agents Ήωάννης Μ. Λύρας, Diamantis Pateras Ltd.: Διμαντής Κ. Πατέρας, N.J. Pateras Shipbrokers Ltd.: Ήωάννης Αδ. Χατζηπατέρας, Pearl Carriers Ltd.: Απόστολος Π. Βανδώρας, Peninsular Maritime Ltd.: Ήωάννης Κ. Ι. Χατζηπατέρας, Proportis (U.K.) Ltd.: Αθανάσιος Ι. Βουτυράς, Rethymnis and Kulukundis Ltd.: Στάθης Ι. Κουλουκουνητής, Seacrest Shipping Ltd.: Σπύρος Μ. Πολέμης, Skilfast Shipping and Trading Ltd.: Στέλιος Ι. Νιώτης, Southern Shipping Chartering Ltd (London Brokers): Γεώργιος Ι. Χαγιαλίδης, Southern Steamship (London) Ltd.: Γρηγόριος Γ. Παρίσης, Tharros Shipping Ltd.: Μιχαήλ Κ. Περατικός, Tsaviris Shipping Ltd.: Ανδρέας Τσαβλέρης.

Υπό την κυανόλευκο

Στο υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν τό περασμένο δεκαπενθήμερο δύο μόνον αιτήσεις για έγγραφη πλοίων στο έλληνικό νηολόγιο.

Πρόκειται για τα πλοία:

— «Κέπη Σάν», μπάλκερ, πρώην «Kohwa Maru» υπό ιαπωνική σημαία, 62.311 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία Ioannina Enterprises Shipping Corporation (κ. Άγγελος Ανδρικόπουλος).
— «Άρτεμις», μπάλκερ, ναυπηγούμενο, 36.648 τόν. γκρός που ανήκει στον Όμιλο Καρρά.

Άγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό πάναμαξ μπάλκερ «Limbas» 65.015 τόν. d.w., 31.934 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού περί των 3 εκατ. δολλαρίων.
— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν από την Τράπεζα Τσέης Μανχάτταν τά ακόλουθα τρία μπάλκερ: «Δημήτρης» 39.402 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1985, δυνατότητα 1.000 κοντέινερς, «Γαρουφαλιά» 39.443 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1984, επίσης μέ δυνατότητα 1.000 κοντέινερς καί τό πάναμαξ «Σπάρτω» 61.636 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1981, έναντι συνολικής τιμής που πλησιάζει

τά 30 εκατομ. δολλάρια.

— Οι ίδιοι πλοιοκτήτες απέκτησαν τό μεγάλο μπάλκερ «Southern Gale» 118.450 τόν. d.w., 64.070 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 7,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ άλλοδοπούς περιήλθε τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Φοίνιξ» 155.106 τόν. d.w., 76.142 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής που υπερβαίνει τά 9 εκατομ. δολλάρια.

— Έλληνες αγόρασαν από Τράπεζα τό μπάλκερ «Sissy» 32.200 τόν. d.w., 18.063 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες που δραστηριοποιούνται υπό κυπριακή σημαία περιήλθε τό φορτηγό μεταφοράς βαρέων φορτίων «Valkenier» 1.479 τόν. γκρός του 1978, έναντι ποσού περί των 1,75 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν από Αμερικανική Τράπεζα τό μπάλκερ «Flores» 34.254 τόν. d.w., 20.608 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί των 3 εκατομ. δολλαρίων, ως έχει.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Chevron Frankfurt» 80.137 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1967, έναντι ποσού περί των 2,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Οι ίδιοι πλοιοκτήτες αγόρασαν τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Resife» 59.083 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 5,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δηζελοκίνητου δεξαμενοπλοίου «Agip Milano» 85.092 τόν. d.w., ιταλικής ναυπηγήσεως 1967, έναντι τιμής περί των 2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες που δραστηριοποιούνται υπό κυπριακή σημαία αγόρασαν τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Hoegh Hood» 249.259 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 7,5 εκατ. δολλαρίων μέ παράδοση ως έχει στη Φουτζέιρα.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό ιαπωνικό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Taiseitsu» 233.354 τόν. d.w., 117.178 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 6,9 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Onward» 18.800 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1977 έναντι τιμής περί των 2,2 εκατ. δολλαρίων.

Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ «Pelops» 17.500 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 2,1 εκατ. δολλαρίων.

Τά συμβεβλημένα

Τόν Μάρτιο καί Άπρίλιο 1987, υπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πέντε πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

ΑΕΓΕΑΝ ΟΚΕΑΝΙΚ Σ.Α.

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

— «Κάπταιν Βενιάμης», μέ σημαία Μάλτας, 15.858 τον. γκρός, από 12.9.86, εκπρόσωπος κ. Δ. Κατσανδρής.

— «Αθέρης», κυπριακό, 499 τον. γκρός, από 15.11.86, εκπρόσωπος κ. Α. Ρουζίνου.

— «Όλυμπος Κ.», λιβεριανό, 32.508 τον. γκρός, από 12.1.87, εκπρόσωπος κ. Θ. Κόκκινος.

— «Γλαύκη Ρήφερ», παναμαϊκό, 1.265 τον. γκρός, από 10.2.87, εκπρόσωπος κ. Έ. Σταθάκης.

— «Γ. Ρούσσος II», κυπριακό, 1.599 τον. γκρός, από 20.3.87, εκπρόσωπος κ. Σ. Ρούσσος.

Τά διαγραφέντα

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων τά κατωτέρω πλοία:

— «Φλάγκ Δέσποινα», παναμαϊκό, 15.621 τον. γκρός, από 31.7.86, λόγω διακοπής της συμβάσεως.

— «Μίνι Λάμα» παναμαϊκό, 1.592 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λούναρ», παναμαϊκό, 1.592 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λάινερ», παναμαϊκό, 1.598 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λάμπ», παναμαϊκό, 1.578 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λάϊον» παναμαϊκό, 1.582 τον. γκρός, από 18.2.87, λόγω πωλήσεως.

— «Μίνι Λάϊτ», παναμαϊκό, 1.582 τον. γκρός, από 25.2.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Όλύμπικ Στάρ», παναμαϊκό, 59.882 τον. γκρός, από 30.2.86, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.

— «Μίνι Λόρυ», παναμαϊκό, 1.598 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λότ», παναμαϊκό, 1.584 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Σάκουρα», παναμαϊκό, 1.584 τον. γκρός, από 30.1.87 λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λίντ», παναμαϊκό, 1.562 τον. γκρός, από 30.1.87 λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λήγκ», παναμαϊκό, 1.592 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λατρία», παναμαϊκό, 1.591 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λάντερν», παναμαϊκό, 1.564 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λώ», παναμαϊκό, 1.594 τον. γκρός,

από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λήτζεντ», παναμαϊκό, 1.578 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λή», παναμαϊκό, 1.562 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Θάλεια», κυπριακό, 24.424 τον. γκρός, από 2.7.86, καταστράφηκε λόγω πυρκαϊάς.

— «Μίνι Λότζικ», παναμαϊκό, 1.593 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λένς», παναμαϊκό, 1.582 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μίνι Λάντ», παναμαϊκό, 1.592 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Κάστλ», κυπριακό, 17.673 τον. γκρός,

Έλάχιστα πλέον τά παροπλισμένα

Κατά τό διάστημα μεταξύ 11 Φεβρουαρίου καί 13 Μαΐου, ή άργούσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 148.311 τον. γκρός καί παράλληλα ό άριθμός τών παροπλισμένων πλοίων στά άγκυροβόλια του έσωτερικού μειώθηκε κατά 70 μονάδες.

Συγκεκριμένα, τά παροπλισμένα άνέρχονταν στίς 13 Μαΐου, σέ 115, συνολικής χωρητικότητας 1.907.921 τον. γκρός, έναντι 185, συνολικής χωρητικότητας 2.056. 232 τον. γκρός στίς 11 Φεβρουαρίου.

Από αυτά, 20 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.198.281 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 82 πλοία 627.628 τον. γκρός ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων καί 13 πλοία συνολικής χωρητικότητας 82.012 τον. γκρός ήταν έπιβατηγά. Έξάλλου από τά πλοία αυτά 89 συνολικής χωρητικότητας 1.141.725 τον. γκρός (14 δεξαμενόπλοια 802.423 τον. γκρός, 66 φορτηγά 269.898 τον. γκρός καί 9 έπιβατηγά 69.404 τον. γκρός) ήταν μέ έλληνική σημαία καί 26 πλοία συνολικής χωρητικότητας 766.196 τον. γκρός (6 δεξαμενόπλοια 395.858 τον. γκρός, 16 φορτηγά 357.730 τον. γκρός καί 4 έπιβατηγά 12.608 τον. γκρός) μέ ξένες σημαίες.

Οί άπόπλοι

Μεταξύ 13 Φεβρουαρίου καί 14 Μαΐου άπέπλευσαν τά έξις πλοία (έντός παρενθέσεως σημειώνεται ή ήμερομηνία άπόπλου).

● Ελευσίνα, θέση Α': τό φορτηγό «Άγιος Πρωτοστάτης» (1.5.87).

● Έλευσίνα, θέση Β': τά φορτηγά «Θεόληπτος» (30.4.87), «Πατρίτσια» (3.3.87), «Γκράιης Λ.» (11.3.87), «Εύη Λ.» (2.4.87), «Τζάνις Λ.» (16.3.87), «Άλκυονία» (21.4.87), «Λάρρυ Λ.» (1.4.87), «Κατερίνα Λ.» (30.3.87), «Κορωνία» (1.5.87), «Μαϊστρος» (20.3.87), «Ειρήνη Σ. Λαιμού» (5.3.87), «Τραμουντάνα» (11.3.87), «Σπαρτό» (9.3.87), «Γαρουφαλιά» (9.3.87),

από 28.2.86, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Στράλχορν», λιβεριανό, 35.897 τον. γκρός, από 2.8.86, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Μαριάνθη Μ.», παναμαϊκό, 13.512 τον. γκρός, από 5.3.87, λόγω διακοπής της συμβάσεως.

— «Άνδρος Κάστλ», λιβεριανό, 21.398 τον. γκρός, από 18.7.86, λόγω διαλύσεως.

— «Φόρτ», κυπριακό, 15.275 τον. γκρός, από 16.3.86, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Λόυαλτυ», κυπριακό, 22.721 τον. γκρός, από 12.6.86, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Τρίαινα Ι», κυπριακό, 3.971 τον. γκρός, από 18.3.85, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

● Στίς 30.4.87 τά συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ πλοία άνέρχονταν σέ 271, συνολικής χωρητικότητας 5.107.532 τον. γκρός.

«Άτρωτος» (7.4.87) καί «Φόρ Φλάγκς II» (28.4.87).

● Έλευσίνα, θέση Γ': τά φορτηγά «Ταύρος Ι» (20.3.87), «Άρκαδία» (22.4.87), «Έπος» (24.4.87), «Έλπιδα» (20.2.87), «Εύρώπη II» (3.4.87), «Άγ. Γεράσιμος» (15.3.87), «Σάν Τζώρτζ» (13.4.87), «Shabelle» (7.4.87), «Τήνος» (16.3.87), «Στεφανός» (6.5.87), «Ιόνιαν Γκράιης» (20.3.87), «Μίκι» (8.3.87), «Όλύμπικ Χόουπ» (16.4.87), «Όλύμπικ Χίστορυ» (16.4.87), «Όλύμπικ Χάρμονυ» (2.4.87), «Σίλβερ Μπαίη» (5.5.87), «Πατρίτσια» (26.3.87), «Κέηπ Σούνιο» (5.3.87), «Καπετάν Γιωργής» (19.3.87), «Saqr Yanbu» (19.3.87), «Σιμούν» (22.4.87), «Λαγκαδά Μπαίη» (4.5.87), «Κέϊπ Έβρος» (16.3.87), «Φαίδρα» (28.4.87), «Γκρέτσιαν Λέτζεντ» (31.3.87), «Σάμμερ Στάρ» (23.2.87), «Ρεγγίνα Σ.» (24.1.87), «Γκρέτσιαν Σπίριτ» (24.2.87), «Ζέττα (10.4.87), «Σή Κέϋ» (17.3.87), «Άθανάσιος Δ.» (8.4.87), «Πέρλ Μπαίη» (14.4.87), «Κέϊπ Άκρίτας» (21.2.87), (21.2.87), «Όλύμπικ Λίμπερτυ» (5.5.87), «Άτλάντικ Προσπέρτυ» (26.2.87), «Όλύμπικ Φοίνιξ» (16.4.87), «Γεωργία Φ.» (5.5.87), «Ίσμήνη» (7.4.87), «Φοενίσιαν Φλάγκ» (7.3.87), «Άκτρή» (15.4.87), «Έρηνιώ» (17.3.87), «Κατερίνα Ε.» (21.4.87), «Γλαύκος» (4.5.87) καί «Άγγελική Σ.» (4.5.87) καί τά έπιβατηγά «Νεπτούνια» (6.3.87) καί «Κονστέλλεϊσον» (2.4.87).

● Χαλκίδα: τά φορτηγά «Κάσιαν Γκλόρυ» (29.3.87), «Φαέθων» (21.4.87) καί «Λυδία» (21.4.87).

● Γαλαξίδι: τά φορτηγά «Λεδέα» (24.3.87) καί «Κάτιε» (2.4.87).

● Άστακός: τό φορτηγό «Τίνα Β.» (20.3.87).

● Ιθάκη: τό φορτηγό «Άριες» (23.2.87).

● Λευκάδα: τό φορτηγό «Ντένις Μ.» (1.5.87).

Οί παροπλισμοί

Τό ίδιο χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

στά κατωτέρω άγκυροβόλια τά έξής πλοία (έντός παρενθέσεως άναγράφεται ή ήμερομηνία παροπλισμού).

● 'Ελευσίνα, θέση Α': τά δεξαμενόπλοια «'Ολύμπικ 'Αρμουρ II» (19.2.87) καί «'Τίνα» (25.2.87).

● 'Ελευσίνα, θέση Β': τά φορτηγά «Φόρ Φλάγκς II» (17.2.87), «Λάκμος» (15.4.87) καί «Μεντσέμεντ Κάριερ» (15.4.87) καί τά δεξαμενόπλοια «Φάροσιπ Λ.» (13.3.87), «Φλάγκσιπ» (20.3.87) καί «Κόνκαρ Ντίνο» (27.3.87).

● 'Ελευσίνα, θέση Γ': τά φορτηγά «Ρήτζεντ Μούν» (12.2.87), «Παναγία» (11.2.87), «Ρήτζεντ Σκάυ» (27.2.87) καί «Γλαυκή» (26.3.87) καί τό δεξαμενόπλοιο «'Ολύμπικ Μπρήζ» (21.2.87).

'Η έξόφληση τών εισφορών τριμήνου

Κοινοποιήθηκε στό Ναυτικό 'Επιμελητήριο 'Ελλάδος, στίς έφοπλιστικές εταιρίες, στό ΝΑΤ, στίς προξενικές καί λιμενικές αρχές καθώς καί στίς ύπηρεσίες του ΥΕΝ, ή ύπ' άριθμ. 30037/872/87/18.3.87 άπόφαση του ΥΕΝ πού δημοσιεύθηκε στήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 197 Β/13.4.87), άναφορικά μέ τήν είσπραξη τών εισφορών έκ ναυτολογίου γιά κάθε τρίμηνο μέ χορήγηση έξοφλητικής άπό τό ΝΑΤ άποδείξεως.

Οί βεβαιώσεις συναλλάγματος

Διευκρινίσθηκε ότι οί ναυτικοί πού ένδιαφέρονται νά άποκτήσουν βεβαιώσεις γιά τό συνάλλαγμα πού άντιπροσώπευαν οί άποδοχές τους σέ χρονική περίοδο πρίν άπό τά τελευταία έπτά χρόνια πρέπει νά υποβάλλουν σχετική αίτηση στήν Τράπεζα τής 'Ελλάδος μέχρι τέλους 'Ιουνίου 1987. 'Η προθεσμία αύτή είναι ή τελευταία καί όσοι δέν υποβάλλουν αίτήσεις θά χάσουν τό δικαίωμα νά άποκτήσουν αυτές τίς βεβαιώσεις.

Τά δικαιολογητικά γιά τό οικογενειακό έπίδομα

'Ο Είδικός Λογαριασμός Οίκογενειακών 'Επιδομάτων Ναυτικών άρχισε νά δέχεται τά δικαιολογητικά τών ναυτικών, πού δικαιούνται νά πάρουν τά οικογενειακά έπίδομα γιά τό 1986.

Οί δικαιούμενοι έπίδοματος πρέπει νά καταθέσουν σύντομα τή σχετική αίτηση μέ τά άπαραίτητα δικαιολογητικά στά κατά τόπους Λιμεναρχεία ή άπ' ευθείας, μέ συστημένη επιστολή, στόν ΕΛΟΕΝ (Φίλωνος 97-99, Πειραιά, 185 35).

Γιά περισσότερες πληροφορίες οί ένδιαφερόμενοι μπορούν νά άπευθύνονται στά τηλέφωνα 4130028 καί 4130029.

Νά προσέχουν οί ναυτικοί στά λιμάνια τής 'Αλγερίας

Οί ναυτικοί πού ύπηρετούν σέ πλοία τά όποια καταλέουν σέ λιμάνια τής 'Αλγερίας, ύποχρεούνται νά δηλώνουν όλο τό συνάλλαγμα πού κατέχουν. Σέ αντίθετη περίπτωση, οί ποινές πού προβλέπονται γιά τους παρβάτες είναι άυστηρότατες.

Τά παραπάνω επισημαίνει τό ΥΕΝ πρós τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο, τήν Ένωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών καί τήν Ένωση 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων καί ζητεί τήν έννημέρωση τών 'Ελλήνων ναυτικών πρós άποφυγή τυχόν δυσάρεστων καταστάσεων σέ βάρος τους.

'Επίσης άπό τό ΥΕΝ επισημαίνεται ή ύποχρέωση τών ναυτικών νά δηλώνουν τίς πο-

Μετοχές πλοίων μέ 'Ελληνική σημαία στό χρηματιστήριο του Λουξεμβούργου

Μιά νέα εταιρία ή όποία ίδρύθηκε τόν περασμένο Νοέμβριο, σάν μικτή επιχείρηση μεταξύ συμφερόντων 'Αγγελικούση καί τριών εταιριών του 'Ομίλου τής 'Αμερικαν 'Εξπρές», (τήν 'Αμερικαν 'Εξπρές», τήν εταιρία «Σήαρσον Λήμαν» καί τήν εταιρία «Σάφκο Σίπινγκ») προτίθεται νά αύξήσει τό κεφάλαιο της κατά 45 έκ.τ. δολάρια, μέ τήν έκδοση μετοχών.

Συγκεκριμένα, ή μικτή αύτή εταιρία «'Αναγγελ 'Αμερικαν Σιπχόλντιγκς Λτδ. άγόρασε κατά τήν περίοδο άνόδου της άγοράς τών μεταχειρισμένων πλοίων δύο μπάλκερς ναυπηγέως 1984 καί χωρητικότητας 65.163 τόν. d.w. καί 41.479 τόν. d.w. αντίστοιχα, καί ένα δεξαμενόπλοιο τών 86.000 τόν. d.w., ναυπηγέως 1981, τών όποίων ή αξία έχει αύξηθεί κατά 2,2 έκ.τ. δολάρια ή κατά 8% σέ μερικούς μήνες.

'Η έκδοση μετοχών πραγματοποιείται γιά νά διευκολυνθεί ή επέκταση τής εταιρίας, ή όποια έχει κύριο στόχο τήν πρόσκτηση καί επαναπώληση πλοίων ηλικίας όχι μεγαλύτερης τών επτά έτών καί ή παράλληλη έκμετάλλευσή τους κατά τήν ένδιάμεση χρονική περίοδο.

Διατίθενται 3 έκατομμύρια κοινές μετοχές αξίας 10 δολλαρίων ή μία καί 1,5 έκ.τ. προνομιούχες μετοχές επίσης αξίας 10 δολλαρίων.

'Εφόσον πωληθούν όλες οί μετοχές τά συμφέροντα 'Αγγελικούση θά κατέχουν 51% του συνόλου, οί τρεις άναφερόμενες εταιρίες 8,5% καί οί επενδυτές ποσοστό 40,5%.

Οί μετοχές θά διαπραγματεύονται στό Χρηματιστήριο 'Αξιών του Λουξεμβούργου άπό τά μέσα 'Ιουνίου, (θά διατεθούν σέ διάστημα ένός μηνός), καθώς καί στίς χρηματαγορές του Λονδίνου, άπό τήν 'Αμερικαν 'Εξπρές» γιά τίς προνομιούχες μετοχές καί άπό

τήν «Σήαρσον Λήμαν» γιά τίς κοινές μετοχές.

'Όταν ολοκληρωθεί ή έκδοση τών μετοχών, ή εταιρία «'Αναγγελ 'Αμερικαν Σιπχόλντιγκς» θά καταβάλλει στήν 'Αμερικαν 'Εξπρές» τά 20,5 έκ.τ. δολάρια πού διέθεσε ή τελευταία γιά τήν άγορά τών πρώτων τριών πλοίων. 'Από τήν πλευρά της ή Τράπεζα θά διαθέσει ένα ιδιωτικό δάνειο 27 έκ.τ. δολλαρίων περίπου, γιά νά βοηθήσει τόν 'Όμιλο 'Αγγελικούση νά άποκτήσει τήν πλειοψηφία τών μετοχών.

Σημειώνεται ότι ή καθαρή αύτή επένδυση τών 6 έκ.τ. δολλαρίων του 'Ομίλου εταιριών τής «'Αμερικαν 'Εξπρές» είναι ή πρώτη πού κάνει στό ναυτιλιακό τομέα, σέ όποιαδήποτε μορφή.

'Η νέα εταιρία θά εγκατασταθεί στά νησιά Κέϋμαν στήν Καραϊβική καί οί πλοιοκτήτριες εταιρίες στόν Παναμά, ένώ τά πλοία θά φέρουν τήν ελληνική σημαία καί ή διαχείρισή τους θά γίνεται άνεξάρτητα άπό τά 45 άλλα πλοία πού διαχειρίζεται σήμερα ό 'Όμιλος 'Αγγελικούση.

Βάσει τών εκτιμήσεων τής αξίας του στόλου πού υπέβαλαν δύο κορυφαίοι ναυλομεσιτικοί οίκοι, οί Κλάρκσονς καί Γκάλμπρεϊθς, δίδεται ή παρακάτω εικόνα βελτιώσεως τών αξιών τών πλοίων:

— Μ/Κ «'Αναγγελ Ντίνκνιτ» 41.479 τόν. d.w., αξίας κτήσεως 8,07 έκ.τ. δολάρια (7/11/86), τρέχουσα αξία στίς άρχές 'Απριλίου 8,625 έκ.τ. δολάρια.

— Μ/Κ «'Αλφα Φλέϊμ» 65.163 τόν. d.w., αξία κτήσεως 7,93 έκ.τ. δολάρια (10/11/86), τρέχουσα αξία στίς άρχές 'Απριλίου 9,13 έκ.τ. δολάρια.

— Δ/Ξ «'Αναγγελ Γκρέϊντες» 86.000 τόν. d.w., αξία κτήσεως 11,54 έκ.τ. δολάρια (30/1/87), τρέχουσα αξία στίς άρχές 'Απριλίου 12 έκ.τ. δολάρια.

σότητες τών ταιγάρων καί ποτών πού κατέχουν, όσο μικρές καί άν είναι αυτές.

Πειρατικές επιθέσεις στό Σιγκαπούρη

Δύο ελληνικά πλοία δέχθηκαν πειρατικές επιθέσεις λίγες ώρες μετά τόν άπόπλου τους άπό τή Σιγκαπούρη. Οί πειρατικές επιθέσεις έγιναν τή νύκτα τής 3ης Μαΐου έναντίον τών φορτηγών «Κάβο Πειρατής» καί «Μπρήμ».

'Όπως άνέφερε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ό πλοίαρχος του «Κάβο Πειρατής» κ. Γ. Καραός ένώ τό πλοίο έπλεε 30 περίπου μίλια άνοικτά τής Σιγκαπούρης, πέντε πειρατές άνέβηκαν σέ αυτό άπό τήν πρύμνη καί άφου

μέ τήν άπειλή όπλων άκίνητοποίησαν τόν ύποπλοίαρχο καί τό ναύτη τής βάρδιας, άφάιρεσαν άπό αυτούς χρήματα καί τιμαλφή. Κατόπιν παραβίασαν τήν πόρτα τής καμπίνας του πλοίαρχου, πήραν τό χρηματοκιβώτιο του πλοίου καί τελικά διέφυγαν μέ ταχύπλοο σκάφος.

'Ο Πλοίαρχος του «Μπρήμ» κ. Θ. Κολοβός άνέφερε στό ΥΕΝ ότι πέντε πειρατές (προφανώς οί ίδιοι) όπλισμένοι μέ μαχαίρια καί γιαταγάνια άνέβηκαν στό πλοίο, δύο ώρες μετά τόν άπόπλου του άπό τό λιμάνι τής Σιγκαπούρης γιά Φιλιππίνες καί συνέλαβαν τό ναύτη ύπηρεσίας. Κατόπιν άκίνητοποίησαν τό πλήρωμα καί άφου πήραν τό χρηματοκιβώτιο του πλοίου καί 400 δολάρια, διέφυγαν μέ ταχύπλοο σκάφος.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

HEAD OFFICE: 2416 Trust Bank Centre, Heerengracht 8001, P.O.Box 1404, Cape Town 8000

Telephones 22-7256, 22-3674, 43-1465, Home 49-4480

Telex: 57-20131, Cables: COMARSHIP - COMARCHART

DURBAN BRANCH: 21 st Floor, Suite 2103, Durban Bay House, 333 Smith Street, Durban 4001,

P.O.Box 3963, Durban 4000, Telephone 31-7582,

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

Παρελήφθη καί ὑψώσε τήν 'Ελληνική τό «Παντελής Καλλίκης»



Μέ τήν παραλαβή καί τήν εὐκαιρία τῆς ὑψώσεως τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας στό νεοαγορασθέν μπάλκερ «Παντελής Καλλίκης», 22.000 τόν. d.w. καί ναυπηγήσεως τοῦ 1980, ὁ πλοιοκτήτης κ. Ἰωακείμ - Μιχαήλ Καλλίκης παρέθεσε γεῦμα πρὸς τιμὴν τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Στάθης Ἀλεξανδρῆ, στό ὁποῖο ἐπίσης παρακάθησαν ὁ γεν. γραμματεὺς τοῦ ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος, ὁ ὑπαρχηγός τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀρχιπλοίαρχος κ. Γεώργ. Βασόπουλος, ὁ διευθυντὴς τῆς Διευ-

θύνσεως Ὁκεανοπόρου Ναυτιλίας πλοίαρχος κ. Νικ. Χασιώτης, ἀξιωματικοὶ τοῦ κεντρικοῦ λιμεναρχείου Πειραιῶς, ὁ Α' ἀντιπρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Πλοιαρχῶν κ. Γεώργ. Κατσιμπίρης, ἐκπρόσωποι ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων κλπ. Στὴ διάρκεια τοῦ γεύματος ὁ κ. Καλλίκης ἀνακοίνωσε ὅτι καί τὰ ἄλλα πλοία τὰ ὁποῖα πρόκειται νὰ ἀγοράσει θὰ ὑψώσουν τήν 'Ελληνικὴ σημαία — στὴ φωτογραφία ὁ Ὑπουργός κ. Στάθης Ἀλεξανδρῆς μετὸν κ. Καλλίκη.

Στὴ HELMEPA πλοῖα καί μέ ξένη σημαία

Ἀπὸ 14 Ἀπριλίου ἰσχύει τὸ νέο τροποποιημένο Καταστατικὸ τῆς 'Ελληνικῆς Ἐνώσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, σύμφωνα μέ τὸ ὁποῖο κάθε 'Ελληνας ἢ ὁμογενής, πλοιοκτήτης ἢ ἐφοπλιστὴς ἐνός τουλάχιστον πλοίου ὑπὸ ἑλληνικὴ σημαία ἢ ὑπὸ ξένη σημαία ἐφ' ὅσον στὴν περίπτωση αὐτὴ εἶναι νόμιμα συμβεβλημένο μέ τὸ Ναυτικὸ Ἀπομαχικὸ Ταμεῖο, 500 κ.ο.χ. καί ἄνω ἢ συμ-πλοιοκτήτης πού ἔχει μερίδες συνολικῆς χωρητικότητας τουλάχιστον 500 κ.ο.χ. καί ἄνω, καθὼς καί ὁ διαχειριστὴς τῶν παραπάνω πλοίων μπορεῖ νὰ γίνῃ μέλος τῆς Helmeпа.

Αὐτὸ σημαίνει ὅτι ἡ ἰδιότητα τοῦ Τακτικοῦ Μέλους ἐπεκτείνεται, μέ δικαίωμα ψήφου στὶς Γεν. Συνελεύσεις, καί στὰ μέλη ἐκεῖνα πού εἶναι πλοιοκτήτες ἑλληνικῶν πλοίων μέ ξένη σημαία, ἀλλὰ νόμιμα συμβεβλημένων μέ τὸ NAT. Ἡ σύμβαση μέ τὸ NAT ἀποτελεῖ ἐγγύηση τῆς ἑλληνικότητας τῶν στελεχῶν πού ἐπανδρώνουν τὸ ἑλληνικὸ πλοῖο, ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὴ σημαία πού φέρει, ἀφοῦ ἡ Helmeпа ἀπευθύνεται στὸν ἀνθρώπινο παράγοντα, τὰ ἑλληνικὰ πληρώματα, τοὺς 'Ελλήνες πλοιοκτήτες καί ἐφοπλιστές.

Μ' αὐτὸν τὸν τρόπο ἡ Helmeпа κάνει ἀκόμη ἓνα βῆμα γιὰ νὰ περιλάβει στοὺς κόλπους τῆς περισσοτέρως μέλη ἀπὸ τὴν ἑλληνόκτητη ναυτιλία, δικαιώνοντας ἔτσι τὴ διεθνή ἀναγνώριση πού ἔχει κερδίσει μέσα στὰ πέντε σχεδὸν χρόνια λειτουργίας τῆς.

Ἡ νέα διοίκηση τοῦ σωματείου Ναυτικῶν Πρακτόρων

Συγκροτήθηκαν ὡς ἑξῆς σὲ σῶμα τὸ νέο Διοικητικὸ Συμβούλιο καί ἡ Ἐξελεγκτικὴ Ἐπιτροπὴ, τοῦ Σωματείου ναυτικῶν Πρακτό-

ρων Ἀττικῆς - Πειραιῶς πού ἐξελέγησαν κατὰ τὶς ἀρχαιρεσίες τῆς 24ης Ἀπριλίου.

Διοικητικὸ Συμβούλιο: πρόεδρος Χρ. Παπάκης, ἀντιπρόεδρος Ζήσ. Λυχναρᾶς, γενικός γραμματεὺς Γεώργ. Ἀλογάκος, ταμίας Ε. Μυτιληναῖος καί σύμβουλοι Π. Καρατζῆς, Βελ. Οἰκονόμου καί Μιχ. Πιτσινάκος.

Ἐξελεγκτικὴ Ἐπιτροπὴ: πρόεδρος Ἀριστ. Ἀστράς καί μέλη οἱ Β. Κανακάκης καί Τριαντ. Μπίλης.

Ἡ θητεία τοῦ νέου Διοικητικοῦ Συμβουλίου καί τῆς Ἐξελεγκτικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Σωματείου εἶναι διετής.

Ἡ τηλεπικοινωνιακὴ ἐξυπηρέτηση τῶν ναυτικῶν

Σύμφωνα μέ σχετικὴ ἀνακοίνωση τοῦ ΟΤΕ, γιὰ τὴν τηλεπικοινωνιακὴ ἐξυπηρέτηση τῶν ναυτικῶν ὑπάρχουν:

- Το ναυτιλιακὸ δορυφορικὸ σύστημα πού εἶναι καί τὸ πλέον σύγχρονο μέσω τοῦ ὁποῖου τὰ πλοῖα ἐξυπηρετοῦνται αὐτόματα.
- Τὰ συμβατικά μέσα, δηλαδὴ τοὺς παράκτιους σταθμούς πού ἐξυπηρετοῦν χειροκίνητα ὅλα τὰ πλοῖα πού δὲν διαθέτουν δορυφορικὲς ἐγκαταστάσεις.

Στὴν ἀνακοίνωση προστίθεται ὅτι ὁ ΟΤΕ μέσα στὰ πλαίσια τῶν ἐπενδυτικῶν δυνατοτήτων του διέθεσε πρόσφατα 260 ἑκατ. δρχ. γιὰ τὴν πλήρη σχεδὸν τεχνικὴ ἀνακαίνιση τοῦ Παρακτίου Ἀθηνῶν.

Συγκεκριμένα ἐγίνε προμήθεια:

- 10 πομπῶν τῶν 10 KW
- 3 περιστρεφόμενων λογαριθμικῶν κεραίων ἐκπομπῆς.
- 24 δεκτῶν.
- 1 Η/Υ.

Τέλος προωθεῖται ἡ προμήθεια 6 περιστρεφόμενων λογαριθμικῶν κεραίων ἐκπομ-

πῆς καί 8 σταθερῶν λογαριθμικῶν κεραίων λήψεως.

Διάλεξη γιὰ τὴ Ναυτιλία

Διάλεξη στοὺς μαθητές τῆς Σχολῆς Ἐθνικῆς Ἀμυνας, μέ θέμα «Ἡ ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ Ναυτιλία» ἔδωσε στὶς 4 Μαΐου ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας κ. Στάθης Ἀλεξανδρῆς.

Ἡ νέα διοίκηση τοῦ Port Captains Club

Κατὰ τὶς ἀρχαιρεσίες τοῦ Ἀπριλίου γιὰ τὴν ἐκλογή νέας διοικήσεως τῆς Λέσχης Πλοιαρχῶν Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων ἐξελέγησαν οἱ ἑξῆς:

Γιὰ τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιο οἱ κ.κ. Τζήμητρας Πρίamos πρόεδρος, Τσάμης Μαρῖνος ἀντιπρόεδρος, Κόκκορης Γεώργιος γεν. γραμματεὺς, Τσιλικούνας Σταύρος ἀναπλ. γραμματεὺς, Γαβριήλ Νίκος ταμίας, Δαλέζιος Χρῦσανθος ἀναπλ. ταμίας, Λυμπέρης Γεώργιος, Σαρακηνός Κων/νος καί Βαλσάμης Φιλήρων, δημ. σχέσεις.

Ἀναπληρωματικά μέλη ἐξελέγησαν οἱ κ.κ. Τσιμῆρας Νικόλαος, Ποταμιάνος Ἀπόστολος καί Γερασίμου Χρήστος, ἐνῶ γιὰ τὴν ἐξεταστικὴ ἐπιτροπὴ οἱ κ.κ. Βολικάκης Μάρκος, Εὐθυμίου Δημήτριος καί Λιγνός Νικόλαος, ἀναπληρωματικά μέλη οἱ Μπουζιώτης Ἰωάννης καί Παπαηλιού Κων/νος.

Τὰ συμπεράσματα ἀπὸ τὴν ἐπιστημονικὴ διημερίδα μέ θέμα «Θαλάσιες Μεταφορές»

Στὴν Ἐπιστημονικὴ Διημερίδα πού διοργάνωσε ὁ Σύλλογος Ἑλλήνων Συγκοινωνιολόγων στὶς 9 καί 10 Ἀπριλίου, γιὰ τὶς Θαλάσιες Μεταφορές, ἐγίναν 19 εισηγήσεις σὲ 6 συνεδρίες. Μέ βάση τὶς εισηγήσεις αὐτές καθὼς καί τὶς παρεμβάσεις καί συζητήσεις πού ἀκολοῦθησαν προέκυψαν τὰ ἀκόλουθα συμπεράσματα:

— Ἡ κοινὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῆς ΕΟΚ βρίσκεται σὲ ἐξέλιξη καί ἤδη κυρώθηκαν πρόσφατα οἱ πρῶτες κοινοτικὲς ρυθμίσεις. Ἡ περαιτέρω διαμόρφωση μιᾶς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς ΕΟΚ καθὼς καί ἡ ἀνάλογη πολιτικὴ ἐκ μέρους τοῦ ΟΟΣΑ ἀποτελοῦν σημαντικὰ στοιχεῖα πού πρέπει νὰ συνεκτιμηθοῦν μέ προσοχὴ στὴν κατάρτιση μιᾶς Ἐθνικῆς Πολιτικῆς Θαλασσίων Μεταφορῶν.

— Δὲν ἔχουν ἀκόμη ὁλοκληρωθεῖ οἱ προσπάθειες γιὰ τὴν δημιουργία μιᾶς λιμενικῆς πολιτικῆς πού θὰ πρέπει ἀπαραίτητα νὰ λαμβάνει τὴν ἐξέλιξη τῆς τεχνολογίας τῶν πλοίων, τὴν κατανομή τῶν φορτίων καί τὰ διεθνῆ κυκλώματα μεταφορῶν.

— Σοβαρότατη διαπίστωση εἶναι τὸ γεγονός ὅτι οἱ ἐξελίξεις στὶς θαλάσσιες μεταφορές ἔχουν σημαντικὰ ἐπιταχυνθεῖ. Ἡ ἐπίσημη ἀυτὴ ὑποχρεώνει τὴν δραστηρικὴ μείωση τοῦ χρόνου μεταξύ τοῦ ἐντοπισμοῦ τῶν προβλημάτων καί τῆς ὑλοποίησης τῶν ἀποφάσεων καί τῶν μέτρων γιὰ τὴν ἐπίλυση τους.

— Ἡ συντονισμένη λειτουργία τῶν λιμένων στὴ χώρα δὲν ἔχει ἀκόμη ὁλοκληρωθεῖ. Δὲν ὑπάρχει καί δὲν λειτουργεῖ δηλαδὴ ἀκόμη ἐνιαῖο λιμενικὸ σύστημα.

— Τὰ σημερινὰ λιμάνια, στό σύνολό τους, ἔχουν σχεδιαστεῖ γιὰ κλασσικὰ πλοῖα μέ ἀποτέλεσμα τὴν δυσχέρεια προσαρμογῆς τους στὶς πρόσφατες ἐξελίξεις εὐρείας χρήσεως Ο/Γ πλοίων.

— Τὰ λιμάνια τῆς Χώρας παρουσιάζουν γραμμικὴ ἀνάπτυξη τῆς χερσαίας περιοχῆς,

ή όποία συνήθως άσφυκτιά από τήν γύρω άστική ανάπτυξη.

— Υπάρχει σαφής έλλειψη λειτουργικής όργάνωσης του χερσαίου χώρου των λιμανιών μέ κυριώτερα χαρακτηριστικά τήν έλλειψη διαρρύθμιση της κυκλοφορίας των όδικών προσβάσεων και τήν ανεπάρκεια χώρων στάθμευσης και άναμονής των όδικών μεταφορικών μέσων.

— Υπάρχει σοβαρότατο πρόβλημα στή τήρηση στατιστικών στοιχείων γιά τήν διακίνηση έμπορευμάτων στά έλληνικά λιμάνια. Η έλλειψη όμοιομορφίας και τυποποίησης των στοιχείων (ώς πρός τίς κατηγορίες προϊόντων, τίς κατηγορίες όχημάτων, κ.τ.λ.) δημιουργεί ούσιαστική άδυναμία γιά τόν έντοπισμό των πραγματικών διαδρομών των έμπορευματικών ροών στήν Χώρα.

— Τό ύφιστάμενο δίκτυο άκτοπολικών γραμμών γιά τήν έξυπνέρεση των έλληνικών νησιών παρουσιάζει άκτινική μονοκεντρική μορφή, ένώ τό επίπεδο έξυπνέρεσης είναι ίκανοποιητικό μόνο γιά όρισμένα μεγάλα νησιά. Η έποχικότητα της ζητήσεως επιτείνει τό πρόβλημα της έξυπνέρεσης.

Ένα σημαντικό θέμα πού διαπιστώθηκε κατά τήν διάρκεια των συζητήσεων και άφορά τίς προβλέψεις γιά διεθνείς έμπορευματικές κινήσεις είναι τό έξής: Όλα τά μοντέλα των προβλέψεων αύτών παρουσιάζουν ύψηλή άβεβαιότητα έπειδή υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός ποικίλης φύσεως παραγόντων πού δέν είναι δυνατόν νά σταθμιστούν μέ βεβαιότητα. Τέτοιοι παράγοντες είναι οί αίκονομικές συνθήκες, οί κοινωνικές συνθήκες, οί έμπόλεμες καταστάσεις κ.τ.λ. Έπιπρόσθετα χρειάζεται νά τονιστεί ότι οί διάφορες ύφιστάμενες τακτικές ναυτιλιακές γραμμές (conferences) μπορούν νά...έπηρεάσουν σέ σημαντικό βαθμό — θετικά ή άρνητικά — τούς φόρτους των διακινουμένων έμπορευμάτων.

Από τίς διεξοδικές συζητήσεις πού έγιναν κατά τήν διάρκεια της Διημερίδας άπεδείχθη ή άναμφισβήτητη άνάγκη της κατάρτισης πλήρων και ολοκληρωμένων Μελετών γιά τά θέματα των μεταφορών στή Χώρα μας. Τυπική άπόδειξη είναι ή πρόσφατα ολοκληρωθείσα «Μελέτη των Έλληνικών Λιμανιών» ή όποία μέ πλήρη έπιστημονική τεκμύρωση άφενός άπέδειξε τό άνεδαφικό όρι-

σμένων παλαιών ιδεών και προτάσεων άφετέρου υπέδειξε τό βέλτιστο λιμενικό σύστημα γιά τή Χώρα μας. Τά πορίσματα της Μελέτης θα πρέπει νά χρησιμοποιηθούν στή συνέχεια γιά τήν κατάρτιση της Έθνικής Λιμενικής Πολιτικής. Ο Σύλλογος Έλλήνων Συγκοινωνιολόγων πιστεύει ότι άνάλογες γενικές μελέτες πρέπει νά καταρτιστούν και γιά τούς άλλους τομείς των μεταφορών και μέ βάση τά πορίσματα των μελετών αύτών νά καταρτιστεί στή συνέχεια μία συνολική Έθνική Πολιτική Μεταφορών.

Τά βραβεία του 'Ιδρύματος 'Ωνάσης

Η Διεθνής Έπιτροπή του 'Ιδρύματος «Αλέξανδρος 'Ωνάσης» ανακοίνωσε τήν Τετάρτη τήν άπονομή των φετινών βραβείων του 'Ιδρύματος. Τό βραβείο «Αθήναι» άπονέμεται στόν πρών πρόεδρο της 'Ιταλικής Δημοκρατίας Άλεσάντρο Περτίνι, γιά τίς ύψηλές ήθικές άξίες του άνθρωπισμού πού ύπηρετησε στή μακρά ζωή του γεμάτη διώξεις και βιαιότητες. Τό βραβείο «Αθήναι» πού συνοδεύεται άπο περγαμνή, άργυρό μετάλλιο και χρηματικό έπαθλο 100.000 δολλαρίων ΗΠΑ θα παραλάβει ό ίδιος ό Πρόεδρος Α. Περτίνι στίς 15 'Ιουνίου — ήμέρας της άπονομής.

Τό βραβείο «Όλυμπία» άπονέμεται άπό κοινού: α) Στήν «Κίνηση PUGWASH» ως έκπρόσωπο της έπιστημονικής διεθνούς κοινότητας στόν άγώνα των λαών γιά τόν ήθικό έλεγχο της άτομικής ένέργειας, άνεξαρτήτως πολιτικών και ιδεολογικών τοποθετήσεων. Τό βραβείο θα παραλάβει ή πρόεδρος της καθηγήτρια κ. Ντόροθου Χούτκιν. β) Στήν 'Αρχαιολογική Έταιρεία γιά τόν έορτασμό των 150 χρόνων άπό τήν ίδρυσή της. Τό βραβείο θα παραλάβει ό γεν. γραμματέας καθηγητής κ. Μυλωνάς.

Τό βραβείο «Αριστοτέλης» άπονέμεται άπό κοινού: α) Στόν αρχιεπίσκοπο του Σαλβαδόρ, Ριβέρα Ντάμας, ό όποιος διατηρώντας τήν άνεξαρτησία του ως χριστιανού και άρχηγού της Έκκλησίας του Σαλβαδόρ, άνέπτυξε μέ άπαράμιλλο θάρρος, πρωτοβουλίες πού όδήγησαν τόν λαό της χώρας σέ συμφιλωτικές διαδικασίες, μέ τήν έλπιδα νά άποκατασταθούν ή ειρήνη, ή δημοκρατία και ή δικαιοσύνη στή δοκιμασμένη αύτή χώρα.

Τό βραβείο θα παραλάβει ό ίδιος ό αρχιεπίσκοπος. β) Στή «Διεθνή Άμνηστία» γιά τά 25 χρόνια συνεχούς και άποτελεσματικής της παρουσίας στόν άγώνα γιά τήν προστασία των άνθρωπίνων δικαιωμάτων και τόν σεβασμό του φυσικού δικαίου και των σχετικών διεθνών συμβάσεων άπ' όλα τά κράτη του κόσμου, άνεξαρτήτως πολιτικού ή ιδεολογικού κλίματος. Τό βραβείο θα παραλάβει ή πρόεδρος της κ. Φράνκα Σκιοϋτο.

Η έπίσημη τελετή της άπονομής θα γίνει στήν αίθουσα της Παλαιάς Βουλής στίς 15 'Ιουνίου 1987. Τά βραβεία θα έπιδώσει ό Πρόεδρος της Δημοκρατίας.

Τό συνέδριο του ΙΜΑΕΜ

Τό ΕΛ.Ι.Ν.Τ. ανακοίνωσε ότι τό 4ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικής Τεχνολογίας του ΙΜΑΕΜ (International Maritime Association of East Mediterranean) του όποιου τό 'Ινστιτούτο είναι μέλος θα πραγματοποιηθεί στή Βάρνα Βουλγαρίας άπό 25 έως 29 Μαΐου.

Τό 'Ινστιτούτο προκειμένου νά διευκολύνει τά μέλη του τά όποια ένδεχομένως θα ήθελαν νά παρακολουθήσουν τό Συνέδριο αύτό όργανώνει, σέ συνεργασία μέ τό τουριστικό γραφείο HORIZON, μετάβαση στή Βουλγαρία μέ τίς έξής προϋποθέσεις:

— Άναχώρηση άπό Αθήνα 23 Μαΐου 1987. Έπιστροφή στήν Αθήνα 31 Μαΐου 1987

— Συμμετοχή κατ' άτομο 17.000 δρχ. και 100 δολάρια.

Στήν τιμή αύτή περιλαμβάνονται διαμονή σέ ξενοδοχείο Lux μέ πρόγευμα - γεύμα και δείπνο, ξεναγήσεις, περιηγήσεις, έκδρομές στή Φιλιπούπολη και Σόφια, διόδια, βίζα Βουλγαρίας και ασφάλεια ταξιδίου.

Γιά περισσότερες πληροφορίες στή γραμματεία ΕΛ.Ι.Ν.Τ. και γιά κρατήσεις θέσεων HORIZON, Νίκης 14 Αθήνα, τηλ. 3247048-3231454-3233687 - 3235292. Δηλώσεις συμμετοχής μέχρι 18.5.1987.

Διάλεξη του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Διάλεξη μέ τίτλο «Τεχνολογία και όργάνωση ναυπηγείων», διοργανώνει τό Έλληνικό 'Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας, σέ συνεργασία μέ τό ναυπηγείο Swan Hunter Shipbuilders Ltd τήν Δευτέρα 18 Μαΐου και ώρα 7 μ.μ. στό ξενοδοχείο 'Ιντερκοντινένταλ».



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3160 BUEN GR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328

Στή διάλεξη θα αναπτυχθούν στην αγγλική γλώσσα, τα θέματα:

• Τεχνικές υπηρεσίες Swan Hunter με όμιλητή τον κ. Κ. Ρ. Τσάμπαν και

• Η Ρομποτική στα S/B με όμιλητή τον κ. Μ. Καλογεράκη. Μετά τη διάλεξη θα επακολουθήσει δεξίωση.

Τό νέο Δ.Σ. του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο του Έλληνικού Ίνστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας για την περίοδο 1987-1989 που προήλθε από τις αρχαιρεσίες του 'Απριλίου συνεκροτήθη σέ σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Χ. Σαρηγιαννίδης, αντιπρόεδρος Ν. Κουλειμάνης, γ. γραμματέας Κ. Φιλίππου, ταμίας Ι. Σημαντήρας και σύμβουλοι Ν. Καλύβας, Β. Μπάρα και Ι. Πονοτής, αναπληρωματικοί σύμβουλοι Α. Λεοντόπουλος, Ι. Παπακωνσταντίνου και Ν. Τζάβας, Έκπρόσωπος Σπουδάζοντων Μελών Κ. Κωνσταντάρας, ενώ διευθυντής του ΕΛ.Ι.Ν.Τ., μετά από ψήφο εμπιστοσύνης του ΔΣ, παραμένει ο κ. Γ. Βελέντζας.

Στό μεταξύ η διοίκηση του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. ανακοίνωσε ότι κατόπιν απόφασης της πλειοψηφίας της Γ. Συνελεύσεως της 2/4/1987, επέρχονται από τό 1987 οι εξής αναπροσαρμογές στις ετήσιες συνδρομές των μελών. Έταίροι: από 2.000 δρχ. σέ 5.000 δρχ. Τ. Μέλη: από 2.000 δρχ. σέ 3.000 δρχ. Παραμένουν όμως άμετάβλητα τά ποσά έγγραφής ήτοι 2.000 δρχ. για Έταίρους και Τ. Μέλη. Παραμένουν επίσης άμετάβλητα τά ποσά έγγραφής και ετήσιες συνδρομής των Σπουδάζοντων Μελών, εκ 1.500 δρχ. αντίστοιχως.

Έξ άλλου τό ΕΛ.Ι.Ν.Τ. θυμίζει στό μέλη του ότι οι έγκαταστάσεις του λειτουργούν, από 10.30 - 16.30 κάθε ήμέρα, πλην Σαββάτου — Κυριακών και γενικών άργιών και προσφέρουν χώρους έστιατορίου, μπάρ, βιβλιοθήκη και αίθουσες συνεδριάσεως.

Ειδικότερα υπογραμμίζεται ότι, τίς μεσημβρινές ώρες στό χώρο του μπάρ μπορούν νά συναντήσουν έ μέλη του ΔΣ, και άλλους συναδέλφους. Οι ώρες Γραμματείας είναι επίσης όπως πάντα (08.00 - 14.00 και από 16.30-18.00. (Παράταση των ώρων της Γραμματείας είναι δυνατόν νά γίνει μόνο κατόπιν τηλεφωνικής συνεννοήσεως).

Μιά ώραία βραδιά σέ ένα ελληνικό πλοίο

Μέ την εύκαιρία του κατάπλου στό λιμάνι του Πειραιώς του υπό Έλληνική σημαία μάλκερ «Δαναός» για την εκφόρτωση φορτίου καλαμποκιού της ΚΥΔΕΠ, ο πλοιοκτήτης κ. Τάρσης Βάτης και ο αρχιπλοίαρχος της διαχειρίστριας εταιρίας «Κοσμοναύτης» κ. Σπ. Έμμανουήλ έδωσαν στις 8 Μαΐου δεξίωση επί του πλοίου πρόσ τιμήν των οικογενειών των μελών του πληρώματος στην όποια προσήλθε και ο Ύπουργός κ. Στάθης Άλεξανδρής συνοδευόμενος από τόν άρχηγό και τόν ύπαρχηγό του Λιμενικού Σώματος κυρίου Χρ. Ντούνη και Γεώργ. Βασόπουλο.

Ο πλοίαρχος του σκάφους κ. Γεώργ. Μπάμπας ανέφερε στον Ύπουργό ότι και τό 26 μέλη του πληρώματος είναι Έλληνες, οι περισσότεροι από τούς όποιους είναι Συριανοί, όπως ο πλοιοκτήτης κ. Βάτης και ο αρχιπλοίαρχος κ. Έμμανουήλ. Επίσης ο Πλοίαρχος υπογράμμισε ότι οι εργασιακές συνθήκες στό πλοίο είναι άριστες, όπως άριστες είναι και οι συνθήκες διαβίσεως του πληρώματος, πράγμα άλλωστε πού τό διαπί-

στωσαν και όσοι παρέστησαν στή δεξίωση. Τέλος ο πλοίαρχος διαβεβαίωσε τόν Ύπουργό για τίς συνεχείς προσπάθειες πού καταβάλλει τό πλήρωμα για τήν προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος — είναι χαρακτηριστικό για τό θέμα αυτό ότι στις σεντίνες του πλοίου ύπήρχε μόνο πεντακάθαρο νερό.

Ο Ύπουργός, όπως επίσης ο άρχηγός και ο ύπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος, εκφράσθηκαν μέ τά καλύτερα λόγια για τήν άριστη κατάσταση του σκάφους και συνεχάρησαν τόν κ. Βάτη και τούς συνεργάτες του για τήν έμμομή τους στην Έλληνική σημαία.

Μέ την εύκαιρία ο κ. Τάρσης Βάτης γνωστοποίησε στον Ύπουργό και στους έπιτελεί του ότι όλα τά πλοία τά όποια πρόκειται νά προστεθούν στό στόλο της εταιρίας του θά φέρουν τήν Έλληνική σημαία. Στα πλαίσια αυτής της δηλώσεως του ο κ. Βάτης διατήρησε τήν Έλληνική σημαία στό μάλκερ «Πύλος», 13.800 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως τό 1982, τό όποιο παραλήφθηκε στις 12 Μαΐου και μετονομάστηκε «Ντέβον».

Έγκαίνια πλοίων

Δεξίωση επί εύκαιρία των έγκαίνιων του έπιβατηγού - όχηματαγωγού «Σίλβερ Παλόμα» έδωσε τό απόγευμα της Τετάρτης επί του πλοίου ή διαχειρίστρια εταιρία «Άφρόεσσα Λαΐνς».

Έξ άλλου σήμερα τό μεσημέρι θά γίνουν τά έγκαίνια του νέου έπιβατηγού - όχηματαγωγού της ΑΝΕΚ «ΑΠΤΕΡΑ».

Η Έπιτροπή Προσωπικότητων του «Ιδρύματος Αιγαίου»

Ο υποψήφιος για τό Προεδρικό χρίσμα των ΗΠΑ, του Δημοκρατικού Κόμματος, όμογενής, κυβερνήτης της Μασσαχουσέτης κ. Μάικλ Δουκάκης, ο Αρχιεπίσκοπος Βορείου και Νοτίου Άμερικής κ. Ιάκωβος και ο έλληνικής καταγωγής Άμερικανός βουλευτής έπίσης του Δημοκρατικού Κόμματος κ. Γκάς Γιάτρον, μετέχουν της Έπιτροπής Προσωπικότητων του «Ιδρύματος του Αιγαίου» στην Άμερική. Τήν συμμετοχή τους στην Έπιτροπή αυτή, τήν όποια έχουν άποδεχθεί έπίσης και άλλες προσωπικότητες παγκοσμίου προβολής, ανακοίνωσε ο Πρόεδρος του Ιδρύματος κ. Μίνως Κυριακού. Παράλληλα ο κ. Κυριακού ανακοίνωσε ότι τήν 19η Μαΐου θά συνέλθει στό Λονδίνο ή Άγγλική Έπιτροπή Έργασίας του Ιδρύματος, για νά ρυθμίσει και τίς λεπτομέρειες για τό Συμπόσιο πού θά συγκληθεί εκεί τό φθινόπωρο για τό Αίγαίο μέ τίτλο: «Αίγαίο: Τό λίκνο του δυτικού πολιτισμού».

Τέλος ο κ. Κυριακού ανακοίνωσε ότι στις 4 και 5 Ιουνίου θά πραγματοποιηθεί Συμπόσιο του Ιδρύματος στην Άθήνα, μέ θέμα: «Τό Αίγαίο, μέσα στους αιώνες: Ιστορία, Πολιτισμός, Προοπτικές», στό όποιο θά λάβουν μέρος και θά μιλήσουν έπιστήμονες διεθνούς κύρους και άλλες προσωπικότητες πού έχουν άσχοληθεί μέ τή ζωτική αυτή περιοχή. Τό Συμπόσιο διοργανώνεται μέ συνεργασία της ΕΣΗΕΑ.

Διατηρητέοι οι αρχιπλοίαρχοι Λ.Σ.

Τό Άνώτατο Συμβούλιο του Λιμενικού Σώματος έκρινε διατηρητέους τούς πέντε αρχιπλοίαρχους πού συμπλήρωναν τά τυπικά πρόσ κρίση προσόντα. Πρόκειται για τούς αρχιπλοίαρχους κ.κ. Γ. Βασόπουλο, Κ. Παπαναστασίου, Δ. Παπαδόπουλο, Γ. Βουρλιά και Γ. Δημητράκοπουλο.

Νέος προξενικός λιμενάρχης στή Ν. Όρλεάνη

Μέ άπόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρή τοποθετήθηκε προξενικός λιμενάρχης στή Νέα Όρλεάνη ο αντιπλοίαρχος Λ.Σ. Δ. Εύθυμίδου, στή θέση του αντιπλοίαρχου Άλέξ. Κορομάντζου, πού τοποθετείται στό κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιά, ως ύπολιμενάρχης.

Νέοι δόκιμοι σημαφόροι του Λιμενικού Σώματος

Στις 4 Μαΐου έγινε στή Σχολή Ναυτικών Δοκίμων ή όρκομωσία των δοκίμων σημαφόρων του Λιμενικού Σώματος. Τά ξίφη επέδωσε στους νέους δοκίμους ο Ύπουργός Ναυτιλίας κ. Στάθης Άλεξανδρής και στην τελετή παρέστησαν ο Άρχηγός του Γενικού Έπιτελείου Ναυτικού ναύαρχος Λεων. Βασιλικόπουλος, ο άρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Χρ. Ντούνης και ο διοικητής της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων ύποναύαρχος Άθαν. Καντάς. Επίσης παρέστησαν αντιπροσωπείες αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος καθώς και συγγενείς των νέων δοκίμων σημαφόρων του Λιμενικού οι όποιοι τούς καταχειροκρότησαν.

Οι νέοι δόκιμοι σημαφόροι του Δ.Σ. οι όποιοι διατέθηκαν προσωρινά στό κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς είναι οι: Σιέττος Βασ. Πετρόπουλος Παναγ., Μπουμπόπουλος Γεώργ., Μπατσολάκης Ιωάν., Σέργης Ιάκ., Σούρας Γεώργ., Πατριώτης Σικ., Λελάκης Άνδρ., Δαβουρλής Παναγ., Τσαντζαλος Εύαγ., Τσαγκάρης Κων., Τσιρόπουλος Βασ., Άποστόλης Γεώργ., Σπανάκος Νικ., Σαρηγιάννης Γεώργ., Νικητάκης Σπυρ., Σύβιτος Γεώργ., Νικολάτος Νικ., Καρβούνης Χρ., Ράπτης Σταμ., Δεονίδος Νικ., Κλιάρης Θεόδ., Δεληγιάννης Χαρ., Δουδουντσάκης Λάζ., Κυβέλος Εύαγ., Κοντός Φιλ., Κελαϊδόπουλος Άναστ., Μπαρώ Στέφ., Μπουγάς Κλεομ., Ζαρταλούδης Άνδρ., Βαφειάδης Έμμ., Κατσόγιαννης Γεώργ., Πολίτης Παναγ., Μασσιάς Δημ., Κουτρολίκος Εύαγ. και Γεωργέλος Νικ.

Η Σχολή Σωστικών

Άπό τή Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων του Άσπροπύργου, άποφοίτησαν τόν περασμένο μήνα 166 ναυτικοί.

Η έναρξη της τουριστικής περιόδου

Μέ την εύκαιρία της έναρξεως περιόδου του θαλάσσιου τουρισμού, οι ιδιοκτήτες και πλοίαρχοι των επαγγελματικών σκαφών «DO VENUS», «DO CHARIOT», «ELECTRA» και «GOLDEN ODYSSEY», διοργανώνουν μπουφέ - κοκταίλ επί των θαλαμηγών αυτών, στις 20 Μαΐου και ώρα 14.30 - 16.30 στην Μαρίνα Ζέας (Κεντρική προβλήτα).

Δεξίωση του Χρηματομεσιτικού Οίκου Oppenheimer Arbitrage Ltd.

Τό μεσημέρι της Πέμπτης 14 Μαΐου ο χρηματομεσιτικός οίκος Oppenheimer παρέθεσε δεξίωση στή Ναυτιλιακή Λέσχη, κατά τήν διάρκεια της όποιας έγινε παρουσίαση της θυγατρικής εταιρίας Oppenheimer U.S. Arbitrage Ltd., ή όποια έχει έδρα τίς Βερμούδες και έξειδικεύεται σέ έπενδύσεις μετοχών Άμερικανικών εταιριών εισηγμένων στό Χρηματιστήριο

Ευχαριστίες του Σωματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών

Τό Σωματείο Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών στην προσπάθειά του να ενισχύσει τους πόρους του 'Απασχολησιοθεραπευτικού Κέντρου 'Αργώ' διοργάνωσε συνεστίαση στις 18 Μαρτίου 1987.

Συγκινητική ήταν η συμμετοχή της εύρυθρης ναυτικής οικογένειας και στην ανακοίνωση του Σωματείου αναφέρονται τα εξής:

«Η παρουσία τόσων έκλεκτων προσώπων τόνισε το ιδιαίτερο ενδιαφέρον της ναυτικής οικογένειας για τα παιδιά με ειδικές ανάγκες και τις οικογένειες των ναυτικών μας. Παράλληλα ενίσχυσε την πίστη μας για την επιτυχία των σκοπών του Σωματείου μας.

Μέ εκπληξη είδαμε να έρχονται κοντά μας αξιόλογοι εκπρόσωποι του έφοπλιστικού κόσμου, των ναυτεργατικών ενώσεων, των Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. Πλοιάρχων και Μηχανικών οι οποίοι παρά τον φόρτο των εξετάσεων βρέθηκαν κοντά μας και μας συμπαράστηκαν.

Ο συνεχής αγώνας για την οργάνωση και λειτουργία του 'Απασχολησιοθεραπευτικού Κέντρου 'Αργώ' σε Ευρωπαϊκά πρότυπα, μας είχε εξαντλήσει από κάθε άποψη, η συμπαράσταση όμως της εύρυθρης ναυτικής οικογένειας την βραδυά αυτή άνοιξε για μας και τα παιδιά μας πλατύτερους δρόμους ελπίδας και πίστης στη ζωή και το μέλλον των ειδικών παιδιών μας.

Ευχαριστούμε θερμά τον σεμνό εκπρόσωπο της έφοπλιστικής οικογένειας ο οποίος προέρχεται από την τάξη των πλοιάρχων και άνωνομα έδωσε το Σχολικό αυτοκίνητο αξίας 3.000.000 δρχ. δίνοντας έτσι την δυνατότητα στα παιδιά να έρθουν στην 'ΑΡΓΩ' και να επωφεληθούν από τα προγράμματα εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης και άπασχόλησης.

Ευχαριστούμε επίσης τους δωρητές που παρά την αρχική τους άρνηση λόγω σεμνότητας να παραμείνουν άνωνομοι δέχτηκαν να ανακοινωθεί και δημόσια η σημαντική προσφορά τους.

Στην συγκέντρωση αυτή παρευρέθηκαν και προσέφεραν ήθική και οικονομική βοήθεια στο έργο μας:

— Η κυρία Κυριακούλα Ι. Κατσουλάκου — ιδιοκτήτρια του Ο/Γ ΝΑΙΑΣ II με τό ποσό των δρχ. 1.500.000

— Η κυρία Ροδάνθη 'Αγούδημου με τό ποσό των 1.300.000 δρχ.

— Ο κύριος Γεώργιος Βεντούρης — VEN-TOURIS FERRIES — με τό ποσό 1.000.000 δρχ.

— Ο βουλευτής κ. Μιλτιάδης Μαρινάκης με τό ποσό των 304.500 δρχ.

Δέν θέλουμε να παραλείψουμε να ευχαριστήσουμε θερμά τον Πρόεδρο και τό μέλη του Δ.Σ. της Πανελλήνιας 'Ενωσης Πλοιάρχων Ε.Ν. οι οποίοι μας στήριξαν από τό ξεκίνημά μας και μας συμπαράστέκονται πάντα με άληθινά αισθήματα άγάπης και εκτίμησης. Τήν 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπιστών, τήν 'Ενωση 'Εφοπιστών Μεσογειακών Τουριστικών Πλοίων, τον Παν. Σύνδεσμο Οίκων. 'Αξιωματικών Ε.Ν.

Μέ τον ίδιο ένθουσιασμό και ζήλο μας συμπαράστέθηκαν και μας τίμησαν τό 'GE-AR CLUB » (Σύλλογος 'Αποφοίτων Μηχανικών Σχολής 'Ασπροπύργου) και ή Πανελλήνια 'Ενωση 'Ηλεκτρολόγων Ε.Ν.

Δικαιωθήκαμε σάν γονείς που στηρίζαμε τίς ελπίδες μας στην εύαισθησία, την άλληλεγγύη και τό γενναίο φρόνα αισθήματα των συντελεστών της Ναυτιλίας μας, 'Εφοπιστες και ναυτικούς.

Ήδη με την βοήθεια και τό άμέριστο ενδιαφέρον του άνωνομου εύεργέτη μας και της Πολιτείας πρόκειται να μας δοθεί κατάλληλη έκταση για την δημιουργία ενός 'χωριού' που θά στεγάσει τό ειδικά παιδιά μας όταν έμεις δέν θά ύπάρχουμε να τό φροντίσουμε και θά βοηθήσει τό παιδιά των 'Επαρχιών που δέν έχουν καμμία βοήθεια σήμερα να αξιοποιήσουν τίς δυνατότητές τους και να άνακουφίσουν τίς ταλαιπωρημένες οικογένειές τους.

'Από έρευνα που έκανε τό Σωματείο μας διαπιστώθηκαν 398 περιστατικά παιδικών παιδιών ναυτικών από τό όποια 315 κατοικούν στην 'Αττική και 83 στις έπαρχίες.

Νησιά 'Αργοσαρωνικού 7, Δωδεκάνησα 4, Σποράδες 3, Λέσβος 2, 'Επτάνησα 8, Λήμνος 1, Βόλος 3, Θεσσαλονίκη 4, Κυκλάδες 4, Εύβοια 6, Κρήτη 3, 'Ικαρία 1, Χίος 25, Πελοπόννησος 9, Πιερία 2 και Μέγαρα 1.

Όπως φαίνεται καθαρά από τον πίνακα άπουσιάζουν πολλές περιοχές της 'Ελλάδας

και οι άριθμοί είναι πολλοί μικρότεροι από τους πραγματικούς.

Παρακαλούμε θερμά όσους γονείς διαβάσουν τίς γραμμές αυτές, γονείς ή συγγενείς παιδιών ναυτικών με ειδικές άνάγκες να έρθουν σε έπαφή με τό Σωματείο ώστε να συμπεριληφθούν στον πίνακα και να προγραμματιστούν οι ένέργειες και οι δραστηριότητες γενικά του Σωματείου μας προς όφελος όλων και κυρίως των παιδιών που δέν πρέπει ποτέ να καταλήξουν σε Ψυχιατρείο ή άλλο άσυλο αλλά να ζήσουν εύτυχισμένα σ' ένα κόσμο γεμάτο ενδιαφέρον και άγάπη γι' αυτό. Να έργαστούν και να νοιώσουν την χαρά της δημιουργίας μέσα σ' ένα χώρο προστατευμένο και προσαρμοσμένο στις δικές τους δυνατότητες».

NOR SHIPPING '87

Στό 'Όσλο θά πραγματοποιηθεί μεταξύ 2-5 'Ιουνίου ή 11η διεθνής ναυτιλιακή έκθεση NOR-SHIPING, με τη συνεργασία της 'Ιντερκάργκο, της 'Ιντερτάνκο, της 'Ενώσεως Νορβηγών 'Εφοπιστών και της 'Επιτροπής Δεξαμενοπλοίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού 'Επιμελητηρίου.

Στά πλαίσια της ετήσιας αυτής ναυτιλιακής έκθέσεως, που συγκεντρώνει κυρίως τό ενδιαφέρον της Σκανδιναβικής ναυτιλιακής κοινότητας, θά πραγματοποιηθεί στις 3 'Ιουνίου ή ετήσια συνέλευση της 'Ιντερκάργκο και σύνοδος της έκτελεστικής επιτροπής της 'Ιντερτάνκο, καθώς και μία μικτή συνάντηση αντιπροσωπειών των δύο παραπάνω έφοπλιστικών ενώσεων.

Μηχανές SULZER για τη ΔΕΗ

Η Δημόσια 'Επιχείρηση 'Ηλεκτρισμού παρήγγειλε 15 δίχρονα νηζελομηχανές τύπου RTA58 από τό έξουσιοδοτημένο έργοστάσιο Η. CEGIELSKI της Πολωνίας, που κατασκευάζει υπό άδεια μηχανές της SULZER. Αυτές οι μηχανές με συνδυασμένη ισχύ 149 MW θά χρησιμοποιηθούν στην παραγωγή ήλεκτρισμού σε πετρελαιοκίνητους ήλεκτροπαραγωγούς σταθμούς στη Χίο, Κρήτη, Λέσβο, Πάρο, Σάμο και Σύρο.

'Επίσης ή ΔΕΗ παρήγγειλε τρία ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη των 3 MW τά όποια μπορούν να μετακινηθούν και να τροφοδοτηθούν με άργό πετρέλαιο. Κάθε ζεύγος θά είναι συνδεδεμένο με τετράχρονη νηζελομη-

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



χανή τύπου 16AT25 κατασκευής CEGIELSKI SULZER ισχύος 3160 KW στίς 1.000 στροφές/λεπτό. Κάθε ζευγός θα είναι εγκατεστημένο σε τρία κοντέινερ από τα οποία το πρώτο θα περιέχει την ηλεκτρογεννήτρια και τα μηχανήματα επεξεργασίας του καυσίμου, το δεύτερο τις ψυκτικές εγκαταστάσεις και βοηθητικές συσκευές και το τρίτο το σύστημα έλεγχου και τούς μετασχηματιστές τάσεως.

Δεξίωση ναυτιλιακής εταιρίας

Με την ευκαιρία του πρώτου χρόνου αντιπροσωπεύσεως στην Ελλάδα, του όμιλου «Gerrahgil Group of Companies», από την εταιρία «Transmar Shipping» — Γ. Καβούκας, ο πρόεδρος του όμιλου κ. Ε. Gerrahoglu δίνει δεξίωση, την ερχόμενη Τρίτη 19 Μαΐου και ώρα 8 μ.μ. στο ξενοδοχείο «Ιντερκοντινένταλ».

Σουηδική Τεχνολογία

Μεταξύ 23-24 'Απριλίου 1987 έπεδείχθησαν στο Ξενοδοχείο «Σαβόυ» του Πειραιά διάφορα μηχανήματα υψηλής ναυτικής τεχνολογίας των Σουηδών κατασκευαστών Swedish Telecon Radio και Transtema Kommunikation.

Ο μέν πρώτος παρουσίασε σε λειτουργία το επαναστατικό σύστημα «MARITEX» παγκόσμιο υπεραυτόματο ασύρματο τέλεξ Βραχέων κυμάτων και ο δεύτερος ναυτικούς ηλεκτρονικούς υπολογιστές αυτομάτου φορτώσεως πλοίων (LOADMASTER COMPUTERS) με πολλαπλές εφαρμογές.

Όλα τα παραπάνω μηχανήματα είναι εγκατεστημένα από όλους τους γνωστούς ναυπηγόμενες: ABS, BV, DNV, GL, LR, NK και RINA.

Οι παραπάνω Σουηδικές εταιρίες αντιπροσωπεύονται στην Ελλάδα από την MAPEL

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ Α.Ε. Σωτήρος Διός 6 Πειραιάς, Τηλ. 4123.943, 4128.838, 4174666.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΚΩΣΤΑ Μ. ΣΤΑΜΑΤΗ
25 ΧΡΟΝΙΑ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ

Συμπληρώνοντας τα 25 χρόνια της πνευματικής προσφοράς του, ο ποιητής Κώστας Σταμάτης αντί για οποιαδήποτε άλλη εκδήλωση προτίμησε να μας φιλέψει με την επανέκδοση στην οριστική της μορφή — και μάλιστα μεταφρασμένη και στα ιταλικά — της πρώτης μεγάλης λυρικής σύνθεσής του «Η άρπαγή της τσελιγκοπούλας», του πολυπαινεμένου ποιήματος που όριοθέτησε την λογοτεχνική του πορεία. Στόν υπόλοιπο χώρο του κομπού εκατοντάφυλλου τεύχους γίνεται ένας αριθμητικός απολογισμός των συγγραφών του Κ. Σταμάτη που μας θαμπώνει αληθινά με τον μακρύ κατάλογο των έργων του στην ποίηση και το διήγημα, στο δοκίμιο και την κριτική, στίς μεταφράσεις. Ίδιαίτερη εντύπωση προκαλούν οι σχεδόν ισάριθμες δημοσιεύσεις του στα ιταλικά, που χάρισαν στον ποιητή μία σειρά τιμητικών διακρίσεων στο Παλέρμο, στη Ρώμη κλπ.

Η στήλη αυτή δεν μπορεί να μη σταθεί ιδιαίτερα στο συγγραφικό έργο που ο Πλοίαρχος Α.Σ. Κώστας Σταμάτης έχει προσφέρει στην ελληνική ναυτιλία με τα βιβλία του για τη λιμενική αστυνομία, την προστασία του περιβάλλοντος κλπ. Τόν συγχαίρει για την πολύτιμη αυτή πνευματική πολυμέρεια και εύχεται να δει συνεχιζόμενη και ολοκληρωμένη με την ίδια πάντα επιτυχία τη πνευματική βιογραφία με την οποία κλείνει την τελευταία αυτή έκδοση.

INTRODUCTION TO GENERAL AVERAGE BY MAURICE DENNY

Ο γνωστός στους Έλληνες εφοπλιστές του Λονδίνου διακανονιστής άβαριών κ. Maurice Denny, συνταξιοδοτήθηκε τελευταία και κατά την συνήθεια των Άγγλων όλες τις γνώσεις και την πείρα που απέκόμισε στην μακρά επαγγελματική ζωή την διοχέτευσε στο βιβλίο του Introduction to General Average.

Είναι ένα από τα λίγα βιβλία που κυκλοφορούν στο είδος αυτό και όπως λέγει ο ίδιος το έγραψε απευθυνόμενος κυρίως στους σπουδαστές των ασφαλιστικών και ναυτιλιακών θεμάτων, γιατί ο διακανονισμός των άβαριών αναφέρεται στην κατανόηση των ζημιών μεταξύ πλοίου και φορτίου, οι οποίες τελικά πληρώνονται από τις αντίστοιχες ασφάλειες.

Η άβαρία προϋποθέτει απόρριψη φορτίου, στην θάλασσα ή αναγκαστική προσάραξη ή και τα δύο για τη σωτηρία του πλοίου και του φορτίου. Ο μηχανισμός της κατανομής των ζημιών μεταξύ πλοίου και φορτίου ακολουθεί όρισμένους πρακτικούς έθιμους και νομικούς κανόνες. Οι τελευταίοι βέβαια δεν άφορούν νόμους που ψηφίσθηκαν στην βουλή αλλά αναφέρονται σε προγενέστερες δικαστικές αποφάσεις.

Τους έθιμους κανόνες, γνωστοί ως «Customs of Lloyd's» μαζί με τις αποφάσεις των δικαστηρίων ή Ένωση των Άγγλων διακανονιστών άβαριών, συμπεριέλαβε σ' ένα, κείμενο με τον τίτλο Rules and Practices. Ο συγγραφέας επισημαίνει ότι σε όρισμένα οι κανονισμοί αυτοί διαφέρουν από τους Κω-

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στίς 13 Μαΐου. Τιμές σε δολλ. ΗΠΑ.
Πηγή Κρίστενσονς Πετρόλεουμ, Νέα Υόρκη:

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	117/119	121/123	172/175
Νέας Υόρκης	116/121,50	118/122	160/165
Φιλαδέλφειας	119/120	120/122	160/165
Βαλτιμόρης	119/120,50	121/123	160/165
Νόρφολκ	116,50/119	118/121	160/165
Σαβάννας	121/122	124/125	165/166
Π. Έβεργκλέϊτς	123/124	128/129	168/169
Τάμπα	117,50/119,50	119/122,50	155/157
Μόμπιλ	118/119	120/123	162/164
Ν. Όρλεάνης	115/117,50	116/120	160/163
Μπωμόν/Π. Άρθουρ	117,50/118	121/122	165/166
Χιούστον	117/119	119/121	160/163
Κόρπους Κρίστι	118,50/119	121/123	163/165
Λός Άντζελες	102/108	103/108	160/165
Σάν Φραντζίσκο	103/104	105/106	160/165
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	107/111	107/112	170/171
Σηάττλ	98/105	100/106	160/165
Μόντρεαλ	109/111	114,50/117	173/175
Βανκούβερ	96,50/98,50	100/104,75	168,50/176
Άγ. Ευσταθίου	115/119	118/122	170/175
Φρήπορτ	118/119	120/121	170/172
Τρίνιταντ	118/119	124,50/125	172/174
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	118/120	122/124	170/172
Σαίντ Κρουά	17,85	17,95	23,10
Βενεζουέλας	18,28	18,53	22,67
Βραζιλίας	120	123	270MTD
Ρόττερταμ	111/112	114/115	142/146MTD
Άμβέρσας	111/112	114/116	150/152MTD
Άμβούργου	113/114	115,50/117	152/153MTD
Β. Γαλλίας	115/117	120/121	165/170MTD
Ν. Γαλλίας	116/118	121/123	161/166
Ίσπανίας	120/122	123/124	178/185
Θέουτας	117/118	119/120	160/162
Γένοβας	121/123	125/127	170/174MTD
Αύγουστας	118/120	120/125	165/170MTD
Πειραιώς	118/119	122/124	166/168MTD
Σουέζ Κανάλ	122/124	122/124	183/185MTD
Τζέντας	—	113/115	163/165MTD
Νταμμάμ	—	108/115	158/165MTD
Ράς Τανούρα	—	115	165MTD
Φουτζέιρα	104,50/105	107/108	159/161MTD
Κουβέϊτ	100/105	105/110	160/170
Ντακάρ	—	115/118	170/172
Ντάρμπαν	—	118/119	248/250
Μομπάσα	—	113/115	162/165
Τζιμπουτί	—	113/115	168/170
Σιγκαπούρη	107/108	109/111	151/152
Κορέας	118/120	121/123	168/170
Ίαπωνίας	118/120	131/125	170/175

νονισμούς York Antwerp.

Ήσφαλως πολλοί από τούς "Έλληνες που ασχολούνται με τή ναυτιλία και τις ασφάλειες όπως και οι σπουδαστές των ναυτιλιακών και ασφαλιστικών θεμάτων θά ενδιαφέρονται γιά τήν απόκτηση ενός τόσο χρήσιμου βιβλίου, τό όποιο εκδόθηκε από τόν Οίκο WITHERBY & Co και ή τιμή του είναι 6 λίρες.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Στό μόλις κυκλοφορήσαν τεύχος 2 του Φεβρουαρίου 1987 τής μηνιαίας νομολογιακής επιθεωρήσεως ναυτικού δικαίου που εκδίδει ό δικηγόρος κ. Ίακ. Σέργης, δημοσιεύεται στήν άρχή πολύ ενδιαφέρουσα μελέτη του δικηγόρου κ. Γ. Λατσούδη με τόν τίτλο «Ζητήματα Άλληλασφαλιστικών Συνεταιρισμών

Στή συνέχεια καταχωρούνται έννέα πρόσφατες δικαστικές αποφάσεις γιά διάφορα θέματα ναυτικής εργασίας (σύμβαση ναυτολογήσεως, λύση, αποζημίωση, παλιννόστηση, ασθένεια, άτύχημα κ.λ.π.). Δημοσιεύονται τέλος οι τελευταίες Συλλογικές Συμβάσεις των πληρωμάτων των τουριστικών θαλαμηγών σκαφών και του ώκεανογραφικού σκάφους ΕΚΘΕ.

ΓΙΩΡΓΟΥ Δ. ΣΑΜΑΤΟΥΡΑ

«ΨΑΡΕΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑΞΙΔΕΜΑΤΑ»

Ή στήλη αυτή δέν έχει φιλοδοξίες λογοτεχνικής κριτικής, αισθάνεται όμως ικανοποίηση κάνοντας τήν παρουσίαση του βιβλίου ενός Πειραιώτη θαλασσολάτρη, του Γιώργου Σαματούρα που έκτός από δεινός έρασιτέχνης ψαράς άναδείχτηκε και ένας αι-

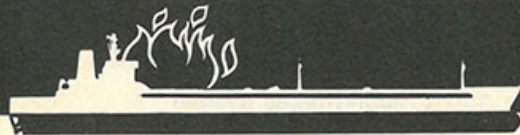
σθαντικός παρατηρητής και γλαφυρός άφηγηματογράφος.

Τό τελευταίο του έργο «Ψαρέματα και ταξιδέματα», είναι μιά συλλογή με παλιές διηγήσεις από τή ζωή τής θάλασσας, τής ψαρικής και του Πειραιά. Αρχίζει με ένα άπολαυστικό άφιέρωμα στον παλιό Πειραιά άφήνοντας τό νοΰ και τήν πέννα του νά γυρίσει σέ «παλιά ψαρευτικά μεγαλεία και θύμησης», που συγκινούν κάθε παλιό Πειραιώτη. Και συνεχίζει γιά τις μπουνάτσες και τις φουρτούνες, γιά τά κοντινά-και μακρινά του ταξίδια και πάνω άπ' όλα γιά τις σπαρταριστές ιστορίες γύρω από τό ψάρεμα στα δικά μας και στα ξένα μέρη.

ΤΟ ΟΙΛ

Κυκλοφόρησε τό τεύχος Ίανουαρίου - Φεβρουαρίου - Μαρτίου 1987 τής έκδοσης Oil.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Έλληνική	6.217	1978	Προσέκρουσε σέ ύποβρύχιο άντικείμενο, στίς 4/2 και ύπέστη ζημίες στίς προπέλλες. Άναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΑΛΟΗ	Κυπριακή	1.599	1970	Άνέφερε βλάβη σέ ήλεκτρογεννήτρια, στον Πειραιά, στίς 29/4.
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΑΝ	Κυπριακή	4.995	1971	Ύπέστη απώλεια τής άγκυρας και μέρους τής άλυσίδας, στήν Άμβέρσα, στίς 4/5.
ΕΛΛΗ	Έλληνική	11.282	1976	Ύπέστη βλάβη τής κυρίας μηχανής, στο Κόμπε στίς 5/5.
ΕΥΡΩΠΗ	Έλληνική	8.222	1959	Παροπλισμένο στή Στυλίδα, ύπέστη βλάβη τής μηχανής, στίς 13/5.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ	Λιβάνου	7.557	1974	Άνέφερε βλάβη στήν κυρία μηχανή, στον Πειραιά, στίς 29/4.
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	Έλληνική	9.084	1971	Δουνκέρκη γιά Ίνδία, ανέφερε βλάβη στήν ήλεκτρογεννήτρια, και κατέπλευσε στήν Πύλο, στίς 2/5.
ΦΑΕΘΩΝ	Έλληνική	11.502	1971	Συγκρούστηκε με ναυάγιο στήν Κυνοσοΰρα, στίς 29/4 και ύπέστη σοβαρές έλασματοургικές ζημίες. Άναλήφθηκε ύδροδεξαμενισμός και έπισκευές στον Πειραιά.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	Κυπριακή	9.306	1971	Ύπέστη βλάβη τής κυρίας μηχανής και έμεινε άκυβέρνητο σέ θέση 36.44 Β, 70.02 Δ, στίς 8/5. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	Έλληνική	40.316	1969	Προσάραξε έμφορτο, στον π. Όρινόκο, στίς 27/4. Άναλήφθηκαν προσπάθειες γιά τήν αποκόλληση.
ΜΠΑΣΜΑ	Παναμαϊκή	20.480	1976	Συγκρούστηκε στή Τσιταγκόγκ, στίς 25/4 με τό φορτηγό «Banglar Urohar»
ΣΚΙΠΠ 1	Παναμαϊκή	14.474	1973	Βυθίστηκε συνεπεία κακοκαιρίας και είσορης ύδάτων, στίς 29/4, ΝΑ του Χάλιφαξ. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε τό σκάφος και παραλήφθηκε από διασωστικά σκάφη.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ	Έλληνική	115.207	1975	Προσάραξε έμφορτο άνοικτά του Μπαχρέιν, στίς 30/4. Άναλήφθηκαν προσπάθειες γιά τήν αποκόλληση με τή συνδρομή ρυμουλκών.
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΎ 3	Έλληνική	69.016	1978	Προσέκρουσε στήν προβλήτα των Διϋλιστηρίων του Άσπρόπυργου, στίς 4/5 χωρίς νά ύποστεί σοβαρές ζημίες.

BEN MARINE SUPPLIES

THE LEADER IN THE FOOD INDUSTRY
SPECIALIST IN GENERAL HARDWARE
DECK ENGINE CABIN STROES



BEN MARINE SUPPLIES

A DIVISION OF

BEN FOODS (S) PTE LTD

A member of the QAF Group
230B Pandan Loop, Singapore 0512
Tel.: 7786655 - Telex: RS 22003, RS 55926 BENICC
Fax: 7772869

**PIRAEUS OFFICE
INTERNATIONAL MARINE SERVICES**

15-17, Hadjikyriakou Avenue
185 37 Piræus
Tel: 4517554, 4514465
Tlx: 241288 I.M.S./211692 CONC
Fax: 4517145



BEN MARINE SUPPLIES

Member of



Singapore Association of
Ship Suppliers



International Ship
Suppliers Association



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

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS (THAILAND) CO. LTD.

- *****
- * SHIPPING AGENTS — BROKERS
 - * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
 - * SURVEYORS & CONSULTANTS — H.R.S. SURVEYORS
- *****

T F D BUILDING, ROOM 307
42 SURINGWONGSE ROAD, 3RD FLOOR
BANGKOK 10500

TELS: 2341383/2367949
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (OMCBKK TH)
CABLES: "OLYMPICSEA"

AFFILIATED COMPANIES:

*** SINGAPORE**

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS Pte Ltd *
#28 08 International Plaza, 10 Anson Road, Singapore 0207.
TELS: 2249490/2249557 2249583 AOH: 2257360/4816919
TLXS: 23810 42208 (OLYMIC RS) CABLES: "OLYMPISHIP"

*** MALAYSIA**

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (MALAYSIA) Sdn Bhd *
10 Lorong Cempeng, 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"

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η αύξημένη ζήτηση για σιτηρά αποτέλεσε τον κύριο παράγοντα ζωηρότητας της παγκόσμιας ναυλαγοράς με έξαρση στον χώρο του 'Ατλαντικού, ιδίως στην περιοχή του Κόλπου ΗΠΑ, όπου σημειώθηκε και η αιχμή της κινήσεως με αποτέλεσμα την κάθετη άνοδο των ναύλων, ιδίως προς 'Ιαπωνία όπου, κλιμακωτά, έφθασαν τα δολ. 18,50 για τους 52.000 τόννους (πάναμαξ) και τα δολ. 8,85 για 70.000 τόννους για Κόντινεντ. Μικρότερα μεγέθη ακολούθησαν με αντίστροφους επίσης ναύλους, γεγονός που προσέδιδε στην αγορά τόννους αίσιοδοξίας, τουλάχιστον για το άμεσο μέλλον.

Την εν λόγω αίσιοδοξία επαύξησε η αναγγελία νέων αγορών σιτηρών από ΗΠΑ τόσο εκ μέρους της Σοβιετικής Ένωσης όσο και της Κίνας, Πολωνίας, Σαουδικής Αραβίας και άλλων χωρών, αγορών που στο μεταφορικό σκέλος καλύπτουν χρονικά το τρέχον έτος.

Με κύρια βάση, λοιπόν, τα σιτηρά, η ναυλαγορά ακολούθησε έντυπωσιακά άνοδική πορεία που στήριξε επίσης τους ναύλους στο γαϊάνθρακα και τα σιδηρομεταλλεύματα όπου, μεταξύ άλλων, σημειώσαμε φορτώσεις από Βραζιλία, Δυτ. Αφρική και Αυστραλία για όλους τους συνήθεις προορισμούς. Και στον μέν γαϊάνθρακα αναφέρομε τους 50.000 τόννους από Αυστραλία για Μαύρη Θάλασσα στα δολ. 15, ενώ στην κλασική πλέον φόρτωση για 120.000 τόννους από Χ. Ρόουντς, συμπλήρωση Ν. Αφρική για 'Ιαπωνία λέγεται ότι η ναύλος ξεπέρασε τα δολ. 10. Τα δολ. 9,65 που σε μία περίπτωση επίσης μα εγγυάσθηκαν ίσως δεν είναι ο ύψηλοτερος ναύλος.

Τά λοιπά φορτία ελάχιστα ακούστηκαν χωρίς αυτό να σημαίνει ιδιαίτερη αδυναμία της αγοράς που συγκέντρωσε την προσοχή της στα σιτηρά.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Με ιδιαίτερη έξαρση της ζήτησεως στα μεγέθη πάναμαξ, η αγορά των χρονοναυλώσεων έζησε μερικές από τις πιο δυνατές στιγμές της με μισθώματα που μέχρι πρό όλιγου καιρού θα φαινόταν μωθώδη.

Χωρίς ο χώρος του Ειρηνικού να υπολεί-

πεται σημαντικά, ο 'Ατλαντικός ήταν η περιοχή της μεγάλης ζήτησης και τα δολ. 8.5000 για κυκλικό 'Ατλαντικού με πάναμαξ ήταν μία απλή πρακτική πλέον ενώ και μεγαλύτερα νούμερα ακούγονταν. Από την ίδια περιοχή και για διάφορους προορισμούς τα μεσαίου μεγέθους μπάλκερς (40.000 τόν. d.w.) έπιαναν τα δολ. 8.000 ενώ ποικιλία μισθωμάτων ακουγόταν για μικρότερα πλοία, μισθωμάτων που έντυπωσίαζαν σε μερικές περιπτώσεις (δολ. 6.750 για ταξίδι από Κόντινεντ προς Αν. Μεσόγειο με 23.000 τόν. d.w.) και απογοήτευαν σε μερικές άλλες (δολ. 4.950 από Κόντινεντ για 'Απω 'Ανατολή) — πάντοτε, βεβαίως, έχοντας στο νου και το μόλις πρόσφατο παρελθόν!

Μικρή, όπως είπαμε, ήταν η διαφορά στο χώρο της 'Απω 'Ανατολής όπου γενικώς η ζήτηση υπήρξε ύγιης. Χαρακτηριστική έν προκειμένου η μίσθωση πάναμαξ από 'Ιαπωνία για κυκλικό ταξίδι αντί δολ. 7.250 ημερησίως.

Χαρακτηριστικό της περιόδου και ο μεγάλος σχετικά αριθμός των μισθώσεων περιόδου όπου θα αναφέρουμε:

- 65.000 τόν. d.w. για 4-6 μήνες, δολ. 7.000
- 66.000 τόν. d.w. για 4-6 μήνες, δολ. 7.500
- 69.000 τόν. d.w. για 1-3 έτη, δολ. 6.500/

6.800/ 7.500, αντίστοιχως.

Η προθυμία με την όποια πολλοί άνεγνωρισμένης πείρας ναυλωτές εκκλιναν για περίοδο αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία που στήριζαν την υπάρχουσα αίσιοδοξία.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σεβαστός αριθμός ναυλώσεων VLCC σημειώθηκε από τον 'Αραβικό Κόλπο χωρίς ουσιαστική άνοδο των ναύλων που παρέμειναν σε κάτω του κερδοφόρου επίπεδα. Τουτό άσφαλώς οφείλεται στην υπερβολική συγκέντρωση χωρητικότητας στην περιοχή που ενέτεινε τον ανταγωνισμό και κατάργησε ουσιαστικά κάθε διαπραγμάτευση. Έτσι οι ναύλοι κυμάνθηκαν μεταξύ WS 30-35 ανάλογως προορισμού, ενώ τα W 37,5 ακούστηκαν για 'Ερυθρά.

Κάπως καλύτερη η κατάσταση στα μικρότερα μεγέθη, πολύ απέχει από του να μπορεί να χαρακτηριστεί ικανοποιητική.

Μία μέση όχι χωρίς προβλήματα κατάσταση επικρατούσε στη Μεσόγειο, όπου οι 80.000 τόννοι για ένδομεσογειακή μεταφορά πλήρωναν περί τα WS 72/75 ενώ οι 50.000 τόννοι για ΗΠΑ πλήρωναν WS 75.

Χωρίς σοβαρές μεταβολές η ζήτηση στη Βόρεια Θάλασσα και την Καραϊβική. Αντίθετα, σοβαρή αδυναμία εκδηλώθηκε στη Δυτ. Αφρική με αντίστοιχη πτώση των ναύλων.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΦΛΟΡΙΝΤΑ: 'Αμερ. Κόλπο 19.500 τόν. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο δολ. 17.50 φίο, 5.000/800 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 5-10.

ΑΔΑΜΑΣ: 'Αμερ. Κόλπο 55-60.000 τόν. κώκ πετρελαίου Κόντινεντ, δολ. 8.90 φίο 15.000/12.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη Μαΐου.

ΓΟΥΑΪ'ΜΕΑ: Βόρειο Ειρηνικό 50.000 τόν. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 9 φίο, 5 ημέρες/7.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 11-19.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ: Παράναγκουα 25.000 τόν. γεννήματα Πολωνία, δολ. 23 φίο, 3.500/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 18-22.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Μπουκάναν 85.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα 'Αμβέρσα, δολ. 5.25 φίο, 5 ημέρες, Μαΐου 20-28.

ΥΒΟΝΝΗ: 'Αμερ. Κόλπο 24.000 τόν. γεννήματα Γκουάντα και Πόρτ Καμπέλο δολ. 14,50 φίο, 4 ημέρες/ 1.00 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 20-30.

ΠΑΪ'ΟΝΗΡ: Λέικχεντ 13.000 τόν. γεννήματα Μπουεναβεντούρα δολ. 27 φίο, 3 ημέρες/ 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 15-25.

ΓΚΡΕΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπαχία 40.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 23,75, 2.000/5.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, 'Ιουνίου 29 - 'Ιουλίου 13.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪ'ΝΤ: Ρουέν 19.600 τόν. σιτηρά Σουραμπάγια/Τζακάρτα, δολ. 24 για δύο λιμάνια εκφόρτωσης φίο, 4.000/800 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

TITAN: Νιουκάστλ 60.000 τόν. γαϊάνθρακες Σιν-

PHONES: 675.4321, 321.7586
TELEX: 87517 SMYRNIODIS

TELEFAX 301-675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

καντίγκ δολ. 7 φίο, 15.000/10.000 τον. φορτοεκφόρ-
τωση, Μαΐου 20-30.

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: Κο Σιχάνγκ 52.000 τον. ταπίοκας 1-3
λιμάνια Βαρκελώνη/ Άμβουργο, δολ. 11 φίο,
10.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 7-15.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ: Πόρτ Καρτιέ 130.000 τον. σιδη-
ρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 3,40 φίο, 3/3 ημέρες
φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 15-20.

ΘΕΟΚΗΤΩΡ: Δύο λιμάνια Νοτίου Άφρικής
110.000 τον. γαϊάνθρακες Άλπινια, δολ. 9,65 φίο,
25.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 15-19.

ΖΑΝΝΗΣ: Ντάρμπαν ή Ήστ Λόντον 33.000 τον.
κριθής τρία λιμάνια Άλπινια, δολ. 17,85, 2.000
τον. φόρτωση/2.500 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Ιουν.
13-28.

ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ: Ντάρμπαν 33.000 τον. κρι-
θής τρία λιμάνια Άλπινια, δολ. 18, 2.000 τον.
φόρτωση/2.500 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Ιουλ. 1-13.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Πόρτ Καρτιέ 110.000 τον.
σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 3,45 φίο, 5 ή-
μέρες, Μαΐου 20-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

PAYONT: 9.768 τον. d.w. του 1968, παράδοση
Κόρπους Κρίστι Μαΐου 5-11, ταξίδι με έπαναπαρά-
δοση Άνατολ. ακτή Γουατεμάλας διαρκείας 20-30
ημερών, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΑΜΑΖΩΝ: 16.916 τον. d.w. του 1979, παράδοση
Δουβλίνο άμεση, έπαναπαράδοση Άμερ. Κόλπο
δολ. 4.500 την ημέρα.

NTIMAN: 41.683 τον. d.w. του 1976, παράδοση
Νότιο Άφρική Μάιο, έπαναπαράδοση Κόντινεντ
δολ. 6.000 την ημέρα.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 23.443 τον. d.w. του 1983, παρά-
δοση Μελβούρνη Μαΐου 10-15, έπαναπαράδοση
Δυτική ακτή ΗΠΑ, δολ. 4.600 την ημέρα, πλέον δολ.
46.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΝΘΙΑ: 26.379 τον. d.w. του 1973, παράδοση
Μπελέμ Μαΐου 5-10, έπαναπαράδοση Σουρινάμ ή
Τρινιτάντ, δολ. 5.350 την ημέρα.

ΣΥΡΑ: 27.450 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νότιο
Άφρική Μαΐου 5-10, έπαναπαράδοση

Σκώ/Πάσσερο, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ: 41.146 τον. d.w. του 1985, παράδο-
ση Έσκουμιν Άπριλ. 26-28, έπαναπαράδοση Τσι-
ταγκόγκ, δολ. 9.500 την ημέρα.

KOPY: 71.831 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόν-
τινεντ Μάιο, έπαναπαράδοση
Σιγκαπούρη/Άλπινια δολ. 7.000 την ημέρα.

ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΕΝΒ: 41.035 τον. d.w. του 1976, παρά-
δοση Βαλτική Μάιο, ταξίδι μέσω Άνατολ. Μεσο-
γείου με έπαναπαράδοση διερχόμενο Πάσσερο,
δολ. 5.250 την ημέρα.

ΤΟΠΑΖ: 46.874 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ρί-
βερ Πλέϊτ Μαΐου 28 - Ιουν. 5, έπαναπαράδοση
Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 5.600 την ημέρα πλέον δολ.
185.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΚΕΪΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ: 14.934 τον. d.w. του 1975
παράδοση Άκαμπα άμεση, έπαναπαράδοση Μπαγ-
κλαντές, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΘΑΛΙΑ: 30.694 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σιγ-
καπούρη Μαΐου 11-13, έπαναπαράδοση Άμερ. Κόλ-
πο, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΤΙ: 41.630 τον. d.w. του
1986, παράδοση διερχόμενο Σκώ, έπαναπαράδοση
Μπαγκλαντές, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΕΘΝΟΣ: 29.039 τον. d.w. του 1977, παράδοση
Μπρίτις Κολούμπια Μαΐου 15-20, έπαναπαράδοση
Μπαγκλαντές, δολ. 4.000 την ημέρα πλέον δολ.
100.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΕΛΕΝΗ: 27.223 τον. d.w. του 1975, παράδοση
Σάντος άμεση, έπαναπαράδοση Μαλαισία, δολ.
5.600 την ημέρα πλέον δολ. 65.000 για πλοίο υπό έρ-
μα.

ΚΑΡΟΛΙΝ Π.: 22.587 τον. d.w. του 1973, παράδο-
ση Νοτ. Άφρική άμεση, έπαναπαράδοση Άλπινια,
δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΝΤΕΛΙΝΑ: 27.687 τον. d.w. του 1977, παράδοση
Κόντινεντ Μάιο, έπαναπαράδοση Άνατολ. Άφρι-
κή, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΑΝΑΤΟΛΗ: 23.712 τον. d.w. του 1972, παράδοση
Ίμουίντεν Μαΐου 12-14, φορτίου σιδήρου με έπανα-
παράδοση Μεσόγειο όχι άνατολ. Έλλάδος, δολ.
6.700 την ημέρα.

ΑΣΚΟΝΑ: 64.942 τον. d.w. του 1981, παράδοση

Νότιο Άλπινια Μαΐου 13-18, κυκλικό ταξίδι Βο-
στώνου, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ: 29.607 τον. d.w. του
1985, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο άμεση, ταξί-
δια 2-5 μηνών με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο
δολ. 5.000 την ημέρα και όψιόν παράδοση
Σιγκαπούρη/Άλπινια με έξτρα άμοιβή δολ. 45.000.

ΓΙΟΥΝΤΙ: 15.140 τον. d.w. του 1971, παράδοση
Παρανάγκουα/Βιτόρια Μαΐου 18-22, έπαναπαράδο-
ση Άμερ. Κόλπο, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΧΟΜΠΙ: 26.646 τον. d.w. του 1971, παράδοση Φι-
λιππίνες Μαΐου 20-28, έπαναπαράδοση Κόρπους
Κρίστι/Σήαρσπορτ, δολ. 3.450 την ημέρα.

ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ: 65.160 τον. d.w. του 1983, παράδο-
ση Άμερ. Κόλπο Μαΐου 20-25, έπαναπαράδοση Ά-
πω Άνατολή, δολ. 10.125 την ημέρα, πλέον δολ.
200.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: 54.720 τον. d.w. του 1975,
παράδοση Λός Άντζελες Μαΐου 11-15, έπαναπα-
ράδοση Ίνδονησία/ Σιγκαπούρη, δολ. 5.100 την ή-
μέρα, πλέον δολ. 130.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΘΛΩΝ: 17.168 τον. d.w. του 1979, παράδοση
Άγκρα ντός Ρέϊς άμεση, έπαναπαράδοση Άμ-
βούργο, δολ. 4.600 την ημέρα, πλέον δολ. 30.000
για πλοίο υπό έρμα.

ΕΡΜΗΣ: 30.255 τον. d.w. του 1972, παράδοση
Βανκούβερ Μαΐου 25-31, έπαναπαράδοση
Περου, δολ. 4.000 την ημέρα πλέον δολ. 95.000 για
πλοίο υπό έρμα.

ΜΙΣ ΜΑΡΙΑ: 32.278 τον. d.w. του 1971, παράδοση
στον πιλότο Βαλέντια Μαΐου 13-17, κυκλικό ταξίδι
Άτλαντικού με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ.
4.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ: 17.249 τον. d.w. του 1984, πα-
ράδοση Μπουναμπούτελ ή Ντελφζίλ Μαΐου 15-16,
έπαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 5.500 την ήμέ-
ρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ: 35.100 τον. d.w.
του 1977, παράδοση Τής Μαΐου 26-29, έπαναπαρά-
δοση Νέα Ζηλανδία, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΙΠΙΝΤ: 77.776 τον. d.w. του 1971,
παράδοση Άλπινια Μάιο, κυκλικό ταξίδι Γκλάν-
τσοουν, δολ. 6.250 την ημέρα.



1947 - 1987
" MEDOV® "
40TH ANNIVERSARY



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

FOTIS G. POULIDES
President

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

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 FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALISED IN CRUISE
VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE 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 - FAX 010562050
Tlx: 270046 (Management)-270070-283836 (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

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Μπετζαία 66.000 τον. μέρος φορτίου Γένοβα, WS 150, Μαΐου 2.
ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Κάιο ντέ Άρκας 65.000 τον. Λέικ Τσάρλς, WS 90, Μαΐου 5.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Πουέρτο Λά Κρούζ καί Τρινιντάντ 28.000 τον. μέρος φορτίου Μπαρμάντος WS 225, Μαΐου 6.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Μπράς Ρίβερ 120.000 τον. μέρος φορτίου, Άκτ' Άτλαντ. ΗΠΑ WS 57,5, όψιόν Μεσόγειο WS 62,5, Μαΐου 8.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Γιέμπο 78.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, WS 100, Μαΐου 2.

ΦΙΛΙΚΟΣ: Τζεμπέλ Ντάνα 70.000 τον. μέρος φορτίου Μόμπάσα, WS 105, Μαΐου 8.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Σιντί Κερύ 120.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 61, Μαΐου 7.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Έρυθρά Θάλασσα 60.000 τον. Ιταλία, WS 100, Μαΐου 11.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Ράς Σκουκχέρ 125.000 τον. Ιταλία, WS 64, Μάιο.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Σιντί Κερύ 133.000 τον. Τριέστη, WS 55, Μαΐου 8.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Σαίντ Κρούα 80.000 τον. μέρος φορτίου Άκτ' Άτλαντ. ΗΠΑ WS 75, Μαΐου 4.

ΜΑΝΤΩ Β.: Καραϊβική 27.000 τον. καθαρά Άκτ' Άτλαντ. ΗΠΑ WS 150, Μαΐου 2.

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: Βραζιλία 28.000 τον. καθαρά Ά. Αμερ. Κόλπο WS 143, όψιόν Δυτ. Άφρική WS 163, Μαΐου 16.

ΧΙΟΣ: Βραζιλία 28.000 τον. Άκτ' Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 143, Μαΐου 19.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: Ντζίνο 90.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 70/75, όψιόν ΗΠΑ WS 65, Μάιο.

ΙΛΙΑΔ: Λά Σκρίρα 75.000 τον. Ιταλία, WS 77,5, Μαΐου 1.

ΣΠΟΡΑΔΕΣ: Μπετζαία 29.000 τον. condensate Φάς, 120, Άπριλ 30.

ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ: Άλεξάνδρεια 27.500 τον. καθαρά, μέρος φορτίου Μεσόγειο WS 127, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 122,5, Μάιο.

ΦΟΙΝΙΣ: Δυτική Άφρική 145.000 τον. ΗΠΑ WS 45, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 47,5, Μαΐου 5.

ΑΡΙΣΤ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 28,5, Μάιο.

ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝΣ: Κωσταντζα 27.000 τον. καθαρά άκτ' Άτλαντ. ΗΠΑ WS 110, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 115, Μαΐου 8.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Ντουμπάι 120.000 τον. μέρος φορτίου Ήγκλ Ποϊντ WS 47,5, Μαΐου 13.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Δύο λιμάνια Περσικού Κόλπου 78.000 τον. Αυστραλία/Ν. Ζηλανδία WS 90, όψιόν Σιγκαπούρη/Ίαπωνία WS 95, Μάιο.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Έρυθρά Θάλασσα 110.000 τον. Ντελαγουέρ Σίτυ WS 50, όψιόν Μεσόγειο WS 55, Μαΐου 18.

ΑΣΚΟΝΑ: Καραϊβική 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Άκτ' Άτλαντ. ΗΠΑ WS 150, όψιόν Δυτική άκτ' WS 152,5, όψιόν Χαβάη WS 155, Μαΐου 12.

ΠΟΣΕΙΔΩΝ: Σκίλντα 30.000 τον. καθαρά Φάς, WS 110, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 115, όψιόν Μεσόγειο WS 120, Μαΐου 11.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 45.000 τον. μέρος φορ-

τίου Πουέρτο Ρίκο WS 112,5, όψιόν άκτ' Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 107,5, Μαΐου 12.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. διάφορες όψιόν WS 30, Μάιο.

ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ: ΗΒ/Κόντινεντ 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 152,5 Μάιο.

ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ: Καραϊβική 35.000 τον. καθαρά Ά. Ακτ' Άτλαντ. ΗΠΑ WS 157,5, Μαΐου 16.

ΜΑΝΤΩ Β.: Καραϊβική 27.000 τον. καθαρά Άκτ' Άτλαντ. ΗΠΑ WS 150, Μαΐου 13.

ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά Άπω Άνατολή δολ. 550.000 κατ' άποκοπή Μαΐου 13.

ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ: Σκίλντα 33.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 120, όψιόν Μεσόγειο WS 125, όψιόν Άκτ' Άτλαντ. ΗΠΑ WS 105, Μαΐου 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τον. καθαρά Άκτ' Άτλαντ. ΗΠΑ WS 110,

Μάιο.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Γαλλία WS 85, Μαΐου 13.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 51.000 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 105, Μαΐου 19.

ΣΤΡΕΣΑ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 40, Μάιο.

ΚΙΤΙΟΝ: Περσικό Κόλπο 100.000 τον. Τσιταγκόγκ, WS 102, Μάιο.

ΕΦΕΣΟΣ: Δυτ. Άφρική 90.000 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο WS 66,25, όψιόν Άκτ' Άτλαντ. ΗΠΑ WS 68,75, Μαΐου 17.

ΣΤΡΕΣΣΑ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. Έρυθρά Θάλασσα WS 45, Μάιο.

ΠΑΡΟΣ: Μεταφορά μεταξύ λιμένων ΗΒ, 20.000 τον. d.w. 200, Μαΐου 14.

Οι αγοραπωλησίες

Ό σχετικά μεγάλος αριθμός των άργιών κατά την ύπό εξέταση περίοδο δέν επέτρεψε τη συνομολόγηση μεγάλου αριθμού νέων πωλήσεων. Μέρος των παρακάτω άναφερομένων άποτελεί κατά συνέπεια τά παραλειπόμενα της προηγούμενης περιόδου.

Στά δεξαμενόπλοια παρατηρήθηκε αξιολογή δραστηριότητα μέ χαρακτηριστικές πράξεις μεταξύ των όποιων:

— MT PHOENIC (155.100/1975) δολ. 9.000.000, άγοραστής ή SHELL.

— MV WORLD CHALLENGER (μικτό 164.000/1973) δολ. 5.800.000 σέ Νορβηγούς άγοραστής.

— MT RECIFE (60.000/1973) δολ. 5.600.000 μεταξύ Έλλήνων.

— MT WHITE GARDENIA (83.358/1976) δολ. 7.700.000 σέ Άμερικανούς.

— MT PETROMAR CAMPANA II (22.155/1974) δολ. 4.000.000

Στά μπάλκ κάρριερς έκ των παραλειφθέντων θά σημειώσουμε τά :

MV NORMAN AMSTEL (63.800/1983) δολ. 11.500.000 σέ όψιόν μετά τόν 10/88 από τούς ναυλωτές.

— MV SANTA VITORIA MARU (62.180/1981) δολ. 9.100.00

— MV DIMITRIS (39.400/1985) δολ. 12.000.000 περίπου σά μέρος της συνολικής διαπραγμάτευσης μέ τούς πιστωτές πού περιέλαβε τά MV GAROUFALIA (39.400/84) καί SPARTO (61.600/81) άντί συνολικής τιμής δολ. 29.000.000 περίπου.

— MV ONWARD (18.800/77) δολ. 2.150.000.

— MV PELOPS (17.500/76) δολ. 2.100.000.

Τά πέντε τελευταία άναφέρονται σέ άγορές από Έλληνες.

Ένώ έκκλινε τό παρόν δελτίο, πληροφορούμεθα την πώληση του MV VANGUARD (25.900/1975) άντί δολ. 3.280.000 καί των MV NORTHWIND/ SOUTHWIND / WESTWIND (18.650 του 1970 στην Ισπανία) άντί δολ. 1.200.000 έκαστο.

Παρά τό σχετικά ζωηρό ενδιαφέρον, δέν περιήλθεν σέ γνώση μας νέες πράξεις στον τομέα των tweendeckers ή πλοίων πολλας χρήσεως. Χαρακτηριστικά θά άναφέρουμε ότι τά δολ. 750.000 προσφέρθηκαν γιά FREEDOM του 1971 χωρίς άνταπόκριση έκ μέρους της πλοιοκτησίας.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Προφανώς σέ άνοδικές τάσεις οι τιμές στό χώρο της Άπω Άνατολής μέ την Ταϊβάν νά πληρώνει δολ. 140/145 γιά 7.000 τόννους καί την Κίνα δολ. 142 γιά 8.000 τόννους (lightweight).

Στην πρώτη, δεξαμενόπλοιο 23.000 τόννων πληρώθηκε δολ. 154 γιά παράδοση Ιούνιο/ Ιούλιο, δηλαδή μετά την 31 Μαΐου όπότε μεταβάλλονται οι όροι είσαγωγής πλοίων στη χώρα (Βλ. Ν.Χρ. 1/5/87).

Στην Ινδία τά δολ. 130 πληρώθηκαν γιά 5.800 τόννους ένώ, γενικότερα, πλοία 4.000/8.000 τόννων έπιαναν δολ. 127-132.

Σέ άπραξία τό Πακιστάν, ένώ τό Μπαγκλαντές προσέφερε δολ. 135 γιά 6.000 τόννους περίπου μέ άβέβαιη όμως έκβαση.

Προβλέπεται γενικώς διατήρηση των επιπέδων καί πιθανή άνοδος γιά τις έπόμενες ήμέρες.

★ 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.

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

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978



IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY
IN SINGAPORE 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 — H.R.S. SURVEYORS

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: 2341383/2367949 AOH: 3936669
TLXS: 20378 (OMCBKK TH) CABLES: "OLYMPICSEA"

*** MALAYSIA**

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (MALAYSIA) Sdn Bhd *
10 Lorong Cempeng, 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"



Are you looking for a fast and reliable agents to look after
your vessels in Ghana?

THEN CALL THE RIGHT PEOPLE

THE HELLENIC AFRICAN LINE LTD. (HALL)

WE PROVIDE SHIPPING AGENCY MATTERS FOR ANY TYPE/SIZE OF VESSELS:

- CARGO BOOKING AGENTS
- PRIORITY BERTHING/QUICK DESPATCH
- WAREHOUSING
- OWNERS PROTECTING
- COMPETITIVE AGENCY FEES
- CONTACTABLE 24 HOURS ON VHF

HEAD OFFICE

14, PATRICE LUMUMBA ROAD,
AIRPORT RESIDENTIAL,
P.O.BOX 1220,
ACCRA, GHANA
PHONE: 777748
TELEX: 2314 BISCO GH

AGENCY OFFICE

4TH FLOOR, S.S.C. BUILDING,
P.O.BOX 858,
TEMA, GHANA
PHONE: 0221-6863
TELEX: 3029 BTH GH

AGENCY OFFICE ALSO AT TAKORADI

For further information and agency matters please contact our Greek representative

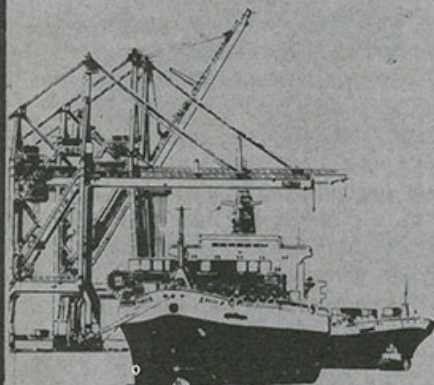
MR. NICHOLAS K. TAM

85, AKTI MIAOULI STR.,
185 10, PIRAEUS, GREECE

PHONE: 4182-112/19
TELEX: 212051/212670 A/B STAR GR

WE SERVE THE GREEK SHIPPING BETTER BECAUSE WE SPEAK THE LANGUAGE

NAFTIKA CHRONIKA



PRIVILEGED REGISTRIES

The matter of a second and privileged type of registry in Norway is entering its final phase. According to the latest reports, the Norwegian government has already published the draft law on the new registry by which it is hoped that transfers of Norwegian ships to foreign flags will be curbed.

The terms of the draft law are very lenient with respect to crew nationalities and the origination of capital but part of the ship's management must be carried out from Norway. The ships concerned must also officially belong to Norwegians with exceptions for foreign shipowners. Foreign crews are absolved from paying income tax and owners will be able to negotiate directly with seamen and their unions. The new registry will be based in Oslo and will apply only to ships engaged in international transport.

The draft law is now being discussed by a parliamentary committee which is to submit its report at the beginning of June. During the same month, a unanimous vote in favour will be required from parliament so it can come into effect on July 1.

The reactions to the draft law of shipping factors are diametrically opposed. The unions are raising the spectre of unemployment for 15,000 Norwegian seamen while the owners, who support the bill, believe it should be made clearer, first with respect to their ability to negotiate directly with foreign seamen and secondly with respect to the non-obligation of foreign owners to set up a shipping company in Norway.

EEC NEEDS A LIBERAL SHIPPING POLICY

The best interests of the EEC countries would be served by a liberal policy in shipping in an atmosphere of free competition.

Greece is standing firm in this belief and opposes any attempts to create protective barriers under the pretext of setting up a unified European flag. This was made clear by delegates from the Ministry of Mercantile Marine and the Greek Shipowners' Union at a two-day symposium organised in Antwerp on 5-6 May by the Community, in cooperation with the Council of Ministers and the EEC Executive Committee.

The basic subject discussed concerned the preservation of the fleets under the flag of each member country, their

future and the role of the EEC in world shipping.

The French made clear their desire for protective measures, as did the Germans. Greece's preference for a liberal policy, on the other hand, was supported by the Germans and, up to a point, by the Dutch.

The representative of the Greek Shipowners' Union, Dr. Matthew Los, stressed that his union is emphatically opposed to the idea of an EEC fleet under an EEC flag which would operate under a unified legal system and adhere to the Community's industrial, commercial and external policies. Such an eventuality, he said, would lead unavoidably to subsidies and cargo sharing.

A BREAKTHROUGH FOR GREEK SHIPPING

The commencement of trading of the shares of Anangel - American Shipholdings Limited on the Luxembourg Stock Exchange in May 1987, marks the first time in history that a shipping company whose ships are registered in Greece has been listed in a major international stock exchange.

Anangel - American Shipholdings Limited will be owned 51,0% by Angelicoussis interests, 40,5% by the public, and 8,5% by three companies of the American Express group of companies.

The Company currently owns a panamax and a medium sized bulker both

built in 1984 and a 86.000 ton. d.w. tanker built in 1981 with a current value exceeding 30 million dollars.

Its prime purpose is to buy and subsequently resell such vessels up to seven years old and trade them in the intervening period.

For the first time ever private and institutional investors from around the world have the opportunity to participate directly in Greek shipping and benefit from experienced, professional management and seagoing officers and crews.

BRITISH AMBASSADOR ADDRESSES SHIPPING EXECUTIVES AT THE MARINE CLUB

British Ambassador, Sir Jeremy Thomas addressed an audience of shipping executives at the Piræus Marine Club on May 5th with a talk on the maritime ties between Greece and Britain.

Sir Thomas underlined that the fate of both countries has been decided on the sea and that seafaring people understand each other, which has led Greece and Britain to share a common interest and promote a liberal shipping policy within the framework of the European Common Market.

As a token of appreciation for the Club's invitation, the British Ambassador offered to the Marine Club photocopies of the log of HMS Albion which describes the battle of Navarino bay which helped secure the independence of Greece.

LARGEST IN THE WORLD

At the beginning of the month, the largest ocean liner in the world was launched at Saint Nazaire. The "Sovereign

of the Seas", as she has been named, is owned by Norway's Royal Caribbean Cruise Line and was built by Chantiers de l'Atlantique at a total cost of \$ 180 million.

She will carry out cruises in the Lesser Antilles starting from Miami, Florida, with a capacity of 2,500 passengers. She is to be delivered on December 23, 1987 after trials in September and the final check as per contract.

On 8-15 January, she will perform her first cruise in the Caribbean for which she is already fully booked.

NAVAL ESCORT

In the Iran - Iraq war, Kuwait has always been on the side of Iraq and for this reason its tankers have been targets for Iranian attacks. In order to cope with this situation, Kuwait examined the possibility of transferring part of its tanker fleet to other registries, preferably to the Soviet, American, British, Chinese or any European flag. This would allow ships flying any of those flags to be escorted by naval vessels of the country concerned.



The Soviet delegation that recently visited Hellenic Shipyards to inspect the progress on the building of the four refrigerated cargo vessels, the first of which is scheduled to be launched by the end of May.

However, the recent Iranian attack on the Soviet vessels "Ivan Koroteyev" is indicative of Iran's determination to ignore even the flags of the superpowers. In the words of Iran's premier, addressed to the Soviet Union: "Kuwait is mistaken if it believes it can hide behind the superpowers".

REDUCED COMPLEMENTS

The Japanese ministry responsible for shipping is ready to apply new regulations regarding ships' complements by which the current limit of 15 men can be reduced to 11. As from next October,

a series of experiments will be carried out on container ships, bulk carriers and vehicle carriers with a total crew of 12-14 men.

The Japanese merchant fleet, which comes second in the world today after the Liberian fleet, is facing many problems caused by the world shipping crisis and the strength of the yen. Japanese shipping companies have suffered a drop of 30% in their revenues and it is natural for them to want to reduce their running costs. The best way to do this is to reduce their personnel wherever high technology now in use makes it possible to do so.

THE ZEEBRUGGE DISASTER

The last phase of the raising of the Townsend Thoresen ferry which overturned at Zeebrugge is now completed. Smit Tak's huge cranes have finally succeeded in righting the vessel and the water in it is being pumped out so the ship can be refloated. The ship's "black box" has not been found and the remaining bodies in it are being recovered.

Meanwhile, Townsend Thoresen has put out tenders for the repair of the "Herald of Free Enterprise" even though it is a moot question whether it is repairable since the full extent of the damage done to it is still unknown. Nevertheless, first contacts have been made with the Belgian yards of Boelverf and Beliard. Also, in order for the investigation into the accident to be complete, the ship will have to be placed in drydock and cannot be released from Belgian territory until the last body in it has been removed.

SULZER DIESELS FOR POWDER GENERATION IN GREECE

The Public Power Corporation of Greece has ordered a total of 15 Sulzer RTA58 two stroke crosshead diesel engines with six or nine cylinders from the H. Cegielski works in Poland, where they will be built under licence from Sulzer Brothers Limited. These machines with a combined output of 149 MWe will be employed for baseload duty on heavy fuel oil at six power stations located on the islands of Chios, Crete, Lesbos, Paros, Samos and Syros.

A contract for three transportable 3 MW diesel generating sets capable of burning heavy fuel oil has also been



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

concluded between the Public Power Corp. and Brown Boveri. Each set will be powered by a Cegielski Sulzer 16AT25 four stroke diesel engine with a continuous output of 3160 KW (4300 BHP) at 1000 rev/min. The sets will be housed in three containers; the first with the diesel generating set and fuel treatment equipment, the second with the radiator cooling system and other auxiliaries and the third with the control system and electrical switch gear.

NILE CRUISER

In a show of pharaonic splendour, the Rev Vacances company, which specialises in Nile cruises, has launched a new Nile cruiser, the "Scribo", which is considered to be the ultimate in modern ship architecture. It was built in many stages and in various shipyards in Belgium, not without many mishaps. In order for it to be transferred from Liege to Antwerp, the two topdecks had to be dismantled to enable it to pass under a bridge. Even then, it had to be heavily ballasted to sit deeper in the water, to the point of filling its two swimming pools.

After the top decks had been replaced, the "Scribo" made its appearance in Egypt and impressed modern Egyptians as greatly as had Ptolemy Philopater's tetrareme which was said to have 40 rows of oars.

NOR - SHIPPING '87

The 11th International Shipping and offshore exhibition NOR - SHIPPING '87 will take place in Oslo between 2-5 June. Within the events during the exhibition

the annual general meeting of Intercargo and a meeting of the executive committee of Intertanko will take place on June 3rd, 1987.

ABS ELECTS NEW ASSISTANT VICE PRESIDENT

Edward T. Reilly, Jr., General Manager of the Government Services Unit of the American Bureau of Shipping has been appointed Assistant Vice President. The announcement was made by ABS Chairman William N. Johnston following a meeting of the Board of Managers.

Mr. Reilly joined ABS in January 1974 as a Surveyor in the New York district.

He is a graduate of the Maine Maritime Academy, where he received a Bachelor of Science degree in Marine Engineering. Before joining ABS, he sailed for more than five years as a marine engineer aboard various merchant vessels, and holds a licence of Chief Engineer for vessels of unlimited horsepower.

CURACAO DRYDOCK ADDS 10.000 t FLOATING DOCK

The Caribbean-based Curacao Drydock Co., (CDM) is extending its facilities with the purchase of a Panamax size floating dock from the Braswell Shipyard of Charleston, South Carolina in the USA.

The new floating dock has a lifting capacity of approximately 10.000 metric tons with an overall length of 165 m and an inside width of just over 29 m. and is expected to be in service within May.

50 YEARS AGO

— Heightened activity by Greek ships in north American ports brings to the fore once more the problem of crewmen who jump ship in foreign ports and mainly in the United States.

— The special subcommittee set up for the purpose has unanimously approved the decree by the Undersecretariat of Merchant Marine with regard to merchant navy uniforms.

— The newly purchased "Pylaros", a passenger steamship owned by Messrs. Marketos and Alexatos, has begun its regular sailings.

— On the 17th of this month, coastguard cadets will embark on the cargo liner "Belgium", owned by "Elliniki", for a two month training voyage with calls at the principal ports of continental Europe.

— The s.s. "Antonis" was fixed in Neotsea for 5,800 tons to Antwerp - Rotterdam 33/- option Marseilles, Genoa, Leghorn or Naples 35/- loading on 18 May.

(Naftika Chronika, No. 154 15/5/1937)

AT THE BOARD OF MANAGERS OF ABS

Four Greek Maritime executives have been re-elected to the Board of Managers of the American Bureau of Shipping for a term expiring in April 1990.

At the 125th annual meeting of members, held at the ABS world headquarters in Paramus, New Jersey on April 15th. Messrs Stavros S. Niarchos, John D. Fafalios, John G. Goumas and Basil Scarvelis have been re-elected managers for a three year term.



INTERMARINE GROUP OF COMPANIES PROTEA SHIPPING LINE TRANSAFRICA SHIPPING INC.

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

HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

INTERMARINE LTD.
46 FILONOS STREET (6TH FLOOR)

TEL.: 4111375, 4173172, 4172194
TELEXES: 21-2845, 21-1178,
21-2742 INMA GR



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α 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 ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
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 ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3085
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΛΩΝ	79	10428
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΩΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
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
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΩΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΣ	82	4180
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
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	27018
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΣΤΡΕΠΓΚΩ	86	12963
ΑΛΣ ΤΡΑΣΤ	84	13911
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	19500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400

ε. Φουτζέιρα 8/2	
α. Κολούμπια 30/3	
α. Σιγκαπούρη 11/3	
α. Ντόρμαν 25/3	
δ. Παναμά 31/3	
α. Βαλέττα 23/3	
επωλήθη	
α. Λός 'Αντζελες 28/2	
πρός 'Ηράκλειο 18/11	
α. Καρντένιο 28/2	
αργεί Πειραιά	
α. Λός 'Αντζελες 24/3	
α. Γιούροπουρτ 5/3	
α. Πράια Μόλε 21/3	
δ. Πούντα 'Αρένας 9/3	
στον Πειραιά 14/2	
α. 'Αγ. Βικέντιο 7/3	
ε. Κουιντέρο 14/3	
δ. Σουέζ 30/3	
ε. Ουλού 3/4	
α. Χιούστον 2/4	
αργεί 'Ελευσίνα	
στο 'Αμστερνταμ	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/3	
α. Πειραιά 31/3	
α. Τάραντα 24/3	
επωλήθη 'Ελληνες	
στον Πειραιά 9/3	
α. 'Αλγκέκιρας 30/1	
δ. Κωνσταντή 12/3	
α. Ρός Σουκνέιρο 18/3	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Μελαβούρη 29/3	
ε. Βομβάη 26/3	
ε. Γένοβα 26/3	
α. Σ. Τζών 23/3	
δ. Παναμά 21/3	
α. Ρουές 28/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/3	

α. Πόρτ 'Αρθουρ 19/3 *	
α. Γκουαντακούλι 20/3	
επισκέυε Πειραιά 11/2	
δ. Π. Σαΐδ 3153	
α. 'Αμβέρσα 27/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/3	
α. Πόρτ Κέμπλα 19/3	
α. Πειραιά 21/3	
επωλήθη	
δ. Σουέζ 24/3	
α. Σιγκαπούρη 25/3	
πρός 'Αρούμα 20/2	
ε. 'Οσκαρόν 30/3	
αναμένει Πάχη	
α. Τζέντα 21/2	
δ. Παναμά 13/3	
αργεί Πειραιά	
α. Λός Πάμας 13/3	
ε. Σύρο 27/12	
ε. Βρέμη 28/3	
δ. Π. Σαΐδ 3153	
α. 'Αμβέρσα 17/2	
αργεί Χαλκίδα	
μετ. 'Αλεξάντερ Τζούνιερ (ε.)	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς	
ε. Σιγκαπούρη 30/3	
πρ. 'Yuksei Guler	
δ. Σουέζ 25/3	
α. Κπέμε 19/3	
ε. Λά Παλις 2/4	
ε. 'Αντοφαγκάστα 31/3	
α. 'Αμπατ Πόιντ 15/3	
σημαία Μπαχάμας	
ε. 'Αλταμίρα 28/3	
ε. Ν. Γουέστμινστερ 1/4	
διάλυση Κίνα	
αργεί 'Ελευσίνα	
α. Μπρισμαλίν 8/3	
ναυπηγείται Καβαχίρι	
αργεί Πειραιά	
α. 'Αμβέρσα 1/4	
α. Λειζόρ 31/3	
α. Κολούμπια 16/3	
ε. 'Αδελαΐδα 27/3	
α. Δουνκέρκη 1/4	
πρ. 'Κρήνη 'Αμπερ	
μετ. 'Σίλβερ Χάπινες (ε.)	
ε. 'Αμβέρσα 4/4	
διαγράφεται	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 30/3	

ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΑΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΦΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ		

(δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΛΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	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 ΧΑΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΤΑΣΙΑΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΑΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΑΡΟΣ	85	34500
ΑΝΑΡΟΣ Α'Ι'Α	83	10470
ΑΝΑΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΑΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΑΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΑΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΕΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Π	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΛΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ	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

ε. Κόμπε 3153	
α. Χόγκ Κόγκ 16/3	
α. Τζέντα 1/3	
δ. Ντόρβερ 29/3	
α. Σάντο Ντομίγκο 19/3	
α. Λίβερπουλ 12/3	
ε. Μπουλάν 26/3	
δ. Ντόρβερ 31/3	
α. Πόρτ Κέλαγκ 18/3	
α. Τζέντα 10/3	
δ. Σουέζ 30/3	
δ. Σουέζ 4/4	
ε. 'Αμβέρσα 3/4	
α. 'Ιντσόν 24/3	
α. Ουάτσον 'Αϊλαντ 2/4	
α. Φιλαδέλφεια 14/3	
α. Μασσαλία 14/3	
α. Λάγος 18/3	
α. Γιβραλτάρ 20/3	
α. Κάρντιφ 1/4	
ε. Τερνέστη 31/3	
α. Χάμπτον 22/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/3	
ε. Μ. Μαγκάνουι 25/3	
ε. Λέγκχορν 31/3	
δ. Παναμά 2/4	
ε. Μομπίλ 31/3	
ε. Γουαλαρού 28/3	
ε. Λαμπουάν 23/2	
α. Πόρτ Κέλαγκ 27/3	
α. Ναγκόγια 28/3	
α. Νιούπορτ 31/3	
δ. Παναμά 29/3	
ε. Μπ. 'Αίρες 1/4	
α. Κολόμπο 23/8	
α. Λός 'Αντζελες 26/3	
ε. Σαγκάη 12/3	
α. Λός 'Αντζελες 31/3	
ε. Πειραιά 27/3	
ε. 'Οζάκα 1/4	
ε. Σιγκαπούρη 19/3	
ε. Λός 'Αντζελες 31/3	
ε. Χάτσον 27/3	
δ. Σουέζ 21/3	
α. Φός 25/2	
μεσογειοακές μεταφορές	
α. Καρταγένη 24/3	
δ. Σουέζ 4/4	
α. Λά Σπέζια 16/3	
α. Γιαμπου 17/3	
α. Πόρτ 'Αντζελες 22/2	
α. 'Οκλαντ 28/3	
α. Φός 5/3	
α. Τάραντα 16/3	
αργεί Τάραντα	
α. Λός 'Αντζελες 19/3	
α. Κολούμπια 29/3	
α. Νταμάμ 29/3	
ε. Μάουντ Μαγκάνουι 12/3	
α. Σιγκαπούρη 31/3	
μεσογειοακές μεταφορές	
πρός Σιγκαπούρη 30/3	
α. Φέστερταμ 31/3	
ε. Θεσσαλονίκη 9/3	
ε. 'Ιντσόν 16/3	
α. Νικίσκι 27/3	
αργεί Πειραιά	
δ. Π. Σαΐδ 1/4	
ε. Λονδίνο 18/3	
α. Ναγκόγια 28/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/3	
α. Νόρντενχαμ 11/3	
α. Σηάτλ 7/3	
α. Κολούμπια Ρίβερ 26/2	
α. Ντόρμαν 10/3	
πρός Τσίμα 25/3	
δ. Γιβραλτάρ 23/3	
α. Ντόρμαν 4/3	
α. Χιούστον 31/3	
α. Καράτσι 30/3	
α. Φρήπορτ 30/3	
δ. Παναμά 9/3	
α. Γιοκοχάμα 31/3	
επωλήθη αλλοδαπούς	

ΑΟΥΡΟΣ ΠΕΡΑ...	76	6051
ΑΠΕΣ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74283
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	68	16227
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΥ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΪ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΟΤΟΣ	70	9247
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	18402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
BENI II.	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II.	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑΪΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19182
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΧΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΚΑΪ	74	19702
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

α. Πειραιά 26/3	
α. Πόρτι Πίρι 1/4	
α. Γάνδη 14/3	
α. Τής 21/3	
σημεία Μπαχάμας	
α. Λεμεσό 25/3	
α. Μομπίλ 31/3	
α. Ρας Τανούρα 23/3	
άρχει Πειραιά	

δ. Ντόβερ 19/3	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 23/2	
ε. Γκντάνσκ 2/4	
ε. Φουτζέιρα 8/3	
ε. Ντάρμπαν 31/53	
ύψωσε σημεία Μάλτας	
άρχει Πειραιά	
άρχει Έλευσίνα	
α. Ντάρμπαν 1/4	
α. Λός Άντζελες 19/3	
ε. Χιμπί 30/3	
α. Πόρτι οφ Σπείν 4/3	
α. Τσίμπα 20/2	
πρ. «Οσσαν Γουίντ»	
μετ. «Αρανδρός» (κ.)	
α. Σπλίτ 16/227	
α. Βαλτιμόρη 1/4	
α. Τενερίφη 10/3	
ε. Σάντος 1/4	
α. Μπάνμπουρ 9/3	
α. Γισουάτα 25/3	

α. Φιλαδέλφεια 3/4	
α. Φουκουγιόμα 24/3	
α. Λός Άντζελες 30/3	
α. Νικόσια 25/2	
α. Βιτόρια 16/3	
ναυπηγ. Αιόι	
ε. Μπαγκνόνι 10/3	
α. Λός Άντζελες 17/3	
πρ. Μονρόβια 24/3	
α. Μπωμόνι 22/3	
δ. Ντόβερ 2/4	
α. Κορούνα 17/3	
ε. Σετούμπαλ 19/3	
α. Ντάρμπαν 24/3	

ε. Τζέντα 23/3	
πρ. «Santa Silvia»	
α. Φός 21/3	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
δ. Κων/πολη 13/3	
ε. Ν. Όρλεάνη 16/3	
ε. Γιούροπουρ 2/4	
ε. Πειραιά 8/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 1/4	
δ. Σουέζ 19/3	
δ. Ραβέννα 13/3	
άρχει Γάνδη	
α. Ν. Όρλεάνη 22/3	
α. Φουτζέιρα 26/9	

στή Καλκούτα 7/1	
α. Πειραιά 22/3	
πρ. Σιγκαπούρη 22/2	
ε. Τζέντα 28/2	
στή Βενετία	
α. Προβιντένς 29/3	
α. Τενερίφη 20/3	
α. Γιοκοχάμα 31/3	
δ. Παναμά 10/2	
πρ. Μέθου Ράντς 25/2	
α. Κόρπους Κρίστι 20/3	
άρχει Πειραιά	
ε. Γιούροπουρ 2/4	
ε. Άμβοούργα 4/4	
ε. Πειραιά 10/3	
άρχει Πειραιά	
α. Λός Άντζελες 2/4	
πρ. «Jorgen J. Lorentzen»	
άρχει Πειραιά	
α. Μπιλμπόδο 21/3	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
επισκευές Άμβοούργα 21/3	
άρχει Στουάδα	
άρχει Στουάδα	
δ. Γιβραλτάρ 21/3	

α. Σλούσκιλ 14/3	
δ. Ντόβερ 26/3	
α. Ντάρμπαν 30/3	
άρχει Πειραιά	
α. Μπαχράιν 29/3	
ε. Πειραιά 30/3	
άρχει Πειραιά	
επισκευές Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 24/2	
α. Ν. Όρλεάνη 25/2	
α. Πειραιά 24/3	
επώληθη Αίγυπτο	
πρ. Περσικό 26/2	
α. Ρουέν 20/3	
α. Ντουμπάι 24/3	
α. Άμβέρσα 28/3	
α. Μομπάσα 26/3	
α. Πόρτι ντε Μπούκ 2/4	
α. Σουέζ 3/4	

ΓΚΑΛ	70	15302
ΓΚΑΛ ΦΟΥΪΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑΪΡ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕΪΣ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13172
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕΪΣ Λ	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥΪΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135

α. Σάν Λορέντζο 21/3	
ε. Τέμα 27/3	
ε. Μ. Μαγκάνου 17/3	
ε. Κωτζακόδλος 15/3	

ε. Πόρτο Καμπέλλο 12/3	
α. Ρίο Γκράντε 28/3	
ε. Πόρτο Καμπέλλο 7/3	
α. Ρότερνταμ 14/3	
α. Ν. Όρλεάνη 20/3	
α. Ν. Όρλεάνη 2/4	
α. Ν. Όρλεάνη 17/3	
α. Λός Πάμας 1/4	
α. Καζαμπλάνκα 28/3	
ε. Γκουαγιόμας 29/3	
άρχει Πειραιά	
ε. Γκουαγιόμας 19/3	
ε. Κωτζακόδλος 8/3	
ε. Σάφι 23/3	
α. Μομπίλ 27/3	
ε. Ν. Όρλεάνη 30/3	
α. Ν. Όρλεάνη 29/3	
πρ. «Ακόδημος»	
α. Ν. Όρλεάνη 26/3	
ε. Βερακρούξ 13/3	
α. Λέ Χάβρη 26/3	
στον Πειραιά	
α. Έλσινκι 11/3	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
μετ. «Καλλιόπη» (κ.)	
α. Φιλαδέλφεια 21/3	
στον Πειραιά	
ε. Πρίνς Ρούπερτ 27/3	
ε. Βαλτιμόρη 28/3	
α. Λός Άντζελες 3/3	
α. Σετούμπαλ 23/3	
δ. Παναμά 22/2	
α. Τάμα 19/3	
ε. Νικόσια 3/4	
α. Βανκούβερ 19/2	
ε. Όλμπαν 24/3	
α. Σιγκαπούρη 30/3	
ε. Σιγκάγκ 8/3	
ε. Πειραιά 24/3	
α. Μομπάσα 25/3	
α. Μπαχράιν 12/3	
α. Ρουέν 20/3	
ε. Ρότερνταμ 4/4	

ε. Πειραιά 28/3	
α. Φιουμπαίνι 31/3	
α. Γιοκαίτσι 30/3	
μεσογειάκας μεταφορές	
δ. Μπαναμπουέλι 13/3	
α. Πόρτι Κέμπα 15/3	
στο Μπαντάρ Άμπας	
ε. Πόρτι ντε Μπούκ 31/3	

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ...	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ...	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ...	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ...	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ...	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ...	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)...	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)...	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)...	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ...	63	1554
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ...	75	16822
ΕΛΠΙΣ...	71	9885
ΕΛΠΙΣ...	82	35561
ΕΜΕΡΑΛΔ...	85	28000
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
ΕΣΠΕΡΟΣ...	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α...	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ...	78	16935
ΕΥΗ Α...	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ...	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ...	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ...	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ...	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ...	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II...	60	8242
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ...	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ...	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 ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ...	72	15952
ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ...	73	11856
ΖΙΜ ΣΥΔΝΕΪ...	72	13098
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ...	73	11856
ΖΙΝΙ...	76	11348
ΖΥΓΟΣ...	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)...	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ...	77	34035
ΗΤΣΓΟΥΪΝΤ...	81	16700
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)...	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ...	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ...	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ...	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)...	69	51732
ΘΑΣΟΣ ΑΪΛΑΝΤ...	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ...	72	9986
ΘΕΚΟΣ...	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ...	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ...	65	41872
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)...	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ...	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ...	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ...	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)...	55	8992
ΘΕΤΙΣ...	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ...	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)...	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)...	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)...	75	64739
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ...	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ...	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ...	73	15498
ΙΟΣ...	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ...	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)...	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ...	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)...	82	30041

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΣ...	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν...	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ...	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ...	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α...	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α...	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΩΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ...	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ...	51	6199
ΚΑΛΥΨΩ (δ.)...	68	35450
ΚΑΜΑΤΕΡΗ...	78	14568
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ...	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ...	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ...	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ...	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ...	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)...	78	9918
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ...	80	32600
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ...	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)...	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ...	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ...	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)...	76	123648

α. Λός Πάλας 20/3		
ε. Μπρέικ 2/4		
α. Σαντίνα 26/3		
δ. Ντόβερ 19/3		
α. Μπαχραϊν 2/4		
α. Λός Άντζελες 30/3		
σημαία Μπαχράμας		
α. Γενόβα 14/3		
α. Πόρτ Άρθουρ 19/3		
α. Βόλο 17/2		
ε. Φρημάντλ 30/3		
α. Λανος α/α		
ύψωσε λιβεριανή		
α. Σιγκαπούρη 16/3		
ε. Πειραιά 26/3		
ε. Γουίλμινγκτον 1/4		
α. Άμστερνταμ 29/3		
ε. Χέυ Πάιντ 30/3		
α. Γιοκοχάμα 26/34		
δ. Γιβραλτάρ 3/3		
ε. Μπλιμπαό 21/3		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
στή Πάχη (αποθήκη)		
α. Κρητίνου 12/3		
α. Άμψούργη 23/3		
ε. Λός Άντζελες 26/3		
α. Ντάρμπαν 23/3		
α. Κόρπους Κρίστι 22/3		
μετ. "Ιόνιαν Έμπρες"		
δ. Κων/πολη 11/3		
δ. Σουέζ 15/3		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Χιούστον 7/3		
άρχει Στυλίδα		
διάλυση Τουρκία		
α. Λός Άντζελες 14/3		
α. Βαλτιμόρη 9/3		
ε. φιλαδέλφεια 30/3		

α. Πειραιά 22/3		
ε. Γιοκοχάμα 1/4		
ε. Ροζάριο 24/3		
άρχει Πειραιά		
στόν Πειραιά 1/4		
δ. Γιβραλτάρ 25/3		
πρ. «Κάρμεν Σερένα»		
α. Μελβούρη 1/4		
α. Κοπερ 31/3		
δ. Π. Σαϊδ 29/3		
α. Σέτε 28/3		
α. Σαγκάη 20/3		
α. Ρός Σουκχέιρ 9/3		
ε. Σάν Λορέντζο 30/3		
α. Ν. Όρλεάν 3/4		
α. Άμψούργη 20/3		
ε. Σ. Άννα Μπαϊ 20/1		
ε. Άλεξάνδρεια 28/2		
α. Άμβέρσα 3/4		
στό Ρίο Τανιέρο 25/3		
α. Πειραιά 13/3		
α. Κόρπους Κρίστι 20/3		
α. Χάντερστον 24/3		
άρχει Πειραιά		
στόν Πειραιά 12/3		
δ. Έλσινόρ 27/3		
α. Κολούμπια 25/3		
δ. Παναμά 31/3		
άρχει Πειραιά		
ε. Μορμουγκάο 30/3		
α. Ντάρμπαν 27/3		
α. Τενερίφη 10/3		
στό Μπλιμπαό 5/3		
α. Τενερίφη 18/3		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Θέροντεϊ Άιλαντ 21/3		
α. Πειραιά 19/3		
α. Ρόττερταμ 31/3		
α. Λός Άντζελες 29/3		
ε. Άλεξάνδρεια 3/3		
α. Τάμπα 21/3		
α. Ν. Ύδρην 30/3		

α. Ντάρμπαν 1/4		
δ. Π. Σαϊδ 10/3		
ε. Άμβέρσα 2/4		
α. Ντέλφζυλ 25/2		
άρχει Πειραιά		
δ. Σουέζ 24/3		
α. Κολούμπια 27/3		
στή Λουάντα		
α. Καραϊ 18/3		
δ. Γιβραλτάρ 27/3		
ε. Σάν Λορέντζο 24/3		
α. Πόρτ Άντζελες 18/3		
στό Ουμ Κουάορ		
πρ. «Μάνι II»		
α. Λός Άντζελες 13/3		
α. Ίμμιγκχαμ 26/2		
σημαία Μπαχράμας		
διάλυση Κίνα		
α. Άλγκεκίρας 6/3		
στό Γιοκοχάμα 27/3		
α. Γκίλγολν 23/2		
στό Χώρ Φακάν 23/3		

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ...	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ...	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ...		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ...	82	29281
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ...	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ...	71	13017
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ...	73	6900
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π...	73	13324
ΚΑΡΟΣ...	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ...	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ...	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ...	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ...	69	14318
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ...	59	4632
ΚΑΣΤΟΡ...	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ...	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ...	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)...	68	2376
ΚΑΤΙΕ...	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)...	66	38878

ΚΕΪΪΠ ΑΚΡΙΤΑΣ...	73	9219
ΚΕΪΪΠ ΕΒΡΟΣ...	72	3166
ΚΕΪΪΠ ΜΑΛΕΑΣ...	77	9736
ΚΕΪΪΠ ΜΑΛΑΠΑΣ...	77	10460
ΚΕΪΪΠ ΣΟΥΝΙΟΝ...	72	10013
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)...	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ II...	71	2963
ΚΙΝΑΡΟΣ...	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)...	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)...	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ...	77	17300
ΚΟΜΕΤ...	72	9624
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 ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ...	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ...	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ...	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)...	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪΪΟΝΗΡ...	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΙΔΙΩΝ...	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ...	70	24693
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ...	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)...	84	38000
ΚΟΡΟΝΕΤ...	78	9862
ΚΟΡΥΤΟΝ...	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ...	70	11826
ΚΡΑΝΤΩΡ...	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ...	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II...	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ...	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ.)...	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)...	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ...	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)...	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)...	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ...	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ...	86	31300
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 ΠΕΡΛ...	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 ΣΙΛΒΕΡ...	86	31300
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)...	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)...	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΪΝΤ...	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)...	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)...	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪΜ (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
ΚΥΠΑΝΑΡΟΣ Α.Σ...	77	23596
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ...	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ...	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ...	77	20823

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪΪ...	68	4350
ΛΑΙΔΑ ΕΜΑ (δ.)...	77	18658
ΛΑΚ Π...	68	9118
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ...	78	9485
ΛΑΚΩΝ...	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ...	83	36000
ΛΑΡΑ Σ...	71	9206
ΛΑΡΑ Σ...	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α...	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ...	81	30644
ΛΕΔΕΑ...	63	17879
ΛΕΜΑΝ...	66	2953
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ...	70	10618

α. Σιγκαπούρη 21/2		
άρχει Πειραιά		
α. Κολούμπια Ρίβερ 2/3		
α. Γενόβα 2/4		
πρ. «Βίλλ ντέ Ζενίθ»		
ε. Σαουθάμπτον 5/4		
α. Σουραμπάγια 17/3		
α. Λάρνακα 13/3		
α. Σάντος 28/3		
ε. Κολούμπια Ρίβερ 1/4		
δ. Π. Σαϊδ 24/3		
διάλυση Κίνα		
άρχει Χαλκίδα		
α. Σάν Άντόνιο Έστε 18/3		
άρχει Έλευσίνα		
α. Πειραιά 29/3		
α. Μονόπολη 26/3		
επωλήθη αλλοδαπούς		
α. Κόρπους Κρίστι 6/3		

μετ. «River Wear» (κ.)
 μετ. «Πρωτοπόρος» (ε.)
 α. Σιγκαπούρη 19/3
 ε. Βιτόρια 20/3
 μετ. «Faith Star» (κ.)
 άργει Πειραιά
 πρ. «Baronga»
 α. Λεμεσό 28/3
 δ. Π. Σαϊδ 3/4
 α. Καλαμάτα 4/1
 ε. Ντάρμπαν 26/2
 α. Λεμεσό 27/2
 ε. Χάλιφα 28/3
 α. Σεπετίμα 30/3
 έπωλήθη αλλοδαπούς
 α. Ραβέννα 26/3
 ε. Φουτζέιρα 24/1
 δ. Παναμά 20/2
 ε. Σιγκίετς Χάβν 29/3
 ε. Μομπί 1/4
 έπωλήθη αλλοδαπούς
 α. Πειραιά 25/3
 άργει Πειραιά
 ε. Πειραιά 23/3
 άργει Πειραιά
 ε. Λονδίνο 30/3
 ε. Σιμίζο 31/3
 ε. Άμβέρσα 2/4
 ύψωσε κυπριακή
 άργει Πειραιά
 δ. Παναμά 28/3
 ε. Χάϊφα 2/4
 ε. Χάλλ 31/3
 α. Λάγος 22/3
 δ. Σουζέ 29/3
 α. Παλάου Μπακόι 2/3
 α. Σαβάννα 1/4
 δ. Π. Σαϊδ 28/3
 α. Κάνβερ Άιλαντ 17/3
 α. Δουβλίνο 24/3
 α. Λονδίνο 27/3
 α. Κορούνα 1/4
 α. Όζδα 1/4
 α. Μίλφορντ Χαβέν 1/4
 ναυπηγ. Σπλιτ
 ε. Φιλαδέλφεια 26/3
 α. Κεϋχάν 26/3
 α. Μάντρε ντε Ντέους 16/3
 ε. Τζέντα 22/3
 α. Ν. Υόρκη 17/3
 α. Γουλιμγκτον 1/4
 α. Σιγκαπούρη 21/3
 α. Ρεγιούνιόν 23/3
 α. Πειραιά 8/3
 ε. Ν. Υόρκη 28/3
 ε. Άμβούργο 23/3
 α. Πειραιά 17/3
 α. Κεπτάδουν 31/3
 α. Τεργεστή 30/3
 α. Φός 21/3
 α. Μπιλμπάο 20/3
 δ. Σουζέ 22/3
 α. Σιγκαπούρη 25/3
 ναυπηγ. Ναγκασάκι
 διάλυση Κίνα
 α. Άσσοντ 29/3
 α. Άμβέρσα 24/3
 α. Άσσοντ 1/4
 ε. Πάλεμπαγκ 12/3
 άργει Πειραιά
 α. Πειραιά 6/11
 ε. Άμβέρσα 4/4
 ε. Κωνστανίη 953
 α. Λός Άντζελες 9/3
 ε. Βανκούβερ 2/4
 ε. Φουτζέιρα 30/3

ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΜΠΕΤΡΕΪΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΩ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΪΝΤΑ (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
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065
ΜΑΚΦΡΟΣΤ	69	8064
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ	70	19024
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391

ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΥΗ	75	35516
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α΄ ΓΛΑΝΤ	79	10991

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588

στη Φορταλέζα		
α. Τσάρλεστον 25/3		
επιπλοήθη άλλοδαπούς		
α. Κολούμπια 29/3		
α. Φιλαδέλφεια 18/3		
πρ. «Σάν Νικόλας»		
α. Ν. Όρλεάν 18/3		
δ. Π. Σαίτ 28/3		
ε. Σαγκάη 17/34		
α. Καρταγένα 18/3		
άρχει Πειραιά		
α. Ρουέν 27/3		
α. Όλμπαν 30/3		
α. Ν. Όρλεάν 3153		
α. Τσίμπα 26/3		
άρχει Χαλκίδα		
πρ. «Μεσσαρία»		
α. Αμβέρσα 3153		
πρ. «Jarama»		

δ. Κων/πολη 10/3		
ε. Πειραιά 6/2		
πρὸς Βιττόρια 28/3		
α. Λας Πάλλμας 29/3		
α. Ν. Όρλεάν 27/3		
α. Ραβέννα 3/3		
α. Εϊλάτ 22/3		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάν 5/3		
α. Μοντεβίδεο 16/3		
α. Γένοβα 26/3		
δ. Γιβραλτάρ 20/3		
α. Τζέντα 17/3		
α. Χουέλα 25/3		
δ. Γιβραλτάρ 28/3		
ε. Χάιφα 31/3		
α. Ρίο Ιανέιρο 14/3		
πρ. «Hajdusoboszo»		
ε. Γάνδη 28/3		
πρὸς Βιττόρια 7/2		
ε. Φιλαδέλφεια 1/4		
α. Σιγκαπούρη 30/3		
δ. Παναμά 2/4		
α. Κόμπε 2153		
α. Νιούπορτ 17/3		
α. Τακόμα 18/3		
α. Ν. Όρλεάν 25/3		
ε. Ρίο Ιανέιρο 18/3		
δ. Δαρδανέλλια 11/3		
α. Λάγος 9/3		
α. Ν. Χάβεν 2/4		
ε. Πειραιά 27/3		
α. Ρουέν 2/4		
α. Μοντεβίδεο 31/3		
α. Θεσσαλονίκη 7/3		
ε. Μπορντό 19/3		
α. Ρίο Ιανέιρο 26/3		
υπεστείλε κυπριακή		
στὸν Πειραιά 26/3		
α. Μπουένος Άιρες 2/4		
δ. Γιβραλτάρ 29/3		
α. Ρόκυ Πόιντ 30/3		
α. Ν. Όρλεάν 31/3		
στη Κωνσταντινούπολη 28/3		
α. Σαγκάη 28/3		
α. Μπάγια Μπλάνκα 4/3		
επιπλοήθη		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Σιγκαπούρη 1/4		
α. Καζαμπλάνκα 13/3		

ε. Φρέντικατ 20/3		
ε. Χόγκ Κόγκ 30/3		
άρχει Πειραιά		
δ. Γιβραλτάρ 10/3		
α. Βαρκελώνη 3/3		
ε. Πειραιά 1/1		
δ. Π. Σαίτ 27/2		
α. Φιλαδέλφεια 16/3		
α. Νταλιν 14/3		
ε. Σιγκαπούρη 21/3		
άρχει Πειραιά		

πρὸς Βενεζουέλα 28/2		
άρχει Ν. Όρλεάν		
ε. Καλδέρρα 16/2		
α. Πόρτ οφ Σπαίν 3153		
δ. Παναμά 1/2		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάν 1/4		
α. Ταμπίκο 25/3		
άρχει Πειραιά		
α. Δεμεράρα 21/3		
α. Ν. Όρλεάν 24/3		
άρχει Πειραιά		
ε. Ν. Όρλεάν 11/2		
άρχει Ν. Όρλεάν		
άρχει Πειραιά		
άρχει Ν. Όρλεάν		
άρχει Πειραιά		
άρχει Ν. Όρλεάν		
α. Βαλτιμόρη 27/3		
άρχει Ν. Όρλεάν		
δ. Παναμά 29/3		
ε. Δεμεράρα 21/3		

ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
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΄ ΓΛ (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 ΤΖΟΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΪ	69	2979
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68637
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑΪΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ Α΄ ΓΛΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.	78	9773
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΕΑ ΕΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΪΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΣΤΟΡ ΣΚΑΪ	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	71	14096
ΝΕΦΕΛΗ	72	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΕΖΙΑ ΚΑΡΣΤΕΝ	73	14212
ΝΟΡΒ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΒ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701
ΝΟΡΒ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΒ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΪΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΟΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΤΥ	86	24253

ε. Ν. Όρλεάν 29/3
 ε. Πειραιά 19/3
 ε. Γκιζάν 10/2
 άρχει Πειραιά
 α. Μασσαλία 1853
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 ε. Ν. Όρλεάν 26/3
 ε. Ταμπίκο 25/3
 άρχει Ν. Όρλεάν
 ε. Ν. Όρλεάν 3/4
 ε. Γκιζάν 22/3
 α. Τσαγκουαράμας 1/4
 α. Ριγιέκα 13/3
 δ. Παναμά 30/3
 άρχει Ν. Όρλεάν
 ε. Μπουενοςεντούρα 18/3
 α. Ν. Όρλεάν 17/3
 α. Ν. Όρλεάν 2/4
 α. Ροζάριο 28/2
 δ. Γιβραλτάρ 21/3
 πρ. «Ντόρις»
 δ. Γιβραλτάρ 15/2
 δ. Κων/πολη 1/3
 α. Γένοβα 1/4
 άρχει Πειραιά
 α. Πόρτ Σαίτ 28/3
 α. Σιγκαπούρη 31/3
 α. Πόρτ Τάουνσεντ 3153
 α. Πόρτ Στανβάκ 15/3
 α. Ταγκονούρα 24/3
 ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 13/12
 υψώσε Κυπριακή
 ε. Δρέπανον 18/2
 δ. Ντόβερ 30/3
 α. Σάν Άντόνιο Έστε 29/3
 α. Έσπερηγκ 31/3
 α. Κερμέκ 23/3
 ε. Βενετία 30/3
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Σετομπάλ 23/3
 μετ. «Τζέι Βι» (ε.)
 α. Λέ Χάβρη 29/3
 ε. Σάν Χουάν 20/3
 α. Τσίμπα 31/3
 α. Ραβέννα 5/3
 α. Πειραιά 29/1
 μετ. «Lagos» (μ.)
 άρχει Πειραιά
 έπιwallήθη άλλοδαπούς
 άρχει Έλευσίνα
 δ. Γιβραλτάρ 18/2
 έπιwallήθη
 ε. Λονδίνο 5/4
 ε. Ίταζάι 27/3
 πρός Χόβικ 22/3

ε. Βενετία 28/3
 α. Λέικ Τσάρλς 13/3
 ε. Γιοκοχάμα 27/3.
 άρχει Κενίτρα
 ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 16/3
 α. Γιοκοχάμα 1/4
 ε. Σφάξ 1152
 α. Τζουμπάιλ 31/3
 ε. Ρόττερνταμ 4/4
 α. Κίγκστον 23/3
 άρχει Έλευσίνα
 άρχει Έλευσίνα
 ε. Καζαμπλάνκα 21/3
 ε. Ν. Όρλεάν 3/4
 άρχει Πειραιά
 α. Σιγκαπούρη 1/4
 α. Πόρτ Σαίτ 20/3
 ε. Σάντος 1/4
 πρ. «Eagle»
 πτό Έκ Χακλ (άποθήκη)
 α. Γιούροπουρτ 5/4
 ε. Άλγκεκίρας 8/3
 α. Κόρπους Κρίστι 15/3
 α. Πειραιά 31/3
 Γιούροπουρτ 29/3
 Πειραιά 31/3
 Τζέντα 17/3
 Χάουιν Πόιντ 22/3
 Τεργέοτη 3153
 Τενερίφη 31/3
 Γιβραλτάρ 29/3
 ρχει Πειραιά
 Πειραιά 31/3
 Γιβραλτάρ 8/3
 Πειραιά 23/3
 Ούμπε 23/3
 πτ. «Κάρμεν Άλβα» (ε.)
 Σάντος 26/3
 άρχει Άλεξάνδρεια
 Τουμπαρό 25/3
 Φουκουγιάμα 26/3
 Άμβέρσα 1/4
 Ντόβερ 2/4
 Χάμπτον 3/4
 Ν. Όρλεάν 27/3
 Βοστώνη 2/4
 Χιούστον 27/3
 Ν. Όρλεάν 24/3
 Παναμά 26/3
 Λομέ 28/3
 Σάρροχ 28/3
 Λένγκχορν 29/3
 Γουαγκαρέι 30/3 •

Γιβραλτάρ 30/3 •
 Σαβάννα 14/3

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ	86	35600
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	69	9305
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪΥ	71	9623
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΝΔΟΣ	81	15825
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΟΣ	81	13598
ΠΟΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	81	10520
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875

ναυπηγ. Ουλάσν
α. Στιούαρτ 28/3
α. Νισούκατλ 18/2
ναυπηγ. Ουλάσν
ναυπηγ. Ουλάσν
ναυπηγ. Ουλάσν
ναυπηγ. Ουλάσν
ναυπηγ. Ουλάσν
α. Πειραιά 1/3
ε. Βαλπαράϊζο 26/3
ε. Πειραιά 2353
ε. Ν. Όρλεάνη 3153
α. Άμβέρσα 25/3
επισκευές Μπρέμερχάβεν 953
δ. Σουέζ 3/4
πρός Κοσσιούγκ 30/3
επωλήθη Έλληνες
επωλήθη Έλληνες
δ. Ντόβερ 29/3
μεσογειακές μεταφορές
διάλυση Τουρκία
α. Μάντρε ντε Ντέους 1/4
ε. Μονρόβια 23/3
α. Ν. Όρλεάνη 5/3
δ. Παναμά 23/3
α. Φουτζέιρα 9/3
στο Νατάλ (άποθήκη)
στο Λάγος
ε. Λε Χάβρη 1/4
πρ. «Σίλβερ Μπαί»
ε. Ροζάριο 2/4
α. Χάλλ 21/3
επωλήθη
α. Γαλαξείδι 10/2
δ. Σκώ 29/3
α. Σαντάνα 29/3
αργεί Πειραιά
ε. Άλεξάνδρεια 11/3
α. Χέλυ Πόιντ 6/3
α. Φιλαδέλφεια 20/3
α. Πειραιά 12/3
α. Κολόμπο 12/3
ε. Κεϋχάν 22/3
α. Σουέζ 16/2
ΕΤΑ Πειραιά 10/4
α. Λός Πάλμας 20/3
ε. Μπιλμαδο30/3
α. Μπρίχμα 24/3
θόση 04.13 Β. 07.01 Α 16/3
α. Λάγος 16/3
πρ. «Bum Mi»
α. Τζιμποουτί 12/12
ε. Φουτζέιρα 18/2
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 10/3
α. Ίκονιο 19/3
ε. Τεργέστη 31/3
α. Ραβένα 31/3
επισκευές Λισσαβόνα 25/3
επωλήθη
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ίντσον 16/3
α. Χάμπτον 25/3
αργεί Έλκεσίνια
αργεί Ταϊτσούγκ
α. Φουτζέιρα 27/1
ε. Ροζάριο 28/3
ε. Πειραιά 23/3
α. Πειραιά 31/3
ε. Βρέμη 1/4
δ. Π. Σαίδ 30/3
μεταφορές Τζέντας
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
μεταφορές Τζέντας
μεταφορές Τζέντας
α. Σιγκαπούρη 19/3
ε. Π. Λιμόν 25/3
ε. Ρίο Ίονέιρο 2/4
α. Καλλάο 29/3
αργεί Γαλαξείδι
δ. Σουέζ 10/3
στη Τσιμα 9/3
αργεί Λομπίτο
ε. Μανδράς 6/3
επωλήθη
α. Τέμα 20/3
ε. Κήλαγκ 20/3
ε. Μόντρεαλ 25/3
αργεί Γαλαξείδι
α. Γιβραλτάρ 18/3
ε. Ρίο Ίονέιρο 2/4
ε. Σάν Ντιέγκο 18/3
ε. Δομμίτια 8/3
στο Σάντος 3/4
α. Άσσόμπ 26/3
ε. Φλάσσιγκ 25/3
δ. Παναμά 24/3
αργεί Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 24/3
δ. Γιβραλτάρ 30/3
στο Σουέζ (άποθήκη)
αργεί Πειραιά
πρ. «Γιοίνιον Ντουνεντιν»
α. Γκόττεμποργκ 24/3
μετ. «Ilion» (κ.)
α. Ρουέν 20/2
ε. Φουτζέιρα 12/3
δ. Σουέζ 19/3
δ. Σουέζ 2/4
ε. Πειραιά 24/3

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΪΥ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΪΥ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΪΥ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΑΛ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑΪ	70	15769
ΡΗΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪΪΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΡΑΪΖ	75	1999
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑΪΪΚΕΡ	71	13631
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ ΑΪΪΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΪΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪΪΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕΪΚ	53	3899
ΣΚΟΡΠΙΟ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
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 ΒΕΡΤΣΙΟΥΡ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292
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
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369

α. Μίλφορντ Χάβεν 1/4
α. Πειραιά 27/3
ε. Πειραιά 6/3
α. Ρότερνταμ 13/3
δ. Γιβραλτάρ 17/3
ε. Μπέλφαστ 26/3
ε. Λεμεσό 3153
μετασκευάζεται σε επιβατηγό
α. Σιγκαπούρη 20/3
α. Ντάρμαν 1/4
α. Σάν Λορέντζο 3/4
α. Κοτονού 15/3
ε. Πειραιά 31/3
α. Βομβά 28/3
πρός Άμβέρσα 6/4
αργεί Πειραιά
ύψωσε παναμαϊκή
α. Πόρτ Λίνκολν 27/3
ύψωσε παναμαϊκή
α. Παρανάγωνα 26/3
α. Τζέντα 29/3
στο Μπαντάρ Άμπας 30/1
α. Χιούστον 15/1
α. Γιβραλτάρ 14/3
πρός Σουηδία 14/3
α. Πάλεμπανκ 4/3
δ. Γιβραλτάρ 30/3
ε. Ίμμιγκχαμ 20/3
αργεί Λομπίτο
α. Γλασκώβη 3/4
πρός Κωνσταντίνα 14/2
α. Πειραιά 27/3
πρός Πειραιά 1/2
δ. Γιβραλτάρ 18/3
αργεί Πειραιά
α. Γιβραλτάρ 2/4
δ. Μπρανσμπούτελ 20/3
επωλήθη Έλληνες
α. Τακόμα 11/3
α. Πειραιά 19/3
αργεί Χαλκίδα
α. Λός Πάλμας 30/3
ε. Σετουμπάλ 22/3
α. Άμβούργο 4/4
α. Τζώρτζταουν 30/3
α. Βομβά 29/3
ε. Γιοκοχάμα 31/3
ε. Κάλουμπουργκ 11/3
στο Ζανζιμπάρ 2153
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Χουέιβα 27/3
δ. Παναμά 26/3
αργεί Χαλκίδα
α. Κήλαγκ 20/3
ε. Βουλώνη 26/3
πρός Όρν 9/1
ε. Σουέζ 3/4
ε. Άμβέρσα 17/3
ε. Λά Σπέζια 23/3
α. Φρημάντλ 20/3
ε. Πειραιά 29/3
πρ. «Γλυφάδα»
α. Σάντος 2/4
μετ. «Sea Commander» (κ.)
α. Βίλα Κονσταντίνου 25/3
δ. Παναμά 2/4
α. Τζέντα 17/3
ε. Άναμπαρε 1/4
α. Σιγκαπούρη 25/3
μετ. «Ευαγγελία Πετράκη» (ε.)
α. Λός Πάλμας 14/3
α. Φουτζέιρα 15/12
α. Λός Άντζελες 16/3
διάλυση Τουρκία
μετ. «Dignity» (κ.)
στο Σουέζ
επωλήθη
μεσογειακές μεταφορές
α. Γιούροπουρτ 31/3
δ. Σουέζ 24/3
στο Γκουανιακούιλ
διάλυση Ταϊβάν
α. Ρουέν 30/3
μεσογειακές μεταφορές
μεσογειακές μεταφορές
ύψωσε κυπριακή

ΤΑΤΙΑΝΑ Α	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (Α)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΥ	72	9081
ΤΖΕ'ΙΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'ΙΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'ΙΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΜΙΛΑΤΑ	71	16275
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (Δ)	63	9143

ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ	78	15364
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΡΤΣ	65	4323
ΤΖΩΡΤΣ Α	75	14786
ΤΖΩΡΤΣΙΝΑ	77	11348

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
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'ΙΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΙΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ	77	17323
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (Δ)	71	73503
ΦΑΝΗ ΑΝΝΑ	76	11049
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (Δ)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (Δ)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (Δ)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (Δ)	74	118215

δ. Γιβραλτάρ 2753
δ. Π. Σαΐδ 1/4
α. Σιγκαπούρη 21/3
α. Κολόμπια Ρίβερ 21/3
επωλήθη άλλοδαπούς
επωλήθη διάλυση
στον Πειραιά 10/1
ε. Ίταζάι 23/3
δ. Γιβραλτάρ 2/3
α. Λας Πάλμας 24/3
α. Αύγουστα 9/3
α. Γιβραλτάρ 13/3
α. Φός 1/4

ε. Ίκονιο 12/3
α. Βοστώνη 2/4
επωλήθη άλλοδαπούς
άρχει Έκσεσίνα
άρχει Α. Σαράς
δ. Γιβραλτάρ 18/3

άρχει Πειραιά
ε. Φός 1/4
ε. Πειραιά 22/2
στο Γκιζάν (άποθήκη)
ε. Άλγιέρι 13/5
α. Φιλαδέλφεια 30/3
α. Τάραντα 31/3
α. Άμβέρσα 3/4
α. Γιοκχάμα 15/3
άρχει Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 28/3
ε. Χόγκ Κόνγκ 25/3
α. Χάμπτον 29/3
ε. Λάγος 11/3
α. Χάμπτον 17/3
ε. Νταβό 21/3
α. Φλάσσινγκ 4/3
ε. Γένεβα 31/3
α. Ντάρμπαν 16/3
ε. Σάν Άντόνιο Έστε 30/3

α. Κολόμπο 5/3
ε. Πόρτο Καμπέλλο 10/3
α. Κασσιούγκ 3/3
α. Πειραιά 25/3
ε. Κουϊγκντό 1/3
άρχει Χαλκίδα
ε. Τσανγκλίν 13/12
α. Χιούστον 5/3
α. Μομπιλ 25/3
ε. Πειραιά 20/2
ε. Ντάρμπαν 1/4
α. Τζουμπάδελ 9/3
προς Κορέα

ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (Δ)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΝ (Δ)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΝΕΣ Α. (Δ)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (Δ)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (Δ)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΛΟΙΝΙΣ (Δ)	75	76142
ΦΩΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340
ΦΩΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (Δ)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (Δ)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	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
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΣ	77	39366
ΧΙΟΣ (Δ)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΙΩΝ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (Δ)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

υπέστειλε παναμαϊκή
α. Τσιταγκόγκ 1/4
α. Σιγκαπούρη 30/3
α. Σιγκαπούρη 18/3
α. Κούρε 25/3
α. Ν. Όρλεάνη 1/4
α. Τόκυο 23/3
α. Μελβούρνη 12/3
α. Ρας Τανούρα 26/3
μετ. «Μιμή Μ.» (κ.)
α. Ρίο Χάιντα 14/3
α. Ν. Ύορκ 29/3
ε. Πάτρα 18/2
στη Ν. Ύορκ (άποθήκη)
δ. Γιβραλτάρ 29/3
α. Κεηττάουν 24/3
α. Μπαρ 25/3
άρχει Πειραιά
ε. Πειραιά 16/3
α. Καράτσι 23/3
α. Ν. Νουάρ 24/3
επωλήθη
ε. Πειραιά 13/2
προς Όμιν 3/2
α. Μπάχια Μιλάνκα 24/3
στο Χώρ δλ Ζουμπάρ
α. Χάμπτον 3/4
προς Σιγκαπούρη 13/1
ε. Ρεσίφ 12/3
ε. Πόρτλαντ 4/3
α. Ντάρμπαν 3/3
προς Περσικό 7/2
α. Πενσάκολα 12/3
α. Χιούστον 28/3
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Κεηττάουν 2/3
α. Ρόττερταμ 20/3
α. Ντάρμπαν 29/3
α. Πειραιά 18/3
α. Λας Άντζελες 9/3
α. Χόγκ Κόνγκ 16/3
δ. Παναμά 13/3
ε. Τζέντα 23/3
α. Βαλπαράϊζο 21/3
α. Όζακα 29/3
α. Γκρήνορ 28/3
ε. Παρανάγουα 28/3
α. Πόρτ Κέλαγκ 1/4
α. Χάμπτον 1/4
α. Χιούστον 2/4
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Σαβόνα 20/3
μεσογειακές μεταφορές
ε. Φουτζέιρα 15/5
μεσογειακές μεταφορές
α. Τάμπα 20/3
ναυπηγ. Ταμάνο
επωλήθη άλλοδαπούς



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

* ITT 42018 EL GRECO PN



ΤΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
M = 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 σέ ...
* = άνασφάλιστο στί NAT

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
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 ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΥΡΥΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11691
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326
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
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733
ΑΪΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΪΪΛΑ	72	16235
ΑΪΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΪΪΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΪΪΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567
ΑΪΪΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	1133
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (κ.)	74	20715
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΟΥ II (κ.)	65	1219
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889
ΑΜΕΡΙΚΑ XIII (π.)	64	4986
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898

ε. Κων/πολη 27/3		
α. Σιγκαπούρη 18/3		
α. Μάντη ντέ Ντέους 23/3		
α. Ρίο Ίανέιρο 4/4		
α. Χάλιφας 26/3		
α. Κουινχουαγκνάντο 5/3		
έπισκευές Κομώ Μπαϊν 26/1		
α. Χιούστον 18/3		
α. Μπέλφαστ 31/3		
δ. Παναμά 8/4		
α. Τόμπο 3/4		
α. Σάο Σεμπασιάν 9/4		
μεσογειάκας μεταφορές		
δ. Π. Σάϊδ 14/4		
μετ. «Ρέα Στάρ» (ε.)		
ε. Κασέν 9/4		
α. Βαλτιμόρη 4/4		
ε. Πόρτ Κέλαγκ 16/4		
δ. Παναμά 8/4		
άργει Πειραιά		
έπισκευές Πειραιά 23/1		
α. Φός 10/4		
ε. Σάρροχ 9/4		
στί Ούμ Σάϊδ 13/4		
α. Φουτζέιρα 13/4		
α. Μπαχαϊν 13/4		
α. Μπαχαϊν 8/4		
α. Γιβραλτάρ 5/4		
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 14/4		
ε. Αύγουστα 11/4		
ε. Πειραιά 20/3		
δ. Κων/πολη 23/3		
ε. Τζέντα 30/3		
ε. Ντάρμαν 6/4		
α. Ντάρμαν 25/3		
δ. Ντόβερ 10/4		
στί Ταμπίκο		
α. Ντάρμαν 15/3		
άργει Πειραιά		
πρ. «Anatole P.»		
άργει Πειραιά		
α. Μπρά 10/4		
α. Μπαχαϊν 18/4		
ε. Πόρτ Μωχ Μπίν Κασίμ 8/4		
ε. Σάρκα 17/4		
α. Σιγκαπούρη 3/4		
ε. Καλδέρα 18/3		
α. Γιούροπουρτ 11/4		
α. Σάν Φραντζίσκο 4/4		
έπωλήθη Έλλάνης		
άργει Έλευσίνα		
ε. Φιλαδέλφεια 15/4		
α. Μίνα Σάκρ 14/4		
α. Γουίλμινγκτον 12/4		
α. Λάδ Πάλας 21/4		
α. Ρόττερταμ 16/4		
ε. Νιγιάτα 25/3		
α. Λά Σπέζια 7/4		
ε. Λονδίνο 15/4		
ε. Ρίο Ίανέιρο 8/4		
πρός Μίλφορντ Χάβεν 26/3		
α. Ταμπίκο 11/4		
ε. Μαρόκκα 29/3		
α. Μανίλα 24/2		
ε. Πόρτ Βέντρες 20/3		
ε. Ρουέν 28/3		
πρός Γκαρούπα		
α. Ν. Όρλεάν 3/4		
α. Λάγος 18/3		
α. Ροζάριο 12/4		
α. Πειραιά 9/4		
α. Μπορντό 20/3		
α. Χόγκ Κόγκ 10/4		
ε. Μαδέιρα 4/4		
δ. Γιβραλτάρ 10/4		
α. Ραβέννα 7/4		
α. Τσίμα 10/4		
πρ. «Τζόρτζ»		
πρ. «England»		
ε. Όκλαντ 16/4		
ε. Μόρεχεντ Σίτυ 12/3		
ε. Μπαρρακούλλα 1/4		
α. Πειραιά 8/4		
α. Σαλβαντόρ 10/4		
α. Λάδ Πάλας 9/3		
έπισκευές Σιγκαπούρης 20/4		

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΠΙΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΙΤΟ	80	30507
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΠΕΛΛΑ ΤΟΥ (κ.)	76	19451
ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΑ (δ.κ.)	72	120787
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΛ N. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΖΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΑΝ (κ.)	71	4995
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΔΕΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΕΡΙΣ (Μπχ.)	81	34447
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΪΛ(μ.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ Υ (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759

α. Θεσσαλονίκη 29/3		
πρός Σιγκαπούρη 13/1		
δ. Γιβραλτάρ 4/4		
ε. Μανζανίλο 28/3		
α. Κολούμπια Ρίβερ 3/4		
άργει Πειραιά		
δ. Γιβραλτάρ 13/4		
στί Κολόμπο 18/2		
α. Τζέντα 5/4		
πρ. «Pacific Exporter»		
μετ. «Ράνια» (κ.)		
ε. Μπαγιόν 6/4		
δ. Παναμά 1/4		
α. Σιγκαπούρη 11/4		
δ. Κων/πολη 27/3		
α. Άλεξάνδρεια 8/3		
διάλυση Κίνα		
α. Ίμμιγκχαμ 13/4		
α. Μπαχαϊν 10/4		
ε. Άμβέρσα 17/4		
στί Σουέζ		
πρ. Ίνδία 18/2		
α. Πόρτ Μωχ Μπίν Κασίμ 26/3		
α. Ναγκόγια 10/4		
δ. Σουέζ 11/4		
α. Πειραιά 1/4		
α. Χουάαγκου 854		
πρ. «Εσμεράλτα II»		
α. Σάν Λορέντζο 8/4		
α. Αύγουστα 2/4		
ε. Λάγος 15/3		
ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 5/4		
ε. Μανφρεντίνο 6/4		
ε. Άνκονα 11/4		
α. Φουτζέιρα 15/4		
α. Λάδ Πάλας 7/4		
ε. Άμβούργο 19/4		
ε. Όγκισ 17/4		
πρ. Σ. Σεμπασιάν 13/1		
άργει Πειραιά		
ε. Βενετία 9/4		
ε. Ίμμιγκχαμ 14/4		
δ. Π. Σάϊδ 15/4		
δ. Σουέζ 2153		
πρ. Μπαντίν Άμπας 14/2		
ε. Κασσιόγκ 5/4		
πρ. Μπαγκκόγκ 25/2		
α. Βίγκο 1/4		
έπωλήθη άλλοδοπούς		
α. Σιγκαπούρη 27/3		
πρ. «Shinkai Maru»		
δ. Παναμά 8/4		
α. Χόγκ Κόγκ 14/4		
ε. Κουινχουαγκνάντο 6/4		
μετ. «Irene C.» (κ.)		
α. Ντότζες 12/4		
α. Σιγκαπούρη 6/3		
α. Μπάνμπουρ 11/3		
έπωλήθη διάλυση		
δ. Γιβραλτάρ 12/4		
ε. Πειραιά 12/12		
άργει Πειραιά		
στί Ντάρμαν 22/3 *		
πρ. «Αριστάριος»		
α. Φός 31/3		
α. Σέβεν Άιλαντς 13/4		
α. Ντός Μπόκας 29/3		
ε. Σαγκά 3/2		
α. Κόρπους Κρίστι 25/3		
στί Κάργκ		
ε. Χαλδία 13/4		
α. Χιούστον 25/3		
ε. Ήϊβονμαουθ 14/4		
α. Πειραιά 30/3		
α. Κολούμπια 25/2		
α. Ν. Όρλεάν 11/4		
α. Άμορτερταμ 10/4		
α. Χιούστον 26/3		

ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΣ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΣ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764
ΓΚΑΣ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598
ΓΚΑΣ ΤΖΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μπχ.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΝΤ	65	1222
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΟΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΟΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278
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
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	66	19419
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (κ.)	70	23597
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛ ΣΟΛ ('Ονδ.)	66	14852
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΙΣΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.)	72	16207
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355
ΕΝΤΕΡΠΑ'Ι'Ζ I (π.)	74	13687
ΕΞΕΚΟΥΤΙΒ	77	19253
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814

δ. Σουέζ 17/3	
πρ. «Mishnish»	
ε. Μπουεναβεντούρα 5/4	
στον Πειραιά	
στη Μομπάσα (άποθήκη)	
ε. Π. Σαΐδ 17/4	
α. Σιγκαπούρη 28/3	
α. Άμβερσα 18/4	
δ. Π. Σαΐδ 12/4	
πρ. «Πρέσιδεντ I»	
δ. Σουέζ 11/3	
ε. Άσσάμπ 5/4	
ε. Ν. Όρλεάνη 4/4	
α. Λεμεσό 11/4	
δ. Σουέζ 15/4	
ε. Βηρυτό 8/4	
α. Σουέζ 12/4	
α. Λάρνακα 7/4	
α. Κίγκστον 10/4	
α. Ραβέννα 5/4	
α. Πόρτ ντε Μπούκ 8/4	
α. Ρας Σουκχέιρ 15/4	
α. Σουέζ 9/4	
ε. Φουτζέιρα 18/4	
επισκευές Ντουμπάι 14/2	
α. Φόουε 14/4	
ε. Ν. Όρλεάνη 5/4	
α. Φουτζέιρα 31/3	
α. Χιούστον 31/3	
α. Ρουέν 30/3	
α. Τσάρλεστον 10/4	
α. Βανκούβερ 31/3	
α. Πειραιά 27/3	
ε. Πόρτο Καμπίλλο 23/3	
δ. Πούντα Άρένας 24/3	

α. Ν. Όρλεάνη 10/4	
ε. Πόρτ Σουάν 16/12	
α. Μπιλμπάο 954	
α. Λός Άντζελες 15/3	
α. Ντάρμπαν 10/4	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Ουμ Σαΐδ 30/3	
ε. Γκιζάν 29/3	
ε. Άμβούργο 17/4	
α. Μπριμπέιν 10/4	
α. Τζέμπελ Ντάνα 8/4	

α. Χιούστον 12/4	
δ. Σουέζ 10/4	
α. Μανίλα 27/3	
πρός Περσικό 12/3	
α. Φουτζέιρα 28/3	
α. Πόρτ Γουάκοτ 4/4	
πρός Ρας Τανούρα	
πρός Περσικό 26/3	
δ. Μάλτα 5/4	
ε. Ν. Όρλεάνη 13/4	
α. Άμβερσα 16/4	
α. Άμβερσα 17/4	
επωλήθη διάλυση	
δ. Παναμά 8/4	
δ. Π. Σαΐδ 8/4	
α. Σιγκαπούρη 4/3	
ε. Θεσσαλονίκη 23/3	
άρχει Πειραιά	
ε. Παρανάγουα 7/4	
δ. Παναμά 16/4	

στό Ντάρμπαν	
πρός Κίνα 1/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Βαλτιμόρη 14/4	
άρχει Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 30/3	
ε. Κουινγκντό 27/3	
α. Γιοκοχάμα 4/4	
α. Ντάρμπαν 31/3	
α. Πόρτ Χέντλαντ 14/4	
δ. Σουέζ 17/3	
στό Μπαντάρ Άμπας 13/3	
α. Βενετία 11/4	
α. Φιλαδέλφεια 21/3	
α. Φιλαδέλφεια 11/3	
α. Χιούστον 3/4	
α. Ν. Υόρκη 4/4	
α. Φιλαδέλφεια 13/4	
δ. Μπρανσμπουέλ 26/3	

ε. Ντάρμπαν 26/3	
πρός Καλλάο 16/2	
δ. Παναμά 2/4	
στό Κολόμπο 18/2	
στό Χορμούζ	
δ. Π. Σαΐδ 26/3	
ε. Λάρνακα 16/4	
ε. Ρότερνταμ 15/4	
α. Φός 9/4	
α. Κόμπε 12/4	
ε. Χοντίντα 19/2	
ε. Ουμ Σαΐδ 17/4	
α. Χάμπτον 11/4	

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤ I. (π.)	84	22629
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΠΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162
ΕΣΤΡΕΛΑΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΗ	75	12969
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ. (κ.)	72	22866
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΑΣΩΝ Σ. (π.)	71	19961
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ)*	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)*	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	66	18155
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*	58	3993
ΙΟΣ (π.)	70	3971
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524

ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	11171
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Α.)	83	17066
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΟΥ (κ.)	72	17399
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	17116
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135

ΚΑΡΙΝΑ	74	34'03
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΙΑ	71	4940
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Αιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΜΟΝΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΘΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712

α. Λός Πάλμας 28/3
α. Κανάι 12/4
δ. Γιβραλτάρ 12/4
α. Πειραιά 4/4
δ. Π. Σαΐδ 12/4
α. Βαλτιμόρη 16/4
α. Άμστερνταμ 8/4
ε. Ρεσίφ 5/4
δ. Γιβραλτάρ 10/4
πρ. «Ελπίδα»
πρός Κίνα 27/3
υπεστείλε ελληνική
α. Μπείρα 23/3
ε. Ναγκόγια 15/4
α. Κολούμπια 8/4
α. Ν. Όρλεάνη 2/4
α. Ταμπικό 7/4
ε. Παρανάγουα 8/4
α. Μογκαντίσου 14/3
α. Σάντος 5/4
ε. Ίντσον 6/4
ε. Βαλτιμόρη 13/4
πρός Τυνησία 11/3
ε. Σεπετίμα 10/4
ε. Τζέντα 16/2
στη Φουτζέιρα 29/3
στη Σαφάγκα (άποθήκη)
ε. Πειραιά 1/4
α. Άμβερσα 17/4
ε. Πειραιά 5/3
πρός Ρότερνταμ 24/3
πρός Ροστόκ 20/3
ε. Θεσσαλονίκη 29/3
ε. Φιλαδέλφεια 11/4
ε. Πιομπίνιο 22/3
α. Ράβεννα 10/4
μετ. «Αμαντέους» (Λ.)
α. Γάνδη 1/4
στη Βασάρα
α. Βανκούβερ 16/3
άρχει Άγ. Δομίνκο
α. Γιβραλτάρ 3/4
δ. Κων/πολη 24/3
α. Βρέστη 17/4
δ. Άμβερσα 29/3
α. Λός Πάλμας 12/4
ε. Νόρβικ 7/4
α. Πειραιά 9/4
α. Πειραιά 1/4
ε. Κόπερ 9/4
α. Γένοβα 12/4
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Τζέντα 6/4
μετ. «Regulus Star»
άρχει Πειραιά
α. Πειραιά 4/4
άρχει Πειραιά
α. Ναγκόγια 4/4
ε. Ροζάριο 8/4

ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΥΡΥ	77	33509
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
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	71	13443
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.κ.)	63	25272
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.)	73	20328
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16650
ΛΑΚΥ ΡΟΥΖ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΦΟΡΣ (κ.)	71	10409
ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (δ.κ.)	69	13161
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1800
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700

ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.κ.)	74	52830
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ Α. (π.)	68	9079
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.π.)	61	21894
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	69	93547
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΝΙΕ ΙΙ (κ.)	68	25120
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.)	64	1096
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	77	11167
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΚ Α'Τ'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558
ΜΕΛΑΤΙΜ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΗΛΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΜΗ Κ. (κ.)	70	3201
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557

άρχει Πειραιά	
ε. Νόρβιλ 15/4	
δ. Γιβραλτάρ 2/4	
α. Σάντος 14/4	
άρχει Πειραιά	
α. Σιλακά 2/4	
ε. Γουαγκαρέ 10/4	
α. Ντουνεντίν 12/4	
πρός Έκ Σιντέρ 9/3	
ε. Σιγκαπούρη 4/4	
α. Πειραιά 14/4	
α. Λας Πάλμας 30/3	
α. Πειραιά 5/4	
α. Κολόμπο 6/4	
πρ. «Κύπρος Στάρ»	
μετ. «Nic»	
δ. Σουέζ 7/4	
α. Μπουσόν 1/4	
πρός Νοβοροσίσκ 30/3	
ε. Ίκονιο 22/3	

α. Τενερίφη 6/4	
στον Περαικό 3/2	
α. Θέουτα 2/4	
πρ. «Jedfores»	
πρός Κίνα 25/2	
πρ. «Rio Neuquen»	
πρ. «Rio Calingasta»	
πρ. «Rio Marara»	
ε. Γλασκώβη 14/4	
πρ. «Rio Abacan»	
πρ. «Rio Pilcomayo»	
πρ. «Rio Los Sauces»	
πρ. «Rio Parama»	
ε. Πειραιά 23/2	
α. Σαβόνα 15/4	
δ. Κων/πολη 26/3	
πρός Περαικό 6/2	
α. Μπέρια 10/3	
επισκευές Πειραιά 29/3	
α. Τζέντα 2153	
ε. Τζουμπάιλ 22/3	
πρός Τζακάριτα 2/11	
υπέστειλε κυπριακή	
δ. Σουέζ 9/4	

δ. Κων/πολη 27/2	
ε. Ρουέν 10/4	
ε. Γένοβα 31/1	
διαγράφεται	
α. Λομέ 15/3	
α. Ν. Μαγκάλος 13/4	
δ. Παναμά 7/4	
α. Βενετία 13/4	
πρός Άλεξάνδρεια 7/2	
στή Σουλιάνα 9/4	
α. Σαγκάη 4/4	
α. Λειζόες 5/4	
α. Φουτζέιρα 23/2	
δ. Γιβραλτάρ 4/4	
στό Λαράκ	
α. Τζέντα 10/4	
α. Γιβραλτάρ 8/4	
α. Λός Άντζελες 31/3	
μετ. «Καπετάν Λευτέρης» (ε.)	
ε. Πειραιά 23/2	
α. Χιόστον 31/3	
δ. Γιβραλτάρ 18/3	
ε. Ρίο Άντερ 8/3	
ε. Πειραιά 3/1	
ε. Παρανάγουα 7/4	
ε. Πειραιά 8/4	
α. Βρέμη 16/4	
α. Ν. Όρλεάνη 11/4	
πρός Περαικό 23/2	
δ. Σουέζ 14/4	
α. Πειραιά 27/3	
α. Κόρπους Κρίστι 9/4	
δ. Κων/πολη 26/3	
πρός Κωνσταντίνια 13/3	
ε. Σουέζ 24/3	
ε. Φουτζέιρα 26/11	
πρ. «Manhattan»	
α. Ντάρμπαν 12/4	
δ. Π. Σαΐδ 8/4	
ε. Μασσαλία 14/4	
πρός Μανίλα 20/4	
α. Κάρντιφ 11/4	
α. Κάλουαντιποργκ 2/4	
α. Π. Κουτζά 20/3	
α. Πειραιά 6/4	
επωλήθη άλλοδαπούς	
ε. Μαλάνα 11/4	
α. Ροζάριο 9/4	
πρός Φλάσιγκ 31/3	
ε. Γιοκοχάμα 13/4	
πρός Καντίνα 31/3	
α. Τζέντα 2/4	
στό Μπόνου (άποθήκη)	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Ρουέν 6/4	
επωλήθη	
βυθίστηκε Άλμερία 17/4	
α. Ν. Όρλεάνη 25/10	
παρέμεινε στη δύναμη	

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΝΝΕΡ ΙΙ (κ.)	76	3741
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.π.)	65	31292
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΛΟΥΓΟΥΩΤΕΡ (δ.π.)	67	53226
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΛΕΡΟ (κ.)	72	21743
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ ΣΚΑ'Υ' (π.)	68	19126
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΣΙΝΙΔΗ	77	5511

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΑΕΣΟ (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 (Α.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
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
ΝΟΜΠΛ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (δ.κ.)	67	40675
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΝΟΣ (κ.)	67	11056
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355

ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (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
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (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
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.)	67	1395
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΝΥΣ (π.)	76	18080
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656

ε. Μαπούτο 15/3*
α. Μομπιλ 20/3
ε. Γάνδη 4/4
υπέστειλε ελληνική
ε. Πειραιά 5/3
α. Σιγκαπούρη 30/3
α. Μπότγουντ 7/4
μεταφορές Ίνδονησίας
α. Λας Πάλμας 27/3
ε. Θεσσαλονίκη 30/3
ε. Ίκονιο 2/4
δ. Σουέζ 9/4
επωλήθη Έλληνες
α. Γουάτσον Άιλαντ 2153
α. Τάμπα 2/4
άρχει Άστακό
α. Φουτζέιρα 12/4
α. Παρανάγουα 4/4
άρχει Νέτλεϋ
πρός Ραβέννα 31/3
πρ. «Saqr Yanbu»
α. Ν. Όρλεάνη 2/4
δ. Παναμά 24/3
πρός Χοντίντα 18/1
α. Φουμιτσάινο 28/3
διάλυση Ν. Κορέα
στό Μπουσίρ
α. Σαβόνα 12/1
στή Τσιτακόγκ
α. Λάγος 4/4
δ. Παναμά 3/4
α. Μπότγουντ 30/3

ε. Μ. Μαγκάλου 10/4 *
α. Ντάρμπαν 3/4
α. Λός Άντζελες 29/3
ε. Ντακόρ 8/4
α. Ούμ Σαΐδ 17/3
μεσογειακές μεταφορές
α. Λισαβόνα 26/3
μεταφορές Έρυθράς
δ. Σουέζ 15/4
ε. Μπαχαράιν 17/4
πρός Τρίπολη 22/2
πρός Νταλντ 21/12
ε. Άμβουόργου 12/4
πρός Φώκλαντ 12/4
ε. Μοντεβιδέο 10/4
α. Λέ Χάβρη 11/4
α. Άμβουόργου 12/4
στό Σουέζ 30/3
επωλήθη Κίνα
α. Πειραιά 9/4
α. Βαρκελώνη 9/4
α. Ντάρμπαν 2/4
α. Ν. Όρλεάνη 10/4
άρχει Άμβουόργου
α. Βοστώνη 7/4
άρχει Χαλκίδα
α. Φουτζέιρα 6/10
πρός Καρατί 16/4
ε. Χόγκ Κόγκ 12/4
ε. Σίνεας 4/4
πρός Σιγκαπούρη 20/6
άρχει Πειραιά
α. Ρας Ταούρα 30/3
ε. Γιβραλτάρ 10/4
α. Άκαμπα 3/3
έπισκευές Σύρο 9/4
δ. Κωνσπολή 16/3
πρ. «Ντέρμπου»
ε. Μπ. Σοχίντ Ρεζάϊ 18/2
ε. Καρατί 18/2
στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
α. Μαναός 4/4
πρός Λάγος 1/4

ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	α. Φουτζέιρα 9/4	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	δ. Κων/πολη 19/3
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρόξ Λομπίτο 21/2	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ. κ. 7)	67	54322	α. Τζέμπελ Ντάνα 31/3
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452	μετ. «Αποκόλυψις» (π.)	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	ε. Βοστώνη 7/4
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Μπάγια Μπλάνκα 2/4	ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	πρόξ Μουδανιά 27/3
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Λονδίνο 15/4	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	στην «Αλεξάνδρεια (ἀποθήκη)
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ (κ.)	82	15296	υπέστειλε ελληνική	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	ε. Πειραιά 9/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΟ (κ.)	78	11562	υπέστειλε ελληνική	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	πρόξ Μπετζάγια 9/12
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪ'Ν (κ.)	73	19420	α. Χάμπατον 14/4	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Μομπιλ 14/4
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	α. Κήλογον 9/4	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπετζάγια (ἀποθήκη)
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	ἀργεί Αστακό	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Βασιλικό Μπ. 13/4
ΤΖΕΪ'ΝΤ (κ.)	56	6500	ἀργεί Αστακό	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Τσίμπα 13/4
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΝ (κ.)	78	16329	ε. Λισσαβών 14/4	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. Φελίξτοου 15/4	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρόξ Ίνσομ 8/2
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	δ. Ντόβερ 10/4	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	ἐπισκευές Μπαχράιν 25/3
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Μομπάσσα 17/3	ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Σχέσσον 8/4
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	α. Γκόβε 1/4	ΦΟΞ (κ.)	72	16441	ε. Πειραιά 14/4
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	δ. Παναμά 21/3	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219	ἐπισκευές Πειραιά 24/1
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Μόρεχεντ Σίτυ 8/4	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	ε. Μπαγκόκ 4/3
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΕΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	δ. Σουέζ 15/4	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	α. Χιούστον 2/4
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	πρ. «Τζώνου»	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Φελίξτοου 19/4
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Βαρκελώνη 15/4	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρόξ Φώκλαντ 10/4
ΤΖΩΡΤΖΙΑ Τ. (κ.)	74	10058	πρ. «Φαίρησιπ»	ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	8065	ε. Μπουσάν 13/3
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	6492	ἀργεί Αστακό	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339	α. Λάσ Πάλμας 11/4
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	δ. Σουέζ 14/4	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	ε. Λάσ Πάλμας 13/4
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	διάλυση Ταϊβάν	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	στο Ρότερνταμ 21/4
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ἀργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	πρ. Blavet
ΤΡΑΝΣΚΕΪ'Π (κ.)	70	5538	α. Μομπάσα 28/3	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρόξ Λάσ Πάλμας 20/2
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	α. Ν. Όρλεάνη 15/4	ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	πρόξ Κεηπάουν 18/3
ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172	πρόξ Άγκόλα 10/3	ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	πρόξ Φώκλαντ 24/3
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	δ. Σουέζ 12/4	ΦΡΙΟ ΠΡΟΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	ε. Μάλμα 10/4
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	α. Γκουαγιακούιλ 7/4	ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	α. Λάσ Πάλμας 15/4
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Λισσαβών 15/4	ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	α. Μοντεβιδέο 30/3
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	πρόξ Πόρτο Ρίκο 1/4	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	ε. Μπαρμπερ Πόιντ 14/4
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	ἀργεί Χαλκίδα	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Γκλάντστοουν 14/4
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	ε. Πειραιά 10/4	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 3/4
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Λάσ Πάλμας 7/3	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	α. Άλγκεκίρας 4/4
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Σιγκαπούρη 12/4	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18894	ε. Ντάρμπαν 7/4
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	δ. Γιβραλτάρ 2853	ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148	στον Πειραιά
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	ε. Σιγκαπούρη 31/3	ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369	στον Πειραιά
ΤΥΧΗ (π.)	73	6415	ε. Μπαρνακούλα 3/4	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	δ. Σουέζ 20/3
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	δ. Π. Σαΐδ 28/3	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	δ. Π. Σαΐδ 11/4
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	ε. Κων/πολη 21/3	ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	ε. Σάν Φραντσίσκο 3153
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	ἀργεί Πειραιά	ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	α. Ρουέν 12/4
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Γιούροπορτ 23/3	ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039	ε. Πόουεσοφτ 12/4
ΦΕΪ'Θ	70	15216	α. Γιβραλτάρ 14/4	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	α. Πόρτ Σαΐδ 12/4
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ. κ.)	68	53226	α. Φουτζέιρα 10/11	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪ'Σ			πρόξ Μπέρμπερα 3/4
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	δ. Σουέζ 11/4	(π.)	79	12598	πρ. «Κασκίδοτος»
ΦΗΑΡΛΕΣΣ (κ.)	71	22523	στο Μπαντρά Άμπας	ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	στο Ντουμπάι
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743	α. Ραβέννα 7/4	ΩΓΚΟΥΣ ΣΤΑΡ	72	14334	ε. Σιγκαπούρη 14/4
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	δ. Παναμά 29/3	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τών συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τών ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει γιά τό 1987, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τών Ἑταιριῶν στά πλοῖα τών ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 3.500.

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ναυτικούς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδας δραχμῆς 4.000.

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτούς τούς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρά 77, 185 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:

Ὑπογραφή:

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



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