

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουνίου 1987

Αρ. Φύλλου 1248/1007

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIO. 1248/1007
IOYNIOY 1987
ΔPX. 180



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΕ

«ΙΟΝΙΣ»

«ΝΑΞΟΣ

«ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ»

«ΣΑΜΑΙΝΑ»

«ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ»

«ΙΚΑΡΟΣ»

«ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ»

«ΠΑΡΟΣ»



ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: 'Ακτή Ποσειδώνος 12 — ΠΕΙΡΑΙΑΣ (185 31)
Τηλ. 4131056 - 4131027 - 4110948 - 4119285 — Telex: 21 1567 NAXO GR

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:
ΠΕΙΡΑΙΩΣ: 'Ακτή Ποσειδώνος 28 και 'Αριστείδου
Τηλ. 4122423 - 4170616

ΠΑΤΡΩΝ: ΙΓΓΛΕΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
'Οθωνος 'Αμαλίας 5
Τηλ. 427029 - 422102
Telex: 31 2256 NIGL



1957-1987 HELLENIC SHIPYARDS Co

30 years serves shipping worldwide

HELLENIC SHIPYARDS Co
SKARAMANGA YARD

CABLES
SHIPYARD ATHENS
POSTAL ADDRESS
P.O. BOX 3480 GR
102 33 ATHENS

TELEX
SKARAMANGA YARD: 215293
215396
215587
215372
ATHENS OFFICE: 215123
TELEFAX: (01) 55 73 355

PHONES
SKARAMANGA YARD: 55 73 260 - (18 LINES)
55 72 610 - (10 LINES)
55 72 710 - (18 LINES)
ATHENS OFFICE: 36 11 541 - (3 LINES)



AGENTS ABROAD
 • FRANCE: C J P NAVAL TLX: 611 541 F.
 • HONG KONG: DODWELL SHIPPING LIMITED TLX: 39878
 • DODSH HX • SPAIN: OCEANA S.A. TLX: 45361 OCAN • HOLLAND: B.V. TLX: 49149 • WEST
 • RUYSCH TECHNICAL AGENCIES HOLLAND AND SCHNEIDER GMBH TLX: 215005 ZOGO D.
 • GERMANY: ZOEPFEL • U.K. LIMITED TLX: 8953421 VANOM G.
 • ENGLAND: VAN OMMEREN • U.S.A. PENN INTERNATIONAL MARINE AGENCIES LTD TLX: 239085,
 • 4971069 PENN • NORWAY: (a) OSLO STORM AND BULL LTD TLX: 78416
 • ESOBE N. (b) BERGEN BIRGER GJESTLAND A/S TLX: 42041 GJEST N.
 • DENMARK: INTERNATIONAL SHIPPING SERVICES
 A/S TLX: 37450

7.099

ΣΗΜΕΙΑ ΥΠΕΡΟΧΗΣ

204 Καταστήματα

64 Θυρίδες

29 Αυτοκινητοτράπεζες

13 Ανταλλακτήρια συναλλάγματος

9 Περιφερειακές Διευθύνσεις

6.780 Υπάλληλοι

Να γιατί η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ μπορεί και λέει "Ναι",...

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ έχει τη σιγουριά της Γνώσης από το χθες, και της ανοιχτής προοπτικής του Αύριο.

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ είναι η φιλική, η μοντέρνα τράπεζα που ξέρει να ικανοποιεί τις ανάγκες των πελατών της με ευελιξία, δυναμισμό και ταχύτητα, είτε πρόκειται για επαγγελματίες είτε πρόκειται για ιδιώτες.

Με νέα τεχνολογία, ειδικό προσωπικό, νέα εξειδικευμένα τμήματα και με καινούργια φιλοσοφία πάνω στις τραπεζικές λειτουργίες.

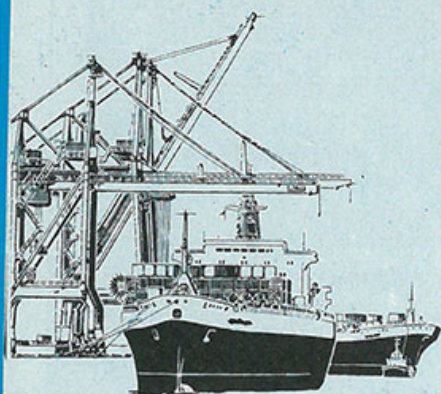
Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ παίζει τον πρωταγωνιστικό ρόλο στην ευρύτερη κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη του τόπου μας.

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

ΛΕΕΙ:

Ναι

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1987

ΝΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1248/1007

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. 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 No. 1248/1007 - June 1st, 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

- 15 'Αφιέρωμα στην Γενική Συνέλευση της BIMCO που πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα.
- 21 Πώς βλέπουν οι διάφοροι παράγοντες της Διεθνούς Ναυτιλίας τα καίρια θέματα που απασχολούν τις θαλάσσιες μεταφορές
- 23 Τά «Ναυτικά Χρονικά» προβάλλουν τους Μεσσίτες. Μία συνοπτική αναφορά στην δραστηριότητα Έλληνικών γραφείων αγοραπωλησιών καί ναυλώσεων.
- 28 Δύο σημαντικά έγγραφα για την ναυπήγηση πλοίου στην Ελλάδα πριν 150 χρόνια.
- 33 'Ιστοφόρα υπερωκεάνια. Μία νέα αγορά κρουαζιερών αναπτύσσεται με την επάνοδο στα Ιστιά.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 32 ΧΑΜΕΝΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ
- 36 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 39 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 47 ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ
- 48 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 50 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 54 ENGLISH SUPPLEMENT
- 57 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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
HONG KONG
LONDON
SUEZ
PIRAEUS

: CANDIA SHIPPING (USA) INC.,
: CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
: CANDIA SHIPPING (U.K.) LTD.,
: CANDIA SHIPPING (EGYPT) LTD.,
: 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 CNDIA UN. Tel. (62) 20 539*
Tlx. 212125 CDIA GR. Tel. (1) 411 0011*

‘Η έθνική σημαία ή μόνη όρθή λύση

Στή Γενική Συνέλευση της BIMCO πού πραγματοποιήθηκε προ ήμερών στην Έλλάδα έπισημάνθηκε ότι ή έγκατάλειψη των παραδοσιακών νηολογίων και ή προτίμηση μιās σημαίας ευκόλιας είναι μιā βραχυπρόθεσμη και επικίνδυνη λύση γιά τούς πλοιοκτήτες.

Είναι μιā αλήθεια πού δέν μπορεί νά άμφισβητηθεί, άλλωστε τήν ύπογραμμίζουν σέ κάθε ευκαιρία εκείνοι πού θέλουν νά παραμείνουν από κάθε άλλον ότι ή συρρίκνωση των έθνικών νηολογίων θά έπιφέρει και μιā αντίστοιχη συρρίκνωση της ναυτιλιακής ύποδομής πού θά όδηγήσει, εκτός των άλλων, και στην έλλειψη καλώς κατηρτισμένων ναυτικών, τούς όποιους δέν μπορούν και δέν θά μπορούν γιά πολύ άκόμη νά αντικαταστήσουν οι ναυτικοί από χώρες του τρίτου κόσμου — σέ κάποια φάση δηλαδή, θά υπάρξουν ούσιαστικά προβλήματα στη διαχείριση των πλοίων πού δέν θά μπορούν νά έπιλυθούν.

Είναι έπίσης αλήθεια πού δέν μπορεί νά άμφισβητηθεί ότι ή διόγκωση των σημαίων ευκόλιας στη διάρκεια των τελευταίων πέντε - έξι έτών όφείλεται στην άγωνιώδη προσπάθεια όλων νά έπιζησουν στις σκληρές συνθήκες πού δημιουργήσε ή τελευταία πρωτοφανής ναυτιλιακή κρίση. Όρι-

σμένες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες πού διείδαν έγκαίρως τόν κίνδυνο συρρικνώσεως της ναυτιλιακής τους ύποδομής στον όποιο όδηγούσε ή έγκατάλειψη του έθνικού νηολογίου έσπευσαν νά δημιουργήσουν τά λεγόμενα «θυγατρικά νηολόγια» μέ τά όποια έλυσαν τό πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας της διαχείρισεως των πλοίων τους και ήδη προς τήν κατεύθυνση αυτή βαδίζουν και άλλες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες.

‘Η Έλλάδα, ή όποια δέν μπορούσε και ούτε άλλωστε μπορεί νά έχει τήν πολυτέλεια κάποιου «θυγατρικού νηολογίου», γιά νά αντιμετώπισει τό πρόβλημα της ένισχύσεως της ανταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου προχώρησε στη λήψη όρισμένων μέτρων τά όποια χαρακτηρίστηκαν θετικά. “Αν και τά μέτρα αυτά ήταν εκείνα πού είχε ζητήσει ή “Ένωση ‘Ελλήνων Έφοπλιστών, διαπιστώνεται τώρα ότι δέν άρκοyn γιά νά κλείσουν, ή έστω νά περιορίσουν, τό άνοιγμα της ψαλίδας πού υπάρχει στη διαχείριση των πλοίων μέ ‘Ελληνική σημαία και μέ ξένες σημαίες. “Όπως σημειώναμε και στο άμέσως προηγούμενο τεύχος, χρειάζεται νά γίνει κάτι άκόμη. Σήμερα προσθέτομε ότι χρειάζεται νά γίνει κάτι άκόμη ώστε τό έθνικό νηολόγιο νά είναι ή μόνη λύση γιά νά ύπάρχει ‘Ελληνική Ναυτιλία.

ΝΑ ΠΡΟΤΙΜΟΥΝ ΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΟΤΑΝ ΔΕΝ ΥΨΩΝΟΥΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Μās έλεγαν προ ήμερών ότι σέ γνωστή ναυτιλιακή εταιρία του Πειραιώς διαπίστωσαν μέ έκπληξη ότι πλοίο μέ Παναμαϊκή σημαία συμβεβλημένο μέ τό ‘NAT εκτός από τήν εισφορά του Νόμου 29/75 έπιβαρύνεται μέ ίσόποσο σχεδόν ποσόν πού εισπράττεται από τόν Παναμά — μέ δυό λόγια αποδεικνύεται ότι πλοίο μέ Παναμαϊκή αλλά και λιβεριανή σημαία γιά τό όποιο ύπάρχει ύποχρέωση άσφαλίσεως στο NAT είναι άκριβότερο από τό αντίστοιχο πλοίο μέ ‘Ελληνική σημαία γιατί ούσιαστικά πληρώνει διπλάσια από τό δεύτερο φορολογία.

Τό έπιμύθιο από τή διαπίστωση αυτή είναι ότι δέν συμφέρουν πάντοτε οι σημαίες αυτών των δυό χωρών αλλά και άλλες σημαίες ευκόλιας και είναι εύνόητο ότι όταν δέν ύπάρχουν ύποχρεώσεις είναι προτιμότερο νά χρησιμοποιείται ή Κυπριακή από τά έλληνόκτητα πλοία τά όποια γιά λόγους πού δέν άπτονται του παρόντος άδυνατούν νά ύψώσουν τήν ‘Ελληνική.

“Όταν διψάει τόσο πολύ ή αύλή μας δέν πρέπει νά ποτίζουμε ξένα χωράφια.

ΟΙ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ

Άξιοσημείωτες, όπως πάντοτε, οι έπισημάνσεις του φίλτατου κ. Γιάννη Χατζηπατέρα στη γενική συνέλευση των μελών του Κομμιτή, τά όποια εκτιμώντας τό ούσιαστικό έργο πού έχει έπιτύχει μέχρι τώρα τόν επανεξελέξαν στις άρχαιρεσίες πού έπακολούθησαν, στις όποιες επανεξελέγησαν επίσης και οι άντιπρόεδροι κ.κ. Μιχάλης Περατικός και Έπαμειν. Γ. Έμπειρικός ενώ τίς θέσεις των μελών του διοικητικού συμβουλίου κατέλαβαν (τά όνόματα αναφέρονται κατ’ αλφαβητική σειρά) οι κ.κ. Άλεξ. Ι. Ζαφειρόπουλος, Νικ. Δ. ‘Ιγγλέσης, Νικ. Γ. Καίρης, Ηλ. Κ. Καραμαλλής, ‘Ισιδ. Κ. Καρούσης, Στ. Ι. Κουλουκουνητής, Γεώργ. Α. Λαμιάς, ‘Ιωάνν. Μ. Λύρας, Λεων. Τ. Λώς, Στέλ. Ι. Νιώτης, Γρηγ. Γ. Παρίσης, Διαμ. Κ. Πατέρας, Σπυρ. Μ. Πο-

λέμης, Άνδρέας Τσαβλέρης, ‘Ιωάν. Δ. Φαφαλιός, Μάρκ. Η. Φράγκος, Κων. Μ. Φραντζής, Γεώργ. Ι. Χαγιαλίδης, ‘Ιωάν. Δ. Χανδρής, Νικ. Ι. Χατζηπατέρας και ‘Ιωάν. Κ. Ι. Χατζηπατέρας.

“Ο κ. Χατζηπατέρας στην όμιλία του προς τή γενική συνέλευση:

● ‘Επισήμανε ότι παρά τή βελτίωση πού έμφάνισε ή αγορά τούς τελευταίους δώδεκα μήνες εξακολουθεί νά ύπάρχει άβεβαιότητα γιά τό μέλλον ή όποια έπιβάλλει ιδιαίτερη προσοχή.

● Τόνισε ότι έπιβάλλεται ή στενότερη συνεργασία γιά τήν κοινή αντιμετώπιση των σκληρών τραπεζικών ένεργειών και χαρακτηρίσε λάθος τήν άποψη ότι κάποιος μπορεί νά σωθεί μόνος του, όσο ισχυρός και άν είναι.

● ‘Υπογράμμισε ότι κάθε έπιχειρηματίας έχει δικαίωμα νά άγωνισθεί μέ κάθε μέσο γιά τήν έπιβίωσή του αλλά πάντοτε μέ συνέπεια και σεβασμό προς τούς συναδέλφους του και μέ τήν έπίγνωση ότι οι πράξεις του δέν θά ζημιώσουν τό σύνολο και τά ισχύοντα και καθιερωμένα.

● Χαρακτήρισε άξιόλογα όσα έγιναν γιά τή σωτηρία του έθνικού νηολογίου και σημείωσε τήν σημαντική άλλαγή στο όλο κλίμα των σχέσεων κράτους και πλοιοκτησίας πού έπέφεραν ό ‘Υπουργός κ. Στάθης Άλεξανδρής και οι συνεργάτες του. Χαρακτήρισε επίσης πολύ πετυχημένη ένέργεια τήν έπίσκεψη του ‘Υπουργού και των συνεργατών του στο Λονδίνο τόν περασμένο Μάρτιο.

● ‘Υπογράμμισε όμως ότι γιά νά σταθεί τό έλληνικό πλοίο στον σκληρό διεθνή ανταγωνισμό χρειάζεται νά γίνουν και άλλα, πέρα από τά πολλά πού έγιναν, ιδιαίτερα τώρα πού όλες οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες κάνουν τό πάλι γιά τήν έπικράτησή τους — τό έλληνικό πλοίο, έπισήμανε, πρέπει νά άνακουφισθεί άκόμη πολύ, διαφορετικά τά ξενα νηολόγια θά προσελκύουν, δυστυχώς, τά έλληνόκτητα πλοία.

● Κάλεσε, τέλος, όλα τά μέλη νά χρησιμοποιούν τό Κομμιτή σαν δεσμό και σύνδεσμο, φίλο, συνεργάτη και προστάτη — τό πρόβλημα του καθενός είναι πρόβλημα του Κομμιτή, είπε:

Πρέπει νά ύπογραμμισθεί ότι όπως πάντοτε, ή λογοδοσία του διοικητικού συμβουλίου του Κομμιτή είχε διανεμηθεί στα μέλη πολύ πριν από τήν συνέλευση ώστε όλοι νά είναι ένημερωμένοι εκ των προτέρων γιά νά διεξαχθεί και ούσιαστική συζήτηση και ή συνέλευση νά μήν αναλωθεί άπλώς στην άνάγνωση του διοικητικού άπολογισμού.

ΨΗΦΙΣΘΗΚΕ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ

Τήν Τετάρτη 27 Μαΐου ψηφίσθηκε και κατ’ άρθρο από τή Βουλή τό νομοσχέδιο γιά τό NAT — άπέμενε μόνο ή ψήφισή του στο σύνολο πού είναι πλέον τυπική και δέν μπορεί νά έπιφέρει αλλαγές.

Τά “Ναυτικά Χρονικά” κατέβαλαν προσπάθεια νά δημοσιεύσουν σ’ αυτό τό τεύχος τό τελικό κείμενο, όπως διαμορφώθηκε από τή συζήτηση στη Βουλή, αλλά ή προσπάθεια αυτή δέν τελεσφόρησε έπειδή δέν είχε ολοκληρωθεί ή διατύπωσή του από τίς άρμόδιες ύπηρεσίες του Κοινοβουλίου. “Έτσι ό νέος νόμος γιά τό NAT θά δημοσιευθεί άναγκαστικά στο έπόμενο τεύχος.”

ΝΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΕΙ

Τίς τελευταίες ήμέρες κυκλοφόρησαν και πάλι στον Πειραιά φήμες πού φέρουν τόν κ. Άλεξανδρή μετακινούμενο από τό ύπουργείο Ναυτιλίας σέ κάποιον έπικείμενο κυβερνητικό άνασχηματισμό.

“Ο στόχος γιά τόν όποιο καλλιεργούνται αυτές οι φήμες είναι ευδιάκριτος διά γυμνού όφθαλμού, αλλά άνεξάρτητα από τό ποιοί και γιατί τίς θέτουν σέ κυκλοφορία χρειάζεται νά ύπογραμμισθεί ότι ό κ. Άλεξανδρής πρέπει νά παραμείνει άκόμη στο ύπουργείο Ναυτιλίας. “Όχι γιατί είναι άναντικατάστατος — οι στήλες αυτές θεωρούν ότι κανένας δέν είναι άναντικατάστατος — αλλά άπλούστατα έπειδή πρέπει νά όλοκληρώσει και νά ύλοποιήσει τήν πολιτική πού έχει χαράξει, πολιτική ή όποια αποβλέπει στη διάσωση και στην εκ νέου γιγάντωση του έθνικού νηολογίου ώστε από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα

των Έλλήνων να έπωφελούνται οι Έλληνες και ο τόπος αυτός και όχι οι ξένοι και άλλες χώρες όπως γίνεται σήμερα γιατί έμεις υπήρξαμε κοντόφθαλμοι.

Είναι αναμφισβήτητο ότι μιά μετακίνηση του κ. 'Αλεξανδρή σε άλλη κυβερνητική θέση θα έπιφέρει, τό λιγότερο, καθυστέρηση στην ολοκλήρωση και υλοποίηση της πολιτικής που έχει καταστρώσει και εφαρμόζει, ενώ δεν είναι μικρός και ο κίνδυνος να αποδειχθεί μοιραία και για τό θετικό κλίμα που έχει δημιουργηθεί μιά ένδεχομένη αντικατάστασή του (ναί, λένε οι περισσότεροι έφοπλιστές, ό κ. 'Αλεξανδρή και ή σημερινή ήγεσία και τά στελέχη του Λιμενικού Σώματος έχουν αποκαταστήσει μέ τό θετικό μέτρα και ή θετική στάση τους έναντι του πλοίου την έμπιστοσύνη, αυτό τό θετικό κλίμα όμως θα διατηρηθεί και μέ έναν άλλο ύπουργό ή και μέ μιά νέα ήγεσία του Λιμενικού Σώματος;).

Τά «Ναυτικά Χρονικά», των οποίων μοναδικός στόχος και μόνιμη επιδίωξη είναι ή έξυπνέρεση και ή προαγωγή των συμφερόντων της Έλληνικής Ναυτιλίας και των ανθρώπων της και κατ' επέκταση ή έξυπνέρεση και ή προαγωγή των συμφερόντων του τόπου διακηρύσσουν πρόσ κάθε κατεύθυνση ότι θα αποτελέσει τεράστιο λάθος ή μετακίνηση αυτή τή στιγμή του κ. 'Αλεξανδρή από τό ύπουργείο Ναυτιλίας, λάθος τό οποίο δεν θα τό πληρώσει μόνο των κυβερνών κόμμα αλλά και ο τόπος.

Ο ΥΠΑΡΧΗΓΟΣ

Έπικροτήθηκε από όλους ή όριστική επιλογή (από τό 'Ανώτατο Συμβούλιο του Λιμενικού Σώματος) του κ. Γεώργ. Βασσούλου γιά τή θέση του ύπαρχηγού του Σώματος στην οποία είχε τοποθετηθεί προσωρινά μέ απόφαση του 'Υπουργού κ. Στάθη 'Αλεξανδρή.

Ο κ. Βασσούλος, ό οποίος προήχθη ήδη σε ύποναύρχο κατάγεται από τήν Κορινθία, είναι πτυχιούχος της ΑΣΟΕ, μέ μεταπτυχιακές σπουδές στο Management και μιλάει τήν 'Αγγλική.

Κατά τή διάρκεια της σταδιοδρομίας του στο Λιμενικό σώμα έχει ύπηρετήσει επί σειρά έτών σάν κεντρικός λιμενάρχης στα κεντρικά λιμεναρχεία Πατρών και 'Ελευσίνας, ναυτιλιακός σύμβουλος στην Πρεσβεία μας στο Λονδίνο, καθώς και σε διάφορες Διευθύνσεις του YEN και ιδιαίτερα στή Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας της οποίας είναι διευθυντής τό τελευταία τρία χρόνια.

Πρέπει επίσης να προστεθεί ότι ό κ. Βασσούλος είναι μέλος της τριμελούς επιτροπής ή οποία κατά τις επισκέψεις της στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις γιά ενημέρωση επί των μέτρων ύπέρ της Ναυτιλίας και γιά τό νέο πνεύμα που επικρατεί στο YEN συγκέντρωσε τή γενική έπιδοκιμασία.

ΟΙ «ΓΥΡΟΛΟΓΟΙ»

Έκείνο τό «περί γυρολόγων» που είχε άκουσθεί στή γενική συνέλευση των μελών της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών άκούσθηκε και στή Βουλή κατά τή συζήτηση του νομοσχεδίου γιά τό NAT. Φαίνεται ότι ό βουλευτής που τό έκστόμισε αντίτασεται στην καινοτομία και τήν πρωτοβουλία και θέλει μιά δημόσια διοίκηση που να συντηρεί τό παλιό και να άπεχθάνεται τό καινούργιο και ταυτόχρονα να καλλιεργεί τόν έφησυχασμό.

Είλικρινά λυπούμεθα, ή πρωτοβουλία του κ. 'Αλεξανδρή να στείλει στην 'Ακτή Μιαούλη άνώτατους κρατικούς λειτουργούς γιά να άκρόσθουν τούς παλμούς της Έλληνικής Ναυτιλίας και ή πολύμοχη προσπάθεια των ανθρώπων αυτών να υλοποιήσουν τήν ύπουργική πρωτοβουλία έπρεπε να εξαίρονται από όλους και όχι να αποτελέσουν άφορμή γιά λειψωρίες και μάλιστα στο Κοινοβούλιο.

ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

'Αξίζουν θερμάτα συγχαρητήρια όλοι εκείνοι που είχαν τήν πρωτοβουλία και έργασθηκαν γιά να γίνουν εύπρόσωπα τά νηολόγια. Τό «άχούρι» μετεβλήθη σε έναν εύπρωπο πλέον χώρο μέ λειτουργικότητα που έξυπηρετεί εκείνους που προσέρχονται στα νηολόγια και κυρίως τούς δικηγόρους, μερικοί από τούς οποίους μας παρεκάλεσαν να άπευθύνουμε και δημόσια συγχαρητήρια στους συντελεστές της μετατροπής, πράγμα που κάνουμε μέ ιδιαίτερη εύχαρίστηση.

ΤΙΜΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα τιμά τόν έλληνικό έφοπλισμό: Μετά τόν κ. 'Αριστ. Καραγιώργη ό οποίος είναι πρόεδρος της INTERCARGO και τήν εκλογή του κ. Γεώργ. Π. Λιβανού ως μελλοντικού προέδρου της BIMCO γιά τή διετία 1989 - 1991, αναφέρεται ότι γιά τήν προεδρία της INTERTANKO προωθείται ό κ. Βασίλης Φρ. Παπαχρηστίδης. Έτσι, εάν έπιβεβαιωθούν οι πληροφορίες αυτές, τρεις Έλληνες θα προεδρεύουν σε γνωστούς διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς.

ΣΤΗΝ ΙΟΡΔΑΝΙΑ

Ειδική μεταχείριση σε βάρος των Έλλήνων ναυτικών που έχουν τήν άτυχία να μαρκάρουν ή να ξεμαρκάρουν στην 'Ακαμπα έχουν καθιεώσει οι Ιορδανικές αρχές και 'Ιορδανοί άξιωματούχοι άπαντώντας σε διαμαρτυρίες ναυτικών μας δηλώνουν ότι «αυτό γίνεται γιατί ό Παπανδρέου εφαρμόζει άνάλογη μεταχείριση στους 'Ιορδανούς που περνούν από τήν 'Ελλάδα».

Έμεις δεν γνωρίζουμε ποιά μεταχείριση έπιφυλάσσουν οι έλληνικές αρχές στους 'Ιορδανούς που περνούν από τή χώρα μας, εκείνο που έχει σημασία είναι ότι οι ναυτικοί διακινούνται βάσει διεθνών συμβάσεων και δεν μπορεί καμμία χώρα να εφαρμόζει αντίποινα σε βάρος τους. Αυτό πρέπει να ύπογραμμισθεί μέ σαφήνεια στον 'Ιορδανό πρωθυπουργό ό οποίος πραγματοποιεί από σήμερα επίσημη έπίσκεψη στή χώρα μας και εάν έν πάση περιπτώσει ή 'Ιορδανία έχει παράπονα από τή μεταχείριση των 'Ιορδανών ύπηκόων στην 'Ελλάδα να τό θέσει εύθέως στην έλληνική κυβέρνηση και όχι να στρέφεται έναντίον των ναυτικών μας.

● Σύμφωνα μέ όσα καταμαρτυρεί σχετικώς άρχιπλοίαρχος γνωστής ναυτιλιακής εταιρίας, οι Ιορδανικές αρχές κατακράτησαν τά ταξιδιωτικά έγγραφα όμάδας Έλλήνων ναυτικών και της συζύγου Έλληνας πλοίαρχου στο λιμάνι της 'Ακαμπα, δεν τούς επέτρεψαν να μεταβούν σε ξενοδοχείο και κατά τήν παραμονή τους στο τοπικό άεροδρόμιο τελούσαν υπό τήν έπιτήρηση αστυνομικού, ό οποίος τούς συνόδευσε μέχρι τό άεροσκά-

φος όπου παρέδωσε τά ταξιδιωτικά τους έγγραφα σε άλλον 'Ιορδανό, ή ίδια δε τακτική τηρήθηκε και κατά τήν παραμονή των Έλλήνων ναυτικών στο άεροδρόμιο του 'Αμάν — ως τήν τελευταία στιγμή, μας είπε ό έν λόγω άρχιπλοίαρχος, μας κρατούσαν τά ταξιδιωτικά έγγραφα και μας όδήγησαν συνοδεία μέχρι τό άεροσκάφος που θα μας μετέφερε στην 'Ελλάδα.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

Η διοίκηση της Ένώσεως Ναυτών διοργανώνει αύριο 2 Μαΐου, συνέντευξη τύπου μέ θέμα: «Τό πρόβλημα της χρήσης, διακίνησης και έμπορίας ναρκωτικών στα έμπορικά πλοία και οι προτάσεις μας γιά τήν άνάγκη λήψης άποτελεσματικών μέτρων γιά τήν καταπολέμησή τους».

Δέν γνωρίζουμε τις προτάσεις της Ένώσεως Ναυτών γιά τήν αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, έκ προοιμίου όμως ύπογραμίζουμε ότι πρόκειται γιά μιά ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα πρωτοβουλία τήν οποία όφείλουν να ύποστηρίξουν όλοι όσοι άσχολούνται μέ όποιονδήποτε τρόπο μέ τήν Ναυτιλία.

ΑΣΥΛΛΗΠΤΟ

Πρόσφατα έγινε σε πλοίο που βρισκόταν στο λιμάνι του Πειραιά κάποιο άτύχημα μέ θύμα έναν λιμενεργάτη. Όπως ήταν φυσικό, γιά τό άτύχημα έγινε έρευνα τήν οποία διενήργησε άνώτερος έπόπτης του ΟΛΠ ό οποίος μεταξύ άλλων άπευθύνθηκε και σε άτομο που ήταν αυτόπτης μάρτυρας όποτε, όπως λέγεται, άκολούθησε ό άκόλουθος διάλογος:

— Πού έγινε τό άτύχημα;
— Στόν κουραδόρο, άπάντησε ό μάρτυρας.

— Άκουσε να σου πώ, εγώ είμαι άνώτερος έπόπτης του ΟΛΠ και όταν μιλάς μαζί μου να μιλάς σοβαρά. Γιά κουράδια (ζητούμε συγγνώμη από τούς αναγνώστες, αλλά όσο και αν ψάξαμε δεν μπορέσαμε να αντικαταστήσουμε τή λέξη χωρίς να αλλοιωθεί τό βαθύτερο νόημα της λέξης αυτής της ιστορίας) να μιλάς μέ τόν πατέρα σου και τή μητέρα σου.

Σ' αυτό τό σημείο, σύμφωνα μέ όσα μας είπαν, έληξε ό διάλογος, ό οποίος όμολογούμε ότι μας εξέπληξε γιατί δεν φανταζόμασταν ότι μπορεί να ύπάρχει άνθρωπος που να μπεινοβγαίνει στο λιμάνι και τά πλοία όπως ένας έπόπτης του ΟΛΠ (και μάλιστα άνώτερος όπως άutoχαρακτηριζόταν) που όχι μόνο να μην ξέρει τί είναι ό κουραδόρος αλλά και να συγχέει τή λέξη αυτή μέ τά φυσικά άπορρίμματα.

Πέρα από τή δική μας έκπληξη χρειάζεται ή διοίκηση του ΟΛΠ να διερευνήσει τήν ύπόθεση και άν πραγματικά διαπιστωθεί ότι τά πράγματα έγιναν όπως μας άφηγήθηκαν, ή μόνη λύση που άπομένει είναι να άποσταλεί στο σπίτι του ό άνώτερος έπόπτης».

Μέ τήν εύκαιρία μας καταγγέλλουμε ότι ή μία από τις γερανογέφυρες του ΟΛΠ άκίνητοποιήθηκε επί 25 ήμέρες περίπου γιά μιά πλακέτα άξίας 50.000 δρχ. μέ αποτέλεσμα να σημειωθούν καθυστερήσεις σε πολλά πλοία τα οποία άφού περίμεναν ματαίως στή ράδα επί ήμέρες αναγκάσθηκαν τελικά να φύγουν χωρίς να ξεφορτώσουν ή να φορτώσουν και επί πλέον να άπειλείται ή έπιβολή έπιναύλου.

Έτσι έγιναν όντως τά πράγματα; Και εάν είναι έτσι θα κληθούν αυτοί που εύθύνονται

νά πληρώσουν τις ζημιές που επισώρευσε ή επί 25 ημέρες ακινητοποίηση της γερανο-γέφυρας;

ΣΕ ΑΛΛΗ ΘΕΣΗ ΟΙ ΛΑΝΤΖΕΣ

Οι λάντζες που εξυπηρετούν τα πλοία τα οποία βρίσκονται στη ράδα του Πειραιώς και γενικά στη λιμενική περιοχή πρέπει να μεταφερθούν σε άλλη θέση — αν δεν γίνει αμέσως αυτή η μεταφορά πολύ φοβούμεθα ότι σύντομα δεν θα διέρχονται πλέον από τον Πειραιά πλοία με το καθεστώς τράνζιτ. 'Η νέα θέση για τις λάντζες πρέπει να βρίσκεται έξω από την περιοχή που χρησιμοποιείται από τα κρουαζιερόπλοια και νομίζουμε ότι το πρόβλημα μπορεί να επιλυθεί εύκολα.

'Εκείνοι που μάς επισήμαναν την ανάγκη να μεταφερθούν οι λάντζες σε άλλη περιοχή, από έρευνα του θέματος που κάναμε διαπιστώσαμε ότι έχουν απόλυτο δικαίωμα — μάς επισήμαναν με την ευκαιρία και δύο ταχυδακτυλουργίες της Πλοηγικής 'Υπηρεσίας.

'Η πρώτη ταχυδακτυλουργία της υπηρεσίας αυτής είναι ότι χρεώνει τέλη για την παραβολή των πλοίων χωρίς να παρέχει καμία βοήθεια, και παρά το γεγονός ότι οι πλοιοί σιμειώνουν ότι η παραβολή έγινε «χωρίς δέστες», χωρίς δηλαδή να χρησιμοποιηθεί το «λάντζακι» που τραβάει κάβους μέχρι τις δέστες και για την υπηρεσία αυτή χρησιμοποιούνται λάντζες οι οποίες εισπράττουν μέχρι και 20.000 δραχμές. 'Η δεύτερη ταχυδακτυλουργία της Πλοηγικής 'Υπηρεσίας είναι ότι ζητάει κάποιο πρόσθετο ποσό όταν οι εκπρόσωποι των πλοίων εξοφλούν με τραπεζικές επιταγές, χωρίς φυσικά το ποσό αυτό να αναγράφεται στις αποδείξεις που χορηγεί.

'Αλλά πέρα από την Πλοηγική 'Υπηρεσία, προβλήματα με τις λάντζες και κυρίως αυθαίρετη χρέωση αντιμετωπίζουν όλοι όσοι είναι υποχρεωμένοι να τις χρησιμοποιούν. Καί η παρατήρηση είναι ότι έφ' όσον τά σκάφη αυτά εξυπηρετούν κάποιο έργο που τους αναθέτει ή Πολιτεία, ή Πολιτεία είναι υπεύθυνη και για τον καθορισμό εκείνων που πρέπει να εισπράττουν αλλά και για τον τρόπο που πρέπει να τά εισπράττουν

Η ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΣΥΝΘΕΣΗ

Τό αρμόδιο για τη ναυτιλία 'Ιαπωνικό 'Υπουργείο είναι έτοιμο να προχωρήσει μέσα στους προσεχείς μήνες σε πρακτικές εφαρμογές σχετικά με τό θέμα της μειωμένης συνθέσεως του πληρώματος των πλοίων. Σε όρισμένες περιπτώσεις τό ισχύον σήμερα ελάχιστο όριο των 15 ανδρών προβλέπεται να μειωθεί σε 11 μόνον άνδρες. 'Από τόν προσεχή 'Οκτώβριο θά ξεκινήσει μία σειρά πειραματισμών σε πλοία κοντέινερ, σε μπάλκ κάρριερς και σε όχηματοφόρα, με συνολικό πλήρωμα 12-14 ανδρών.

'Ο 'Ιαπωνικός στόλος που κατέχει σήμερα τη δεύτερη, μετά τη Λιβερία θέση στην παγκόσμια κλίμακα, αντιμετωπίζει μεγάλα προβλήματα τόσο στις τακτικές γραμμές όσο και στους τομείς των έλευθέρων φορτηγών και των δεξαμενοπλοίων. Τά προβλήματα όφειλονται γενικώς μέν στη διεθνή ναυτιλιακή κρίση, ειδικότερα όμως στην ισχυρή θέση του 'Ιαπωνικού νομίσματος. 'Επειδή κατά την τελευταία οικονομική χρήση οι έξι κύριες ναυτιλιακές εταιρίες της χώρας παρουσίασαν μείωση των εισοδημάτων τους κατά 30% περίπου, είναι φυσικό να αναζητούν κά-

θε μέσο που θά βελτιώσει την κατάσταση. Μεταξύ δέ των δαπανών που συγκροτούν τό συνολικό κόστος έκμεταλλείας του πλοίου, ή δαπάνη της επανδρώσεως παρουσιάζει τη μεγαλύτερη ελαστικότητα, γιατί ναι μέν δέν μπορεί να συμπεσθεί στό ύψος των αποδοχών ή των κοινωνικών εισφορών, μπορεί όμως να συμπεσθεί στόν αριθμό του χρησιμοποιούμενου προσωπικού και μάλιστα κατά τόν λόγο της αύξουσας τεχνολογικής προόδου.

ΤΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

'Οδηγείται πρὸς τήν τελική φάση της ή υπόθεση της δημιουργίας δευτέρου - προνομιακού - νηολογίου στη Νορβηγία, τό οποίο στην ουσία πρόκειται για συγκαλυμένη βελτίωση του έθνικου νηολογίου. Κατά τις τελευταίες πληροφορίες ή Νορβηγική κυβέρνηση δημοσίευσε ήδη τό σχέδιο νόμου περί συστάσεως νέου νηολογίου, μέ τό οποίο επιτίθεται να ανακοπεί ή διαρροή του έθνικου στόλου πρὸς τις σημαίες ευκαιρίας.

Τό νομοσχέδιο αίρει πολλές από τις ισχύουσες απαιτήσεις περί της εθνικότητας των πληρωμάτων και των κεφαλαίων, μέρος όμως της διαχειρίσεως πρέπει να πραγματοποιείται στη Νορβηγία. Τά έγγραφόμενα πλοία πρέπει επισήμως να ανήκουν σε Νορβηγούς, παρεχόμενων όμως εξαιρέσεων για τους ξένους πλοιοκτήτες. Οι ξένοι ναυτικοί απαλλάσσονται του φόρου εισοδήματος. Οι έφοπλισται θά μπορούν να διαπραγματεύονται άπευθείας μέ τους ναυτικούς και τά σωματεία που τούς εκπροσωπούν, ενώ μέχρι τώρα οι διαπραγματεύσεις αυτές αποτελούσαν μονοπώλιο των συνδικάτων. Τό νέο νηολόγιο θά εγκατασταθεί στό 'Όσλο, ή δέ έγγραφη σε αυτό επιτρέπεται μόνο στά πλοία των διεθνών μεταφορών.

Τό νομοσχέδιο πρὸς τό παρόν συζητείται στην Κοινοβουλευτική 'Επιτροπή, ή οποία

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Η συγκροτηθείσα πρὸς ἡμερῶν εἰς τό 'Όσλο συνέλευσις τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ἡσυχολήθηκε μέ τό νομοσχέδιον περί ἐφαρμογῆς τῆς θῶρου ἐργασίας εἰς τήν ναυτικήν βιομηχανίαν.

— 'Η ἐκ τῶν τελευταίων ἀρχαιρεσιῶν ἀναδειχθεῖσα νέα διοίκησις τῆς «'Ενώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» συνελθοῦσα πρὸς ἡμερῶν ἐξέλεξε τό προεδρεῖον αὐτῆς διά τό ἔτος 1937-38 ὡς ἐξῆς: Πρόεδρος ὁ κ. Μιχαήλ Γ. Πνευματικός, Ἀντιπρόεδρος οἱ κ.κ. Κωνστ. 'Ε. Ἐμπειρίκος καί Γεώργ. 'Α. Γιαννουλάτος καί ταμίας ὁ κ. Ἀριστοτέλης Γ. Βλασσόπουλος.

— Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. Ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας-κατηρτίσθη ἐξαμελής ἐπιτροπή ὑπό τήν προεδρίαν τοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ὑφυπουργείου κ. Κ. Κατσαμπή, ἐπιφορτισθεῖσα μέ τήν ἐκπόνησιν τοῦ Κανονισμοῦ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων.

— 'Η ἀγορά τῶν πρὸς διάλυσιν πωλουμένων πλοίων διετηρήθη καί κατά τό β' 15θήμερον τοῦ Μαΐου σταθερά εἰς τά γνωστά ἐπίπεδα τιμῶν γύρω τῶν 4 λιρῶν κατά τόννον γκρόν.

— Τό α/π «Νύμφη» ἐναυλώθη ἐκ Δυτικῆς Αὐστραλίας 7.000 τ. γεννημάτων (εἰς σάκκους) δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ 48/, ὁψιόν Ἑλλάδα 52/6 φόρτωσις 20 'Ιουνίου - 10 'Ιουλίου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 155/1-6-1937)

For docking and repairs

up to 100,000 dwt

OUR MAN IN PIRAEUS IS DENIS BERNARDOS

Call him at S.S.R.S. Ltd. 41 33 902
for details of our facilities



**Versatile Pacific
Shipyards Inc.**

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

Inquiries for both Vancouver and Victoria
Divisions: P.O. Box 86099, North Vancouver,
B.C. Phone (604) 988-2111. Telex 04-352-652.
Cable Address 'Drydock' Vancouver

Formerly Burrard Yards Corporation

θά υποβάλει την έκθεσή της στις αρχές 'Ιουλίου, εντός δέ του ίδιου μηνός θά πρέπει να ληφθεί ομόφωνη απόφαση του Κοινοβουλίου ώστε η ισχύς του νόμου νά αρχίσει από 1 'Ιουλίου.

Οι επί του νομοσχεδίου αντιδράσεις των ναυτιλιακών παραγόντων είναι εκ διαμέτρου αντίθετες. Τά μέν συνδικάτα επισημαίνουν τον κίνδυνο ανεργίας των 15.000 νορβηγικών ναυτικών πρὸς ὄφελος των ξένων φθηνών εργατικών χερών. 'Ενῶ οἱ ἐφοπλισταί, τασσόμενοι κατ' ἀρχὴν ὑπὲρ τοῦ νομοσχεδίου, πιστεύουν ὅτι πρέπει νά γίνει σαφέστερο, πρῶτον μὲν ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐλευθερία τῶν ἀπευθείας διαπραγματεύσεων μὲ τοὺς ξένους ναυτικούς καὶ δεύτερον ὅσον ἀφορᾷ τὴ μὴ ὑποχρέωση τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν νά ἐγκαταστήσουν ναυτική ἐταιρία στὴ Νορβηγία, ὥστε νά προσελκυσθοῦν σ' αὐτὸ ἀκόμη καὶ ξένοι ἐφοπλισταί.

ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΙ ΤΟ ΣΥΝΤΑΓΜΑ

Εἶναι βέβαιο ὅτι ἡ σύσταση ἑνὸς δευτέρου προνομιακοῦ νηολογίου στὶς ναυτικές χώρες τῆς Εὐρώπης, ἔχει πάρει σχεδὸν τὴ μορφή ἐπιδημίας, ἀνάλογης μὲ τὸ ρυθμὸ διαρροῆς ἀπὸ τὴν ἐθνικὴ σημαία. Μετὰ τὰ ὅσα γράψαμε γιὰ τὴ Νορβηγία, ὁ φακὸς τῆς δημοσιότητος ἐπείχε τώρα στὴ Δυτ. Γερμανία, ἡ ὁποία ἀντιμετωπίζει τὸ πρόβλημα μὲ πολιτικές προεκτάσεις. Πράγματι τὸ Δημοκρατικὸ κόμμα πού συμπτᾶται στὴν Κυβέρνηση συνασπισμοῦ, ζήτησε τὴ δημιουργία συστήματος παράλληλης νηολογήσεως ὑπὸ ἐθνικὴ σημαία στὴ νῆσο τῆς 'Ελγιολάνδης. Τὸ γερμανικὸ ὅμως σύνταγμα δὲν ἐπιτρέπει τὴ δημιουργία τέτοιας σημαίας. 'Αντίθετα ἐπιβάλλει ὅπως ὅλα τὰ πλοῖα τῆς χώρας φέρουν τὴν ἐθνικὴ σημαία καὶ μόνον αὐτή. 'Η ἐνδεχόμενη τροποποίηση τοῦ Συντάγματος ἀπαιτεῖ πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων τοῦ Κοινο-

βουλίου, ἡ ὁποία θά εἶναι ἴσως δύσκολο νά ἐπιτευχθεῖ.

Πρὸ αὐτοῦ τοῦ ἀδιεξόδου, ἡ πόλη τοῦ 'Αμβούργου, πού ἀποτελεῖ μιά ἀπὸ τίς πολιτείες τῆς 'Ομοσπονδιακῆς Γερμανικῆς Δημοκρατίας ἐρχεται ἴσως νά προσφέρει μιά λύση. 'Ὅπως δήλωσε ὁ Δήμαρχός της, θά μπορούσε νά βρεθεῖ τρόπος γιὰ τὴ σύσταση εἰδικοῦ νηολογίου στὸ 'Αμβούργο χωρὶς τροποποίηση τοῦ Συντάγματος. Μολονότι δὲν θέλησε πρὸς τὸ παρόν νά ἀποκαλύψει τὴ φύση καὶ τὴ μέθοδο τῆς ἐπινοήσεως ἐξαιρέσεως, ἀνεκοίνωσε ὅτι ὁ Δήμος ἔχει ἤδη ἀναθέσει τὴ σύνταξη μελέτης μὲ τὴν ὁποία θά θεμελιώνεται ἡ δυνατότητα τῆς συστάσεως τοῦ προνομιακοῦ νηολογίου 'Αμβούργου.

ΜΕΤΑ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ

Μέσα σὲ ἐξαιρετικὰ δύσκολες συνθήκες πραγματοποιήθηκε ἡ τελευταία φάση ἀνελεύσεως τοῦ τραγικοῦ ναυαγίου τοῦ Ζεεμπρίγκε. 'Υστερα ἀπὸ ἀρκετὲς καθυστερήσεις λόγω τῆς κακοκαιρίας πού ἐνέσκυψε στὸ μεταξύ, οἱ τεράστιοι γερανοὶ τῆς Smit Tak κατάφεραν νά ὀριζοντιώσουν τὸ σκάφος καὶ νά ἀρχίσουν οἱ ἐργασίες τῆς ἀπαντήσεως τῶν ὑδάτων ὥστε αὐτὸ νά ἐπιπλεύσει. Τὸ «μαῦρο κουτί» πού ὑπῆρχε στὸ πλοῖο δὲν μπόρεσε νά ἀνευρεθεῖ παρὰ τίς προσπάθειες. 'Ακολούθησε ἡ ἀποκομιδὴ τῶν πτωμάτων ἀφοῦ ἀπλῶθηκαν δίκτυα σὲ περίμετρο 260 μέτρων γιὰ νά ἐμποδισθεῖ τυχόν διαφυγὴ καὶ ἐξαφάνιση πτωμάτων καὶ τοῦ λοιποῦ ὑλικοῦ ἀπὸ τὸ χώρο σταθεύσεων τοῦ ὀχηματογωῦ.

Στὸ μεταξύ ἡ πλοιοκτῆτρια ἐταιρία Townsend Thoresen ἀν καὶ κυκλοφόρησε διεθνῶς αἴτηση προσφορῶν γιὰ τὴν ἐπισκευὴ τοῦ Herald of Free Enterprise, ἀποφάσισε τελικὰ νά μὴν ἐπισκευάσει τὸ πλοῖο τὸ ὁποῖο θεωρούμενο ὡς ὀλικὴ ἀπώλεια διατίθεται

στὴν ἀγορὰ πρὸς πώληση.

ΕΥΘΕΙΑ

Μία ἀπὸ τίς συνέπειες τοῦ τραγικοῦ ναυαγίου θεωρεῖται καὶ ἡ ἀπόφαση ὅπως ἡ φήρμα Townsend Thoresen πού συμβολιζόταν μὲ τὰ ἀρχικά TT καὶ τὸ πορτοκαλὶ χρώμα, ἐξαφανισθοῦν βαθμιαίᾳ ἀπὸ τὸν χώρο τῆς Μάγχης. 'Η ἀπόφαση ἀνήκει στοὺς ὑπευθύνους τῆς Peninsular and Oriental (P&O) ἡ ὁποία ὡς γνωστόν ἀπερρόφησε τὴν ἐταιρία Townsend Thoresen περὶ τὰ τέλη τοῦ προηγούμενου ἔτους. 'Ηδη ἀρχισε ἡ πρώτη ἐμφάνιση τῶν ἀρχικῶν P&O μὲ τὰ τέσσερα χρωματιστὰ (κόκκινο, πράσινο, κίτρινο, ἀσπρὸ) ἐμβληματικά τρίγωνα.

'Ὅπως ἐγνώσθη ἐξάλλου, τὸ αὐτοχτο πλοῖο δὲν πρόκειται νά χρησιμοποιηθεῖ πιά ἀπὸ τὴν ἐταιρία καὶ νά ἐμφανισθεῖ στὴ Μάγνη, ἀλλὰ μετὰ ἀπὸ πρόχειρες ἐργασίες ἐπισκευῆς τοῦ θά πωληθεῖ στὴν ἀγορὰ τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν.

Τέλος ἡ P&O καὶ τὸ ἀλληλασφαλιστικὸ κλάμπ Standard R&I, ἀπεφάσισαν ὅπως διπλασιάσουν τὸ ὕψος τῶν ἀποζημιώσεων τῶν θυμάτων τοῦ ναυαγίου, πράγμα πού σημαίνει ὅτι τὸ ἀνώτατο ὄριο ἀποζημιώσεως τῶν δικαιούχων θά ἀνέλθει ἀπὸ τίς 38.000 λιρῶν πού προβλέπει ἡ διεθνὴς σύμβαση τῶν 'Αθηνῶν, στὶς 75.000 λιρῶν.

ΑΘΩΟΙ ΟΙ ΙΤΑΛΟΙ

'Η 'Επιτροπὴ τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων δὲν βρῆκε λόγους νά μεμφθεῖ τὸ 'Ιταλικὸ ναυπηγεῖο τοῦ Μονφαλκόνε, τὸ ὁποῖο ὡς γνωστόν ἀνήκει στὸ συγκρότημα Φινκαντιέρι, γιὰ τὸν τρόπο μὲ τὸν ὁποῖον πέτυχε νά «ἀρπάξει» τὴν παραγγελία τοῦ δευτέρου ὑπερωκεανίου τῆς Sitmar ἀπὸ τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα τοῦ 'Ατλαντικοῦ.

'Υπενθυμίζεται ὅτι τὰ ὡς ἄνω γαλλικὰ

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Ὁργανισμὸς ἰδρυθεὶς ὑπὸ σημαϊνόντων
Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολικὴ ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων κατὰ τὸ 1985 ἦταν
17.163.000.000 δολλάρια.

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

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

ναυπηγεία είχαν πάρει τον περασμένο Ιούλιο την παραγγελία της Αμερικανικής εταιρείας Sitmar του Λόρδης Αντζελος για τη ναυπήγηση ενός υπερωκεανίου, με όψιόν και ενός όμοιου δευτέρου. Η όψιόν είχε θεωρηθεί σχεδόν βεβαία. Καί ενώ αναμενόταν η επιβεβαίωση, τον Οκτώβριο του 1986 έγινε γνωστό, προς γενική έκπληξη, ότι το δεύτερο υπερωκεάνιο θα κατασκευαζόταν από το Ιταλικό συγκρότημα Φινκαντιέρι και ειδικώτερα από το Μονφαλκόνε.

Τά γαλλικά ναυπηγεία μή μπορώντας να αποδείξουν ότι το ναυπηγικό τους σχέδιο είχε κυριολεκτικά λεηλατηθεί και μη έχοντας άλλη νομική διέξοδο, προσέφυγε στην Επιτροπή της ΕΟΚ που είναι αρμόδια για τον ανταγωνισμό των παρεχομένων ναυπηγικών επιχειρηρήσεων. Η Επιτροπή λοιπόν αυτή έκρινε ότι τα Ιταλικά ναυπηγεία δεν είχαν χρησιμοποιήσει παράνομες μεθόδους για την απόκτηση της παραγγελίας.

Ο ΚΥΑΝΟΥΣ ΕΠΙΣΕΙΩΝ

Αφού επί 179 ημέρες το όνομαστό βρετανικό υπερωκεάνιο «Queen Elizabeth 2» υπέστη σε γερμανικά ναυπηγεία τη μεγαλύτερη στα ναυτιλιακά χρονικά μετασκευή και αντικατάσταση μηχανών θα προσπαθήσει τώρα να ξανακερδίσει τον «κυανό» επισημότητα» για την ταχύτερη διάβαση του Ατλαντικού μεταξύ Σαουθάμπτον και Ν. Υόρκης. Τό ρεκόρ αυτό, που συμβολίζεται με μία μακρόστενη γαλάζια σημαία που έπαιρται στον ιστό του πλοίου, το κατέχει ακόμα από το 1952 το αμερικανικό υπερωκεάνιο United States που είχε διανύσει τη διαδρομή σε τρεις μέρες, δέκα ώρες και σαράντα λεπτά με μέση ταχύτητα 35,59 κόμβων.

Μολονότι σήμερα φαίνεται πως έχει παρέρθει οριστικά η εποχή που το υπερωκεάνιο αποτελούσε το κύριο μέσο επικοινωνίας

Ευρώπης - Αμερικής, οι υπεύθυνοι της πλοιοκτητρίας Cunard πιστεύουν ότι το γόητρο του κυανού επισημότητας είναι απαραίτητο για δύο κυρίως λόγους: Ο πρώτος είναι ότι το «Q.E.2» θα είναι το μόνο πλοίο τακτικής γραμής που θα διασχίζει τον Ατλαντικό με τους «νοσταλγικούς» επιβάτες που θα αναζητούν κάτι από την παλιά όμορφη των θαλασσινών ταξιδιών. Καί ο δεύτερος λόγος είναι ότι το πλοίο αντικατέστησε τις παλιές του τουρμπίνες με μία νέα δηζελοηλεκτρική εγκατάσταση και δεν πρέπει το κοινό μέκανενα τρόπο να πιστέψει ότι πρόκειται για μία οικονομική πρόωση που θα του στερήσει τις αναγνωρισμένες του ιδιότητες. Καί για τους δύο λοιπόν αυτούς λόγους το να κερδίσει τον κυανό επισημότητα δεν αποτελεί μόνο ένα γοητευτικό ρεκόρ αλλά και μία πρώτη τάξεως δημοσιότητα.

ΜΙΑ ΩΡΑΙΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Ο παλαιάμαχος και πατριάρχης του ελληνικού εφοπλισμού κ. Μανώλης Ε. Κουλουκουνητής, που όπως είναι γνωστό «έξω» από τις ναυτιλιακές του δραστηριότητες είναι και ερασιτέχνης ζωγράφος, δώρησε πρόσφατα στο Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος μία σειρά από 25 ύδατογραφίες του με απεικονίσεις ελληνικών επιβατηγών κυρίως πλοίων που διέσχισαν τις θάλασσες και τους ωκεανούς απ' τις αρχές του αιώνα ως σήμερα.

Η προσφορά του κ. Κουλουκουνητή εκτός απ' την καλλιτεχνική της αξία εκτιμάται ιδιαίτερα διότι με τα έργα αυτά περιγράφονται για τους επερχόμενους οι μορφές πλοίων που έπαιξαν σημαντικό ρόλο στη ναυτική ζωή και ιστορία του τόπου μας.

Οι ύδατογραφίες αυτές του κ. Κουλουκουνητή εκτίθενται στην αίθουσα του εμπορικού ναυτικού του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδος.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Σε μία επίδειξη «φαραωνικής» πολυτέλειας, η εταιρία Rev Vacances που ειδικεύεται στις κρουαζιέρες του Νείλου, λανσάρει ένα καινούργιο πλωτό ποταμόπλοιο κρουαζιερών, το Scribo, που θεωρείται σαν ο τέλειος συνδυασμός της σύγχρονης ναυπηγικής αρχιτεκτονικής, της υψηλής τεχνολογίας και της πιο προηγμένης λεπτομέρειας. Η κατασκευή του πραγματοποιήθηκε σε πολλά στάδια και σε διάφορα ναυπηγεία του Βελγίου, όχι χωρίς ναυπηγικές περιπέτειες. Για να το μεταφέρουν από τη Λιέγη στην Αμβέρσα αναγκάστηκαν να ξεμοντάρουν τα δυο ψηλότερα καταστρώματα και για να περάσει κάποια γέφυρα όχι μόνο του άφαιραν τα ψηλά υπερκατασκευάσματα αλλά και αύξησαν μέχρι το άνωτατο όριο τον ερματισμό του γεμίζοντας ακόμη και τις πισίνες του.

Τελικά όλα τα άφαιρεθέντα ξαναμπήκαν στη θέση τους και έτσι φτάνοντας στην Αίγυπτο φάνταζε στα μάτια των μερικών Αιγυπτίων σαν πλωτή πολυκατοικία. Όπως περίπου θα φάνταζε στα μάτια των προγόνων τους η περίφημη «τεσσαρακοντήρης» του Πτολεμαίου του Φιλοπάτορος για την οποία λεγόταν ότι είχε 40 σειρές κουπιών και για την οποία γράφτηκε ότι «μικρόν διαφέρουσα των μονίμων οικοδημάτων και θέν μόνην παρέχουσα, επισφαλώς και δυσέργως ἐκινήθη».

και γεωργικά δάνεια, παρατηρήθηκε κατακόρυφη πτώση τόσο του δολλαρίου, όσο και των χρηματιστηριακών δεικτών DOW JONES (Ν. Υόρκη) από 2.362 σε 2.228 της COMMERZBANK (Φραγκφούρτης) από 1.803 σε 1.730 και των FINANCIAL TIMES (Λονδίνου) από 1.719 σε 1.677.

Η τιμή του πετρελαίου στις 22 Μαΐου ξεπέρασε τα 20 δολάρια (υψηλότερη τιμή 16μήνου). Αναμφιβόλως η προσεχής συνέλευση του ΟΠΕΚ θα καθορίσει νέες κατώτατες τιμές (σήμερα 18 δολλ.) και νέα όρια παραγωγής (σήμερα 15,8 εκατ. βαρέλια την ημέρα).

Τό Δολλάριο ΗΠΑ

Τόν Μάιο, το δολλάριο παρουσίασε βίαιες

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τά συνεχή σκαμπανεβάσματα του δολλαρίου, παρά τις παρεμβάσεις των Κεντρικών Τραπεζών των ανεπτυγμένων χωρών, συνέχισαν να επηρεάζουν δυσμενώς την αγορά και καθιστούν κάθε πρόβλεψη μία καθαρή είσοδο.

Ελπίζεται ότι η διάσωση των επτά μεγάλων βιομηχανικών χωρών (ΗΠΑ, Ιαπωνίας, Δ. Γερμανίας, Μ. Βρετανίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Καναδά) στις 8 - 10 Ιουνίου, θα συμβάλει στην σταθεροποίηση του δολλαρίου και παράλληλα και των άλλων νομισμάτων.

Διάφορα εξωγενή γεγονότα, που έχουν άμεση σχέση με τις ΗΠΑ επιδρούν δυσανάλογα τόσο στην χρηματαγορά και τα χρηματιστήρια της Ν. Υόρκης, όσο και του Τόκιο, Λονδίνου, Φραγκφούρτης και Παρισιών. Έτσι για μία ακόμη φορά μετά την επίθεση Ι. ρακινού αεροπλάνου σε αμερικανικό πλοίο και μετά την ανακοίνωση της CITIBANK (20.5.87) ότι υπάρχει στον ισολογισμό της πρόβλεψη 3 δισεκ. δολλαρίων ως αποθεματικά για πιθανές ζημιές από δάνεια σε κράτη της Λατινικής Αμερικής και σε ενεργειακά

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

διακυμάνσεις από 1.8010 έως 1.7645 το Γερμ. μάρκο, από 140.15 έως 138.5 το γιέν και από 1.4730 έως 1.4450 το Έλβ. φράγκο. Οι κατώτερες τιμές του μηνός σημειώθηκαν στις 21 Μαΐου παρά την παρέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών της Γερμανίας, Ιαπωνίας, Έλβετίας και Γαλλίας.

Η αύξηση του βασικού επιτοκίου των εμπορικών Τραπεζών από 7 3/4 % σε 8% (1.5.87) και αργότερα σε 8 1/4 % (16.5.87) άναμενόταν και δεν προκάλεσε άναταραχή στην αγορά.

Η μείωση της τιμής του δολλαρίου κατά 47% έναντι του γιέν και 44% έναντι των ευρωνομισμάτων από τον Φεβρουάριο του 1985 δεν έφερε τα άναμενόμενα αποτελέσματα. Στοιχεία της Όμοσπονδιακής Τραπεζής με βάση 1980 = 100 και μέσο όρο των 10 κυρίων νομισμάτων, φέρουν την τιμή του δολλαρίου Φεβρ. 1985 = 185%, Φεβρ. 1986 = 139%, Μάρτιος 1987 = 110% και Απρίλιος 1987 = 105%. Έτσι ύστερα από 26 μήνες βρίσκουμε την τιμή του δολλαρίου στο ίδιο επίπεδο του 1980 δηλαδή σε πτώση 8% από την άρχή του έτους.

Τα σκαμπεβάσματα του δολλαρίου δεν δικαιολογούνται από τα οικονομικά δεδομένα στις Ήνωμένες Πολιτείες, καθώς το εμπορικό έλλειμμα που είχε φθάσει τα 15.1 δισεκ. δολλ. τον Φεβρουάριο, έπεσε στα 13.6 δισεκ. δολλ. τον Μάρτιο και σε έτήσια βάση υπολογίζεται να φθάσει τα 163.8 δισεκ. δολλ. έναντι 167 δισεκ. τό 1986.

Μία αύξηση του προεξόφλητικού επιτοκίου προς αντιμετώπιση του πληθωρισμού δεν θεωρείται επικαιρή, γιατί θα επιβραδύνει περαιτέρω την οικονομική ανάκαμψη και θα έχει πολιτικό κόστος.

Οι εμπορικές σχέσεις των ΗΠΑ με την Ιαπωνία παρ' όλες τις ύποσχέσεις και ανταλλαγές επισήμων επισκέψεων συνεχίζουν να είναι τεταμένες. Η εϋμερία της Ιαπωνίας, βασίζεται κυρίως στις εξαγωγές της (112 δισ. δολλ. τό 1986 προς τις ΗΠΑ) που άποροφά τό 38.5% του συνόλου των εξαγωγών της. Έτσι ο διπλασιασμός των δασμών σε μικροτσιπς, αξίας 300 έκατ. δολλ., δεν προσφέρει καμμία ελάφρυνση στο έμπορικό άνοιγμα που παρ' όλες τις προσπάθειες της κυβερνήσεως, δεν μπορούν να αλλάξουν τις συνήθειες των Ιαπώνων καταναλωτών οι όποιοι προτιμούν τα δικά τους προϊόντα.

Λίρα Άγγλίας

Η άνακοίνωση της κ. Θάτσερ για βουλευτικές εκλογές στις 11 Ιουνίου, ένα χρόνο νωρίτερα από τό τέλος της θητείας της κυβερνήσεως της, προκάλεσε μία άνοδο σε επίπεδο ρεκόρ των άξιών στο χρηματιστήριο του Λονδίνου. Ο δείκτης των FINANCIAL TIMES έφθασε τις 1719 μονάδες από 1609 στις άρχές του μηνός και κινούμενη σε επίπεδα ρεκόρ η λίρα έπιασε τα 1.6865 δολλ., πλησίασε τό 3 Γερμ. μάρκα (2.9775), τό 10 Γαλλ. φρ. (9.9510) και ξεπέρασε τό 2.45 Έλβ. φράγκα.

Αυτή η άνοδος της λίρας φέρνει ποίο κοντά την δυνατότητα επανόδου της λίρας στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Νομισματικού Συ-

στήματος (Ε.Μ.Σ.).

Όσον άφορά την Βρετανική οικονομία, οι προβλέψεις είναι ευόϊνες. Αυτό γίνεται καταφανές από την έμπιστοσύνη που δείχνουν οι έπενδυτές και άντικατοπτρίζεται στην άνοδο των τιμών του χρηματιστηρίου του Λονδίνου και την έπιτυχία που έχουν οι ιδιωτικοποιήσεις κρατικών όργανισμών και εταιρειών (19% του πληθυσμού είναι άτοχοι μετοχών έναντι 7% τό 1979).

Τό Ιαπωνικό Γιέν

Η άνοδος του γιέν έναντι του δολλαρίου κατά 60% σε 18 μήνες είχε ευεργετικές επιδράσεις επί των καυσίμων, άφου η τιμή του πετρελαίου σε δολάρια έπεφτε κατά 50% έως 60% φέρνοντας την τιμή του βαρελιού έκπεφρασμένο σε γιέν στο 1/4 της τιμής που ίσχυε πρό έτους.

Η μείωση των τιμών του πετρελαίου και των πρώτων ύλων επέτρεψε στην Ιαπωνία, παρά την κατακόρυφη άνοδο του γιέν, να συνεχίσει να παρουσιάζει πλεόνασμα στο έξωτερικό της έμποριο, τόσο με τις ΗΠΑ (59 δισ. δολλ. τό 1986) όσο και με την ΕΟΚ και τον ύπόλοιπο κόσμο (33 δισ. δολλ. τό 86).

Αυτό συνεχίστηκε και τό 1987 κι έτσι έχουμε γιά τό έτος, Μάρτιος 1986 - Μάρτιος 1987, ένα έμπορικό πλεόνασμα της τάξεως του 101.4 δισεκ., εκ των όποιών 52 δισεκ. με τις ΗΠΑ.

Η προσπάθεια του κ. Νακασόνε να αύξησει την έσωτερική ζήτηση και τις εισαγωγές άπεδείχθει άνεπιτυχής και τό μόνο που πέτυχε είναι η μείωση και η θυσία του κέρδους γιά να μην χάσουν οι Ιαπωνικές εταιρείες τους πελάτες του έξωτερικού.

Τό Γερμανικό μάρκο

Η άνατίμηση του μάρκου κατά 3% στις 12 Ιανουαρίου και η μείωση των βασικών επιτοκίων στις 22 του ίδιου μηνός, ως και τα άποτελέσματα των γενικών εκλογών (που άποδυνάμωσαν τό κόμμα του κ. Κόλ) δεν προκάλεσαν μείωση ζήτησης του μάρκου.

Οι προβλέψεις της οικονομίας γιά τό 1987, όμιλούν γιά αύξηση του ΑΕΠ κατά 2% και ίσως 1.6% έναντι του άρχικού 2.3%. Έξ άλλου, η αύξηση μισθών στην μεταλλοβιομηχανία κατά 5% και η μείωση ώρων έργασίας από 38.5 σε 35 την έβδομάδα δεν προοιωνίζει τίποτε τό καλό.

Τό μάρκο, άφου ανέβηκε έναντι του δολλαρίου στα 1.7645 (4 Μαΐου) ύποχώρησε στα 1.8030 (26 Μαΐου) και προβλέπεται να παραμείνει σ' αυτό τό επίπεδο μέχρι την προσεχή συνάντηση των έπτά ήγετών των άνεπτυγμένων χωρών.

Έλβετικό φράγκο

Με πληθωρισμό της τάξεως του 0.8% τό 1986 και μείωση της άνεργίας από 1% σε 0.8% (4.258 άτομα), τό Έλβετικό φράγκο παρουςίασε μία κατακόρυφη άνοδο έναντι του δολλαρίου και μία μέση άνοδο 7% έναντι των νομισμάτων των άλλων έμπορικών εταί-

ρων. Όσον άφορά τό Γερμανικό νόμισμα, η άνοδος περιορίστηκε στο 2% καθώς 33% των εισαγωγών της και 21% των εξαγωγών της Έλβετίας είναι με την Δυτική Γερμανία.

Γιά τό 1987 προβλέπεται άνοδος του ΑΕΠ κατά 1.3% και πληθωρισμός γύρω στο 1%, ενώ η ίσοτιμία του φράγκου που είχε άνέβει στις 4 Μαΐου στα 1.4450 στο δολλάριο (ύψηλότερη τιμή) έπεσε στα 1.4730 στις 11 του ίδιου μηνός γιά να ξανάνέβει στα 1.4630 στις 25 Μαΐου.

Η Δραχμή

Στό διάστημα του Μαΐου η άνοδος του Γερμανικού μάρκου και του Γαλλικού φράγκου (1.2% και 0.8% αντίστοιχα) επέδρασαν δυσμενώς στην ίσοτιμία της δραχμής έναντι του ECU (- 1.1%), ενώ η άνοδος κατά 1.5% της λίρας (η όποία παρετηρήθη έναντι όλων των νομισμάτων) δεν έπηρέασε στην διαμόρφωση της τιμής του ECU, καθώς η λίρα δεν μετέχει στο Ευρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα όπως και η δραχμή. Πάντως η διολίσθηση της δραχμής από την άρχή του έτους δεν ξεπερνά τό 4.5% και η πρόβλεψη γιά μείωση της ίσοτιμίας της δραχμής γιά όλο τό 1987 της τάξεως του 8% με 10% φαίνεται πιθανή.

ΠΙΝΑΞ 1

Τιμές Δολλαρίου Νέας Υόρκης

23.4.87	22.5.87	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	1.8055	1.7815 - 1.4
Φρ. Έλβ.	1.4710	1.4635 - 0.2
Λίρα Άγγ.	1.6435	1.6675 - 1.5
Λίρα Ιταλ.	1287.0	1290.0 + 0.0
Γιέν Ιαπ.	140.70	140.80 + 0.0

ΠΙΝΑΞ 2

Επιτόκια Ευρωνομισμάτων 22.5.87

Μήνες	1	3	6
Δολλ. Η.Π.Α.	7 3/16	7 9/16	7 7/8
Μάρκο Γερμ.	3 3/4	3 3/4	3 3/4
Λίρα Άγγλ.	8 1/8	8 5/8	8 7/16
Φρ. Έλβ.	3 5/16	3 15/16	3 15/16
Φρ. Γαλλ.	8 1/4	8 7/16	8 5/8

ΠΙΝΑΞ 3

Δραχμή - Τιμές FIXING (Τράπεζα Έλλάδος)

	24.4.87	25.5.87	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	132.750	133.160	- 0.4
Μάρκο Γερμ.	73.780	74.658	- 1.2
Φρ. Έλβετ.	90.650	91.004	- 0.4
Φρ. Γαλλ.	22.173	22.349	- 0.8
Λίρα Ιταλ. (100)	10.3445	10.3210	+ 0.2
Γιέν Ιαπ. (100)	95.036	94.416	+ 0.6
ECU	153.405	155.000	- 1.1

ΑΕΓΕΑΝ OCEANIC S.A.

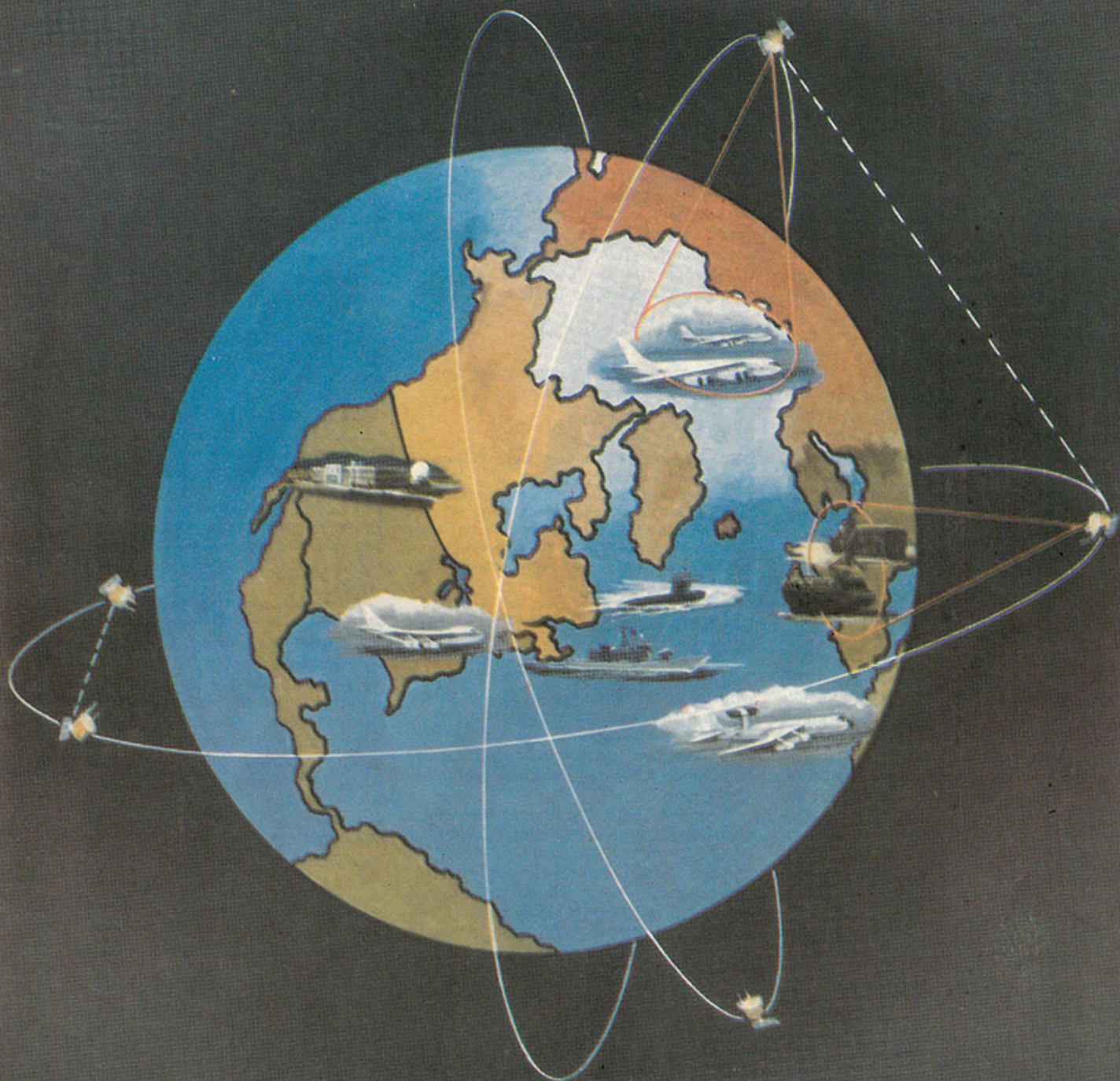
12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271



"MAREL," ELECTRONICS S.A.

6, SOTIROS STR. - PIRAEUS PHONES: 4123943-4128838-4127710-4174614
TELEX: 212525 MARL GR · 211101 SPEL GR FAX No. (01) 4127819



Supplying the largest shipping Firms with navigation and communication equipment, as well as other large enterprises, government organizations, and the Armed Forces, with all kinds of electronic equipment.

MAREL'S scientific and technical personnel provides service on a 24-hour basis. Installation, maintenance and repairs are also undertaken.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΗ Η ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΑΠΟΥΣΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ BIMCO

Γαλαπτά «Ναυτικά Χρονικά».

Μόλις επέστρεψα στο γραφείο μου μετά την λήξη της τριήμερης συνεδρίασης της BIMCO και αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τη λύπη μου για την στάση της ελληνικής κυβερνήσεως απέναντι στους διακεκριμένους εκπροσώπους της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Συγκεκριμένα είχε προγραμματισθεί από πολύ καιρό ο Υπουργός Έμπορικης ναυτιλίας κ. Άλεξανδρής να προλογίσει την Γενική Συνέλευση της BIMCO σήμερα Τετάρτη 20/5/87. Μάλιστα κατά την λήξη της χθεσινής συνεδρίασης ο Πρόεδρος της BIMCO είχε ζητήσει από τους συμμετέχοντες να προσέλθουν σήμερα το εργότιμο στις 9.45 Π.Μ. για να υποδεχθούν τον κύριο Υπουργό.

Μετά μεγάλης μου λύπης όμως κατά την έναρξη της σημερινής συνεδρίασης ο Πρόεδρος Jebson ανήγγειλε ότι λόγω της όλονύκτιας συνεδρίασης της Βουλής ήταν αδύνατη η συμμετοχή του κ. Υπουργού και ότι θα τον αντικαθιστούσε ο Άρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ. Ντούνης. Στο άκουσμα της ανακοίνωσης αυτής οι παρευρισκόμενοι στην αίθουσα σύνεδροι εξέφρασαν έκδηλα την δυσαρέσκειά τους. Άμέσως μετά ανέβηκε στο βήμα ο Άρχηγός του Λιμενικού Σώματος από τον όποιον, τουλάχιστον εμείς οι λίγοι Έλληνες που παρακολουθήσαμε την συνεδρίαση, αναμέναμε ένα θερμό μήνυμα και όπωςδήποτε την ανάπτυξη της ελληνικής θέσεως απέναντι στα τόσα κρίσιμα προβλήματα της παγκόσμιας ναυτιλίας, ως επίσης, γιατί όχι, και να θέξει με διπλωματικό τρόπο το ζήτημα του μπουκόταζ της κυπριακής σημαίας από τους Τούρκους ζητώντας συγχρόνως και την συμπαράσταση των συμμετεχόντων. Δυστυχώς ο κ. Άρχηγός, που όπως αποδείχθηκε δεν ήταν καθόλου έτοιμος για την περίπτωση, απεύθυνε ένα πολύ σύντομο και χλιαρό χαιρετισμό που κατά γενική ομολογία δεν ικανοποίησε τους συνέδρους, και κατέβηκε από το βήμα.

Έχοντας κάποια μικρή πείρα από παρό-

μοιες εκδηλώσεις στο εξωτερικό, όπου είναι αξιοσημείωτη η θερμή εκδήλωση των οικοδεσποτών και των εκπροσώπων των κυβερνήσεων, αναρωτιέμαι εάν είναι δυνατόν εμείς οι Έλληνες με τόσο μεγάλη ναυτιλιακή παράδοση να υποδεχόμαστε τόσο ψυχρά τους ξένους εκπροσώπους, που μας έκαναν την τιμή να πραγματοποιήσουν το συνέδριό τους στην Ελλάδα, και που εδώ που τά λέμε τους έχουμε απόλυτη ανάγκη για την υποστήριξη διεθνώς των δικαίων αιτημάτων μας.

Αλήθεια πώς θα αισθάνθηκε ο Άρχηγός του Λιμενικού Σώματος όταν κατά τη λήξη της συνεδρίασης ανέβηκε στο βήμα ο Γερμανός εκπρόσωπος που με τα πιά γλαφυρά λόγια καλούσε τους συνέδρους στο επόμενο συνέδριο της BIMCO που θα πραγματοποιηθεί στο Άμβουργο το 1989;

Εύχαριστώ για τη φιλοξενία,

Αναγνώστης που επιθυμεί να κρατήσει την ανωνυμία του

Πειραιάς, 20/5/1987

Σ.Σ.: Δυστυχώς, θα συμφωνήσουμε απόλυτα με τον φίλατο επιστολογράφο μας ότι η απουσία του επίσημου ελληνικού κράτους από την συνάντηση της BIMCO υπήρξε επεικεισάτα ανεπαρκής, ιδιαίτερα καθώς ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής αναφέρετο ως το επίσημο πρόσωπο υπό την αίγίδα του οποίου πραγματοποιείτο η διάσκεψη αυτή στην Αθήνα.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Μία από τις βασικές διαπιστώσεις για το Ναυτικό επάγγελμα είναι ότι το επάγγελμα του ναυτικού θεωρείται είτε σαν καριέρα, είτε σαν μία συγκεκριμένη χρονική απασχόληση ορισμένου χρονικού διαστήματος μετά το οποίο ο Ναυτικός αναζητεί κάποια άλλη ασχολία.

Ο βαθμός διαρροής από το επάγγελμα είναι ύψηλός γιατί οι περισσότεροι ναυτικοί δεν δέχονται τον ύψηλό βαθμό απομόνωσης από το σπίτι τους και έτσι μπαίνει η διάκριση μεταξύ αυτών που διαλέγουν το επάγγελμα για μονιμότητα και αυτών που τείνουν σ' αυτό το επάγγελμα χωρίς συγκεκρι-

μένη άποψη για το πόσο θα μείνουν. Άναμφίβολα όμως οι περισσότεροι μπαρκάρουν για οικονομικούς λόγους, και στόχος τους είναι η αποταμίευση ενός μικρού κεφαλαίου που θα τους δώσει τη δυνατότητα για την αρχή ενός άλλου επαγγέλματος. Θα πρέπει να τονιστεί η διαφοροποίηση της εισόδου του Ναυτικού στο επάγγελμα από άλλα επαγγέλματα γιατί η είσοδος στο πλοίο σημαίνει αλλαγή στον τρόπο ζωής.

Έχει πάψει πλέον το Ναυτικό επάγγελμα να έχει την παλιά του μορφή που έδινε στο Ναυτικό την αίσθηση του κοσμογυρισμένου και σήμερα δημιουργεί ένα άρνητικό κλίμα που το διαμορφώνουν οι πιέσεις του σπιτιού. Η πρώτη έντυπωση που αποκομίζει ένας νέος που μπαίνει στο Ναυτικό επάγγελμα είναι καθοριστικός παράγοντας για την παραπέρα απόφασή του στο αν θα παραμείνει στη θάλασσα ή όχι. Όπως λέει μία μελέτη, οι συνθήκες ζωής πάνω στο πλοίο, τροφοδοσία και διασκέδαση έχουν άμεση επίδραση στο αν θα παραμείνει ο νέος στο Ναυτικό επάγγελμα. Ειδικά δε με την παρουσία άλλοδαπών πάνω στα πλοία δημιουργούνται προβλήματα εγκλιματισμού. Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο που διαμορφώνεται λοιπόν ακόμη και τα μικροπροβλήματα μεγενθύνονται και φθάνουν σε τέτοιες διαστάσεις που να αποθαρρύνουν την είσοδο στο Ναυτικό επάγγελμα. Παράπονα για θέματα αποδοχών δεν είναι πολλά ούτε εντονα αν εξαιρέσουμε την σημερινή κρίση που ίσως δημιουργεί προβλήματα τακτικής πληρωμής από πλευράς του πλοιοκτήτη.

Είναι ενδιαφέρον να αναφερθεί το ότι σε έρευνα που έγινε το επάγγελμα του Ναυτικού υπογραμμίστηκε σαν τελευταίο στις προτιμήσεις των νέων και σε έρωτηση που τέθηκε αναφορικά με τα χειρότερα επαγγέλματα αυτό του Ναυτικού πήρε μία από τις πρώτες θέσεις. Άς σημειωθεί ότι οι ίδιες έρωτήσεις που τέθηκαν και σε γυναίκες είχαν τις ίδιες απαντήσεις με αυτές των ανδρών.

Τα αποτελέσματα της μελέτης που έγινε είχαν μικρές διαφοροποιήσεις στις απόψεις των έρωτηθέντων καταγωγής υπαίθρου και μεγαλόπολης. Μελέτες που έχουν γίνει κατά καιρούς πάνω σε θέματα απόψεων γύρω από το Ναυτικό επάγγελμα βοηθούν στο να εξετασθεί αυτό μέσα από ένα ευρύ φάσμα παραμέτρων. Η απάντηση στο έρωτημα για τη δομή του Ναυτικού επαγγέλματος είναι ότι θα πρέπει αυτό να εξετασθεί μέσα απ' όλα τα θετικά και άρνητικά του στοιχεία και να τεθεί το όλο θέμα σε μία πιο ρεαλιστική βάση από την σημερινή.

Εύχαριστώ για τη φιλοξενία,

ΜΑΝΩΛΗΣ ΝΙΩΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ Α.Ε.
Ακτή Ποσειδώνος 12

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

Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ VHF

Κύριε Διευθυντή,

Αναφερόμενοι στο δημοσίευμα του περιοδικού σας «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» με τίτλο «κλέφτες οι έφοπλιστές για τη χρήση των VHF» που δημοσιεύτηκε στο τεύχος 1237/1996 της 15ης Δεκεμβρίου 1986, έχουμε να παρατηρήσουμε, κάπως άργα βέβαια γιατί άργα διαβάσαμε το δημοσίευσμά σας, τα παρακάτω:

α. Είναι γνωστό σε όλους ότι ο ΟΤΕ έχει το αποκλειστικό και αναπαλλοτρίωτο προνόμιο της μελέτης, οργάνωσης, εγκατάστασης, ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των πάσης φύσεως τηλεπικοινωνιών στην Ελλάδα και μετά του εξωτερικού (άρθρ. 5 ΝΔ 165/73).

β. Είναι επίσης γνωστό ότι η κατοχή, εγκατάσταση και χρησιμοποίηση επί οποιασδήποτε συχνότητας λειτουργίας ραδιοσταθμού χωρίς άδεια αποτελεί ποινικό αδίκημα και προβλέπονται μάλιστα αυστηρές κυρώσεις (άρθρ. 13 Ν. 4797/1930 και άρθρ. 2 Ν. 652/1977).

γ. Όσον αφορά την χορήγηση άδειας κατοχής και λειτουργίας ραδιοηλεκτρονικών δικτύων υπερβραχέων κυμάτων που να λειτουργούν στις ναυτικές ζώνες συχνότητας σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυτιλιακά γραφεία κλπ. σας γνωρίζουμε ότι δεν είναι δυνατόν να χορηγηθούν στις επιχειρήσεις αυτές όχι για το λόγο ότι δεν μπορεί να βρεθεί φόρμουλα χρεώσεως αυτών (πράγμα απλούστατο, όπως και σεις το τονίζετε στο δημοσίευσμά σας), αλλά κυρίως για το λόγο ότι η χρησιμοποίηση των συχνοτήτων αυτών, που έχουν χορηγηθεί μόνο στον ΟΤΕ και τις άλλες κρατικές υπηρεσίες για τις επιχειρησιακές τους ανάγκες, θα δημιουργήσει προβλήματα όχι μόνο στις υπηρεσίες αυτές αλλά και στους χρήστες που θα δοθεί ή άδεια, γιατί λόγω του μεγάλου φόρτου τους δεν θα μπορεί να επικοινωνήσει κανείς. Άλλωστε, όπως έχει διαπιστωθεί από την Υπηρεσία μας επανειλημμένα, η παράνομη χρήση έχει επεκταθεί και σε ζώνες έξω από αυτές της κινητής ναυτικής υπηρεσίας VHF με αποτέλεσμα να επηρεάζουν και άλλες Υπηρεσίες.

δ. Για την αντιμετώπιση του θέματος της καλύτερης εξυπηρέτησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχει προγραμματισθεί και επιπλέον να λειτουργήσει μέσα σ' αυτό το χρόνο σταθμός υπερβραχέων κυμάτων του ΟΤΕ στο δροσ Αιγάλεω για την κάλυψη α-

ναγκών των σκαφών που κινούνται στον Αργοσαρωνικό.

Τέλος σας γνωρίζουμε ότι δεν είναι μόνο ποινικό αδίκημα στη κατοχή και λειτουργία σταθμού, που λειτουργεί σε μεσαία ή βραχεία κύματα αλλά οποιουδήποτε σταθμού, όπως παραπάνω αναφέρουμε και την κατοχή της παρανομίας αυτής θα επιδιώξουμε δραστηκότερα, γιατί τα προβλήματα που δημιουργούν οι παράνομοι και ανεξέλεγκτοι αυτοί σταθμοί στις κρατικές και δημόσιες επικοινωνίες έχουν αυξηθεί πάρα πολύ τον τελευταίο καιρό με αποτέλεσμα να δημιουργούν προβλήματα ακόμη και στις υπηρεσίες ασφαλείας και κινδύνου της ναυτικής και αεροναυτικής. Άρκετες φορές μάλιστα, λίγο έλλειψε να θρηνησούμε και ανθρώπινα θύματα λόγω της ασυδοσίας αυτών.

Με έντολη Υπουργού
Ο Προϊστάμενος του Τμήματος Έλεγχου
Ραδιοεκπομπών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών
ΚΩΣΤΑΣ ΣΤΑΜΑΤΟΥΚΟΣ

Αθήνα, 20 Μαΐου 1987

Σημ. Συντ.: Ευελπιστούμε ότι το αρμόδιο υπουργείο — εν προκειμένω το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών — θα αντιμετωπίσει το πρόβλημα της χρησιμοποίησης VHF με τρόπο που θα εξυπηρετούσε τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους ναυτικούς πράκτορες στην επικοινωνία τους με τα πλοία που βρίσκονται σε λιμενικές περιοχές και ταυτόχρονα θα εξασφάλιζε ένα σημαντικότατο έσοδο και μάλιστα σε συνάλλαγμα στον ΟΤΕ ώστε να ελαφρυνθεί κατά το ανάλογο ποσό ο έλληνας λαός στον οποίο φορτώνονται τα έλλειμμα των όλων των οργανισμών που ελέγχονται από το άνωτέρω υπουργείο. Αντί όμως για έποικοδομητικές λύσεις το αρμόδιο υπουργείο μας λέγει μόνο τί απαγορεύεται και προαναγγέλλει ότι θα κυνηγήσει άγριως αυτούς που αναγκάζονται να χρησιμοποιούν VHF για να εξασφαλίζουν την επικοινωνία που δεν μπορεί να εξασφαλίσει ο ΟΤΕ. Προαναγγέλλει επίσης ότι με κάποιον σταθμό που έχει προγραμματισθεί ο ΟΤΕ — άρα θα χρειασθούν νέες δαπάνες και για την πρόσκτηση των απαιτητών μηχανημάτων και για την επάνδρωσή του με το ανάλογο προσωπικό που θα καλύπτει τις ανάγκες των πλοίων που κινούνται στον Αργοσαρωνικό — για τις άλλες περιοχές, λόγω χάρη για τη Θεσσαλονίκη, το Λαύριο, την Πάτρα, την Πύλο κλπ., δεν νοιάζεται κανένας αφήνοντας δηλαδή να κόψουν το λαιμό τους όσοι έχουν ανάγκη να επικοινωνήσουν με τα πλοία που βρίσκονται στις εν λόγω περιοχές και ο ΟΤΕ δεν είναι σε θέση να εξασφαλίσει αυτήν την επικοινωνία.

Πέρα από όλα αυτά, το αρμόδιο Υπουργείο, το

όποιο μαζί με τους μανδρινούς του ΟΤΕ είναι υπεύθυνο για την απώλεια σημαντικών εσόδων σε συνάλλαγμα από τη χρέωση εκείνων που χρησιμοποιούσαν, χρησιμοποιούν και θα εξακολουθήσουν να χρησιμοποιούν VHF για να κάνουν τη δουλειά τους επειδή ο έχων το προνόμιο ΟΤΕ δεν μπορεί να τους εξυπηρετήσει, οφείλει να απαντήσει και σε ένα καίριο ερώτημα: Γιατί στις άλλες χώρες όπου η χρησιμοποίηση VHF είναι εύρυθμη δεν υπάρχουν τα προβλήματα που επικαλείται το Τμήμα Ραδιοεκπομπών;

Ο ΟΤΕ ΤΟ ΨΑΧΝΕΙ — ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ ΟΜΩΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ

Κύριε Διευθυντή,

Αναφερόμενοι στο δημοσίευσμά σας της 15.4.87 με θέμα «ΑΣ ΤΟ ΨΑΞΕΙ Ο Ο.Τ.Ε.», σας πληροφορούμε τα εξής:

Κατά γενική ομολογία των εξυπηρετούμενων ναυτικών μας, ή συμπεριφορά των υπαλλήλων των παρακτίων σταθμών είναι υποδειγματική.

Για την άποψη διαφόρων παρεξηγήσεων ή παρανοήσεων παρακαλούμε να μάς δώσετε συγκεκριμένα στοιχεία, για να προβούμε στον απαιτούμενο έλεγχο και αν υπάρξουν ευθύνες, να είστε βέβαιτοι, ότι οι υπεύθυνοι θα τιμωρηθούν παραδειγματικά.

Με τιμή
Ι. ΤΟΔΟΥΛΟΣ

Διευθ. Περιφερειακής Διεύθυνσης Υπεραστικών Άνταποκρίσεων του ΟΤΕ

Αθήνα 12.5.87

Σημ. Συντ.: Κατ' αρχήν πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι η προθυμία για τη διερεύνηση του θέματος από την αρμόδια υπηρεσία του ΟΤΕ δείχνει μία ευαισθησία ή οποία πρέπει να εξαρθεί. Στο σχετικό σημείωμα τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν ανέφεραν αλλά και ούτε διατύπωναν υποψίες για τους υπαλλήλους των παρακτίων σταθμών μας, οι οποίοι πράγματι, παρά τις αντιξοότητες που αντιμετωπίζουν κατά την διεξαγωγή της υπηρεσίας τους κάνουν, τι περνάει από το χέρι τους για να εξυπηρετήσουν τους ναυτικούς μας.

Ήδη έχουμε συγκεκριμένες πληροφορίες για τηλεφωνικές παρενοχλήσεις συζύγου ναυτικού μας άμεσως μετά από τηλεφώνημα από πλοίο που έγινε μέσω παρακτίου χώρας της Μεσογείου όπου όμιλεται η Ελληνική και νομίζουμε ότι εάν οι ενδιαφερόμενοι προβούν σε συγκεκριμένες καταγγελίες προς τον ΟΤΕ είναι δυνατόν, με την εγκατάσταση ειδικών συσκευών, να εντοπισθούν οι παρενοχλούντες και να σταματήσουν οι ενοχλήσεις προς τις οικογένειες των ναυτικών μας.

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOUYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516098
TLX: 21 1339 FLOT GR.



Για τη μεγάλη μας ναυτιλία

σ' ολό τον κόσμο ένας μεγάλος

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966, 4124286

ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. HELREGSHIP

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3



‘Η Γενική Συνέλευση της BIMCO στην ‘Αθήνα

Με την άθροια συμμετοχή περί των 500 μελών, πραγματοποιήθηκε με επιτυχία στην ‘Αθήνα, μεταξύ 18-21 Μαΐου, η ανά διετία γενική συνέλευση των Μελών της Baltic and International Maritime Council, παγκόσμια γνωστή ως BIMCO.

Σήμερα, παρά τη μακρόχρονη ναυτιλιακή κρίση, η BIMCO περιλαμβάνει μεταξύ των μελών της 808 πλοιοκτήτριες εταιρίες, οι οποίες συνολικά ελέγχουν τό 45% της παγκόσμιας χωρητικότητας, δηλαδή περί τους 280 εκατ. τόνους d.w., 1.742 ναυλομεσιτικά γραφεία και 58 ασφαλιστικά κλάμπε P & I, οργανισμούς και εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις, που προέρχονται από 103 χώρες.

Δυστυχώς, τη μεγάλη διάκριση που έγινε από τα μέλη της BIMCO προς την ‘Ελλάδα με την πραγματοποίηση της συνελεύσεως στην ‘Αθήνα και την εκλογή του κ. Γιώργου Π. Λιβανού ως μελλοντικού προέδρου του οργανισμού για τη διετία 1989-91, σκίασε ή παντελής σχεδόν απουσία από τη γενική συνέλευση του επίσημου ελληνικού Κράτους και του αρμοδίου καθ’ ύλην Υπουργού, ο οποίος αναφέρετο μάλιστα και στο επίσημο πρόγραμμα ότι είχε υπό την αιγίδα του την φετεινή συνέλευση της BIMCO.

Πρίν προχωρήσουμε στα πεπραγμένα της συνελεύσεως και στην συνοπτική αναφορά στα κυριώτερα σημεία των εισηγήσεων των διαφόρων προσωπικοτήτων που παρευρέθηκαν στις τριήμερες εργασίες της, την οποία είχε την καλωσύνη να προετοιμάσει για τα «Ν.Χ.» ο εκλεκτός συνεργάτης και φίλος κ. Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος, θέλω να τονίσουμε την βοήθεια που προσέφεραν όρισμένα γνωστά στελέχη του ελληνικού ναυλομεσιτικού κλάδου για την επιτυχία της συνελεύσεως στην ‘Αθήνα και τη θετική ανταπόκριση που είχαν στους συνέδρους οι δεξιώσεις που παρέθεσαν ή “Ένωση ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστών και τό Σωματείο ‘Ελλήνων Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων.

‘Η Συνέλευση

Τό πρωί της 20 Μαΐου, η γενική συνέλευση της BIMCO εξέλεξε ως νέο πρόεδρο τόν Δρ. Χέλμουτ Σόχμεν, πρόεδρο της γνωστής Worldwide Shipping του Χόγκ Κόγκ και υποψήφιο πρόεδρο για την επόμενη διετία, 1989-91 τόν κ. Γιώργο Π. Λιβανό, πρόεδρο της Ceres Hellenic Shipping Enterprises.

Στό αξίωμα του αντιπροέδρου εξελέγη ο κ. ‘Ανατόλι Λουγκόβτσον, αντιπρόεδρος της Black Sea Shipping Co. της ‘Οδησσού και πρόεδρος της ‘Επιτροπής Τεκμηρίωσης ο κ. Νίλς Γκούσταβ Πάλμγκρεν, πρόεδρος της Finnish Maritime Law Association και μέλος σε διοικητικά συμβούλια πολλών φινλανδικών ναυτιλιακών οίκων.

Με απόφαση της γενικής συνελεύσεως, την νέα εκτελεστική επιτροπή της BIMCO απαρτίζουν οι παραπάνω με την συμμετοχή του πρώην προέδρου κ. ‘Ατλε Τζέμπσεν, τεσσάρων πρώην αντιπροέδρων, τών κ.κ. Φλ. Χάσλε, Α. Ντέ Γιόγκ, Τζέικομπ Νέμπελινγκ, ‘Ιαν Ντένχολμ, του πρώην προέδρου της ‘Εκτελεστικής ‘Επιτροπής κ. ‘Ιαν Μούντζ και του πρώην προέδρου της ‘Επιτροπής Τεκμηρίωσης κ. Πήτερ Μπράντλεϊ.

‘Από ελληνικής πλευράς στό Διοικητικό Συμβούλιο της BIMCO εξελέγη ο κ. Νίκος Κοτζιάς με αναπληρωτή τόν κ. ‘Αριστομένη Καραγεώργη και στην ‘Επιτροπή Τεκμηρίωσης ο κ. Γιώργος Φουστάκος με αναπληρωτή τόν Δρ. Ματθαίο Δ. Λώ. ‘Επίσης σημειώνεται ότι ο ελληνικής καταγωγής κ. Φώτης Γ. Πουλίδης εκπροσωπεί την ‘Ιταλία στό διοικητικό συμβούλιο και στην επιτροπή τεκμηρίωσης της BIMCO.

‘Από πλευράς ‘Υπουργείου Ναυτιλίας σύντομο χαιρετισμό προς τα παρευρισκόμενα στη συνέλευση μέλη της BIMCO απηύθυνε ο ‘Αρχηγός Λ.Σ. κ. Χρ. Ντούνης ο οποίος παρευρέθη σ’ αυτήν μαζί με τόν ύπαρχηγό Λ.Σ. κ. Βασόπουλο.

‘Ο νέος πρόεδρος της BIMCO

‘Ο Δρ. Χέλμουτ Σόχμεν, πρόεδρος μιας από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες του κόσμου είναι πλέον ο νέος πρόεδρος της BIMCO για την διετία 1987-89, τόν οποίο θα διαδεχθεί ένας ‘Ελληνας, ο κ. Γιώργος Π. Λιβανός.



Αυστριακής καταγωγής, ο Δρ. Σόχμεν σπούδασε νομικά και εργάστηκε σε Τράπεζα πριν από την ανάμειξή του με την World Wide Shipping του Χόγκ Κόγκ.

Είναι μέλος τών διοικητικών συμβουλίων της Hong Kong and Shanghai Banking Corp., πολλών ασφαλιστικών και εμπορικών εταιριών, μέλος της εκτελεστικής επιτροπής της ‘Ενώσεως ‘Εφοπλιστών του Χόγκ Κόγκ και έχει διατελέσει πρόεδρος του IMIF και της επιτροπής της ‘Ιντερτάνκο.

Στήν προσφώνισή του προς τα παριστάμενα μέλη της BIMCO, μετά την εκλογή του στό αξίωμα του προέδρου, ο Δρ. Σόχμεν υπογράμμισε την προσήλωση της BIMCO στις άρχες του ελεύθερου ανταγωνισμού στό χώρο της ναυτιλίας και ζήτησε από τα μέλη να ενθαρρύνουν τη γραμματεία του ‘Οργανισμού για πράξεις που συντελούνται στό χώρο τους και συνιστούν πράξεις επιμερισμού ή προστατευτισμού στη διακίνηση φορτίων.

Τόνισε ακόμη τη παγκοσμιότητα της BIMCO και χαρακτηριστικά ανέφερε ότι

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

εκείνος ως πρόεδρος έχει έδρα τό Χόγκ Κόγκ, ο μελλοντικός πρόεδρος κ. Γιώργος Λιβανός τη Νέα Υόρκη και τόν Πειραιά, ο Σοβιετικός αντιπρόεδρος τήν 'Οδησσό και ο πρώην πρόεδρος κ. Τζέμπσεν τό 'Όσλο, ενώ τά υπόλοιπα μέλη τής έκτελεστικής επιτροπής έδρεύουν στίς ΗΠΑ, 'Αγγλία, 'Ολλανδία, Δανία, κτλ. Αύτή ή διάσπαρτη ανά τόν κόσμο

οργάνωση παρέχει τήν μόνη έναλλακτική λύση γιά τούς πρακτικά σκεπτομένους ανθρώπους τής παγκόσμιας ναυτιλίας και κατά τή θητεία του θά προσπαθήσει νά προεκτείνει τίς υπηρεσίες πού παρέχει ή BIMCO στόν τομέα τεκμηρίωσης, ασφάλειας τής ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η έκθεση του απερχομένου Προέδρου

Στήν έκθεσή του γιά τά πεπραγμένα τής BIMCO κατά τήν διετία 1985-87 ο απερχόμενος πρόεδρος κ. Άτλε Τζέμπσεν σημείωσε μεταξύ άλλων τά εξής:



«Η Γενική Συνέλευση είναι πάντα ένα πολύ σημαντικό γεγονός γιά τήν BIMCO καθώς μάς παρέχει τήν εύκαιρία νά συναντήσουμε παλιούς φίλους και νά κάνουμε νέες γνωριμίες, ώρισμένοι δέ έχουν τή δυνατότητα νά αναπτύξουν έμπορικές συναλλαγές. Όλοι όσοι συγκεντρώθηκαν έδω σήμερα δραστηριοποιούνται στόν κλάδο τής Ναυτιλίας και αίσθανομαι ότι ή 'Αθήνα, σάν ένα από τά κέντρα — κλειδιά του κλάδου τής ναυτιλίας και σάν μία πόλη μεγάλης ιστορικής σημασίας συνθέτει ένα όμορφο περιβάλλον γιά τή γενική συνέλευση τής BIMCO.

Η 'Ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα παίζει κύριο ρόλο στήν BIMCO μία και ή 'Ελλάδα είναι έδω και πολύ καιρό ή μεγαλύτερη συνεισφέρουσα χώρα και από πλευράς μελών και από πλευράς χρημάτων. Η σπουδαιότητα τής 'Ελλάδας σάν ναυτικό έθνος αποτελεί πραγματικότητα γιά τή BIMCO και ή 'Αθήνα λοιπόν ήταν μία λογική επιλογή ως τόπος διεξαγωγής τής γενικής συνέλευσης του 1987.

Δέν θά μπορούσα νά σάς παρουσιάσω τήν έκθεσή μου χωρίς νά αναφερθώ στίς δύσκολες συνθήκες τής αγοράς. Άν και τό 1986 έλήφθησαν μέτρα υπέρ μιάς μεγαλύτερης ισορροπίας μεταξύ

προσφοράς και ζήτησης στίς αγορές δεξαμενοπλοίων και πλοίων ξηρού χύδην φορτίου, αυτά τά μέτρα ήταν πολύ ανεπαρκή στήν προσπάθειά μας γιά τή δημιουργία αποδεκτών επιπέδων ναύλων. Η διάλυση πλοίων στήν αγορά δεξαμενοπλοίων υπήρξε μάλλον περιορισμένη λόγω τής αυξημένης αποδοτικότητας και λόγω των υψηλότερων τιμών των μεταχειρισμένων σέ σχέση μέ τή διάλυση. Από τήν άλλη πλευρά ή διάλυση πλοίων ξηρού χύδην φορτίου έφτασε γιά πρώτη φορά στό ρεκόρ των 11 εκατομμυρίων τον. d.w.

Θά πρέπει ίσως, σέ συνάρτηση μέ τό ζήτημα του τοννάζ, νά αναφέρω ότι στό τέλος του 1986 τό παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών βρισκόταν στά 1.006 πλοία, 38.13 εκατ. τον. d.w. αντιπροσωπεύοντας έτσι μία μείωση τής τάξεως των 7 εκατ. τόννων σέ σύγκριση μέ τό 1985. 'Επίσης ο παγκόσμιος στόλος μειώθηκε σέ 23.504 πλοία 605.3 εκατ. τον. d.w., μία μείωση 2% περίπου, από τήν οποία μόνο ο στόλος των φορτηγών και μπάγκ κάρριερς μειώθηκε κατά 4%.

Τά τελευταία στοιχεία γιά τό τοννάζ δείχνουν ότι στήν αγορά των δεξαμενοπλοίων έχουμε χωρητικότητα 4% πάνω από τή ζήτηση και στήν αγορά των πλοίων ξηρού χύδην φορτίου χωρητικότητα 11% πάνω από τή ζήτηση. Η αγορά των δεξαμενοπλοίων επηρεάζεται πολύ από τήν συνεχιζόμενη πολιτική του ΟΠΕΚ, πού περιορίζει τήν παραγωγή των κρατών - μελών του γιά νά αυξηθεί ή τιμή του πετρελαίου, ενώ ή εξέλιξη στήν αγορά ξηρού φορτίου εξαρτάται από τήν παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και τήν αυξημένη ζήτηση πρώτων ύλων, όπως σιδηρομετάλλευμα, άνθρακες, σιτάρια, βωξίτες, αλουμίνα και φωσφορούχα πετρώματα.

Τό έρώτημα πού παραμένει όμως άναπάντητο είναι εάν ή πτώση στή τιμή του πετρελαίου και ή προσαρμογή τής συναλλαγματικής τιμής του δολλαρίου θά δημιουργήσουν τή βάση γιά τή βελ-

τίωση των συνθηκών ανάπτυξης, οι όποιες μπορεί τελικά νά προωθήσουν τήν παγκόσμια οικονομία.

Παρά τό γεγονός ότι όλοι ξέρουμε τί πρέπει νά γίνει, δέν φαίνεται ότι είμαστε πρόθυμοι νά πειθαρχήσουμε, νά συμπεράξουμε γι'αυτό.

Στίς χώρες του ΟΟΣΑ σημειώνεται συνεχιζόμενη ανάπτυξη, αλλά τά σοβαρά προβλήματα υπερχρέωσης των αναπτυσσόμενων χωρών περιορίζουν τήν δυνατότητα ούσιαστικής παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης.

Παλεύουμε εναντίον πολλών άβέβαιων συντελεστών.

Χρειαζόμαστε ανάπτυξη στήν παγκόσμια οικονομία. Χρειαζόμαστε περικοπές στόν τομέα τής ναυπήγησης και χρειαζόμαστε αυξημένη διάλυση προκειμένου αυτός ο κλάδος τής οικονομίας νά επιτύχει ξανά μία ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

Τά προβλήματά μας είναι σοβαρά. Μία θετική ένδειξη γιά τό μέλλον είναι ή τελευταία πρωτοβουλία τής Ούνκταντ νά αφιερώσει τίς συζητήσεις τής 'Επιτροπής Ναυτιλίας του 1988 στήν κατάσταση τής ναυτιλιακής αγοράς. 'Ελπίζω ότι ή Ούνκταντ θά αποτελέσει τό βήμα, από τό οποίο όλα τά ενδιαφερόμενα μέρη, δηλαδή, ο 'Ασφαλιστικός κλάδος, οι Τράπεζες, ο Ναυπηγικός και ο Ναυτιλιακός κλάδος θά συμμετάσχουν στίς συζητήσεις. Είμαι σίγουρος πώς όλοι μας υποστηρίζουμε αυτή τή πρωτοβουλία τής Ούνκταντ.

Κατά τήν διάρκεια των δύο τελευταίων ετών τάχθηκαν αποφασιστικά υπέρ μιάς καινοτόμου και δημιουργικής προσέγγισης των σημερινών προβλημάτων μας. 'Ελπίζω ότι οι όμιλητές τής πρωϊνής συνεδρίασης τής Δευτέρας σάς έδωσαν μερικές καινούργιες ιδέες. Η εισήγηση γιά τή παγκόσμια οικονομία από τόν κ. Τζών Ράτλετζ έκανε μία εξαιρετική άνασκόπηση τής παρούσας κατάστασης και ο Δρ. Ντέ Μπόνο μάς έδωσε αναμφίβολα τήν συνταγή γιά δημιουργική σκέψη στόν κλάδο μας. Πρέπει νά πώ ότι δέν ήμουν ιδιαίτερα ένθουσιώδης όσον άφορά τήν πενταετή πρόβλεψη του κ. Στόνμπριτζ, αλλά από τήν άλλη πλευρά πρέπει νά είμαστε ρεαλιστές και χωρίς νά χάνουμε τήν αισιοδοξία μας πρέπει νά αναμένουμε μία κάπως βραδύτερη πρόοδο τής αποδοτικότητας, στήν οποία ελπίζουμε όλοι.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

Η Συζήτηση Στρογγυλής Τραπέζης για την ναυτιλιακή αγορά τό απόγευμα της Δευτέρας ήταν, κατά τη γνώμη μου, μία εξαιρετική αποτίμηση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουμε, αλλά παράλληλα μάς έδειξε καθαρά ότι οι κυρίως ενδιαφερόμενοι του κλάδου μας πρέπει να συζητούν τα τρέχοντα ζητήματα και να προσπαθούν να επιτύχουν αποδεκτές λύσεις. Με χαροποίησε ιδιαίτερα η ομιλία του Δρ. Βόγκελ ο οποίος σαφώς τροποποίησε την προσέγγιση της Ούνκταντ σ' αυτά τα σοβαρά θέματα προς μία πιο πρακτική και ρεαλιστική κατεύθυνση.

Αναφερόμενος στις δραστηριότητες της BIMCO, πιστεύω ότι το 1986 ήταν ένας χρόνος επιτυχιών σε αρκετούς τομείς. Πριν δύο χρόνια άρχισαμε μία προσπάθεια καλύτερης ενημέρωσης σχετικά με τις διάφορες δραστηριότητες της BIMCO με σύνθημα: «Πώς μπορούμε εμείς — η BIMCO — να βοηθήσουμε τα μέλη μας με πληροφορίες, συμβουλές και δραστηριότητες πρωτοβουλίες σε μία δύσκολη κατάσταση της αγοράς και με χαμηλότερο αποδεκτό κόστος»;

Η εξέλιξη φαίνεται άρεστή στα μέλη μας, που αξιοποίησαν περισσότερο τις παρεχόμενες υπηρεσίες καθ' όλη τη διάρκεια του 1986. Νομίζω ότι τα μέλη ενημερώνονται όλο και πιο πολύ σχετικά με τα πλεονεκτήματα που τους προσφέρει η ιδιότητά τους ως μέλη.

Όλες μας οι δημοσιεύσεις αναπροσαρμόστηκαν για να αντικατοπτρίσουν την νέα και σύγχρονη BIMCO, και οι νέες δημοσιεύσεις αποδεικνύονται πολύ χρήσιμες για τα μέλη, καθώς και για τα μη μέλη. Αναφέρομαι ιδιαίτερα στο «Έλεγε πριν επισκευάσεις», που είναι ένα καλό παράδειγμα του τί μπορεί πραγματικά να κάνει η Γραμματεία. Αντικατοπτρίζει σωστά τις γνώσεις που έχει η Γραμματεία, που βασίζονται σε παραδείγματα από καθημερινές δραστηριότητες στον τομέα των υπηρεσιών της.

Η αυτοματοποίηση της Γραμματείας εισάγεται σταδιακά και είναι γεγονός ότι οι δραστηριότητες με τη βοήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών στη Γραμματεία καλύπτουν τώρα όλη τη διοίκηση, συμπεριλαμβανομένων των στελεχών, λογιστηρίου, τιμολογίων και ελέγχου κόστους, διαφόρων υπηρεσιακών λειτουργιών, όλης της αλληλογραφίας και επικοινωνίας με τέλεξ και άλλων καθημερινών λειτουργιών. Πιστεύω ότι, όλες αυτές οι πρωτοβουλίες έχουν συμβάλει σε μία καλύτερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία της Γραμματείας και πιστεύω, σε λογικό κόστος.

Δυστυχώς, μία λειτουργία του τομέα υπηρεσιών γίνεται προοδευτικά σημαντική, το λεγόμενο Άρχειο Καταχωρήσεως, το οποίο περιλαμβάνει παρεμβάσεις της Γραμματείας για την ρύθμιση εκκρεμοτήτων για λογαριασμό των με-

λών μας, και την καταχώρηση αυτών των παραβατών και εταιρειών ή ατόμων που προέβησαν σε απάτες στον κλάδο μας. Χρειάστηκε μάλιστα, μέσα σε διάστημα δύο ετών να προσλάβουμε δύο υπαλλήλους, οι οποίοι ασχολούνται αποκλειστικά σ' αυτήν την υπηρεσία. Προσλάβαμε τον τελευταίο υπάλληλο στο τέλος του 1986 με αποκλειστικό σκοπό την οργάνωση του αρχείου των εταιριών και των προσώπων, και την έρευνα και παρακολούθηση των νεοεισερχομένων στον κλάδο μας. Θά έπρεπε ίσως να σάς δώσω μερικές ενδείξεις των αποτελεσμάτων αυτών των ενεργειών, δεδομένου ότι το 1985 ρυθμίστηκαν εκκρεμότητες ποσού 6 εκατ. δολларίων για τα μέλη μας, και το 1986 τό ποσό αυτό έφτασε περίπου τα 4 εκατ. δολάρια. Μία δυσάρεστη αλλά παρ' όλα αυτά ρεαλιστική εικόνα των προβλημάτων του κλάδου μας.

Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ή Έκτελεστική Έπιτροπή και η Έπιτροπή Τεκμηρίωσης εργάστηκαν δραστήρια επί δύο χρόνια για να εξοπλίσουν καλύτερα την BIMCO για τό μέλλον και να εδραιώσουν τη θέση της BIMCO στην διεθνή αγορά.

Στόν τομέα των εκδόσεων, η BIMCO προέβη σε κοινοπραξία με τό Γραφείο Τύπου του Λονδίνου των Λούδς για την έκδοση αμοιβαία αποδεκτών δημοσιευμάτων και βιβλίων στον κλάδο της Ναυτιλίας. Σε μία προσπάθεια αποθάρρυνσης της υποβάθμισης της δεοντολογίας και της ναυτιλιακής απάτης, η BIMCO συμφώνησε με την «The Baltic Exchange Ltd» στο Λονδίνο να συνεργαστούν στενά στο συγκεκριμένο θέμα. Οι συζητήσεις της Ούνκταντ για τη ναυτιλιακή απάτη είχαν σαν αποτέλεσμα την υιοθέτηση μιάς Άνταλλαγής Πληροφοριών για την Πρόληψη της Ναυτιλιακής Άπάτης, στον ιδιωτικό τομέα, τό αντικείμενο της οποίας είναι η βελτίωση της διαθεσιμότητας και της διάδοσης διεθνών ναυτιλιακών πληροφοριών, ώστε να καταπολεμηθεί η ναυτιλιακή απάτη και η BIMCO δέχτηκε να αποτελέσει ιδρυτικό μέλος μαζί με τό Διεθνές Έμπορικό Έπιμελητήριο και τό Γραφείο Τύπου των Λούδς του Λονδίνου.

Η συνεργασία μας και οι δεσμοί μας με έναν αριθμό άλλων οργανισμών ι-

σχυροποιήθηκαν, όμως με την Διεθνή Έπιτροπή Ναυτιλίας (CMI) και τό Διεθνές Φόρουμ Ναυτιλιακών Κλάδων (I-MIF).

Η ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων διεθνών οργανισμών στα πλαίσια του κλάδου της Ναυτιλίας είναι απαραίτητη και έπωφελης για όλους μας. Ο γενικότερος στόχος της BIMCO είναι η συμπλήρωση και όχι η αντιγραφή. Πρέπει να προσπαθήσουμε να προσανατολίσουμε τις διαφορετικές οργανώσεις μας προς αυτή τη κατεύθυνση και να αποφύγουμε την επικάλυψη υπηρεσιών, γιατί σε τελευταία ανάλυση εμείς πληρώνουμε γι' αυτές.

Συμμετείχαμε σε πολλές κοινές ενέργειες. Οι συνέπειες της νέας φορολογικής μεταρρύθμισης των ΗΠΑ βρίσκονται ακόμη υπό αξιολόγηση, αλλά η BIMCO μαζί με την CENSA, την OCS και την INTERTANKO, προβαίνει σε παραστάσεις στους υπευθύνους για τη θέσπιση του νόμου με τη βοήθεια παραγόντων στην Ουάγκιτον.

Ελπίζουμε ότι με αυτή την πρωτοβουλία ίσως μπορέσουμε να δημιουργήσουμε μία ξεκάθαρη και διοικητικά αποδεκτή εφαρμογή της νέας φορολογικής νομοθεσίας.

Έπιθυμώ επίσης να αναφέρω ότι η BIMCO ανέλαβε την πρωτοβουλία να συντονίσει μία κοινή δράση στο θέμα των επανειλημμένων επιθέσεων σε εμπορικά πλοία στην περιοχή του Περσικού Κόλπου. Μαζί με τις ICS, ISF, INTERCARGO, INTERTANKO, INSA, IMIF, CENSA και CAACE αποστείλαμε επιστολή στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Έθνών και ζητήσαμε απ' αυτόν τον Όργανισμό να λάβει μέτρα, ώστε να σταματήσουν αυτές οι επιθέσεις.

Αργότερα ο υποψήφιος πρόεδρος μας Δρ. Χέλμουτ Σόχμεν πήρε μέρος σε μία μικρή αντιπροσωπεία η οποία συναντήθηκε με τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Έθνών στην Νέα Υόρκη, και σ' αυτή την συνάντηση συμφωνήθηκε ότι οι διάφοροι οργανισμοί θά πρέπει να προσεγγίσουν τις κυβερνήσεις με σκοπό να εκφράσουν τις σοβαρές ανησυχίες που υπάρχουν στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Νομίζω λοιπόν ότι θά είναι σκόπιμο επί της ευκαιρίας να παρακινήσω τις διάφορες κυ-

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

βερνήσεις να προβούν σε έντονα διαβήματα, στα 'Ηνωμένα Έθνη, τα όποια ελπίζουμε ότι θα συμβάλουν στην επίλυση αυτής της θλιβερής και σοβαρής κατάστασης που επικρατεί στον Περσικό Κόλπο.

Πιστεύω ακόμη ότι η BIMCO θα πρέπει να παραμείνει μία μη πολιτική οργάνωση και να εστιάζει την προσοχή της στις εργασίες που συνδέονται με τα πρακτικά ζητήματα του κλάδου μας.

Έξ άλλου η BIMCO θα πρέπει να είναι ενήμερη στα θέματα που συζητούνται σε πολιτικό επίπεδο και θα πρέπει να συμμετέχει σε όλες τις πρακτικές ενέργειες με σκοπό τη βελτίωση της κατάστασης στον κλάδο μας και να βοηθήσει σε κάθε πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε σαν πρακτικοί άνθρωποι της ναυτιλίας.

Όταν η BIMCO πριν λίγα χρόνια ξεκίνησε μία νέα και πιο ξεκάθαρη πορεία, είχε διαπιστωθεί ότι ήταν σε θέση και είχε ισχυρό δυναμικό μελών, ώστε να μπορεί να πάρει αυστηρότερα και δραστηρότερα μέτρα έναντι των αθέμιτων δραστηριοτήτων και παρεκλίσεων από αποδεκτές αρχές υποβάθμισης των κανόνων της δεοντολογίας και γενικά όλων των καταστάσεων που επηρεάζουν αρνητικά τον κλάδο της Ναυτιλίας, με γενικό σκοπό τη προστασία των βασικών αρχών, τις οποίες εφαρμόζουμε στην ναυτιλία. Είμαι πράγματι πολύ ευχαριστημένος — αν όχι υπηρέτης — για τα αποτελέσματα που επιτύχαμε. Η φωνή της BIMCO ακούγεται όλο και περισσότερο.

Επί τη ευκαιρία θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Γιαν Μιούντζ, πρόεδρο της Έκτελεστικής μας Επιτροπής, για όλες τις προσπάθειες και τη σκληρή εργασία του, καθώς επίσης να ευχαριστήσω όλα τα μέλη του Συμβουλίου για την υποστήριξη και τα εμπνευσμένα σχόλιά τους.

Στόν χώρο της τεκμηρίωσης, ο πρόεδρος της Έπιτροπής Τεκμηρίωσης κ. Πητερ Μπράντλεϋ είχε αξιοσημείωτη επιτυχία στο έργο του. Η BIMCO διαπραγματεύτηκε με επιτυχία μία νέα τυποποιημένη τεκμηρίωση για τη μεταφορά βαρέος εξοπλισμού και τη ρυμούλκηση ανοικτής θαλάσσης. Στόν τομέα τεκμηρίωσης φυτικών ελαίων, ο χάρτης BISCOILVOY ανανεώθηκε με επιτυχία.

Αναπτύχθηκαν επίσης συνοδευτικά έγγραφα για το εμπόριο χημικών και ένα ομοίμορφο γενικό συνοδευτικό έγγραφο για χρησιμοποίηση στο άκτο-

πλοϊκό εμπόριο ξηρού φορτίου. Η BIMCO διεξήγαγε επιτυχείς διαπραγματεύσεις με το Παγκόσμιο Πρόγραμμα Τροφίμων των 'Ηνωμένων Έθνών, με αποτέλεσμα έναν νέο Χάρτη, που αντικαθιστά τα τρία προηγούμενα ακρωτηριασμένα έγγραφα που χρησιμοποιούσε ο Ο.Η.Ε.

Τη Δευτέρα το πρωί η Έπιτροπή Τεκμηρίωσης ενέκρινε δύο πολύ σπουδαία νέα συμβόλαια, ένα πρότυπο συμβόλαιο για την πώληση σκαφών προς διάλυση, και ένα συμβόλαιο για την τυποποιημένη διαχείριση πλοίων.

Η ανάπτυξη πρότυπης τεκμηρίωσης στον κλάδο μας είναι μία από τις σπουδαιότερες λειτουργίες της BIMCO και είμαι πολύ ευτυχής που η BIMCO παραμένει παγκόσμια πρωτοπόρος σ' αυτόν τον τομέα. Είμαστε ευγνώμονες για όλες τις συμβολές των ειδικών από διάφορους τομείς της οικονομίας και είμαστε βέβαιοι ευγνώμονες προς όλους τους ειδικούς, που μέσα από τις Έπιτροπές μας και μέσα από την Συμβουλευτική Όμάδα Ναυτικών Πρακτόρων μας βοήθησαν πρόθυμα όποτε τους χρειαστήκαμε.

Η οικονομική κατάσταση της BIMCO βελτιώθηκε από το 1985. Το αποτέλεσμα του 1985 ήταν ένα μικρό πλεόνασμα μετά την αφαίρεση των τόκων, αλλά μόνο το 1986 επιτύχαμε εκείνο το αποδεκτό λειτουργικό αποτέλεσμα που χρειάζεται για να δυναμώσει η οικονομική βάση της BIMCO. Είναι σπουδαίο, από οικονομικής πλευράς, ότι η BIMCO είναι μία ισχυρή οργάνωση.

Όσον αφορά τα μέλη μας, ζήσαμε μία μάλλον δυσάρεστη εξέλιξη από το 1985. Ο αριθμός των μελών της BIMCO επηρεάστηκε από τις πολλές πτωχεύσεις και από τις εταιρίες που εγκατέλειψαν την πλοιοκτησία για να αναλάβουν άλλες δραστηριότητες. Η Γραμματεία αύξησε τις δραστηριότητές της για την αύξηση των μελών αλλά είναι πολύ δύσκολο έργο — αν μου επιτρέπετε την έκφραση — να «πουλήσουμε» την BIMCO στην δύσκολη αυτή περίοδο της αγοράς, ειδικά σε τρίτους, που δεν έχουν γνωρίσει τα πολλά πλεονεκτήματα που απορρέουν από τη συμμετοχή στην BIMCO.

Για πρώτη φορά η BIMCO συμμετείχε ως εκθέτης στην έκθεση POSIDONIA, μία πρωτοβουλία που έγινε θερμά αποδεκτή και μας έφερε νέα μέλη. Στο τέλος του 1986 ανέληφθη μία νέα πρωτο-

βουλία με τη μορφή τοπικών σεμιναρίων διάρκειας μίας έως δύο ημερών. Το πρώτο ταξίδι ήταν ένα οδοιπορικό 14 ημερών στην Άπω Ανατολή, όπου δύο από τα πιο έμπειρα, σε ναυτιλιακά θέματα, στελέχη της Γραμματείας, διοργάνωσαν σεμινάρια πάνω σε πρακτικά ναυτιλιακά ζητήματα στην Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, στην Ίαπωνία, στην Δημοκρατία της Κορέας, και στο Χόγκ Κόνγκ.

Χθές το Διοικητικό συμβούλιο συμφώνησε να προσφέρει επίσημα στην αγορά τέτοια τμήματα στα πλαίσια της θυγατρικής BIMCO PUBLICATIONS κι αυτή η καινούργια δραστηριότητα θα πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια του τελευταίου τριμήνου αυτού του χρόνου.

Ο Γενικός Γραμματέας και εγώ επισκεφτήκαμε διάφορες χώρες, όπου μιλήσαμε με αντιπροσώπους του κλάδου της Ναυτιλίας και δεν έχω καμία αμφιβολία ότι όλες αυτές οι πρωτοβουλίες συνέβαλαν στην διατήρηση του αριθμού των μελών και σε ώριμες περιπτώσεις προσέθεσαν και νέα μέλη.

Την καλύτερη όμως δημοσιότητα μπορείτε να παρέχετε ΕΣΕΙΣ - ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΗΣ BIMCO. Σας παρακαλώ να προάγετε συνεχώς την BIMCO μέσα από τους διάφορους τομείς σας στην αγορά — πείστε τους συναδέλφους σας που δεν είναι μέλη της BIMCO να γίνουν μέλη της. Όσο πιο πολλά μέλη έχουμε τόσο πιο ισχυροί θα είμαστε και τόσο πιο ανταγωνιστικοί στο κόστος θα γίνονται οι ναύλοι μας.

Για τα μεγάλα σε όγκο αγαθά δεν υπάρχει πιο πρακτικό υποκατάστατο από τις θαλάσσιες μεταφορές και ούτε κανένας αποδοτικότερος τρόπος από πλευράς κόστους για την μεταφορά αγαθών, άρα θα υπάρξει σίγουρα ένα φωτεινότερο αύριο.

Είναι κοινά παραδεκτό ότι ζούμε, μπορώ να πω, σε μία πολύ «προκλητική» αγορά. Συχνά αισθανόμαστε απογοητευμένοι, χάνουμε την αισιοδοξία μας.

Κρατήστε την αισιοδοξία σας — Βελτιώστε τη σχέση κόστους - αποτελεσματικότητας — Χρησιμοποιείτε τη φαντασία σας — Έκμεταλλευτείτε τη νέα τεχνολογία και αφήστε στην BIMCO να εργαστεί για σας.

Είναι, απ' όλες τις πλευρές εφοδιασμένη με σημερινά πρότυπα και ύψώνει περήφανα τη σημαία της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κοινότητας.

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: 01-9307561



WESTWIND AFRICA LINE LTD



**WESTWIND AFRICA LINE LIMITED
ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΣ,
ΔΥΤ. ΑΦΡΙΚΗΣ, ΕΥΡΩΠΗΣ**

Άκτή Μισούλη 41, Πειραιεύς 185 35
Τηλ. 4180241-9 — Τέλεξ: 21 2417, 241400
ΤΕΛΕΦΑΞ: 4521654

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ὁ Ἑλληνικὸς Ναυλομεσιτικὸς Οἶκος
μέ τήν Διεθνή Ἀκτινοβολία καί Ἐμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Borought High Str.
LONDON SE11LL
407.3541 (Five Lines)
8812031 8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

Οί εισηγήσεις τῶν Συνέδρων τῆς BIMCO

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Γιὰ πρώτη φορά στὴν μακρόχρονη ἱστορία τῆς BIMCO (ιδρύθηκε τὸ 1905), συνήλθε ἡ Γενικὴ Συνέλευση τῶν Μελῶν τῆς στὴν Ἑλλάδα, στὴν ὁποία ἐλάβαν μέρος περί τούς 500 Συνέδρους ἀπὸ 54 χώρες.

Μέ τὴν εὐκαιρία αὐτὴ ἐγίναν διάφορες ἐκδηλώσεις οἱ ὁποῖες περιελάμβαναν ὁμιλίες ἐξεχόντων παραγόντων τῆς Διεθνούς Ναυτιλίας ἐπάνω σὲ θέματα πού ἀφοροῦν τίς θαλάσσιες μεταφορές.

Οἱ ὁμιλίες αὐτές κάλυψαν ἓνα εὐρύ φάσμα τῶν σημερινῶν προβλημάτων καὶ δόθηκε ἡ εὐκαιρία στοὺς Συνέδρους νὰ σχηματίσουν μία πιὸ ὁλοκληρωμένη εἰκόνα τῆς καταστάσεως πού ἐπικρατεῖ σήμερον στὸν χώρο τῆς διεθνούς Ναυτιλίας.

Οἱ ὁμιλητές ἀνέπτυξαν, καθένας ἀπὸ τὴν δική του σκοπιά, τίς ἀπόψεις τους, ἔδωσαν χρήσιμα στοιχεῖα καὶ πληροφορίες, ἔκαναν ἀναλύσεις, ἀκόμη καὶ προβλέψεις, γιὰ τὴν μελλοντικὴ πορεία τῆς Ναυτιλίας.

Σταχυολογοῦμε μερικές ἀπὸ αὐτές τίς ἀπόψεις, πού νομίζουμε ὅτι εἶναι ἐνδιαφέρουσες καὶ χρήσιμες γιὰ ὅλους μας.

— JOHN RUTLEDGE, πρόεδρος τοῦ CLAREMONT ECONOMIC INSTITUTE τῆς Καλιφόρνιας Η.Π.Α. Θέμα: «1987 - Σφαιρικὴ ἀποψη».

Ὑποστήριξε ὅτι ὁ προστατευτισμός στὶς ΗΠΑ θὰ δημιουργήσῃ ἓνα ἐμπορικὸ πόλεμο καὶ παγκόσμια οἰκονομικὴ ὑφεση, πρᾶγμα πού θὰ ἔχει δυσμενέες ἐπιπτώσεις στὴν διεθνή Ναυτιλία. Γιὰ τὴν ἐπιβολὴ προστατευτισμοῦ στὶς ΗΠΑ πιέζεται ἡ Κυβέρνηση ἀπὸ τοὺς Βιομήχανους καὶ τὸ Κογκρέσσο γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση ἰδίως τῆς ἀκολουθούμενης Ἰαπωνικῆς ἐμπορικῆς πολιτικῆς. Ἀνέφερε χαρακτηριστικὰ ὅτι οἱ δεκαετίες 1980 καὶ 1990 ἔχουν πολλὰ κοινὰ σημεῖα. Ἄν ἡ Κυβέρνηση τῶν ΗΠΑ ἀντισταθεῖ στὸν προστατευτισμό, τότε οἱ τιμές θὰ πέσουν, θὰ ὑπάρξῃ ἀνάπτυξη, τὰ ἐπιτόκια θὰ πέσουν κι αὐτὰ ἴσως μέ-

χρι τέλος τοῦ χρόνου, καὶ θὰ ὑπάρξῃ μία ἰσχυρὴ χρηματιστηριακὴ ἀγορά.

Συνέστησε ἀκόμη ὁ κ. RUTLEDGE, νὰ κάνει ἡ ναυτιλία τὸν προγραμματισμό τῆς μέ βάσει «κανονικῆς χρονικῆς περιόδου» καὶ ὄχι μέ βάσει τῆς οἰκονομικῆς ἐμπειρίας τῶν τελευταίων 20 ἐτῶν, πού τὴν θεωρεῖ ὡς «περίοδο παρέκκλισης», ὅταν τὴν συγκρίνει μέ τὴν περίοδο σταθερότητας τῶν τιμῶν τῶν προηγούμενων 200 ἐτῶν.

— D. STONEBRIDGE, Διευθυντὴς τῆς DREWRY SHIPPING CONSULTANTS τοῦ Λονδίνου. Θέμα: «Προοπτικές γιὰ τὴν Ναυτιλία γιὰ τὰ ἐπόμενα 5 χρόνια».

Ὑποστήριξε ὅτι εἶναι λάθος νὰ κάνει κανεὶς προβλέψεις γιὰ τὴν ναυλαγορά. Καὶ ἡ πιὸ ρεαλιστικὴ πενταετής πρόβλεψη χρειάζεται ἀναθεώρηση τουλάχιστον κάθε χρόνο. Τόνισε ἀκόμη, ὅτι στὰ ἐπόμενα πέντε χρόνια, λόγω τῆς συνεχιζόμενης ἀλλαγῆς σημαίας στὶς παραδοσιακῆς ναυτιλιακῆς χώρες, θὰ ἐξαφανισθεῖ ἡ ὑποδομὴ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσσεως, μέ ἀποτέλεσμα νὰ κλείσουν ἀναγκαστικὰ οἱ ναυτικῆς σχολὲς στὶς χώρες αὐτές καὶ νὰ περιορισθεῖ ἡ ναυτιλιακὴ τους δράση στὴν ἀκτοπλοΐα. Ὁ τρίτος κόσμος δὲν μπορεῖ νὰ ἀναπληρώσῃ τὸ κενὸ γιὰτί χρειάζεται πολὺ χρόνο ἀκόμη μέχρις ὅτου κατορθώσῃ νὰ δημιουργήσῃ συνειδητοῦς καὶ σωστά καταρτισμένους ναυτικούς.

Ἐξ ἄλλου ὅσο «γερνοῦν» οἱ στόλοι, τόσο θὰ μεγαλώνουν τὰ προβλήματα. Οἱ ἀλλαγές πληρωμάτων κάθε 6 μῆνες θὰ ἔχουν σάν ἀποτέλεσμα νὰ μεγαλώνουν τὰ CLAIMS στὰ P AND I CLUBS. Ἡ τάση ἀλλαγῆς σημαίας τῶν παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν στὰ τελευταῖα τέσσερα χρόνια, γίνεται φανερὴ ἀπὸ τὸν κατωτέρω στατιστικὸ πῖνακα τῶν DREWRY πού παρουσίασε ὁ κ. Στόνμπριτζ.

	1982 DWT σέ ἐκστ.	1986 DWT σέ ἐκστ.
ΙΑΠΩΝΙΑ	70.7	38.5
ΑΓΓΛΙΑ	22.5	11.6

NORΒΗΓΙΑ	21.9	9.3
ΓΑΛΛΙΑ	10.8	5.9
ΙΤΑΛΙΑ	10.4	7.9
ΙΣΠΑΝΙΑ	8.1	5.4
ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	7.7	5.6
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	5.4	4.3
ΔΑΝΙΑ	5.2	4.7
ΣΟΥΗΔΙΑ	3.8	2.5
ΣΥΝΟΛΟ	166.5	95.7
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΥΝΟΛΟ	700.2	647.6

10 ΣΗΜΑΙΕΣ %	23.8%	14.8%
---------------------	--------------	--------------

Γενικά ὁ κ. Στόνμπριτζ πιστεύει ὅτι ἡ ἀλλαγὴ σημαίας εἶναι μία βραχυπρόθεσμη καὶ ἐπικίνδυνη λύση γιὰ τοὺς πλοιοκτῆτες.

Μέ θέμα: «Ἡ παρούσα κατάσταση τῆς Ναυλαγοράς», μίλησαν:

— ATLE JEBSEN, μέχρι σήμερον πρόεδρος τῆς BIMCO, πού ἀνέφερε ὅτι:

Ὁ παγκόσμιος στόλος μειώθηκε κατὰ 2%. Ἡ χωρητικότητα τῶν δεξαμενοπλοίων παρουσιάζει σήμερον πλεόνασμα 4%, ἐνῶ τῶν Μπάλκ Κάρριερς 11%, ἐναντι τῆς ζήτησεως. Παραμένει ὡστόσο ἀναπάντητο τὸ ἐρώτημα, ἂν ἡ διεθνὴς οἰκονομία θὰ ἀνακάμψῃ, λόγω τῆς πτώσεως τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου καὶ ἀναπροσαρμογῆς τῆς τιμῆς τοῦ δολλαρίου, πρᾶγμα πού, ἂν συμβεῖ, θὰ ἐπηρεάσῃ ἀσφαλῶς θετικὰ καὶ τὴν πορεία τῆς Ναυτιλίας.

— Π. ΛΙΒΑΝΟΣ, πρόεδρος τῆς Ἑταιρίας «CERES» Πειραιῶς, ἀνέπτυξε μέ σαφήνεια τὰ ναυτιλιακὰ προβλήματα πού ἀνέκυψαν μεταπολεμικὰ καὶ ἔκανε ἀνάλυση τῶν γεγονότων πού ὀδήγησαν στὴν δημιουργία μιᾶς «νοσοῦσης ναυτιλίας», πού ὑπῆρξε θύμα τῆς «λαίμαργας» τῶν πρωταγωνιστῶν τῆς. Ἀναφέρθηκε ἰδιαίτερα στὸν προστατευτισμό καὶ εἶπε ὅτι πρέπει νὰ ἐπικρατήσῃ ἡ ἀρχὴ τῆς ἐλευθερίας στὶς θαλάσσιες μεταφορές καὶ νὰ γίνῃ προσπάθεια περιορισμοῦ τῆς ἀνάμιξης τῶν κυβερνήσεων στὸ ἐλάχιστο δυνατό. Εἶπε ἀκόμη ὁ κ. Λιβανός ὅτι τὸ τέλος τῆς κρίσεως

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

βρίσκεται «έν ὄψει» καί ὅτι ὅσοι ἀντέξουν τήν βαρειά τιμωρία πού τοὺς ἔχει ἐπιβάλει ἡ κρίση, θά δοῦν καλλίτερες μέρες.

— **RAINER VOGEL**, ὑποδιευθυντής τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τμήματος τῆς UNCTAD, προτείνει μία διεθνή συμφωνία μέ βάση τήν κατ' ἀναλογία συμμετοχή (QUOTA SYSTEM) τῶν ναυπηγείων καί τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιρειῶν, παρεμφερῆ μέ ἐκείνη πού ἀφορᾷ τὰ ἀγαθὰ (COMMODITY TRADE). Δέν ἐλπίζει ὡστόσο ὅτι αὐτό θά γίνει ἀποδεκτό ἀπό τήν διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Ὑποστήριξε πάντως ὅτι θά ἦταν εὐκολώτερο νά δημιουργηθεῖ ἕνα σύστημα ναυπηγήσεως καί διαλύσεως πλοίων σέ συνδυασμό μέ ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰ Ναυπηγεῖα καί τοὺς Ἐφοπλιστές, μέ τήν προϋπόθεση ὅτι θά ἀναθεωρηθεῖ τό καθεστῶς πού ἰσχύει σήμερα γιά τίς ἐπιχορηγήσεις καί πιστώσεις. Ἀνακοίνωσε τέλος ὁ κ. Βόγκελ, ὅτι τό πρόβλημα τῆς ἀνισορροπίας μεταξύ προσφορᾶς καί ζητήσεως, θά συζητηθεῖ στήν 13ῃ Σύνοδο τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς τῆς UNCTAD, στίς ἀρχές τοῦ ἐπόμενου χρόνου.

— **IVAR J. SAUNES**, ἀναπληρωτής γενικός διευθυντής τῆς «NORWEGIAN CREDIT BANK» ἀνέφερε ὅτι λιγώτερες Τράπεζες θά ἀναμιχθοῦν στήν Ναυτιλία μελλοντικά, μετά τήν πικρή τους ἐμπειρία ἀπό τήν τελευταία δεκαετία. Εἶπε ἀκόμη, ὅτι ὁ σκληρός ἀνταγωνισμός μεταξύ τῶν Τραπεζῶν, δέν εἶχε τὰ ἀναμενόμενα θετικά ἀποτελέσματα. Σήμερα ἐπικρατεῖ ἀπογοήτευση καί οἱ πιστώσεις θά δίδονται πλέον μέ αὐστηρότερα κριτήρια.

Μέ θέμα: «Ναυτιλία - Διάλογος ἀνάμεσα στόν ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ καί τόν ΠΕΛΑΤΗ», μίλησαν οἱ ἐξῆς:

— **T. OGAWA**, ἀντιπρόεδρος τῆς DAIICHI CHUO KISEN KAISHA τοῦ Τόκυο, ἀνέπτυξε τὰ ἀκόλουθα:

Ἡ ναυλαγορά τῶν δεξαμενοπλοίων

καί Μπάλκ Κάρριερς ἔφτασε στό χαμηλότερο ἐπίπεδο τῆς ἀπό τό 1981, καί ἀκόμη καί σήμερα, δέν μπορεῖ κανεῖς νά δεῖ ὀριστικά σημεία βελτιώσεως στό ἄμεσο μέλλον. Αὐτό ὀφείλεται κυρίως στήν μακρόχρονη ἔλλειψη ἰσορροπίας μεταξύ προσφορᾶς καί ζητήσεως, πού προήλθε ἀπό τὰ ἐκτεταμένα ναυπηγικά προγράμματα καί ἀπό τήν ἀπροσδόκητα μικρή αὔξηση στήν διακίνηση κάρβουνου καί σιδήρου, καθώς ἐπίσης καί ἀπό τήν σοβαρή μείωση στίς μεταφορές πετρελαίων.

Οἱ αἰτίες πού ὀδήγησαν στήν κατασκευή περισσοτέρων πλοίων ἀπό ἐκεῖνα πού χρειάζονται (ὑπερναυπηγήσεις), εἶναι: οἱ ἀλόγιστες παραγγελίες χωρίς τίς προϋποθέσεις ἐξασφάλισης φορτίων, ἡ ὑπερδυναμικότητα τῶν ναυπηγείων σ' ὅλο τόν κόσμο καί ἡ πολιτική τῶν κυβερνητικῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὰ ναυπηγεῖα καί τήν ναυτιλία. Γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς καταστάσεως πρέπει ὁ Μεταφορέας καί ὁ Πελάτης νά βρίσκονται σέ συνεχῆ διάλογο, μέ στόχο τήν ἀποτροπή τοῦ προστατευτισμοῦ στό χώρο τῶν Μπάλκ Κάρριερς, πού εἶναι σήμερα μία ἀπό τίς λίγες ἐλεύθερες ἀγορές τῆς Ναυτιλίας.

— **HANS JACOB KRUSE**, πρόεδρος τοῦ HAPAG LLOYD, Δυτικῆς Γερμανίας, ἀναφέρθηκε στήν καθοδική πορεία τῶν ἐργασιῶν τῶν πλοίων Τακτικῶν Γραμμῶν κατὰ τὰ τελευταία χρόνια.

Οἱ CONFERENCES, ἐνῶ μετέφεραν πρὶν ἀπό δύο δεκαετίες τό 80/90% τῶν γενικῶν φορτίων, σήμερα εἶναι ζήτημα ἂν μεταφέρουν τό 50%, ἐνῶ τό ὑπόλοιπο μεταφέρεται ἀπό ἀνεξάρτητους πλοιοκτῆτες. Ὁ διάλογος γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς καταστάσεως εἶναι ἀπαραίτητος ἐφ' ὅσον συγκεντρώνεται σέ θέματα μέ καθαρά ἐμπορικά κριτήρια. Κάνοντας σύγκριση ἀνάμεσα στοὺς ἰσολογισμούς τῶν μὴ ναυτιλιακῶν καί τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, βλέπει κανεῖς μέ θλίψη ὅτι οἱ ἐφοπλιστές δουλεύουν

«γιά τό τίποτα».

— **RUDOLF HEERWAGEN**, ἀντιπρόεδρος τῆς V.A.G. TRANSPORT Δυτικῆς Γερμανίας, ἀναφέρθηκε στά ἐξειδικευμένα πλοία γιά τήν μεταφορά αὐτοκινήτων καί τὰ προβλήματα πού ἀντιμετωπίζουν αὐτά τὰ πλοία, λόγω τοῦ σκληροῦ ἀνταγωνισμοῦ.

Κατέληξε στό συμπέρασμα ὅτι ἡ προσφορά καί ἡ ζήτηση θά εἶναι τελικά τό κύριο ρυθμιστικό στοιχείο τῆς ἀγορᾶς.

Τό συμπέρασμα ἀπό αὐτές τίς ὁμιλίες δέν ἦταν πολύ αἰσιόδοξο.

Πολλά τὰ ἐρωτηματικά γιά τό μέλλον τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἀφοῦ αὐτή ἐπηρεάζεται ἀπό τήν διεθνή πολιτική καί οἰκονομική κατάσταση σήμερα ὅσο ποτέ ἄλλοτε στό παρελθόν, μέ ἀποτέλεσμα τό «σκηνικό» νά ἀλλάζει ἀπροσδόκητα καί συχνότερα. Τά κέντρα πού ἐπηρεάζουν σήμερα τήν διεθνή οἰκονομία καί κατ' ἐπέκταση τήν διεθνή ναυτιλία, εἶναι περισσότερα. Συμμεριζόμεστε τήν ἀποψη ὅτι εἶναι λάθος νά κάνουμε προβλέψεις καί μάλιστα μακροχρόνιες, ὅπως εἶναι ἐπίσης λάθος νά βασιζόμαστε τὰ σχέδιά μας σέ συμπεράσματα πού βγαίνουν ἀπό μικρές χρονικές περιόδους.

Θά θέλαμε ἀκόμη νά τονίσουμε ὅτι οἱ ἐπαφές καί ὁ διάλογος μέ τοὺς παράγοντες τῆς διεθνούς ναυτιλίας μᾶς κάνουν σίγουρα σοφώτερους. Ἡ πληροφόρηση εἶναι σημαντικός συντελεστής στήν διαμόρφωση συμπερασμάτων καί στήν λήψη ἀποφάσεων. Ἡ BIMCO ἀποτελεῖ μία σοβαρή πηγή χρήσιμων πληροφοριῶν γιά τοὺς πλοιοκτῆτες. Ἡ χρησιμότητά της εἶναι πολλαπλή καί γενικά συνίσταται στήν ἐγκαιρή καί ὑπεύθυνη πληροφόρηση τῶν Μελῶν τῆς γύρω ἀπό σπουδαία θέματα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, πού ἔχουν σχέση μέ τήν ὁμαλή καί ἀποτελεσματική διαχείριση τοῦ πλοίου.

Γ. Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

**TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 888958 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**

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΡΟΒΑΛΛΟΥΝ ΤΟΥΣ ΜΕΣΙΤΕΣ

Με αφορμή την πρόσφατη γενική συνέλευση της BIMCO στην Αθήνα και σάν προσφορά στην ανάπτυξη του Πειραιώς και στην ανάδειξη του σέ σημαντικό κέντρο παγκόσμιας έμβλειας, τά «Ναυτικά Χρονικά» ξεκινούν από τό τεύχος αυτό την προβολή του κλάδου τών Έλλήνων Μεσιτών ναυτιλιακών συμβάσεων.

Η σύνταξη του περιοδικού έχει ζητήσει από τά ελληνικά ναυλομεσιτικά γραφεία σχετικά σημειώματα τά όποια νά περιγράφουν τίς δραστηριότητες και τό ιστορικό κάθε γρα-

φείου σέ ένα κείμενο 120 περίπου λέξεων στην ελληνική γλώσσα, πού μπορεί νά περιλαμβάνει και όνόματα μεσιτών ναυλώσεων ή και αγοραπωλησιών πού εργάζονται σ' αυτό, καθώς και συνεργαζόμενους οίκους στό έξωτερικό.

Ηδη, στην πρόσκληση τών «Ν.Χ.» ανταποκρίθηκαν οί παρακάτω ναυλομεσιτικοί οίκοι, τούς όποιους καταχωρούμε κατά αλφαβητική σειρά, ελπίζουμε δέ ότι θά ακολουθήσουν και άλλοι στό επόμενο τεύχος μας.

ALFA SHIPPING CO. SDERL

Ίδρύθηκε τό 1981 μέ κύριο σκοπό τίς ναυλώσεις πλοίων ξηρού φορτίου και τίς αγοραπωλησίες, αλλά άργότερα οί εργασίες της επεκτάθηκαν στίς πετρελεύσεις πλοίων και τίς πρακτορεύσεις πλοίων στην Ελλάδα και την Αίγυπτο.

Η εταιρία παρέχει επίσης υπηρεσίες γιά τή διέλευση πλοίων μέσω της Διώρυγας του Σουέζ και άπασχολεί σήμερα 20 άτομα.

Διευθυντής της εταιρίας και αντιπρόσωπός της στην Ελλάδα είναι ο κ. Εύαγγελος Βλασσόπουλος.
(Φίλωνος 97-99, Πειραιάς, τηλέφ.: 4136980, τέλεξ: 213887)

«BALKANFRACHT» ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο ναυλομεσιτικός Οίκος πού πρίν από τρεις δεκαετίες ξεκίνησε τίς δραστηριότητές του αντιπροσωπεύοντας και πρακτορεύοντας κρατικούς οργανισμούς ναυλώσεων, έθνικούς στόλους και ιδιώτες πλοιοκτήτες μέ στόλους μικρών motor-ship και T2 γιά νά ακολουθήσει κατόπιν και μέ την συμβολή τών αξιών και επιλέκτων στελεχών του μιά σταθερή άνοδική πορεία, φθάνοντας σήμερα στίς ναυλώσεις μεγάλων μάλκ κάρριερς και γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων. Γνώμονάς του ήταν και είναι ή επαγγελματική ευσυνειδησία, ή ειλικρίνεια και γενικότερα ή όσον τό δυνατόν καλλίτερη εξυπηρέτηση τών πελατών του, άνοίγοντας πρός τόν σκοπό αυτό γραφεία στό Λονδίνο τό 1974 και στη Νέα Υόρκη τό 1977. Είναι βέβαιο ότι ή άνοδική πορεία θά συνεχισθεί μέ τό ίδιο πνεύμα άπό τόν υίο του ίδρυτή, Γεώργιος ό όποιος τή τελευταία τριετία έχει αναλάβει επιτυχώς ένεργό δράση στην επιχείρηση.
(Αφεντούλη 2, Πειραιάς, τηλέφ.: 4520106, τέλεξ: 212378).

CONTINENTAL SHIPPING CO. LTD. CONTINENTAL (CHARTERING) S.A.

Οί δύο αυτές έπωνυμίες στην πραγματικότητα είναι ένα και τό αυτό, και έχουν ίδρυθεί και άνήκουν σ' έναν από τούς πιό παλιούς ναυλομεσιτές του Πειραιά τόν κ. Εύάγγελο Π. Πανά.

Η πρώτη ιδρύθηκε τόν Μάρτιο του 1970 μέ σκοπό τίς ναυλώσεις, αγοραπωλησίες και πρακτορεύσεις. Από τόν Αύγουστο του 1983 έχει περιορισθεί στίς πρακτορεύσεις και είναι γενικός πράκτορας στην Ελλάδα της Γαλλικής εταιρίας SECAM.

Η δεύτερη ιδρύθηκε τόν Ιούλιο του 1983 άσχολείται μέ ναυλώσεις και αγοραπωλησίες.

Εκτός από τό ίδιο τόν κ. Πανά, τό μικρό έπιτελείο της άπαρτίζεται από τούς κ.κ. Δ. Εύταξιάδη και Δ.Α. Ζαφειράτο.

Η Continental (Chartering) εργάζεται ως owner's broker και βασίζεται κυρίως σέ ένα σταθερό αριθμό πελατών και στό ίσως δυσανάλογα μεγάλο δίκτυο διεθνών επαφών και γι' αυτό τό σέρβις πού προσφέρει θά μπορούσε νά χαρακτηριστεί πολύ ίκανοποιητικό.

(Ακτή Μισούλη 5, Πειραιώς, τηλέφ.: 4179966, Τέλεξ: 212160)

DALEX BROKERS S.A.

Ίδρύθηκε τό 1987 μέ πρωταρχικό στόχο τίς ναυλώσεις τών πλοίων της Dalex Shipping, αλλά λόγω της καλής ανταπόκρισης μεταξύ άλλων πλοιοκτητών και ναυλωτών διέφυρνε τίς εργασίες της και πρός άλλους πελάτες.

Κυρίως ή δραστηριότητα της εταιρίας επικεντρώνεται



«NUOVA» TRAVEL OFFICE

Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 5-3ος όροφος
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΜΑΣ
ΓΝΩΣΗ ΗΘΟΣ
της Δουλειάς συναλλαγής

ΕΠΙΣΗΣ
ΑΥΘΟΓΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ✓
ΣΩΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ✓
ΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ✓

ΤΗΛ.: 4131148-9, 4131157 4134144, 4137666
ΤΛΧ: 241545 NOVA GR Α.Ο.Η.: 4135573

στis ναυλώσεις πλοίων ξηρού φορτίου μεταξύ 15-27.000 τόν. d.w. και από τό 1982 άπασχολεί μόνιμο συνεργάτη στό Λονδίνο γιά τήν λήψη περισσότερών πληροφοριών μέσω του Μπώλτικ.

Το 1984 ή Dalex Brokers προχώρησε στην ήλεκτρονική όργάνωση των υπηρεσιών της αύξάνοντας έτσι τήν ανταγωνιστικότητα της και συνεργάζεται στενά μέ άρκετούς σοβαρούς ξένους οίκους ναυλώσεων και εμπόρους που διακινούν φορτία ζαχάρως.

(Χαρ. Τρικούπη 1, Πειραιάς, τηλέφ.: 4527493, τέλεξ: 213193)

DLP MARITIME S.A.

Ίδρύθηκε τό 1983 μέ κύριους τομείς δραστηριότητος τίς ναυλώσεις και τίς άγοραπωλήσεις πλοίων, υπό τήν επίβλεψη του κ. Ντίνου Πέρρου και τήν συμπαράσταση όρισμένων ξένων και Έλλήνων πλοιοκτητών, ειδικότερα δέ μέ τήν συμπαράσταση του κ. Γιάννη Λαλιώτη.

Τό τμήμα ναυλώσεων που άπαρτίζονται από τόν υπεύθυνο τμήματος και έμπειρο μεσίτη κ. Νίκο Άλιδορομίτη που μαζί μέ τήν κ. Στέλλα Βασιλάκη και τούς βοηθούς τους, προσφέρουν τίς υπηρεσίες τους σε άρκετούς Έλληνες και ξένους πλοιοκτήτες.

Ο έκ των ίδρυτών της εταιρίας κ. Ντίνος Πέρρος και ο κ. Δημήτρης Πίττας άποτελούν τό τμήμα άγοραπωλήσιων. Η πολυετής πείρα και οι άριστες σχέσεις τους μέ Έλληνες και ξένους έχει βοηθήσει στην σημαντική ανάπτυξη του κύκλου εργασιών της DLP Maritime τά τελευταία χρόνια.

(Λ. Ποσειδώνος 18, Καλλιθέα, τηλ. 9428626, τέλεξ: 223992)

GEORGE MOUNDREAS AND COMPANY S.A.

Κάτω από τή διεύθυνση του κ. Γιώργου Σ. Μουνδρέα ή εταιρία συνεχίζει μία οικογενειακή παράδοση 70 περίπου έ-

τών στό ναυτιλιακό - μεσιτικό τομέα, μέ ιδιαίτερη έπίδοση στis ναυπηγήσεις, άγοραπωλήσεις και ναυλώσεις έμπορικων πλοίων παντός τύπου, ενώ ραγδαίως άναπτύσσεται τό προσφάτως έγκαινισθέν τμήμα μετασκευών και έπισκευών πλοίων.

Όλες οι υπηρεσίες προσφέρονται μέσω άποκλειστικών εκπροσωπήσεων (exclusive agency) ή άλλων κατ' ευθείαν άναποκρίσεων μέ τά ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου.

Άπτά παραδείγματα της πρόσφατης δραστηριότητας ή κατάρτιση ναυπηγικών συμβολαίων γιά τέσσερα πρόντακτ κάρριερς των 45.000 τόν. d.w. μέ τά ναυπηγεία Σπλίτ της Γιουγκοσλαβίας γιά λογαριασμό του Όμίλου Βαρδινογιάννη και ή παραγγελία στα Έλληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. τεσσάρων πλοίων - ψυγείων γιά λογαριασμό της Σοβιετικής Ένώσεως, πλοία της όποιας έπισκευάζονται επίσης στην Έλλάδα μέσω της πρακτορεύσεως της Έταιρείας.

Σέ όλους τούς άνωτέρω τομείς, στενοί είναι οι δεσμοί της εταιρείας μέ τή Σοβιετική Ένωση, τή Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, τή Γιουγκοσλαβία, Νότια Κορέα, Έν. Βασίλειο και μέ όρισμένες Άφρικανικές χώρες μέ τήν ιδιότητα του συμβούλου/άποκλειστικού πράκτορος επί ναυτιλιακών θεμάτων.

(Άλκιβιάδου 167, Πειραιάς, τηλέφ.: 4136802, τέλεξ: 213481/6).

LINK MARITIME ENTERPRISES

Ίδρύθηκε τό 1978 και οι δραστηριότητες χωρίζονται σε δύο οργανωμένα τμήματα. Τό πρώτο άπασχολείται στην ναύλωση ποντοπόρων πλοίων ξηρού φορτίου και τό δεύτερο σε άγοραπωλήσεις πλοίων κάθε κατηγορίας.

Η εταιρία διευθύνεται από τούς κ.κ. Μ. Κοκκίνη, Π. Γκούμα και τήν κ. Έλ. Πιτσούλη και άπασχολεί 12 μεσίτες στον κλάδο ναυλώσεων και πέντε στον κλάδο άγοραπωλήσιων, σύμφωνα δέ μέ στοιχεία των Ν.Χ. τή τελευταία διετία παρου-



Κάτι που έλειπε από τον Πειραιά τώρα κοντά σας!

Το «CITY CLUB»

**Εστιατόριο - Μπαρ - Λέσχη φαγητού και συναντήσεων
Αίθουσες συνεδριάσεων**

σας προσφέρει:

- *Υπέροχη κουζίνα σ' ένα ευχάριστο περιβάλλον με πλήρη κλιματισμό και στερεοφωνική μουσική.*
- *Άριστη εξυπηρέτηση από επιλεγμένο προσωπικό.*
- *Δυνατότητα εξυπηρέτησης 300-500 ατόμων για δεξιώσεις, κοκτέιλς και πολιτιστικές εκδηλώσεις.*
- *Διεθνή τηλεφωνική επικοινωνία, τέλεξ, facsimile και πλήρη εξοπλισμό στις αίθουσες συνεδριάσεων.*

Φίλωνος 137 και Φιλελλήνων, Πειραιάς - Τηλ.: 452.7445 - 418.2344

σιάζει τόν μεγαλύτερο όγκο έργασιών στόν Πειραιά.

Μεταξύ τών πολλών ξένων οίκων μέ τούς όποιους συνεργάζεται στενά ή Link Maritime συγκαταλέγονται ή κινεζική εταιρία CNCC, ή POLFRACHT, καί ή εταιρία CPV τού Περού, ενώ ύπάρχει επίσης μία μακρόχρονη συνεργασία τής εταιρίας μέ κρατικές εταιρίες τής Αιγύπτου πού κυρίως άπασχολούνται στίς μεταφορές σιτηρών.

(Άκτή Μιαούλη 91, Πειραιάς, τηλέφ.: 4180774, τέλεξ: 211260)

MASTERS' SHIPPING CO.

Ίδρύθηκε τό 1965 καί είναι γνωστή γιά τήν εξειδίκευσή της στόν τομέα άγοραπωλησιών καί ναυλώσεων έπιβατηγών πλοίων καί κρουαζιεροπλοίων στόν χώρο τής Μεσογείου.

Ή εταιρία διευθύνεται από τούς πλοίαρχους Ε.Ν. κ.κ. Γιάννη Κινδύνη καί Ντένη Βερναρδάκη οί όποιοι έχουν διατελέσει από τά πρώτα ένεργά μέλη τού Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων καί ό πρώτος διετέλεσε επί σειρά έτών εκπρόσωπος τού στήν FONASBA.

Στίς δραστηριότητες τής εταιρίας συμπεριλαμβάνονται οί άγοραπωλησίες πλοίων κάθε κατηγορίας καί οί ναυλώσεις πλοίων ξηρού φορτίου, όπου συνεργάζονται τρεις μεσίτες καί ένας προγραμματιστής γιά τό κομπιούτερ πού χρησιμοποιεί ή εταιρία. (Άγ. Νικολάου 3, Πειραιάς, Τηλέφ.: 4131883, τέλεξ: 212248)

NAVATRADE S.A.

Ίδρύθηκε τόν Μάιο τού 1981 από τά βασικά στελέχη τσάρτερινγκ τής εταιρίας Navarone, υπό τήν διεύθυνση τού κ. Γ. Σκλαβούνου.

Μέ κύρια δραστηριότητα τή παροχή ναυλομεσιτικών έργασιών σέ σκάφη ξηρού φορτίου άπασχολεί έξι μεσίτες καί συνεργάζεται είτε κατά άποκλειστικότητα, είτε σέ πολύ κλει-

στή βάση μέ πελάτες πλοιοκτήτες.

Άντιπροσωπεύει ναυλωτές λιπασμάτων καί φωσφάτων, όπως τίς εταιρίες Transammonia, Genbulk καί ναυλωτές φορτίων σκράπ όπως τούς MEFER, COOPERS, NEWMAN CLARENDRON καί άλλους, καθώς επίσης ναυλωτές ζαχαρώς, άγροτικών προϊόντων καί γενικού φορτίου.

(Λουδοβίκου 6, Πειραιάς, τηλέφ.: 4119960, τέλεξ: 212965)

OVERSEAS AGENCY LTD.

Ή Overseas Agency ιδρύθηκε τό 1969, τά δέ τελευταία δώδεκα χρόνια άσχολείται άποκλειστικά μέ τίς άγοραπωλησίες καί χρηματοδοτήσεις πλοίων. Άπό τής ιδρύσεώς της μέχρι καί σήμερα διευθύνεται από τόν κ. Τάκη Μακρή συνεπικουρούμενο από τούς δύο διευθυντάς κ.κ. Σταύρο Δρακογιαννόπουλο καί Θεόδωρο Μωυσόγλου, οί όποιοι συνεργάζονται μέ τήν εταιρία 11 καί 14 χρόνια αντίστοιχα.

Είναι ή πρώτη εταιρία πού έγκατέστησε καί αξιοποίησε τήν πλήρη χρήση τού computer στόν Πειραιά μέ άποκλειστικά δικά της (copyright) προγράμματα. Σήμερα επεκτείνει καί βελτιώνει τό σύστημα της σέ συνεργασία μέ καθηγητάς τού Ε.Μ.Π. καί τούς Lloyd's Shipping Information Services. Άς σημειωθεί ότι παρόμοια συνεργασία μέ τούς τελευταίους έχουν μόνον άλλες πέντε όμοειδείς έπιχειρήσεις σέ όλο τόν κόσμο.

Λόγω τής οργανώσεώς της καί τού έμπειρου προσωπικού της οί ύπηρεσίες της χρησιμοποιούνται από ένα μεγάλο αριθμό Τραπεζών.

(Νοταρά 143-145, Πειραιάς, τηλέφ.: 4529810, τέλεξ: 21 2071)

PARMAR SHIPPING COMPANY

Ή εταιρία ιδρύθηκε τό 1974 από τόν πλοίαρχο Ε.Ν. Ίωάννη Τούρλο καί άσχολήθηκε κυρίως μέ ναυλώσεις καί άγοραπωλησίες πλοίων.



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
ESTABLISHED 1947

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

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOA

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

Phones: { 541361 268532 } Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX) }

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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

Από τό 1980 ασχολείται αποκλειστικά με αγοραπωλησίες πλοίων καί διαλύσεις. Πέραν του Ίωάννη Τούρλου, τήν εταιρία στελεχώνουν οί Κώστας Καραδήμας καί Κωστής Τσαλπατούρος.

Πέραν τών πωλήσεων πλοίων στήν αγορά τών μεταχειρισμένων ή εταιρία εξειδικεύεται στίς πωλήσεις πλοίων γιά διάλυση, έχοντας άπευθείας διασυνδέσεις μέ όλα τά κέντρα διαλύσεων του κόσμου.

(Νοταρά 59, Πειραιά, τηλέφ. 4118604, τέλεξ: 211474)

RIGOS CHARTERING INC.

Ίδρύθηκε στή Νέα Υόρκη τό 1979 από τόν πλοίαρχο κ. Ε.Ν. Ρίγο καί εξειδικεύεται στίς ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων.

Η Έταιρία είναι σέ καθημερινή έπαφή μέ τίς μεγάλες εταιρίες πετρελαιοειδών καί μέ τήν έφαρμογή τής πλέον μοντέρνας ήλεκτρονικής τεχνολογίας παρέχει στους πελάτες της ύπηρεσίες ύψηλου επιπέδου.

Σύμφωνα μέ ισχυρισμούς της, ή Rigos Chartering είναι ή μόνη έλληνική ναυλομεσιτική εταιρία δεξαμενοπλοίων, έξω από τόν Έλληνικό χώρο, ή οποία πραγματοποιεί μέ επιτυχία ανταγωνιστικές ναυλώσεις σέ διεθνές επίπεδο κατά τά τελευταία οκτώ χρόνια.

(211 East 43rd. Str., Νέα Υόρκη 10017, τηλέφ.: 5992510, τέλεξ: 882907)

SOLEMARE SHIPPING CO.

Η εταιρία ιδρύθηκε τό 1973 από τόν κ. Ίωάννη Άγγελάκη σάν in - house brokers γιά νά εξυπηρετήσει τά συμφέροντα τής πλοιοκτήτριας εταιρίας του. Κατά τήν πενταετία 1976/1981 βοήθησε μαζί μέ τήν αύξηση τών ναυλώσεων τών

αποκλειστικών πλοίων στόν Πειραιά στό νά έδραιωθεί επίσης καί ο Πειραιάς σάν διεθνές κέντρο ναυλώσεων μέ αποτέλεσμα εκτός τών ναυλώσεων πλοίων νά αντιπροσωπεύει σέ αρκετές περιπτώσεις αποκλειστικά, πλήθος ξένων ναυλωτών όπως οί: Grainbulk, Cedar Star Line, Canadian Maritime Carriers, Polar Maritime Carriers, Unimarine Bulk Transport, Marcotrade, Javelin, Wellington Bay Shipping καί Intercean Reefers καί συνεχίσει συνεργαζόμενη σέ φιλική άπευθείας σχέση μέ τούς Cotunav, Stroympex τής Σόφρας, Benship καί άλλους μεγάλους οίκους.

Σήμερα ή εταιρία διευθύνεται από τούς κ.κ. Ι. Δασκαλάκη καί Ν. Βλασσόπουλο καί παρουσιάζει ένα διευρυμένο κύκλο εργασιών στίς ναυλώσεις πλοίων ξηρού φορτίου.

(Νοταρά 117, Πειραιά, τηλέφ.: 4527771, τέλεξ: 213174)

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.

Ίδρύθηκε τό 1977 μέ φιλοδοξία νά προσφέρει τήν καλύτερη δυνατόν ύπηρεσία στόν έφοπλιστικό κόσμο.

Σήμερα, 10 χρόνια μετά τήν ίδρυσή της έχοντας καλύψει τίς περισσότερες δραστηριότητες τών ναυτιλιακών εργασιών εξακολουθεί νά έντείνει τίς προσπάθειές της ασχολούμενη μέ τήν έμπορία καί προμήθεια καυσίμων παγκοσμίως, τίς αγοραπωλησίες πλοίων, συνεργαζόμενη μέ μεγάλους μεσιτικούς οίκους τής Εύρώπης, Άσίας καί ΗΠΑ, μέ ναυλώσεις πλοίων ξηρού φορτίου καί ψυγείων καί τέλος μέ τήν αντιπροσώπευση πρακτόρων καί τροφοδοτών στους σημαντικότερους ναυτιλιακούς κόμβους (Σιγκαπούρη — Θέουτα).

Η εργατικότητα καί ή συνέπεια τών 18 ατόμων πού άπαρτίζουν τό δυναμικό τής Trust Marine άποτελεί έγγύηση γιά τήν συνεχή ανάπτυξη καί ευρωστία της.

(Φίλωνος 137, Πειραιά, τηλέφ.: 4523445, τέλεξ: 212571)

Royal Cruise Line



81 AKTI MIAOULI GR 185 38 PIRAEUS GREECE Tlx.212904 Tel.(1) 451 9553



Eletson Corporation

118 Kolokotroni Street, (P.O.Box 80 311), GR 185 35 PIRAEUS, GREECE.
Tel: 4183601, 4183701, 4531316 - Telefax: 4183440
Tlx: 213124/5, 212784 ELT GR - Cables: ELETSON PIRAEUS

Eletson Maritime Limited

83 Kingsway, LONDON WC2B 6RH, ENGLAND
Tel: 01-4045767 - Tlx: 296801 ELETUK G

Eletson Maritime Inc.,

645 Fifth Avenue (Suite 403), New York, N.Y. 10022, U.S.A.
Tel: 212-8381623 - Tlx: 276562 ELT UR

Μία ναυπήγηση πριν 150 χρόνια

Του Πλοιάρχου κ. Α.Ι. ΤΖΑΜΤΖΗ

Σάν προσφορά στην ναυτική παράδοση της πατρίδος μας παρουσιάζουμε παρακάτω δύο σημαντικά έγγραφα για τούς μελετητές της ναυπηγίας της εποχής των ιστιοφόρων. Τό πρώτο μπορούμε νά πούμε αποτελεί μοναδικό ντοκουμέντο στο είδος του μία καί μάς δίνει μία λεπτομερή περιγραφή για τό ύλικό καί τόν τρόπο κατασκευής ενός καραβιού σέ μία εποχή πριν σχεδόν από 150 χρόνια μία καί χρονολογείται απ' τής 19 Φεβρουαρίου 1832. Σύντομα συμβόλαια συμφωνίας κατασκευής πλοίων χωρίς λεπτομέρειες έχουν περιωθει αρκετά για τήν εποχή εκείνη καθώς καί έγγραφα παραδόσεως τών πλοίων όπως τό δεύτερο, απ' όσο όμως τουλάχιστον ξέρουμε δέν έχει βρεθεί ως τώρα συμφωνητικό κατασκευής πλοίου μέ τόσες λεπτομέρειες. 'Η ιδιαιτερότητα του πρώτου εγγράφου βρίσκεται στο γεγονός ότι δίνει τόσο τίς διαστάσεις καί τό είδος του ύλικού όσο καί τόν τρόπο κατασκευής ενός «μπρικιού» τής εποχής εκείνης.

Παρ' όλο πού μερικές λέξεις του χειρογράφου είναι δύσκολο νά διαβαστούν έν τούτοις τό νόημα του συμβολαίου βγαίνει καθαρό καί φωτίζει ένα αρκετά σκοτεινό τομέα για τούς μελετητές τής παλιάς ναυπηγικής πού πρέπει νά σημειώσουμε πώς άρχισε νά κινεί τό ενδιαφέρον ιδιαίτερα νέων μελετητών τής ναυτικής μας Ιστορίας καί πού περισσότερο για χάρη αυτών τό δίνουμε σήμερα στη δημοσιότητα μαζί μέ όσες σημειώσεις νομίσαμε απαραίτητες για τήν εύκολότερη κατανόηση του κειμένου ακόμη καί από μη ειδικούς.

Τό συμβόλαιο μαζί μέ τό πρωτόκολλο παραδόσεως ανήκουν στον πειραιώτη συλλέκτη κ. Σπύρο Μανουσάκη πού μάς παραχώρησε εύγενικά τήν άδεια για τή δημοσίευσή τους καί τόν ευχαριστούμε.

Οί συμβαλλόμενοι είναι ο Μαστρο - Μικές Πουτούς ή Ποτούς ένας απ' τούς γνωστούς ναυπηγούς τής εποχής εκείνης τής άκμης τής ναυπηγίας στη Σύρο. Τό όνομά του παρουσιάζεται συχνά σέ παρόμοια συμβόλαια. 'Ο δεύτερος συμβαλλόμενος Νικόλης Ροσόλωμος άσφαλώς θά είναι κάποιος πρόγονος τής

γνωστής οικογένειας τών έφοπλιστών τής Κεφαλλονιάς. 'Ο χρόνος κατασκευής όρίζεται σέ τέσσερες περίπου μήνες (19 Φεβρουαρίου - τέλος 'Ιουνίου του ίδιου χρόνου) πού όπως φαίνεται απ' τό δεύτερο έγγραφο ξεπεράστηκε για δύο περίπου ακόμα μήνες μία καί τό πλοίο παραδόθηκε καί έξοφλήθηκε στις 20 Αύγουστου 1832. 'Αξίζει νά παρατηρήσουμε ότι ή τιμολόγηση του πλοίου έγινε από «αίρετούς κριτές» καί υπερτιμήθηκε κατά 3.628 γρόσια, τά όποια καί πληρώθηκαν απ' τόν πλοιοκτήτη στον ναυπηγό. 'Ο θεσμός αυτός τής «αίρετοκρισίας» άσφαλώς αξίζει νά μελετηθεί σέ κάποιο βάθος.

'Αξιοπερίεργο ακόμη είναι τό όνομα «Μπιμπικώφ» πού δίνεται στο πλοίο. Τό πιθανότερο στην περίπτωση αυτή είναι νά μπήκε σέ ρωσική σημαία παρ' όλο πού στή μεταεπαναστατική περίοδο δέν ήταν τόσο συνηθισμένο φαινόμενο. 'Ακόμη αξιο παρατηρήσεως είναι πώς τό έγγραφο παραδόσεως του πλοίου επικυρώνεται από τή «Δημογεροντία τών Ψαρριανών» παρ' όλο πού ή ναυπήγηση καί ή συμφωνία έγιναν στην Σύρο. Κρατήθηκε καί στα δύο συμβόλαια ή όρθογραφία τους.

Τό πρώτο συμβόλαιο

Τό παρόν. μερικόν (;) κοντράδο σύμφωνα τά μέρη θέλουν νά ισχύη ως νά έγένητο από Δημόσιο γραφέα. γίνεται δήλον, ότι τήν σήμερον οικιοθελώς καί άπαραβιάστως ο κύριος Καπτάν Νικόλαος Ροσόλωμος έσυμφώνησεν μετά του κυρίου Μάστρο Μηκέ Πουτού διά νά κτήση ο ύστερος του πρώτου, ένα... καράβιον μέ τήν ακόλουθη συμφωνία.

α. 'Η σκάφη του ρηθέντος καραβίου θέλη είναι πηχών (1) είκοσι δύο καί ήμισυ Νο 22 1/2 τό δέ πλάτος καί ύψος θέλη είναι ανάλογον του μακρους ή όπως ήθελεν διορισθί από τόν καπτάν Ροσόλωμον.

β. 'Η καρίνα αυτού του πλοίου θέλη είναι είς δύο κομάτια, τό χονδρότερο παλμάκια (2) πέντε καί ήμισυ 5 1/2 :ως έξ 6 τετραγωνικά καί από ξύλον τής Ευρώ-

πης ή τής 'Ανατολής' τά στραβοξύλα του όλα θέλει είναι από ξύλα τής Καρπάθου, τό χόνδρος τών όποιών θέλει είναι παλμάκια τρία όμοιον τό κάθε ένα, τήν όποιαν ξυλείαν θέλη τήν βάλη όλην διπλήν, οί κουτζες (3) δέν θέλει είναι όλιγώτερον από παλμάκια τρία όμοιον τό χόνδρος, οί -πόστες - (4) του αυτού πλοίου θέλει είναι πενήντα Νο 50, ή μέν πλώρη καθώς καί ή πρήμνη θέλη είναι πυκνότερα από τήν μέσην έως τας μάσκαις δηλ. είς τήν πρίμην έως τό πρώτον πορτέλον (5), είς τήν στήβα (6) θέλει έχει από κάθε μέρος έξ στραγαλιές (7) έκτινόμενες από τήν πρήμνη έως είς τήν πλώρη, οί δύο από κάθε μέρος θέλη είναι μορσάδες (8) τό χόνδρος τών όποιών θέλει είναι ή μέν πρώτη τρία παρμάκια καί οί άλλες δύο όμοίως, ή σκάτζα (9) θέλη είναι παρμάκια έπτά ή όκτώ τετραγωνικά ως αυτή είς δύο κομάτια καί θέλει προσθέτονται έτεραι δύο είς τήν αυτήν μία από κάθε μέρος άνάλογης τής αύταις τής οικοδομής, τά κοράκια (10) τής πλώρης θέλη είναι ή δυνατόν ένα κομάτι, όμοίως καί τής πρήμνης. Τά σμπάγια (11) (;) είς τόν κουραδόρον (12) θέλει βάλει όκτώ, έξερώνται εκείνα όσα αναγκαιοούν διά τήν πλώρη καί πρύμνη διά τήν κάμαραν (13) μέ δύο μπρατζόλια (14) τό κάθε σπάγιο (;) στο κάθε μέρος.

Τόσο δέ κρουζέτο (15) του κουραδόρου θέλει είναι τό χόνδρος παρμάκια πέντε μορσάδο είς τούς σκαρμούς. όμοίως ως καί τήν κουβέρτα θέλει βάλει τά σμπάγια (;) άναμεταξύ δύο καμαρίων (16) μπρατζολάδα (17) καί αυτά, τά μέν καμάρια θέλει είναι χονδρά παρμάκια δύο, τά δέ σμπάγια παρμάκια τέσσερα κουαδράτα, (18) καί θέλει είναι άλάργα (19) τό ένα από τό άλλο τά καμάρια πουργάδες (20) δώδεκα καί άλλες μορσάδαις είς τό κροζέτο. όμοίως είς τό τακάδο (21) τής κουβέρτας θέλη είναι καί αυτό μορσάδο νά σφαλ ή μέ τό κροζέτο, τό μήκος του όποιου θέλη είναι πήχεις από έπτά έως δέκα. καί ο χονδρός παρμάκια 5:αδ τετραγωνικά, όμοίως καί είς τον κουραδόρον θέλη άπερνά από κάθε μέρος, από πρήμνην έως πλώρην, δύο

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/8 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

λούροι (22), τό χόνδρος τῶν δύο ἡμισυ μορσάτων... (;) σκαρμούς, οἱ κουπαστές θέλει εἶναι φαρδεῖς (;) ἀπό τούς σκαρμούς τῆς κουβέρτας, τό χόνδρος παρμάκια δύο, ὁμοίως καί τὰ ζωνάρια τῆς κουπαστῆς παρμάκια δύο, ἡ δὲ μπασταρία (24) θέλει εἶναι δουλεμένη μετὰ ἱμπέλα (;) ὑποχρεώνεται ὁ ρηθεὶς μαστρομικές. νά φτιάχνῃ ἄλλα τὰ πορτέλα, (25) νά βάζῃ εἰς τὴν πλώρη φουρνιστές (26) ἐπτά ἕως καὶ τὴν κουβέρτα, τὰ ποδάρια τῶν ὁποίων θέλει ἔχουν μάκρος κάνες (26) πέντε ὡς ἔξ 5-6 καθὼς καὶ εἰς τὴν πρήμην ὅσαις ὁμοίως ἤθελεν χρειασθοῦν κατὰ τὸν ἴδιον μάκρος, ἡ πέτζοσις (27) τοῦ αὐτοῦ πλοίου θέλει εἶναι, οἱ μὲν τζάρες (28) δύο καὶ ἓνα τζερέκι (29) τὰ δὲ μαδέρια παρμάκια ἓνα ἡμισυ τῶν ὁποίων τό μήκος θέλει εἶναι ἀπὸ πῆχεις ἐπτά ἕως δέκα, δὲν ἔμπορεῖ ὁ ρηθεὶς μαστρομικές νά βάλῃ κανένα καπάκι εἰς τὴν πέτζοσιν μετὰ λυτζάδες (;) ἡ κουβέρτα παρομοίως θέλει εἶναι πετζωμένη ἀπὸ τὰ ἴδια μαδέρια ὅπου εἶναι ἀπ' ἔξω καὶ ἄλλη θέλει ἀπερασθῇ ἀπὸ τὴν πλάνια (30) καθὼς τὰ ἀπέξω εἰς ἐκεῖ ὅπου χρειάζεται, ὑποχρεώνεται πρὸς τούτοις ὁ ρηθεὶς μαστρομικές ἄλλα τὰ καμάρια τῆς κάμαρας νά εἶναι ροκανισμένα μετὰ ἱμπέλα (;).

Ὑποχρεώνεται εἰς τὰ φτιάχνῃ ὅλα τὰ ταμπούκια (31) καὶ μπουκαπόρτες (32) καὶ γρυζόλα (33) τῆς ἀρεσκείας τοῦ καπτάν ροσόλυμου, νά φτιάχνῃ ἀργάτην, φουγάρον, (34) δύο καμπαριάρια (35) μπαμπάδες (36) πρίμα πλώρη, νά βάλῃ μία καδένα εἰς τὴν πλώρη καὶ τὴν κουβέρτα, τό χόνδρος τῆς ἴσα μετὰ τὴν κουπαστή, καὶ τὰ πρατζόλια τῆς, δύο καπόνια (37) τῆς ἀγκυρας καὶ δύο ἕτερα τῆς πασάρας (38) εἰς τὴν μπάντα. ὁμοίως ὅλες τίς σκάτζες τῶν καταρτιῶν καὶ μπομπριέσου (39) ὁμοίως νά φτιάχνῃ σεντίνα καὶ ἄλλα, τὰ παραπέτα πρήμα καὶ πλώρη, ἀμπαριῶ καὶ κουβέρτας, ὁμοίως καὶ τὰ μαγουλοπόρτια, (41) ἀνάλογα τῆς οἰκοδομῆς. ἄλλα τὰ ποντέλια (42) τῆς μπουκαπόρτας ἀπὸ τό ἓνα μέρος καὶ ἀπὸ τό ἄλλο θέλει εἶναι διπλά, ὑποχρεοῦται δὲ ὁ μαστρομικές νά πετζόνη τό ἔδαφος τῆς πρύμης καὶ τῆς πλώρης καὶ δὲν θά βάλῃ κανένα ξύλον τό ὅποιον δὲν θέλει εἶναι τῆς ἀρεσκείας τοῦ καπτάν ροσόλυμου, ὑποχρεοῦται δὲ νά πετζόνη τὴν στίβαν ἕως καὶ τό κουραδόρον. μετὰ τὸ χόνδρος τῶν ἀπέξω

μαδερῶν, ὁμοίως καὶ τὰ πανιόλα. (43) ὅλα τὰ προλεγόμενα εἶναι εἰς βάρος τοῦ μαστρομικής καθὼς καὶ ὅτι ἄλλη μαραγκοσύνη χρειασθεῖ εἰς τό σκάφος, τό φεδράρισμα (44) τοῦ καθρέπτου (45) τῆς πρήμης (ἔξω τὰ γιανίσματα) (46) μετὰ ἀναγκαίων κατὰ ἀρέσκεια τοῦ καπετάνιου.

Ὑποχρεοῦται καὶ νά φτιάχνῃ μία βάρκα ἀνάλογη τοῦ καραβίου καὶ μία πασάρα κατ' ἀρέσκεια καὶ αὐτὴ τοῦ καπετάνιου, τὰ μπρατζόλια τῆς ταλιαμάρας (47) θέλει εἶναι φοδραρισμένα. Τό τιμόνι καθὼς καὶ τό κουρζέτο τῆς πρύμης νά βάζῃ ἓνα μπρατζόλι ἀπὸ κάθε μεριά νά σταυρώνει μετὰ τό κουρζέτο, ὁμοίως καὶ εἰς τὴν κουπαστὴν τῆς πρύμης νά βάζῃ ἓνα μπρατζόλι, νά πιάνῃ μετὰ τὴν κουπαστὴν, νά βάζῃ εἰς τὰ πορτέλα τῆς πλώρης ἀπὸ μέσα ἓνα μπρατζόλι, νά ἀνοίγῃ τὰ ὅκρια, (48) καθὼς καὶ εἰς τὰ πορτέλα τῆς πρήμης θέλει βάλῃ τάκους καὶ θέλει ἀνοίγῃ καὶ δύο ὅκρια τῆς πρήμης, ὁμοίως καὶ ταῖς παραξάρτειες (49) θέλει βάζῃ κατ' ἀρέσκεια τοῦ καπετάνιου, ἄλλη ἡ ξυλικὴ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ὡς ἄνω ἐρέθη τῆς ρηθῆσης σκάφης καὶ ὅλα τὰ μαστορικά ἐνοοῦνται εἰς βάρος καὶ δι' ἐξόδων τοῦ μαστρομικής, ἡ δὲ κάρφωσις καὶ ὅλα τὰ σίδερα ὅσο ἤθελεν χρειασθοῦν, κιαβέτες (50) καὶ λοιπὰ θέλει εἶναι εἰς βάρος τοῦ καπετάνιου, καθὼς καὶ οἱ ξυλοπούροι, μετὰ ὑπόσχεσιν τοῦ μαστρομικής νά τὰ καρφώσῃ καὶ νά βάζῃ αὐτὰ κατ' ἀρέσκειαν τοῦ καπετάνιου, τὰ δὲ καλαφατικά θέλει εἶναι εἰς βάρος τοῦ καπετάνιου, ὑποχρεοῦται ὁ μαστρομικής νά ἔχῃ ἔτοιμη τὴν αὐτὴν σκάφην ἕως καὶ τὰ τέλη τοῦ ἐρχομένου Ἰουνίου τοῦ παρόντος ἔτους νά τὴν παραδίδῃ εἰς τὸν αἰγιαλὸν πλησίον, ἐννοούμενα τὰ δεσμάτα τοῦ..... καὶ ὅλα τὰ ἐργαλεῖα διὰ τό ρύξυμον καὶ..... μετὰ ἀνθρώπους τοῦ καπετάνιου, παρομοίως καὶ ὅσα ἄλλα σχοινιά ἤθελεν χρειασθοῦν διὰ τό ρύξυμον τοῦ αὐτοῦ καραβίου ἐννοοῦνται εἰς βάρος τοῦ καπτάν ροσόλυμου, ὅλοι οἱ κίνδυνοι (ὁ μὴ γένοιτο) ἐννοοῦνται εἰς βάρος τοῦ μαστρομικής, ἔξ ὧν εἶναι καὶ ἀφέντης.

Διὰ τὴν τιμὴν καὶ πληρωμὴν τῆς ξυλικῆς ὁλλης, μαστορικά καὶ λοιπῆς ἐκδόσεως τοῦ μαστρομικής ἐσυμφωνήσαν νά τοῦ πληρώσῃ ὁ καπτάν ροσόλυμος γιὰ ὅλα γρόσια εἴκοσι ἔξι χιλιάδες No. 26.000 ἐκ τῶν ὁποίων θέλει λά-

βῃ ὅλα καππάρια (51) ἐμπροσθεν γρόσια τρεῖς χιλιάδας 3.000 καὶ ἀρχινόντας τὴν φτιάσιν τοῦ αὐτοῦ καραβίου θέλει λαμβάνει ἀνα μέρος. γενομένης τῆς ξεπληρωμῆς ὑστερον ἀπὸ τὴν παραλαβὴν τοῦ αὐτοῦ πλοίου, ὅπως ἐσυμφωνήσαν ἀναμεταξύ τους τὰ δύο μέρη νά φυλάξουν, φέρεται καὶ βεβαίως τὰ ἀναμεταξύ των συμφωνίας, μετὰ ὑποχρέωσιν ὁποῖος ταῖς παραβῇ νά πληρώσῃ τοῦ ἐτέρου ὁλαῖς τὰς προελθούσας ζημίας, ἔχοντας τό ἐλεύθερον ὁ καπτάν Νικολῆς εἰς τὸν τόπον τοῦ νά ἀφήσῃ καθὼς καὶ ἀφήνῃ τὸν αὐτάδελφόν τοῦ Χαράλαμπον ροσόλυμον τὸν ὅποιον ὁ μαστρομικής θέλει γνωρίζῃ ὡς τὸν ἴδιον καπτάν Νικολῆ ὑποχρεομένου χωρὶς τὴν γνώμην του νά μὴν κάμῃ τίποτις καὶ θέλει ἀκούει αὐτόν καθ' ὅλα διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὑποσχεθέντων. Εἰς ἐνδεῖξιν ἐγίναν τρία ὅμοια ὑπογεγραμμένα παρ' ἀμφοτέρων τῶν μερῶν, τὰ ὅποια θέλει ἔχουν τὴν ἰσχύν καὶ τό κύρος ἐν παντὶ καιρῷ καὶ τόπον ἡ δὲ κατασκευὴ τῆς κάμαρας θέλει εἶναι εἰς βάρος τοῦ καπετάνιου ἔξ ὧν ὁ μπουλμῆς (52).

Ἐν Σύρα τῇ 19 Φεβρουαρίου 1832
ὑπογρ. Νικολῆς Ροσόλυμος
Μηκῆς Πουτούς

Ἐπικυρῶ τό γνήσιον τῶν ὑπογραφῶν τοῦ Καπτάν Νικολάου Ροσόλυμου καὶ Μηκῆ Μουτοῦ, ὁμολογησάντων ὅτι ἰδιοχείρως ὑπέγραψαν εἰς τὸν παρόν. Ἐν Σύρα τῇ ἀνωθεν ἡμερομηνία καὶ τόπῳ Ὁ Μνήμων Α. Δαυῖδ.

Σφραγίδα: Διακρίνεται μόνον ἡ λέξις «ΣΥΡΑ».

Ἐλαβα ἀπὸ διάφορα διὰ λογαριασμοῦ τοῦ καραβίου χιλιάδες δώδεκα ἑκτο σαράντα ἑπτὰ σήμερα 12.147 μηκῆς πουτούς.

18 Ἰουνίου 1832 ἔλαβα γροσ... (δυσανάνγνωστα).

13 Ἰουλίου 1832 ἔλαβαν γροσ. χιλιάδες τρεῖς ἑξακόσιες εἴκοσι πέντε 3.625 μηκῆς πουτούς.

Ἐλαβον καὶ τὰ ὑπόλοιπα μετρητὰ εἰς ἐξόφλησιν τόσον τοῦ ἄνω κοντράτου καθὼς καὶ διὰ τὰ μετρητὰ τὰ περιπλέον κατὰ τὴν σημερινὴν ἀπόφασιν τῶν αἰρετῶν κριτῶν δηλαδὴ γρ. 3.628 ἥτοι τρεῖς χιλιάδες ἑξακόσια εἴκοσι ὀκτώ εἰς ἐξόφλησιν τοῦ ἄνω κοντράτου καὶ γρ. δύο χιλιάδες πεντακόσια 2.500 τὰ περιπλέον ὡς ἄνω δὲ ἀποφασισθέντα παρὰ τῆς αἰρετοκρισίας.

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellenic Steamship Corporation

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



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

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

2ο έγγραφο:

Ναυπηγιακόν

Δηλοποιώ διά του παρόντος ο ύποφαινόμενος Μικές Ποτούς ναυπηγός εις ταύτην ότι κατά τόν παρελθόντα μήνα 'Ιούλιον έναυπήγησα εις τό ένταυθα Ναυπηγειόν της Ν. Σύρας δι' έξόδων καί δαπάνης του Καπητάν Νικολή Ροσόλυμου έν πλοϊον Βρίκιον, τό μήκος πήχεις ναυπηγιακάς είκοσιτέσσαρας άρ. 24: πλάτος κάνες είκοσι δύο ήμισι άρ. 22 1/2 ύψος κάνες δεκατρείς άρ. 13 (53) καί ονομάσθη **Μπιμπικώφ**.

Πληρωθείς δέ παρά του διαλειφθέντος Κ.Ν. Ροσόλυμου τόσον έγώ όσον και οί ύπ' έμέ ύπηρετήσαντες ναυπηγοί, καί μή γνωρίσας ουδένα άλλον, είμή αυτόν μόνον ιδιοκτήτην του διαληφθέντος πλοίου, είδω εις χείρας του τό παρόν της Ναυπηγήσεως έγγραφον εις ένδειξιν και ασφάλειαν.

Έν Έρμουπόλει Σύρας τη 20 Αύγούστου 1832

ύπογρ. μαστρομικές πουτούς.

Η Δημογεροντία των Ψαριανών επικυροί τό γνήσιον της ύπογραφής του μαστρομηκέ ποτού Ναυπηγού.

Τη αύτη χρονολογία

σφραγίδα

Οί Δημογέροντες

Μ. μπαλαμπάνος

γεώργιος Άγγελής...

Ίωάννης Ν. Άλεξάνδρου.

A.I. TZAMTZHS

Υπόμνημα:

1. πήχυς (ναυπηγικός): 91,5 έκατοστά.
2. παλ(ρ)μάκι: μέτρο μήκους 1/8 κάνας 3,8 έκατ.

3. κούτσα: δικρόα - Οί έδρες των τελευταίων προς πλώρα & πρύμη νομέων πού σχηματίζουν όξεία γωνία καί όπου συγκεντρώνονται τά νερά πού κάνει τό σκάφος λόγω κακής στεγανότητας.

4. Πόστες: Τά στραβόξυλα (νομείς): Συνήθως αποτελούνται από τρία κομμάτια τή στρώση (έδρα) στό κάτω μέρος καί τούς σκαρμούς στό δύο πάνω άκρα δεξιά καί άριστερά.

5. Πορτέλο: Άνοιγμα καταστρώματος πού κλείνει.

6. στίβα: Τό άμπάριο (κύτος).

7. στραγαλιές (λούροι): επιμήκη μαδέρια πού τοποθετούνται δεξιά καί άρι-

στερά από τό σωτρόπι συνήθως στά σημεία πού οί στρώσεις συνδέονται μέ τούς σκαρμούς.

8. μορσάδο: τοποθετημένες σε μόρσα δηλ. ύποδοχές πελεκημένες στίς πόστες.

9. σκάτζα: ύποδοχή του καταρτιού.

10. κοράκι: (πλώρης καί πρύμης) ή προέκταση της καρένας προς τό μπρός καί πίσω μέρος του πλοίου πού σχηματίζει γωνία μέ αυτή όπου σ' αυτά στυρίζεται ή πλωριά καί πρυμνία οίκοδομή του πλοίου.

11. σμπάγια: λέξη άγνωστη.

12. κουραδόρος (μετάφραγμα): ένδιάμεσο κατάστρωμα.

13. κάμαρα: Τό πρυμνίο διμέρισμα ένδιδιαιτήσεως.

14. μπρατσόλι: (άγκωνας): δίσκελος σύνδεσμος πού τά σκέλη τους σχηματίζουν μάλλον άνοιχτή γωνία καί χρησιμεύουν γιά νά συνδέουν τά ζυγά μέ τούς νομείς καί τό φόδρο (βλ.λ.44).

15. κρουζέτο (καί κουρζέτο - ζυγοδόκη): έσωτερική γύστρα του πλοίου πού άποτελείται από χονδρά ξύλα πού χρησιμεύει γιά τήν σύνδεση των νομέων μεταξύ τους καί γιά ύποστήριξη των άκρων των ζυγών. Στά ξύλινα πλοία ύπάρχει από ένα κουρζέτο κάτω από κάθε κατάστρωμα.

16. καμάρια (ζυγά): δοκοί τοποθετημένοι έγκάρσια πού συνδέουν τίς κορυφές από τίς πόστες. Πάνω στό καμάρια καρφώνεται τό κατάστρωμα. Υπήρχε μία σειρά από καμάρια κάτω από κάθε κατάστρωμα.

17. μπρατσολάδα: ένισχυμένα μέ μπρατσόλια (13).

18. κουαδράτα: τετραγωνικά.

19. αλάργα: μακρυά.

20. πουργάδα: ίντσα.

21. τακάδο: ένισχυμένο μέ κομμάτια ξύλου (τάκους).

22. λούρος: επιμήκη μαδέρια πού τοποθετούνται πάνω άπ' τίς στραγαλιές (6) καί επικαλύπτουν τίς πάνω άκρες άπ' τίς έδρες των νομέων, είναι συνήθως παχύτερες άπ' τίς άλλες στραγαλιές.

23. κουπαστή: Τό σύνολο των μαδεριών πού καλύπτουν τίς κορυφές άπ' τά στραβόξυλα σ' όλη τήν περίμετρο του πλοίου.

24. μπασταρία: Τό σύνολο των μπασταριδών - μπασταρδί: κομμάτι ξύλου πού μπαίνει ανάμεσα ξύλα πού μπαίνουν γύρω άπ' τή στείρα (μπαμπάδες) γιά ένδυνάμωσή της καί τούς πρώτους νομείς πρόν τήν πλώρη.

25. πορτέλα: καλύμματα άνοιγμάτων.

26. κάνα: μέτρο μήκους ίσοδύναμο μέ ένα άγγλικό πόδι - 30 έκατοστά περίπου.

27. πέτζροισ: Τό έξωτερικό περίβλημα πού καλύπτει τό σκελετό του σκά-

φους.

28. τζάπες: Ξύλινοι ζωστήρες πού ένισχύουν τήν κατασκευή κάτω άπ' τό κατάστρωμα.

29. τζερέκι: 1/4 του παρμακιού ή 952 χιλιοστά.

30. πλάνια: πλάνη ροκανίσματος.

31. ταμπούκια: Κάθοδοι στους χώρους ένδιδιαιτήσεως.

32. Μπουκαπόρτες: Καλύμματα του άμπαριού.

33. γρυζόλα: βάση της πυξίδας.

34. φουγάρο: καπνοδόχος της κουζίνας.

35. καμπαριά: βάση γιά τίς καμπάνες.

36. μπαμπάδες: Ξύλινοι στύλοι κοντά στό όκια (48) γιά νά δένονται σ' αυτούς οί κάβοι.

37. καπόνια της άγκυρας: χοντρά κομμάτια ξύλου πού προεξείχαν άπ' τήν πλευρά του πλοίου στήν πλώρη δεξιά καί άριστερά πού σχημάτιζαν γωνία περίπου 60° μέ τό κοράκι καί χρησίμευαν γιά τό κρέμασμα της άγκυρας.

38. πασάρα: έλαφριά βάρκα γιά άμηση καί γρήγορη χρήση.

39. μπομπρέσο: Τό μπαστούνι, ό ιστός πού προεξείχε άπ' τήν πλώρη.

40. σεντίνα: τετράγωνο ξύλινο περίφραγμα γιά νά προφυλάσσεται ή άντλία.

41. μαγουλοπόρτια: Όρθιο σανίδι γύρω άπό τό στόμιο του άμπαριού. κουβούσια.

42. ποντέλια: στηρίγματα.

43. πανιόλο: σανίδες πού μπαίνουν πάνω άπ' τά στραβόξυλα στό βάθος του κύτους, άφαιρετές γιά νά επιθεωρεΐται καί καθαρίζεται τό έσωτερικό του πλοίου.

44. φεδράρισμα: Τό έσωτερικό περίβλημα του σκάφους.

45. καθρέφτης: Τό επίπεδο μέρος της πρύμης.

46. γιάρισμα: διακόσμηση.

47. ταλιαμάρια: Τό πάνω έξωτερικό μέρος του κορακιού της πλώρης.

48. όκια: Τά μάτια - τρύπες στήν πλώρη καί πρύμη γιά νά βγαίνουν οί κάβοι.

49. παραξαρτείες: δάπεδα ή έξωστες όριζόντιοι πού κατασκευάζονται δίπλα άπό κάθε ιστό στό έξωτερικό του σκάφους στό ύψος του πάνω καταστρώματος γιά νά στερεώνονται τά ξάρτια.

50. κιαβέτες: χοντρά καρδιά σιδερένια ή χάλκινα.

51. καππάρα: προκαταβολές.

52. μπουλμές: έγκράσιο χώρισμα του σκάφους.

53. Τό μήκος του πλοίου ήταν τελικά 21.944 μέτρα, τό πλάτος 6.857 καί τό ύψος 3.962 μέτρα.

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ

TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G,

ADDRESS:

12/15 FETTER LANE

LONDON EC4A 1JJ



TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.

BUNKERING WORLDWIDE

SHIPS' MANAGERS

CHARTERING

S + P



AVERAGE ADJUSTERS

INSURANCE BROKERS

TRADING

SHIP AGENTS' AND SHIP SUPPLIERS' REPRESENTATIVES

137, Filonos and Filellinon Strs. P.O.BOX 80240 - 185 10 PIRAEUS

TELEPHONES:

4523.445 - 4510.316 - 4112.400 - 4520.129

4520.175 - 4520.325 - 4526.715 - 4136.213

TLX: 212571 - 212989 - 213805 - 213825 - 212021 - 212265 TME.GR

FAX: (01) 4182 337 TRUST MARINE

Χαμένες ευκαιρίες

Τοῦ κ. ΤΑΚΗ Γ. ΜΑΚΡΗ

“Όλα ὅσα συμβαίνουν ἢ πρόκειται νά συμβοῦν σέ μία ἐπαγγελματική κοινότητα εἶναι συνάρτηση τοῦ ποιοῦ τῶν ἀτόμων πού τήν ἀποτελοῦν καί τῶν στάσε-
ών τους.

Δέν θάναί ὑπερβολή ἂν ὑποστηριχθεῖ ὅτι ὁ κλάδος πού δοκιμάσθηκε περισσότερο ἀπό τήν ναυτιλιακή κρίση τῶν τελευταίων ἐτῶν εἶναι ἐκεῖνος τῶν μεσι-
τῶν ναυτιλιακῶν συμβάσεων. Καθ’ ὅσον στά ὅσα κακά καί προβλήματα συ-
νεπάγεται ἡ κρίσις προστίθεται καί ὁ
θερισμός τῶν καταγίδων πού προέκυ-
ψαν ἀπό τήν σπορά τῶν ἀνέμων τοῦ πα-
ρελθόντος.

Χωρίς ἀμφιβολία ἔχουν σπεῖρει ἀπλό-
χερα ἀνέμους, διαπράττωντας σωρεία
λαθῶν καί παραλείψεων οἱ μεσίτες τοῦ
Πειραιᾶ στή μικρή ἱστορία τους. “Αν ἀ-
κολουθοῦσαν τό παράδειγμα τῶν επιτυ-
χημένων γραφείων τῆς Δυτικῆς Εὐρώ-
πης καί Σκανδιναβίας θά προχωροῦσαν
στήν δεκαετία τοῦ ’70 στήν κατάκτηση
τῆς Πειραιϊκῆς καί ἐν συνεχείᾳ τῆς εὐρύ-
τερης Ἑλληνικῆς ἀγοράς. “Όταν δέ, ὅ-
πως ἱστορικά ἀναμενόταν, ὁ Ἑλληνό-
κτητος στόλος θά συρρικνωνόταν νά ἔ-
χουν ἀποκτήσει τό κατάλληλο ὑπόβα-
θρο καί ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας νά προσφέ-
ρουν τίς ὑπηρεσίες τους στήν διεθνή
πλέον ἀγορά.

Κακοὶ χειρισμοί, ἔλλειψη προγράμμα-
τος καί συγκεκριμένων κατευθύνσεων,
ἐπὶ πλέον ἡ κακῶς ἐννοούμενη φιλοδο-
ξία εἶναι οἱ βασικοὶ συντελεστές τῆς κα-
κοδαιμονίας πού δέν ἐπέτρεψε τήν ἐπι-
τευξη αὐτοῦ τοῦ καθ’ ὅλα ἐφικτοῦ στό-
χου.

Κατά τό πρόσφατο παρελθόν, ἀρχικά
μόλις ἐμφανίσθηκαν τά εὐεργετικά ἀπο-

τελέσματα τοῦ νόμου 89/67 στόν Πει-
ραιᾶ σέ συνδυασμό μέ τή βελτίωση τῆς
ἀγορᾶς ἐκείνης τῆς περιόδου καί στή
συνέχεια κατά τήν ἔξαρση τοῦ 1979-
1981, φιλοδοξία κάθε νέου πού ἦταν σέ
θέση νά διαβάσει τό GENCON C/P τήν
NSF ἦταν ν’ ἀνοίξει τό δικό του γρα-
φεῖο. Φιλοδοξία πού συνήθως πραγμα-
τοποιοῦσε.

Ἡ ἀποχώρησή του ἀπό τή μικρή ἐπι-
χείρηση πού ἐργαζόταν γιά νά προχω-
ρήσει στήν δική του, συνήθως μικρότε-
ρη, συνοδευόταν μέ ἀπόσπαση ἀπό τήν
ἐργοδοσία ἀριθμοῦ πλοιοκτητῶν. Τό ἀ-
ποτέλεσμα ἦταν ἡ ποσοστιαία αὔξηση
τῶν μεσιτικῶν ἐπιχειρήσεων νά μήν ἀ-
κολουθεῖται ἀπό ἀντίστοιχη αὔξηση τοῦ
ἀριθμοῦ τῶν πελατῶν καί ὁ σημερινός
συναγωνισμός νά γίνεται γιά τό ἀπό ἐ-
τῶν σταθερό «κομμάτι τῆς πίτας». Φυσι-
κά τό ὑπόλοιπο καί μεγαλύτερο τόσο
τῆς Πειραιϊκῆς ἀλλά κυρίως τῆς ἐκτός
Ἑλλάδος Ἑλληνικῆς ναυτιλίας νά ἀπο-
τελεῖ τή σημαντικότερη πηγή κέρδους
τῶν ξένων μεσιτῶν.

Ἐπίσης βαρύτατο πλῆγμα γιά τόν
κλάδο μας ἀποτέλεσε ἡ κατά τίς περιό-
δους πού ἀναφερόμαστε ἀνεπιστρεπτι-
μεταπήδηση στήν ἐφοπλιστική οἰκογέ-
νεια μεγάλου ἀριθμοῦ ἱκανῶν μεσιτῶν.

Ὁ «κάβος τῆς συλλογῆς» εἶναι ἡ γνω-
στή ἔκφραση τῶν ναυτικῶν πού δηλώ-
νει τόν ἀναλογισμό τῆς σπατάλης στό
λιμάνι πού φύγανε γιά νά τήν ἀποφύ-
γουν σέ κείνο πού θά πᾶνε. Στήν προ-
κειμένη περίπτωση ὁ «κάβος τῆς συλλο-
γῆς» ἦταν οἱ περίοδοι κρίσης πού ἀκο-
λούθησαν, οἱ ὁποῖες θά ἦταν δυνατόν
νά ἀποβοῦν ἄμεσα κερδοφόρες γιά
τούς μεσίτες ἀρκεῖ νά λειτουργοῦσε ἀν-

τίστροφα ὁ νόμος τῆς διασποράς. Ἡ
πλήρης ἀδυναμία τῶν ἀνεξαρτήτων με-
σιτῶν ἀκόμα καί κάτω ἀπό τό βάρος τῶν
οἰκονομικῶν πιέσεων εἶτε νά συνενω-
θοῦν δημιουργώντας μεγαλύτερες μο-
νάδες, εἶτε νά ἐνταχθοῦν στίς ἤδη ὑ-
πάρχουσες, μόνο σά χαμένες ευκαιρίες
μπορεῖ νά χαρακτηρισθοῦν.

Μέ αὐτά τά δεδομένα ὁ ρόλος τοῦ
συλλογικοῦ τους ὀργάνου ἔπρεπε νά ἡ-
ταν καθοριστικός. Ἐκαλεῖτο τό Σωμα-
τεῖο Μεσιτῶν νά λειτουργήσει σάν κα-
ταλύτης τῶν καταστρεπτικῶν φυγοκέν-
τρων τάσεων. Θά ἦταν ἀμέλεια νά πί-
στευε κανεῖς ὅτι ἓνα σωματεῖο θά μπο-
ροῦσε νά ἀναμειχθεῖ στόν οἰκονομικό
σχεδιασμό τῶν μελῶν του. Ἐκεῖνο ὁ-
μως πού μπορούσε νά κάνει ἦταν νά δη-
μιουργήσει ἐκείνες τίς προϋποθέσεις ἐ-
παφῆς μεταξύ τους πού εὐνοοῦν τίς συ-
νενώσεις. Ἐναλλακτικά δέ νά καλύψει
τούς τομεῖς πού ἡ μεμονωμένη προσπά-
θεια εἶναι εἴτε ἀδύνατη εἴτε ἀνεπαρκής.

Ἀλλά καί σ’ αὐτόν τόν τομέα τό ἔργο
τοῦ κινήθηκε σέ ὀριακά, κάτω τῆς βά-
σης, ἐπίπεδα. Ἐπιβεβαιώνοντας τήν ἀ-
δυναμία του νά ἀντιληφθεῖ τά οὐσιαστι-
κά προβλήματα τοῦ κλάδου πού ἐκπρο-
σωπεῖ.

Τό νά λές τήν ἀλήθεια δέν εἶναι ἀρε-
τή. Εἶναι ἀπλᾶ ἡ ἀφαίρεση ἐνός ἐλαττώ-
ματος. Ἀρετή ὅμως μέ ἰδιαίτερη σπου-
δαιότητα γιά τό ἐπάγγελμά μας εἶναι τό
νά εἶσαι εὐχάριστος. Πράγμα πού ἡ ἐπι-
σήμανση σφαλμάτων δέν προσδίδει
στόν γράφοντα. “Όσο περνάει ὁ καιρός
ὅμως τόσο θά λιγοστεύουν οἱ δυνατότη-
τες ἐπανόρθωσης καί τότε οἱ ευκαιρίες
θάναί πραγματικά χαμένες.

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή ἐξ Ἰαπωνίας καί τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις καί εἰς ἐτέρους λιμένας Ἀπὼ Ἀνατολῆς.

Γενικοὶ Πράκτορες δι’ ὅλην τήν Ἑλλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

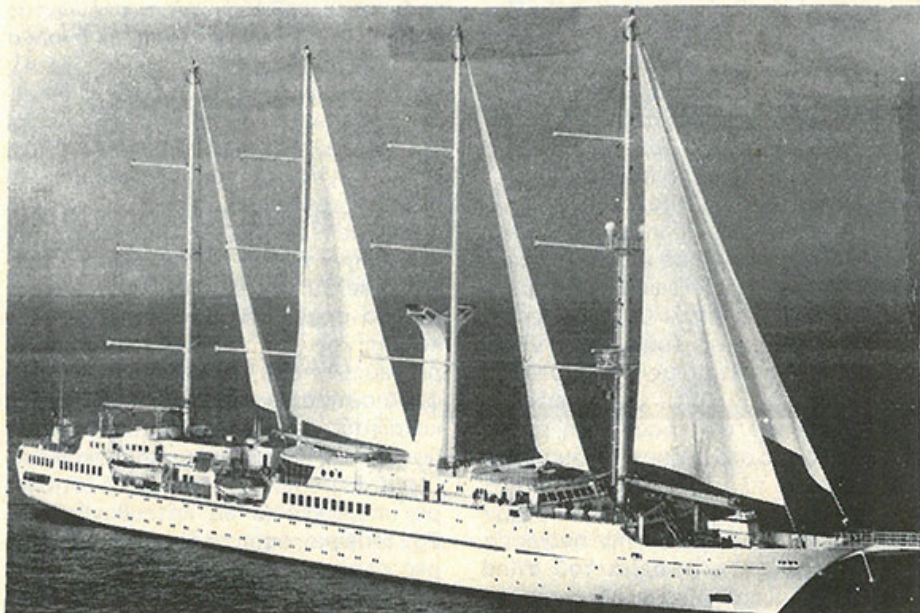
Η ΕΠΑΝΟΔΟΣ ΣΤΑ ΙΣΤΙΑ

ΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

«Η πρωτόγνωρη μαγεία του Wind - Star. Έξι ιστιοφόροι επιβλητικοί ο απόπλους του Wind - Song. Μία καινούργια αγορά κρουαζιερόπλοιο. Σχέδια για την προσέλκυση πελατείας και το τρίτο και το τέταρτο ιστιοφόρο κρουαζιερόπλοιο

«Η εξαιρετική επιτυχία που σημείωσε πέρσι ο απόπλους του πρώτου ιστιοφόρου υπερωκεανίου, του Wind Star, ήταν ένα μέρος από το μυστήριο και την εκπληξη με την οποία ο πλοιοκτήτης του ήθελε να το περιβάλει. Ήταν άλλωστε το πρώτο ιστιοφόρο πλοίο που προοριζόταν για κρουαζιέρες και η καινούργια αυτή ιδέα ήταν φυσικό να προκαλέσει — και να προκαλεί ακόμα — κάθε λογής επιθυμίες. Έτσι εξηγείται το γιατί έκλεψαν τη μακέτα του πλοίου στο Άμβουργο, κι έτσι εξηγείται γιατί αρκετοί άλλοι έφοπλιστές είχαν αναγγείλει μία παρόμοια περιπέτεια.

Τότε, στις 12 Οκτωβρίου του 1986, που το Wind Star ξεκινούσε από τη Χάβρη όλα ήταν ευνόικα. Για πρώτη φορά τόσο πολλοί τεχνικοί νεωτερισμοί εφαρμόστηκαν συγχρόνως σε ένα πλοίο εμπορικό. Και το πλοίο αυτό έπρεπε να κάνει το όνειρο πραγματικότητα και να αποδείξει την αξία του σε μία έντελως καινούργια αγορά για την οποία δεν είχε καμμία άλλη σύσταση εκτός απ' την ογκώδη μελέτη της κατασκευής του. Η μαγεία του ήλιοβασιλέματος ήρθε να συμπληρώσει το μυστήριο. Οι επισκέπτες αυτής της προνομιακής στιγμής ανακάλυψαν ένα έντελως καινούργιο κόσμο που είχε δημιουργήσει ο αρχιτέκτονας εσωτερικών χώρων Marc Held. Όλοι ζήλευαν τους μηχανικούς και τους τεχνικούς που βρίσκονταν μέσα για την τελική διευθέτηση του καραβιού. Κι όλοι δρασκελίζαν το γυαλισμένο κατάστρωμα αναζητώντας από διάφορες γωνίες τη συνεχώς ανανεούμενη θέα



των ξει μεγάλων Ιστίων που έστρεφαν αυτόματα και μαγικά με τον άνεμο.

Για όλους αυτούς τους λόγους δεν ήταν διόλου σίγουρο πώς η ατμόσφαιρα θα ήταν ή ίδια και φέτος στις 29 Απριλίου που έγινε η παρουσίαση στη Χάβρη του δεύτερου από τη σειρά των τριών ιστιοφόρων κρουαζιερόπλοίων, του Wind Song. Κι όμως η μαγεία ξανάπαιξε το ρόλο της. Το Wind Song είναι πανομοιότυπο του πρωτότοκου αδελφού σκάφους, ή δε διακόσμηση του είναι τόσο ίδια που δεν ξέρει κανείς σε ποιο από τα δυο σκάφη βρίσκεται. Τίποτα δεν αφέθηκε στην τύχη. Και για μία ακόμη φορά κυριαρχεί ο θαυμασμός για

«τη σημασία στη λεπτομέρεια».

Το Wind Song είναι προορισμένο για επταήμερες κρουαζιέρες με άφετηρία την έξωτική πρωτεύουσα της Ταϊτής, την Papeete στη Γαλλική Πολυνησία. Πρόκειται για μία καινούργια πρόκληση που ανέλαβε να αντιμετωπίσει η πλοιοκτήτρια εταιρία Windstar. Ο πρόεδρος της, Jean Claude Potier αγαπούσε ανέκαθεν τις ακτές του Ειρηνικού και στο τέλος έγινε κι ο ίδιος Πολυνήσιος. Ωστόσο από αποψη κρουαζιερόπλοιο με βάση τις Ην. Πολιτείες ο Ειρηνικός σημαίνει περισσότερο τα νησιά της Χαβάης (6 εκατομ. τουρίστες το χρόνο) παρά τα νησιά της πολυνησίας (130.000 επισκέπτες

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



τό χρόνο). Δυστυχώς η Ταϊτή βρίσκεται μακριά. Δεν είναι μόνο που χρειάζεσαι δύο ώρες περισσότερες με το αεροπλάνο για να φτάσεις στην Παρεετέ αντί στη Χονολουλού, αλλά είναι και που στοιχίζει ακριβότερα. 'Επί πλέον η διαφορά κλάσεως των δύο αυτών αγορών έχει κι άλλες συνέπειες. 'Ο αριθμός των αεροπορικών εισιτηρίων με μειωμένες τιμές είναι περιορισμένος στην Πολυνησία και τα διαθέσιμα αεροπορικά τσάρτερς πολύ λιγότερα. Σημειωτέον ότι η προσθήκη νέων σκαφών στην αγορά αυτή επέφερε σημαντική μείωση των τιμών και το αεροδρόμιο της Ταϊτής γνώρισε τη μεγαλύτερη πρόοδο κινήσεως στον κόσμο με αύξηση 18%.

Τίς δυσκολίες αυτές γνωρίζουν πολύ καλά η Τοπική Διοίκηση και τό Γραφείο Τουριστικής 'Αναπτύξεως καθώς και οι αεροπορικές εταιρίες. Οι δυσχέρειες του συγκροτήματος Τούνγκ και ιδίως της θυγατρικής εταιρίας του που έκμεταλλευόταν στην Ταϊτή τό «Liberte» επαυξήθηκαν με την τραυματική εμπειρία που άφησε στον τόπο ή απομάκρυνση αυτού του πλοίου. Τό καλό είναι ότι όλοι οι παράγοντες θεώρησαν καθήκον τους να δημιουργήσουν την αναγκαία υποδομή για την επιτυχία του Wind Song. 'Ετσι οι επενδύσεις μιās αμερικανικής έφοπλιστικής εταιρίας, της Windstar, θά εξυπηρετήσουν τά γαλλικά συμφέροντα, δεδομένου ότι είναι τά ναυπηγεία και τά εργοστάσια της Χάβρης καθώς και οι γαλλικές αεροπορι-

κές εταιρίες που εξυπηρετούν την Ταϊτή και όλη την τοπική οικονομία.

Φεύγοντας από τη Χάβρη, τό Wind Song έκανε μία έντυπωσιακή είσοδο στη Νέα 'Υόρκη στις 20 Μαΐου. 'Εκεί παρέμεινε μία βδομάδα στη διάρκεια της οποίας άφου βαφτίσθηκε από την κυρία Stolt Nielsen έκανε αρκετές μικρές εξόδους για τούς δημοσιογράφους, τούς πράκτορες ταξιδίων κ.λ.π. περνώντας άπαρατήτως μπροστά από τό άγαλμα της 'Ελευθερίας. 'Από τη Νέα 'Υόρκη κατευθύνθηκε στο Μαϊάμι για μία διήμερη παραμονή δεδομένου ότι εκεί είναι και ή έδρα της πλοιοκτητικής εταιρίας. Στή συνέχεια τό πλοίο θά περάσει τη διώρυγα του Παναμά. Τό πέρασμα αυτό επιφυλάσσει μία κάποια λαχτάρα στον κυβερνήτη του σκάφους, πλοίαρχο Jean Marie Guillo, γιατί ανάμεσα στο ψηλότερο σημείο των Ιστών του πλοίου και της γεφύρας του Μπαλμπόρα δέν περσιεύουν παρά 90 μόνο πόντοι. 'Η διαφορά αυτή άλλωστε είχε ληφθεί υπόψη κατά τούς υπολογισμούς του μέγιστου ύψους της Ιστιοφορίας του σκάφους. 'Αφού περάσει τη διώρυγα τό Ιστιοφόρο υπερωκεάνιο θά κατευθυνθεί στο Σάν Ντιέγκο, όπου τό αναμένουν διάφορες γιορταστικές εκδηλώσεις, οι οποίες θά συνεχισθούν στο Λόνγκ Μπής και θά κορυφωθούν στο Σάν Φραντζίσκο στις 4 'Ιουλίου, πού ή 'Αμερική γιορτάζει την επέτειο της έθνικής της ανεξαρτησίας. Φεύγοντας από τό Σάν Φραντζίσκο θά βάλει πλώρη με όλα του τά πα-

νιά και τίς μηχανές του για την Ταϊτή όπου πρέπει νά βρίσκεται εγκαίρως για νά ξεκινήσει για την πρώτη του κρουαζιέρα πού έχει προγραμματισθεί για τίς 24 του 'Ιουλίου.

Τήν έν γενεί διαφήμιση και τόν όλο έμπορικό τομέα στη Γαλλία έχει αναλάβει ή Γενική 'Εταιρία Κρουαζιερών (θυγατρική της American Express) ή οποία έκανε τό πλάν για νά πείσει τούς Γάλλους νά ενδιαφερθούν για την Πολυνησία και κατάφερε νά φτάσει ή γαλλική πελατεία τό 30% των Ιστιοπλών ταξιδιωτών. Σήμερα ή Πολυνησία μπορεί νά έρχεται πρώτη στις δημοσκοπήσεις σάν τόπος έξωτικών εκδρομών, προσελκύει όμως περισσότερους 'Ιταλούς παρά Γάλλους επισκέπτες. Για νά ενισχύσει την προσέλκυση ή πλοιοκτητική εταιρία, εκτός από τη μείωση του αεροπορικού εισιτηρίου Παρίσι - Φόρτ ντε Φράντς, προτίθεται νά προσφέρει δωρεάν την πτήση μεταξύ Λός 'Αντζελες ή Σάν Φραντζίσκο και της Παρεετέ.

Θά πρέπει τέλος νά σημειωθεί ότι τό τρίτο Ιστιοφόρο υπερωκεάνιο της ίδιας σειράς, τό Wind Spirit, πού βρίσκεται τώρα στα σκαριά, θά είναι έτοιμο νά άρχίσει τίς κρουαζιέρες του στη Μεσόγειο και την Καραϊβική τον Μάρτιο του 1988. 'Ελπίζει δέ ή εταιρία ότι και ένα τέταρτο όμοιο σκάφος, τό οποίο από τώρα έχει βαφτισθεί σέ Wind Surf θά παραγελθεί αρκετά σύντομα μόλις βρεθεί ή αναγκαία χρηματοδότηση.

Ε.Σ.

Seatrader Maritime Inc.

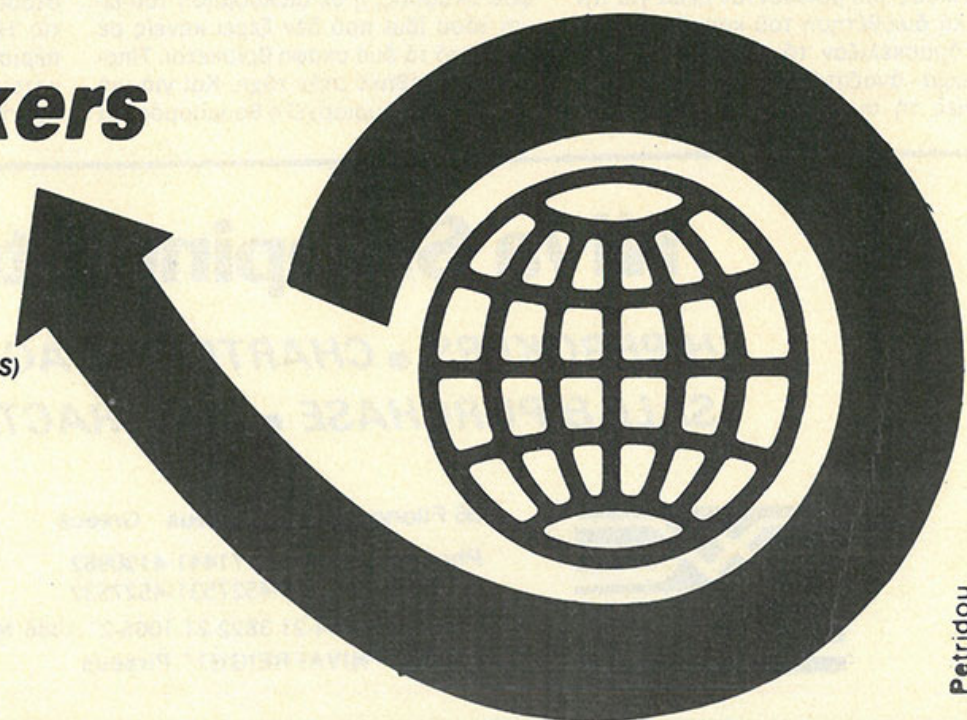
Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

BRANCH:

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



Petridou

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

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

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 · 212590 TROD GR
213571 · 213574



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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Υπό ξένες σημαίες

Στό τέλος του 1986 πλέον του ήμισιου των πλοίων που ανήκουν σε γερμανικά συμφέροντα τελούσε υπό σημαίες ελεύθερου νηολογίου. Κατά τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα η Γερμανική Ένωση Έφοπλιστών, 344 πλοία συνολικού τonnάζ 4,1 εκατ. τ. γκρός παραμένουν ακόμη υπό την εθνική σημαία, ενώ 354 πλοία συνολικού τonnάζ 4,1 εκατ. τ. γκρός είναι νηολογημένα στο έξωτερικό, εκ των οποίων 139 χρονοναυλωμένα.

Στή διάρκεια του 1986 εγκατέλειψαν τη γερμανική σημαία 88 πλοία, εκ των οποίων 80 μεταξύ 'Απριλίου και Δεκεμβρίου, στην περίοδο δηλαδή της μεγάλης απεργίας των ναυτικών και της υπογραφής της νέας συλλογικής συμβάσεως μεταξύ των έφοπλιστών και του Συνδικάτου των εργατών μεταφοράς. Η σύμβαση αυτή δεν μετέβαλε το μισθολόγιο αλλά αύξησε τη διάρκεια της πληρωμένης άδειας κατά 15 ημέρες. Κατά τους υπολογισμούς των έφοπλιστικών ή αύξηση αυτή ισοδυναμεί με μισθολογική αύξηση 10%.

Κατά τους ίδιους υπολογισμούς η μεταφορά υπό ξένη σημαία επιτρέπει οικονομία της τάξεως των 500.000 μέχρι 1.200.000 μάρκων κατά πλοίο ετησίως. Σε μία περίπτωση μάλιστα η οικονομία έφθασε τό 1.500.000 μάρκων. Γι' αυτό και οι έφοπλιστάι, μολονότι λυπούνται για την εγκατάλειψη της εθνικής σημαίας, δεν έχουν άλλη έκλογη.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Προτίμησε τη χώρα της

Η 'Ιαπωνική εταιρία πετρελαίου Toa Nenryo Kogyo, αφού εξαπέλυσε διεθνή αίτηση

προσφορών για τη ναυπήγηση ενός VLCC, απέφασε τελικά να έμπιστευθεί την παραγγελία στην 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα. Η τιμή της συμφωνίας δεν ανακοινώθηκε ακόμα τό δε συμβόλαιο θά υπογραφεί στό τέλος του 'Ιουνίου.

Πρόκειται για σκάφος VLCC των 236.000 τ. d.w., τό όποίο θά πρέπει να παραδοθεί μέχρι τό τέλος του 1988 και θά τεθεί στη γραμμή 'Ιαπωνίας - Περσικού.

Η Toa είναι η πρώτη 'ιαπωνική εταιρία πετρελαίου που απέταθη για προσφορές στη διεθνή αγορά, σε μία προσπάθεια να πετύχει τόν καλύτερο συνδυασμό ποιότητας και τιμής από εκείνον που θά μπορούσε να πετύχει σήμερα στην 'Ιαπωνία λόγω της άνοδικής πορείας του γιέν.

Πρέπει να ληφθεί ότι κατ' αρχήν οι 'Ιάπωνες έφοπλιστάι είναι ιδιαίτερα πιστοί στην εθνική τους ναυπηγική βιομηχανία. Έτσι και στην προκειμένη περίπτωση, παρά τό έντυπωσιακό άνοιγμα προς την διεθνή αγορά, την παραγγελία κέρδισε και πάλι 'Ιαπωνικό ναυπηγείο.

ΙΡΑΚ

Κατά λάθος 37 νεκροί

Η κατά λάθος επίθεση 'Ιρακινών αεροσκαφών κατά της 'Αμερικανικής φρεγάτας «Στάρκ» αναζωπύρωσε τό πρόβλημα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στόν Περσικό Κόλπο και έφερε τίς δύο υπερδυνάμεις ένώπιον της θλιβερής πραγματικότητας, καθώς μία ημέρα ένωρίτερα τό σοβιετικό τάνκερ «Στρατάρχης Τσουϊκοφ» προσέκρουσε σε νάρκη και υπέστη ζημιές.

Ο 'Αμερικανικός πρόεδρος τόνισε ότι ό Περσικός Κόλπος θά εξακολουθήσει να είναι ένας «ζωτικός χώρος» για τίς ΗΠΑ, οι όποιες θά συνεχίσουν την πολιτική προσπάσιης της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, προστασία ή όποία όμως μέχρις στιγμής δεν είναι επιτυχής.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ανάκριση

Άρχισε στό Λονδίνο η έπίσημη ανάκριση για τό ναυάγιο του Herald of Free Enterprise, που άνετράπη και βυθίστηκε στις 6 Μαρτίου έξω από τό λιμάνι του Ζεμπρίγκε. Η ανάκριση αυτή, που θά διαρκέσει περί τίς 5-7 εβδομάδες, άρχισε με την κατάθεση του πληρεξουσίου του Βρεταννικού Υπουργείου Μεταφορών, ό όποιος αναφέρθηκε στην πλημμελή εγκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας του πλοίου και εξέφρασε τη γνώμη ότι τό ναυάγιο όφείλεται κυρίως στό γεγονός ότι οι πωραίες θύρες του φέρυ-μπώτ είχαν μείνει έντελώς άνοικτές και κατά δεύτερο λόγο στην έρμάτωση του πωραίου τμήματος του σκάφους. Υπογράμμισε έξάλλου ότι κατά τόν άπόπλου, ό μέν ναύκληρος του πλοίου, ό όποιος ήταν υπεύθυνος για τό κλείσιμο των θυρών, κοιμόταν στην καμπίνα του, κανείς δε άλλος δεν ένδιαφέρθηκε ή άνησύχησε για τίς άνοικτές θύρες. Ός κυριολεκτικά άπίστευτο θεωρεί τό γεγονός ότι στη γέφυρα του πλοίου δεν υπήρχε σύστημα αυτόμάτου έλέγχου με φωτεινές ένδειξεις για τό κλείσιμο των θυρών. Άνέφερε τέλος ότι για να άντιμετωπισθούν όρισμένα μειονεκτήματα εύσταθείας του σκάφους και για να διευκολυνθεί η πλευρίση του στην παλιά προβλήτα του Ζέμπρυγκε, τό πλοίο έπρεπε συνεχώς να «παίζει» με την έρμάτωση του.

Ός γνωστόν, τό πλοίο ύστερα από κοπιώδεις προσπάθειες 53 ημερών άνεγκύβηθη την 27 'Απριλίου και ρυμουλκήθηκε στόν λιμένα, όπου και άρχισε η έρευνα για την άνεύρεση των πτωμάτων των 27 ακόμη άγνωσμένων, με τούς όποιους ό συνολικός αριθμός των θυμάτων άνέρχεται σε 209.

Τρίτη πτώχευση

Άνεκινώθη ότι τό ναυπηγείο Brooke Marine του Lowestoft κηρύχθηκε σε πτώχευση και ό σύνδικος της πτωχεύσεως έπέληφθη των εγκαταστάσεων του. Τό έν λόγω ναυπηγείο είχε πουληθεί πρόσφατα, τό 1986, από τό συγκρότημα British Shipbuilders προς μία ομάδα έπιχειρηματιών που άπετέλεσαν οι τρεις πρώην διευθυντάι του, άντί 100.000 λιρών.

Η πτώχευση αυτή είναι η τρίτη κατά σειρά που σημειώνεται σε ναυπηγεία που πουλήθηκαν σε στελέχη του πρώην προσωπικού τους. Πράγματι πέροι πρώτα τό ναυπηγείο Grangemouth Dockyard κηρύχθηκε σε πτώχευση και στη συνέχεια τό έπισκευαστικό

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

κέντρο Vosper τέθηκε επίσης υπό δικαστικό έλεγχο.

Τό ναυπηγείο Brooke Marine, τό όποίο άπασχολεί 488 άτομα θά συνεχίσει τίς έργασίες του υπό τόν δικαστικό έλεγχο, δεδομένου ότι έχει πρόσ έκτέλεση δύο ναυπηγικές παραγγελίες. Ή μία άφορά ένα ίστιοφόρο εκπαιδευτικό σκάφος πού ή βρετανική κυβέρνηση θά δωρήσει στην Αυστραλία καί ή δεύτερη τή ναυπήγηση μιάς πολυτελούς θαλαμηγού γιά λογαριασμό Άμερικανού πελάτου.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Δέν έγινε ή συγχώνευση

Δέν πραγματοποιείται πρόσ τό παρόν ή συγχώνευση των τριών Όλλανδικών ναυπηγείων, ήτοι του Vlaardingen - Oost, του Niehuys καί του Bolnes Boele. Οί διαπραγματευσεις γιά συνεργασία πρόσ εξοικονόμηση τής άπασχολήσεως 800 ατόμων, διεκόπησαν λόγω τής παρεμβάσεως του ισχυρού ναυπηγικού συγκροτήματος Wilton - Fijenoord. Τό τελευταίο τούτο συγκρότημα πρότεινε στό γειτονικό ναυπηγείο του Vlaardingen νά τό αναλάβει καί νά τό αξιοποιήσει, ή δέ σχετική άπόφαση θά ληφθεί μέσα στίς πρόσεχείς εβδομάδες.

Έάν ή προταθείσα άνάληψη επιτευχθεί, τότε τό ναυπηγείο Vlaardingen φαίνεται ότι εξασφαλίζει άνετα τήν επιβίωσή του, δεδομένου ότι τό συγκρότημα Wilton - Fijenoord θεωρείται εκ των ισχυροτέρων, του όποιου ή δραστηριότητα καλύπτει τόσο τόν τομέα των έμπορικων όσο καί των πολεμικών πλοίων.

Δυσχερής πάντως παραμένει ή θέση των δύο άλλων ναυπηγείων. Τό μέν Niehuys μολονότι έχει περιορίσει τό προσωπικό του σέ 300 μόνον εργάτες αντιμετώπιζει τεράστια προβλήματα όφειλών εκ δανείων. Τό δέ Boele Bolnes βρίσκεται σέ άκόμη δυσκολώτερη θέση δεδομένου ότι άπό διμήνου τελεί υπό κηδεμονία συνεπεία τής όποία απέλύθησαν 650 άπό τούς εργάτες του καί θεωρείται βέβαιο ότι εάν δέν πραγματοποιηθεί ή συγχώνευση θά σημάνει τό όριστικό τέλος του.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Τό λιμάνι τής Λισσαβώνας

Ο άριθμός των έμποροκιβωτίων πού διεκινήθησαν απ' τό λιμάνι τής Λισσαβώνας έφθασε τό 1986 τούς 144.337 τόννους έναντι των 127.487 του προηγούμενου έτους, σημειώνοντας αύξηση κατά 13,2%. Μεταφρασόμενα σέ άριθμό EVR τά άνωτέρω στοιχεία άντιστοιχούν σέ 177.423 EVR τό 1986 έναντι 153.606 EVR του 1985, ήτοι αύξηση κατά 15,5%.

Ή εταιρία Liscont έγκαινίασε πέρις τό νέο τέρμιναλ Alcantara - Sud. Με δυναμικότητα 120 έως 140 χιλιάδων EVR διπλασίασε τή δυνατότητα χειρισμού έμποροκιβωτίων του λιμένος, ό όποιος καί επελέγη άπό τίς γραμμές Christensen - Canadian - Africa Lines ως κύριος εύρωπαϊκός λιμάνι γιά τίς ύπηρεσίες πού συνδέουν τούς Άφρικανικούς μέ τούς Καναδικούς λιμένες.

Τό άνοιγμα του νέου αυτού τέρμιναλ θά έπιτρέψει του λοιπού στή Λισσαβώνα νά άποτελέσει τόν ενδιάμεσο λιμένα προσεγγίσεως στίς μεταφορές των κοντέινερς μεταξύ Λατινικής Άμερικής, Άφρικής, των νήσων



Τό νέο όχηματαγωγό «Norsun» τής North Sea Ferries τό όποίο κατασκευάσθηκε στά ναυπηγεία τής Νίππον Κόκαν καί έχει μεταφορική ικανότητα 1.250 επιβατών, 850 αυτοκινήτων καί τρέιλερς μήκους 180X12 μέτρων.

του Άτλαντικού, Αυστραλίας καί Νοτιοανατολικής Άσίας.

ΦΟΡΜΟΖΑ

Κακές προοπτικές

Κατά τό τρέχον έτος οι διαλύσεις πλοίων στή Φορμόζα προβλέπεται νά μειωθούν τόσο εξαιτίας τής πτώσεως των εξαγωγών χαλβος όσο καί εξαιτίας του συναγωνισμού τής Κίνας καί τής Νότιας Κορέας.

Ή μείωση ύπολογίζεται τής τάξεως του 20%, δεδομένου ότι ή ζήτηση χαλβος έξέσθηνισε τόσο στίς ΗΠΑ όσο καί στήν Ίαπω-

νία καί τήν Νοτιοανατολική Άσία. Τό 1986 οι σιδηρουργικές εξαγωγές πρόσ τίς ΗΠΑ έπασαν στούς 260.000 τόννους τό πρώτο εξάμηνο καί ή Φορμόζα άναγκάσθηκε νά περιορίσει τίς πωλήσεις τής σέ 120.000 τόννους. Έπί πλέον τό νόμισμα τής Φορμόζας αύξήθηκε κατά 16% σέ σχέση μέ τό δολλάριο, μέ άποτέλεσμα οι συνολικές πωλήσεις χαλβος πρόσ ΗΠΑ, Ίαπωνία καί Ν.Α. Άσία νά πέσουν σέ 148.000 τόννους έναντι των 220.000 του προηγούμενου έτους.

Τό 1986 ή Φορμόζα διέλυσε 344 πλοία 3,69 έκατ. τόννων έκτοπίσματος. Τόν ίδιο χρόνο ή Κίνα διέλυσε 1,1 έκατ. τον. έκτοπίσματος καί ή Ν. Κορέα 910.000 τον. έκτοπίσματος.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Ο.Ε.

BELGIUM

TAX FREE CARS

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ

Γιά σās πού ό νόμος παρέχει τό δικαίωμα εισαγωγής αυτοκινήτου μέ μειωμένο δασμό ή άδασμολόγητο διαθέτουμε όλους τούς τύπους των αυτοκινήτων. ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

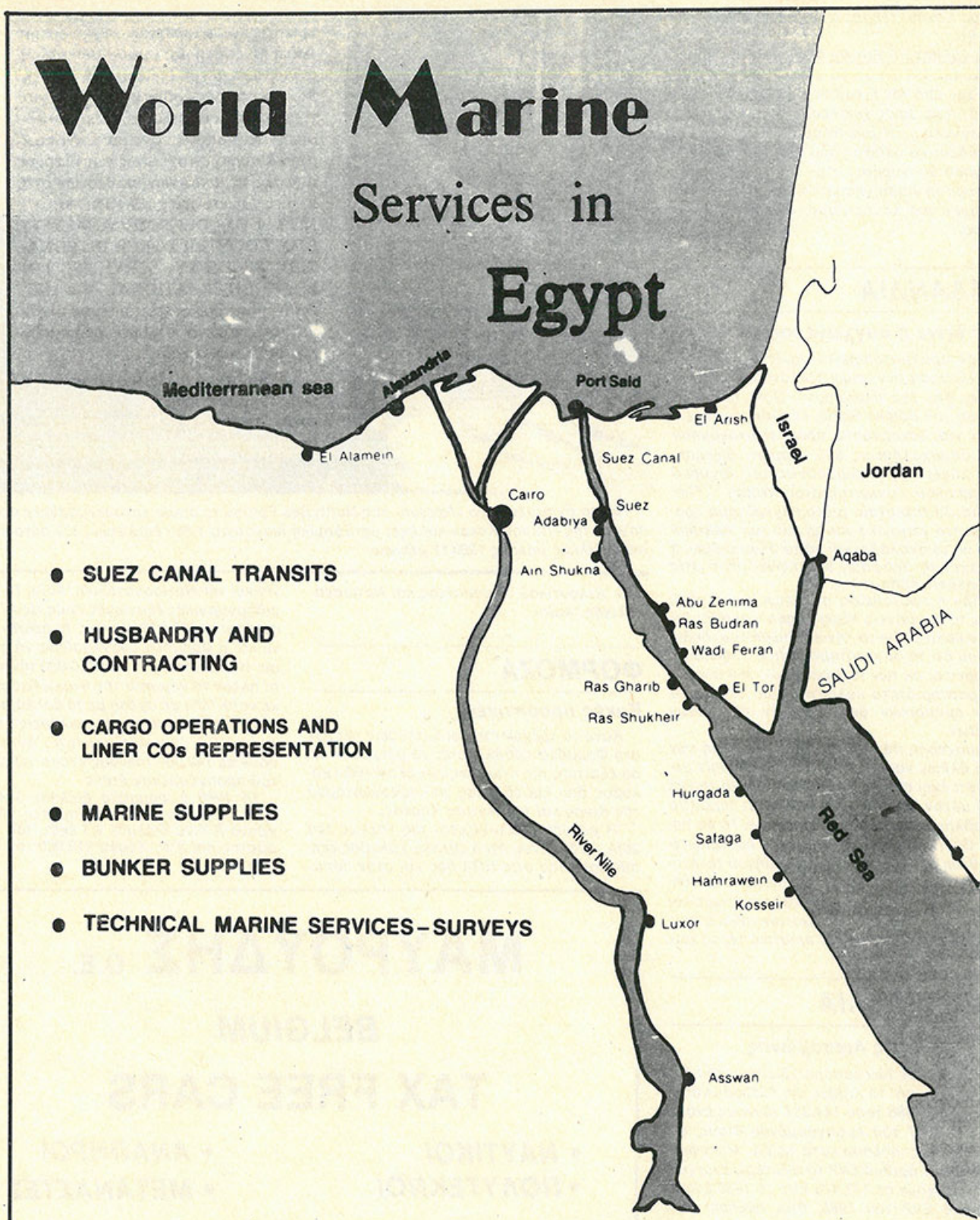
ΓΙΑ ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΑΣ ΡΩΤΗΣΤΕ ΠΑΝΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΕΛΑΤΕ ΣΕ ΜΑΣ

ΑΘΗΝΑ: Λ. Συγγρού 191 τηλ. (01) 9340 322 - 9330 823
ΧΙΟΣ: Προκυραία ΧΙΟΥ τηλ. : (0271) 27276

World Marine

Services in Egypt

- SUEZ CANAL TRANSITS
- HUSBANDRY AND CONTRACTING
- CARGO OPERATIONS AND LINER COs REPRESENTATION
- MARINE SUPPLIES
- BUNKER SUPPLIES
- TECHNICAL MARINE SERVICES-SURVEYS



Managed by professionals with maritime background,
and with branch offices in the local major ports,
World Marine offers a new, economic and complete service.

World Marine Corp. Head Office Operations	Piraeus	:	Tlx: 241600/112 WMAR GR	Tel: (1) 4135024 25 45 47
World Marine Egypt (Representation liaison offices)	Port Said	:	Tlx: 63 134 WMAR UN	Tel: (66) 34186
	Alexandria	:	Tlx: 55 419 WORLD UN	Tel: (3) 4821966
	Suez	:	Tlx: 66 094 WOMAR UN	Tel: (62) 26114

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

Στο υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των κατωτέρω πλοίων:

— «Πελτέινερ», κοντεϊνερπλοίο, πρώην κυπριακό υπό το αυτό όνομα, 1.586 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Peltainer Shipping Company S.A.» (κ. Ι. Δημόπουλος).

— «Ολύμπικ Λίμπερτυ», μπάλκερ, πρώην παναμαϊκό υπό το αυτό όνομα, 14.644 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Severna Shipping Panama S.A.» (Springfield Shipping Co. Panama).

— «Κρίος», μπάλκερ, πρώην «Scan Venture» υπό λιβερτιανή σημαία, 11.701 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία «Monterosa Shipping Inc.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Ολύμπικ Μιράκλ», μπάλκερ, πρώην παναμαϊκό υπό το αυτό όνομα, 17.880 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Transpacific Freighters Co. S.A.» (Springfield Shipping Co. Panama).

Αγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες φέρεται πωληθέν τώ φορητό πολλαπλής χρήσεως «Dacebank» 18.500 τόν. d.w., 12.214 τόν. γκρό, 372 TEU, ναυπηγήσεως 1979, έναντι ποσού περί των 3,9 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Almajor» 18.035 τόν. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι ποσού περί των 900.000 δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τώ μπάλκερ «Boiero» 34.121 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, μέ φορτωτήρες, έναντι ποσού περί των 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τώ μπάλκερ «Αλέκος Μ.» 38.500 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, μέ φορτωτήρες, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τώ μεγάλο μπάλκερ «Glendale» 129.390 τόν. d.w. 69.900 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τώ υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Irene C», 26.700 τόν. d.w., 14.671 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1970, έναντι ποσού περί των 1,4 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Κινέζοι διαλύτες αγόρασαν τώ υπό παναμαϊκή σημαία δεξαμενόπλοιο «Νέδι» 35.267 τόν. γκρό, 13.900 τόν. βάρους τώ

1965, αντί δολ. 148 ανά τόννο έλ. έκτοπίσματος.

Στό Πακιστάν επωλήθη γιά διάλυση τώ επιβατηγό πλοίο «Μεντιτερράνεαν Στάρ» 13.365 τόν. έλ. έκτοπίσματος, αντί δολ. 95 ανά τόννο μέ παράδοση Πειραιά.

Αγορά επιβατηγού

Σέ συμφέροντα πού δραστηριοποιούνται, υπό την σημαία της Κύπρου, επωλήθη τώ επιβατηγό όχημαγωγό «Princessan» 9.491 τόν. γκρό, φινλανδικής κατασκευής 1966, μεταφορικής ικανότητας 900 επιβατών, έναντι τιμής περί των 4,2 εκατ. δολλαρίων.

Τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα μέ προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα πού κατά τό τρίμηνο Ιανουαρίου - Μαρτίου ανήλθε σέ 229 εκατ. δολάρια έναντι 217,3 εκατ. δολλαρίων τού αντίστοιχου τριμήνου τού 1986 (αύξηση 5,4%).

Τό Μάρτιο τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα έφτασε τά 99 εκατ. δολάρια έναντι 79 εκατ. δολλαρίων τού αντίστοιχου μήνα τού 1986, σμείωσε δηλαδή αύξηση 25,3%.

Έξάλλου αύξηση 11,3% παρουσίασε τό συνάλλαγμα πού είσήχθη τό 1986 από ναυλώσεις επαγγελματικών τουριστικών σκαφών.

Συγκεκριμένα, τό 1986 τό συνάλλαγμα πού εισέρρευσε στην Ελλάδα έφτασε τά 2.482.000.000 δρχ. από δραχμοποίηση ναύλων τών επαγγελματικών τουριστικών σκαφών, έναντι 2.191.000.000 δρχ. τού 1985.

Τροπολογία τού κ. Π. Σαρλή γιά τήν εξυπηρέτηση τών επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων

Σύμφωνα μέ τροπολογία πού κατέθεσε στην Βουλή ό βουλευτής Πειραιώς καί νήσων κ. Παύλος Σαρλής, περιλήφθηκε στό Νομοσχέδιο περί NAT παράγραφος ή όποία όρίζει ότι οι πλοιοκτήτες επιβατηγών

πλοίων ανεξάρτητα από τήν χωρητικότητά τους, υποχρεούνται στην καταβολή εισφορών μόνο γιά τό σύνολο της όργανικής σύνθεσης τού πληρώματος τού πλοίου, χωρίς νά ισχύει αύξηση της εισφοράς γιά τούς πέραν της όργανικής σύνθεσης ναυτολογουμένους.

Η λειτουργία τού κέντρου έφοδιασμού πλοίων

Έντός τών ήμερών αναμένεται νά πραγματοποιηθεί στό ύπουργείο Οικονομικών, σύσκεψη ύπηρεσιακών παραγόντων καί εκπροσώπων τού Συλλόγου Έφοδιαστών Πλοίων, κατά τήν όποία θά συζητηθεί ό τρόπος άπλουστεύσεως πολλών διαδικαστικών θεμάτων, ώστε ή λειτουργία τού κέντρου έφοδιασμού πλοίων στό Α' Τελωνείο, ή όποία προβλέπεται νά άρχίσει τήν 1η Ιουλίου, νά είναι ούσιαστική.

Στό μεταξύ, κατά τήν πραγματοποιηθείσα πρό ήμερών συνάντηση στό ύπουργείο Οικονομικών ύπηρεσιακών παραγόντων τών έφοδιαστών πλοίων, δόθηκε ύπόσχεση στους τελευταίους, ότι στην έγκύκλιο πού θά σταλεί από τό ύπουργείο στις Οικονομικές Έφορίες, θά άπλουστεύεται ή διαδικασία έπιστροφής τού Φ.Π.Α. πού προβλέπεται από τήν απόφαση Π. 3082/2516/13.5.87.

Οί άρχαιρείς στην ΠΕΠΕΝ

Σύμφωνα μέ τό καταστατικό της ΠΕΠΕΝ, ή έφορευτική έπιτροπή ή όποία εξέλεγε στην τελευταία γενική συνέλευση τών μελών της Ένώσεως Πλοιάρχων θά συνέλθει στις 3 Αυγούστου καί θά προκηρύξει τις άρχαιρείς. Η άνακήρυξη τών ύποψηφίων θά γίνει στις 20 Αυγούστου καί έντός τού Σεπτεμβρίου θά άποσταλούν τά ψηφοδέλτια στά μέλη πού έχουν δικαίωμα ψήφου, ενώ ή ψηφοφορία γιά τήν έκλογή νέας διοικήσεως θά άρχίσει τήν 1 Οκτωβρίου καί θά λήξει στις 10 Δεκεμβρίου.

Η έφορευτική έπιτροπή άποτελείται από τούς κ.κ. Σάβ. Άνταλή, Παν. Μπιράκο καί Νικ. Κατσάνεβα (άναπληρωματικοί εξέλεγαν οι κ.κ. Δημ. Μανωλάκος, Παν. Λεουτσάκος, Βασ. Ρουδάκης, Πέρτ. Νικολεουτσάκος, Νικ. Κανδύλης καί Γεώργ. Κοκκινάκης).

Έπίτιμο Προξενείο της Πορτογαλίας στον Πειραιά

Η Πορτογαλική Δημοκρατία ίδρυσε Έπίτιμο Προξενείο στον Πειραιά, γιά τις άνάγκες Πειραιώς καί νήσων. Τό νέο Προξενείο είναι στην διάθεση τών Άρχών, τών έπιχειρηματιών καί τών ταξιδιωτών, άναφορικάς μέ θέματα πού έχουν σχέση μέ τή Πορτογαλία.

Ο κ. Έρακλής Έρωσσυμάκης διορίστηκε έπίτιμος πρόξενος τού προξενείου πού ίδρυσε ή Πορτογαλία στον Πειραιά.

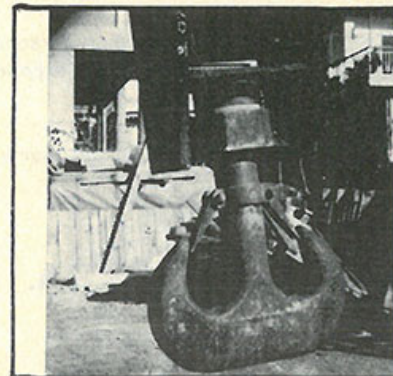
ΠΩΛΕΙΤΑΙ

ΓΑΝΤΖΟΣ (ΜΠΑΣΤΕΚΑ)
άνυψ. ικανότητας 120-150 τόν.

7 ΡΑΟΥΛΑ — ΑΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΤΟΣ

Πληροφορίες:

Έργασιμ. ώρες 5812786 - 5811159



Τό επίτιμο προξενείο, πού στεγάζεται στην οδό Πλάτωνος 7 (18535 Πειραιώς), εξυπηρετεί ανάγκες των αρχών, επιχειρηματιών και ταξιδιωτών. (ώρες λειτουργίας Δευτέρα έως Παρασκευή από τις 10 π.μ. έως τις 2 μ.μ. εκτός αργιών και έορτών).

Αιτήματα των ναυτικών πρακτόρων για θέματα της Ε.Ε.Π.

Τό Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων 'Αττικής - Πειραιώς με έγγραφό του προς την 'Επιθεώρηση 'Εμπορικών Πλοίων πού υπογράφεται από τον πρόεδρο κ. Χρ. Παπάνη και τον γεν. γραμματέα κ. Γεώργ. 'Αλογάνο, επισημαίνει σειρά προβλημάτων πού αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί πράκτορες αλλά και τά πλοία και ζητεί την επίλυσή τους. Συγκεκριμένα ζητείται:

- Νά επιτρέπεται ή είσοδος των ναυτικών πρακτόρων στην Ε.Ε.Π. από τις 8 π.μ. ώστε νά διεκπεραιώνονται εγκαίρως οι εργασίες και διαδικασίες πού αφορούν τά πλοία — σήμερα ή είσοδος επιτρέπεται μετά τις 10 π.μ. αλλά εν τώ μεταξύ από τις 9 π.μ. και εν συνεχεία οι επιθεωρητές μεταβαίνουν για επιθεωρήσεις και ως εκ τούτου δέν είναι δυνατή ή ολοκλήρωση των απαιτούμενων διαδικασιών.

- Νά εξευρεθεί νέος απλούστερος τρόπος πληρωμής των παραβόλων επιθεωρήσεων πλοίων δεδομένου ότι τό εφαρμοζόμενο σήμερα σύστημα απαιτεί χρονοβόρα διαδικασία.

- Νά βελτιωθεί ή διαδικασία εκδόσεως πιστοποιητικών και μελετών πιστοποιητικών καταμετρήσεων γιατί ή εφαρμοζόμενη είναι χρονοβόρα και διεξάγεται με αντιπαραγωγικό τρόπο.

- Οι έκτακτες επιθεωρήσεις πλοίων νά γίνονται δύο τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες πριν από τον απόπλου και έφ' όσον υπάρχει σέ ισχύ μεμoranτίου νά αποφεύγεται.

- Νά γίνεται στό πλοίο ή θεώρηση των βιβλίων γυμνασίων και επιθεωρήσεων από τους επιθεωρητές και νά μήν μεταφέρονται στην Ε.Ε.Π. και νά καταργηθεί ή συναλλα-

ματική ύποχρέωση για πλοία κάτω των 500 τον. γκρόν.

Τέλος τό Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων 'Αττικής - Πειραιώς ζητεί νά συσταθεί στην Ε.Ε.Π. γραφείο πωλήσεως χαρτοσήμων και ύπευθύνων δηλώσεων του Ν. 105/69 για την άμεση εξυπηρέτηση των συναλλασσομένων.

"Αδεια σκοπιμότητας σέ Δήμο

Μέ απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Στάθη 'Αλεξανδρή, χορηγήθηκε στον Δήμο Πρέβεζας άδεια σκοπιμότητας για δρομολόγηση Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου στή γραμμή Πρέβεζας - 'Ακτίου.

Ποινή θανάτου για ναρκωτικά στό Κατάρ

Μέ την ποινή του θανάτου τιμωρούνται τά άτομα πού εισάγουν ναρκωτικά στό Κατάρ σύμφωνα μέ πρόσφατο νόμο της κυβερνήσεως της χώρας αυτής.

Τά ανωτέρω γνωστοποίησε τό YEN στό Ναυτικό 'Επιμελητήριο 'Ελλάδος σέ έφοπλιστικές ενώσεις και τίς ναυτεργατικές οργανώσεις και ζητεί νά ενημερώσουν τά μέλη τους για την άποφυγή δυσαρέστων συνεπειών.

'Η ετήσια συνέλευση της Ι.Σ.Φ. τό 1988 στην 'Ελλάδα

Στήν Ούάσιγκτον πραγματοποιήθηκε από 27 - 29 Μαΐου ή ετήσια γενική συνέλευση των μελών της INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION, ενώ ή γενική συνέλευση του 1988 θά πραγματοποιηθεί στην 'Ελλάδα.

Στό μεταξύ, έν όψει της λήξεως της θητείας ενός αντιπροέδρου στό Συμβούλιο της Ι.Σ.Φ., ή θέση αυτή προτάθηκε στον πρόεδρο του Κομμίτη κ. Γιάννη Χατζηπατέρας ό όποιος επί πολλά χρόνια εκπροσώπουσε τον ελληνικό έφοπλισμό στην Ι.Σ.Φ. και στό παρελθόν είχε διατελέσει και αντιπρόεδρος της, αλλά ό κ. Χατζηπατέρας πρότεινε νά ύποδειχθεί σάν εκπρόσωπος για την αντιπρο-

εδρία ό κ. Στάθη Κουλουκουντή, ό όποιος μετέχει σάν εκπρόσωπος της Ε.Ε.Ε. στην Ι.Σ.Φ. και την εκπροσώπησε και στή γενική συνέλευση της Ούάσιγκτον.

'Η έγγυήση για περιστατικά ρυπάνσεως

Σύμφωνα μέ γνωμοδότηση του νομικού συμβούλου του YEN, ή όποια έξεδόθη έπειτα από αίτημα της Διεθνούς 'Ενώσεως και έγκρίθηκε από τον 'Υπουργό κ. Στάθη 'Αλεξανδρή είναι δυνατή ή άρση της απαγορεύσεως του απόπλου του πλοίου για περιστατικά ρυπάνσεως μέ την προσαγωγή τραπεζικής έπιταγής του πράκτορα του πλοίου, έφόσον δέν είναι δυνατή ή προσαγωγή τραπεζικής έγγυητικής έπιστολής.

'Η γνωμοδότηση κοινοποιήθηκε ήδη στις λιμενικές αρχές και στό προξενικά λιμεναρχεία.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 10.961.930 δρχ. επέβαλαν τον Μάρτιο οι λιμενικές αρχές για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

'Από τά πρόστιμα αυτά, 4.372.700 δρχ. έπιβλήθηκαν για παραβάσεις του κανονισμού λιμένος, 3.088.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 2.811.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 452.000 δρχ. για παραβάσεις του κανονισμού ασφαλείας της ναυσιπλοΐας 171.000 δρχ. για παραβάσεις κανονισμών σχετικά μέ την όδήγηση ταχυπλόων σκαφών και 67.230 δρχ. για τη μεταφορά υπεράριθμων έπιβατών.

Θάνατος ναυτικού

Στό κυπριακό φορτηγό «Γκόλντεν Ρήφερ» πέθανε στις 26 Μαΐου ένώ τό σκάφος βρισκόταν ανοικτά από την Κοσταρίκα ό ναύκληρος Δημ. 'Ωρολογάς, 37 χρόνων, κάτοικος Αϊγάλεω, ό όποιος είχε βρεθεί προηγούμενως ανάσθητος στην καμπίνα του και ύπέκυψε παρά τίς προσπάθειες του πλοιάρχου νά τον επαναφέρει στή ζωή.

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

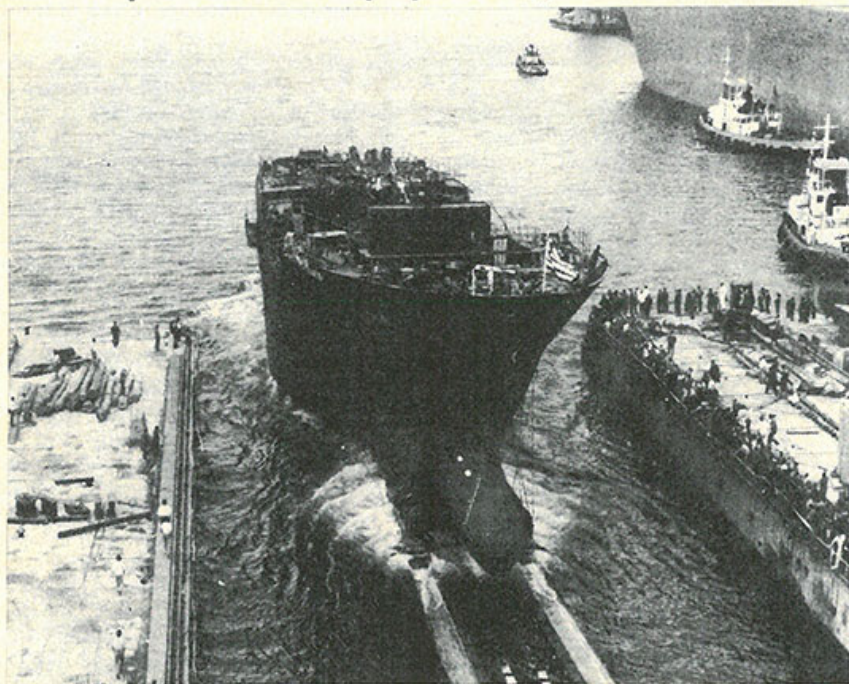
For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

Καθελκύσθηκε από τὰ «Ἑλληνικά Ναυπηγεῖα» τὸ πρῶτο πλοῖο ψυγεῖς τῆς SUDOIMPORT



Ἀπὸ τὰ Ἑλληνικά Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαρμαγκὰ καθελκύσθηκε στὶς 28 Μαΐου τὸ πρῶτο ἀπὸ τὰ τέσσερα πλοῖα ψυγεῖς ψυκτικῆς χωρητικότητος 4750 M³ πού ναυπηγοῦνται γιὰ λογαριασμό τῆς Σοβιετικῆς Ἑταιρίας «SUDOIMPORT».

Ἀνάδοχος τοῦ πλοίου ἦταν ἡ σύζυγος τοῦ Πρεσβευτῆ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως στὴν Ἀθήνα κ. Στουκάλιν πού τοῦ ἔδωσε τὸ ὄνομα «POSYET», ἀπὸ τὸ ὄνομα τοῦ Σοβιετικοῦ ναυάρχου πού ἔδρασε τὸν 19 αἰῶνα καὶ εἶναι γνωστός γιὰ τὸ ἐρευνητικὸ ἔργο του.

Στὴν τελετὴ τῆς καθελκύσεως καὶ ὀνομασίας παραβρέθηκαν ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας κ. Στ. Ἀλεξανδρῆς, ὁ ὑφυπουργὸς Βιομηχανίας, Ἐνέργειας καὶ Τεχνολογίας κ. Γ. Πέτσος, ὁ πρεσβευτὴς τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως στὴν Ἑλλάδα κ. Β. Στουκάλιν, ὁ Ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος Ἀντιναύαρχος κ. Χ. Ντούνης, ὁ πρόεδρος τοῦ Ἀρείου Πάγου κ. Α. Στασινός, ἐφοπλιστές, ἐκπρόσωποι Τραπεζῶν καὶ πολλοὶ προσκεκλημένοι.

Ἡ τελετὴ ἀρχισε με καλωσόρισμα ἀπὸ τὸν ἀντιπρόεδρο τοῦ Δ.Σ. τῆς Ἑταιρίας κ. Χρ. Πί-

κη καὶ συνεχίστηκε με προσφωνήσεις ἀπὸ τὸν διευθύνοντα Σύμβουλο καὶ γενικὸ διευθυντὴ τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων κ. Β. Σεβδαλή, τὸν ὑποδιοικητὴ τῆς ΕΤΒΑ κ. Σορτίκο, ἀπὸ τὸν πρεσβευτὴ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως κ. Β. Στουκάλιν καὶ ἀπὸ τὸν ὑφυπουργὸ Β.Ε.Τ. κ. Γ. Πέτσο.

Στὴν συνέχεια τοποθετήθηκε ἡ τρόπιδα τοῦ ἐπόμενου πλοίου πού ἔχει τὸν ἀριθ. 1162 καὶ πού ἡ κατέλκυσή του ἔχει προγραμματιστεῖ γιὰ τὸ τέλος Σεπτεμβρίου.

Ἡ κατέλκυση τοῦ πρώτου σκάφους ἐγίνε σε τέσσερις μῆνες ἀκριβῶς μετὰ τὴν τοποθέτηση τῆς τρόπιδας καὶ στὸ διάστημα αὐτὸ ἀνεγέρθησαν στὴν κλίνη περισσότερα ἀπὸ 1.600 τόννοι χάλυβα μετὰ τὴ μορφὴ 50 προκατασκευασμένων τομῶν. Οἱ ἐργασίες προχωροῦν με γοργὸ ρυθμὸ, μετὰ δὲ τὴν κατέλκυση θὰ γίνε ὁ ἐξοπλισμὸς καὶ συμπλήρωση τοῦ πλοίου καὶ ὕστερα ἀπὸ ἐκτεταμένες δοκιμές θὰ παραδοθεῖ στὶς ἀρχές τοῦ 1988, δηλαδὴ πρὶν ἀπὸ τὴν ἐκπνοή τῆς συμβατικῆς προθεσμίας.

Ἡ ὅλη διαδικασία παραγωγῆς τῶν τεσσά-

ρων πλοίων γίνετα με τοὺς προγραμματισμένους ρυθμούς, τὸ δὲ πρόγραμμα προβλέπει τὴν ἀποπεράτωση καὶ τοῦ τετάρτου πλοίου μέχρι τὸ τέλος 1988.

Τὰ πλοῖα ψυγεῖς εἶναι ὑψηλῆς τεχνολογίας καὶ δικαιολογημένα θεωροῦνται τὰ πιὸ τεχνολογικὰ προηγμένα καὶ ἐξειδικευμένα ἐμπορικὰ πλοῖα πού ἔχουν κατασκευασθεῖ στὰ «Ἑλληνικά Ναυπηγεῖα». Εἶναι σχεδιασμένα γιὰ τὴν μεταφορὰ κρεάτων, ψαριῶν, τυριῶν, πουλερικῶν, ἐσπεριοειδῶν, φρέσκων φρούτων καὶ λαχανικῶν καθὼς καὶ μπανανῶν σὲ θερμοκρασίες πού μπορεῖ νὰ ποικίλλουν ἀπὸ -25 βαθμούς ἕως +15 βαθμούς Κελσίου.

Ἡ καθαρὴ ψυκτικὴ χωρητικότητὰ τῶν τριῶν ἀμπαριῶν εἶναι 4.750 κυβ. μέτρα ἐνὼ στὸ ἀνοικτὸ κατάστρωμα μποροῦν νὰ μεταφερθοῦν ταυτόχρονα 20 ψυχόμενα ἐμπορευματοκιβώτια (TEU - CONTAINERS). Ἐναλλακτικὰ τὸ κάθε πλοῖο μπορεῖ νὰ μεταφέρει 62 CONTAINERS (42+20) στοὺς χώρους φορτίου καὶ ἀνοικτοῦ καταστρώματος.

Ἡ συμβατικὴ ταχύτητα τῶν πλοίων εἶναι 17 κόμβοι στὸ βύθισμα σχεδίασης τῶν 6,5 μέτρων καὶ ἡ ἀντίστοιχη αὐτονομία τους εἶναι 1.200 ναυτικά μίλια.

Τὰ πλοῖα εἶναι εἰδικὰ κατασκευασμένα γιὰ πλεύση σὲ πάγους καὶ με αὐστηρὴς ἀπαιτήσεις σὲ θέματα ἐνδιαίτησης, ὑγιεινῆς, θορύβων καὶ κραδασμῶν.

Εἶναι χαρακτηριστικὸ τὸ γεγονὸς ὅτι τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ συμμορφοῦνται μετὰ τῆς τεχνικῆς διατάξεως 26 Διεθνῶν Συμβάσεων, Κανόνων καὶ Κανονισμῶν ἐνὸς παράλληλα σὲ ἀνετοὺς καὶ με πολλές εὐκολίες χώρους ἐνδιαίτησης θὰ μποροῦν νὰ φιλοξενοῦνται μέχρι καὶ 43 ἄτομα πλήρωμα.

Ἡ 50ῆ διάλεξη τοῦ ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Στὶς 18 Μαΐου δόθηκε ἡ 50ῆ κατὰ σειρά διάλεξη τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτικῆς Τεχνολογίας σὲ συνεργασία μετὰ τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα «Swan Hunter» μετὰ τίτλο «Τεχνολογία καὶ ὀργάνωση ναυπηγείων».

Στὴ διάλεξη, τὴν ὁποία παρακολούθησαν 300 καὶ πλέον τεχνικοὶ, μέλη καὶ φίλοι τοῦ ΕΛ.Ι.Ν.Τ., ὁμιλητὲς ἦταν ὁ κ. Κ. Ρ. Τσάπμαν, διευθυντὴς τῆς «Swan Hunter» μετὰ θέμα «Swan Hunter Technical Service» καὶ ὁ κ. Ι. Μ. Καλογεράκης manager Robotics and Marketing ἐπίσης τῆς «Swan Hunter» με θέμα «Cadcam Robotics and Cim for Shipbuilding Use».

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS

61 - 65 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
TELEX: 241548 LERO GR
PH: 4117357 - 4117304 - 4119853
CABLES: LEROSHIP PIRAEUS



Υπεγράφη η σύμβαση για τον Περσικό

Στις 29 Μαΐου υπεγράφη μεταξύ της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών και της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας ειδική συλλογική σύμβαση εργασίας που αφορά τα ειδικά επιδόματα που καταβάλλονται στα πληρώματα των πλοίων τα οποία καταπλέουν στην θαλάσσια περιοχή του Περσικού Κόλπου.

Η υπογραφή της ανωτέρω συμβάσεως έγινε υπό της πλοιοκτησίας, με πνεύμα κατανόησης και συμπαραστάσεως προς τους ναυτικούς.

Οι κυριώτεροι όροι της ειδικής συλλογικής σύμβασης είναι οι εξής:

1) Η έναρξη ισχύος της ανωτέρω ειδικής συλλογικής συμβάσεως αρχεται από τα μεσάνυχτα προς την 16 Ιουνίου 1987. Έως τα μεσάνυχτα της 15 Ιουνίου 1987 ισχύει η από 27.9.1980 ειδική συλλογική σύμβαση εργασίας.

2) Η περιοχή του Περσικού Κόλπου διαχωρίζεται σε δύο ζώνες ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες κάθε ζώνης και οι οποίες προσδιορίζονται από τις παρακάτω συντεταγμένες.

A ΖΩΝΗ

Τα λιμάνια και η θαλάσσια περιοχή που εú-ρίσκονται βόρεια του 27.30 Β πλάτους.

B ΖΩΝΗ

Τα λιμάνια και η θαλάσσια περιοχή που εú-ρίσκονται μεταξύ δυτικότερα του Μεσημβρινού 56.00 Α και του Παράλληλου 27.30 Β.

3) Τα ειδικά επιδόματα που προβλέπονται από την υπογραφή Ειδική Συλλογική Σύμβαση καταβάλλονται για όλες τις ημέρες κατά τις οποίες το πλοίο θα παραμείνει στις παραπάνω ζώνες αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί το ειδικό επίδομα να είναι ολιγώτερο των τριών (3) ημερών.

4) Η χορήγηση του ανωτέρω ειδικού επιδόματος αρχίζει από την είσοδο του πλοίου στον Περσικό Κόλπο που καθορίζεται από τον Μεσημβρινό 56.00 Α και καταβάλλεται για όλο το χρονικό διάστημα το αντίστοιχο ποσοστό της ζώνης και της περιοχής που είναι ο τελικός προορισμός του πλοίου και λήγει κατά την έξοδο του πλοίου από τον Μεσημβρινό 56.00 Α.

Η επίσκεψη στις Ένωμένες Πολιτείες

Από την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών ανακοινώθηκαν τα εξής σχετικά με την επίσκεψη αντιπροσωπείας στις Ένωμένες Πολιτείες:

Η Έλληνική έφοπλιστική αντιπροσωπεία υπό τον Πρόεδρο της ΕΕΕ κ. Σ. Γουρδομιχάλη, είχε έναν εύρυθμο κύκλο επαφών στις Ένωμένες Πολιτείες κατά την διάρκεια της 10ήμερης (6-16/5/87) παραμονής της εκεί, με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων επί ναυτικών θεμάτων που ενδιαφέρουν τις δύο χώρες.

Οι επαφές αυτές, πραγματοποιήθηκαν στην Ν. Υόρκη και στην Ουάσινγκτον και περιέλαβαν ενδιαφέρουσες και λεπτομερείς συζητήσεις με τις αρμόδιες ναυτιλιακές αρχές των ΗΠΑ, οργανισμούς και εκπροσώπους του Κογκρέσσου, καθώς και με εξέχουσες προσωπικότητες της όμογενείας.

Η Έλληνική αντιπροσωπεία, κατά την επίσκεψή της στην Ουάσινγκτον επισκέφθηκε έθιμοτυπικά τον Λευκό Οίκο και έγινε δεκτή σε ιδιαίτερη συνάντηση από τον Αρχηγό του Λευκού Οίκου κ. Howard Baker.

Κατά την παραμονή τους στη Ν. Υόρκη, οι

Έλληνες έφοπλιστές επισκέφθηκαν την Ναυτική Ακαδημία του KING'S POINT και το ναυτικό κολλέγιο της πόλεως, όπου συζητήθηκαν θέματα ναυτικής εκπαίδευσης. Οι αρχές των σχολών αυτών προσεφέρθηκαν να δεχθούν Έλληνες σπουδαστές του Ε.Ν. προς μετεκπαίδευση, ενώ η ελληνική πλευρά ανέλαβε να διευκολύνει την δυνατότητα άπασχολήσεως σε ελληνόκτητα σκάφη απόφοιτων των δύο αυτών φημισμένων εκπαιδευτικών κέντρων των ΗΠΑ.

Στην Ν. Υόρκη η ελληνική αντιπροσωπεία είχε την ευκαιρία να συναντηθεί με τον Αρχιεπίσκοπο Ίακωβο, με τον πρόεδρο του Πανεπιστημίου της Ν. Υόρκης κ. Τζών Μπρεδήμα και να επισκεφθεί τις εγκαταστάσεις του Ωνάσειου Κέντρου Έλληνικών Σπουδών, καθώς και τον Αμερικανικό Μηρογώνονα (ABS).

Εξ άλλου κατά την παραμονή της στην Ουάσινγκτον, η ελληνική έφοπλιστική αντιπροσωπεία επισκέφθηκε το Καπιτώλιο όπου είχε ενδιαφέρουσα ανταλλαγή απόψεων με τους γερουσιαστές κ.κ. HOLLINGS και BRE-AUX της Επιτροπής Ναυτιλίας της Γερου-

σίας, παρακάθισε σε γεύμα εργασίας με τους βουλευτές της αρμόδιας επιτροπής της Βουλής κ.κ. BIAGGI, LENT, MANTON, SIKORSKI, BENTLEY και ANTERSON, με κύριο αντικείμενο συζητήσεως, τα νέα αμερικανικά νομοσχέδια περί ναυτιλίας. Επακολούθησε επίσκεψη στο Υπουργείο Οικονομικών όπου συζητήθηκαν θέματα αναγόμενα στη ναυτιλιακή φορολογική νομοθεσία των ΗΠΑ, γενικότερου ενδιαφέροντος, ενώ σε συνάντηση με τους εκπροσώπους της Όμοσπονδιακής Ναυτιλιακής Επιτροπής (FEDERAL MARITIME COMMISSION) και με τους εμπειρογνώμονες του Υπουργείου Μεταφορών, ανταλλάχθηκαν απόψεις πάνω σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, όπως αυτά των ναυτιλιακών νομοσχεδίων των ΗΠΑ, της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΟΚ, του Κώδικα Τακτικών Γραμμών της UNCTAD και του διαλόγου Αμερικής - χωρών CSG.

Οι επαφές στην Ουάσινγκτον συνεχίστηκαν με συζητήσεις με τον αρχηγό της Ακτοφυλακής για θέματα προστασίας της ναυσιπλοΐας και αποφυγής ρυπάνσεως στα αμερικανικά ύδατα, καθώς και με τους αρμόδιους του Υπουργείου Δικαιοσύνης και των τελωνείων με αντικείμενο την αμερικανική νομοθεσία για την πάταξη των διακινήσεως ναρκωτικών.

Τέλος η ελληνική αντιπροσωπεία είχε εικοδομητικές συνομιλίες με την Οργάνωση Αμερικανών Φορτωτών (SCOT) καθώς και με τους ναυτιλιακούς ακόλουθους των χωρών του ΟΟΣΑ, που είναι διαπιστευμένοι στην Ουάσινγκτον.

Κατά την παραμονή τους οι Έλληνες έφοπλιστές στην Ν. Υόρκη και στην Ουάσινγκτον, έδειχθηκαν τις αρμόδιες αμερικανικές αρχές, ναυτιλιακούς παράγοντες των ΗΠΑ, τους Έλληνες έφοπλιστές της Ν. Υόρκης και προσωπικότητες της όμογενείας.

Στην αντιπροσωπεία της ΕΕΕ υπό τον Πρόεδρο κ. Σ. Γουρδομιχάλη μετείχαν οι κ.κ. Ν. Ευθυμίου, Κ. Κομνηνός, Γ. Χατζηγελευθεριάδης, Ι.Κ. Λύρας, Π. Παναγιωτόπουλος, Ι. Τζωάννος και η κ. Α. Μπρεδήμα - Σαββοπούλου.

Ανακαινίζονται τα «Δελφίνια»

Τα πασίγνωστα «Ιπτάμενα δελφίνια» τα οποία εξυπηρετούν τις γραμμές του Αργοσαρωνικού και των Σποράδων ανακαινίζονται. Η ανακαίνιση η οποία γίνεται στην Ελλάδα και αφορά τόσο το εσωτερικό όσο και το εξωτερικό (άλλάζουν και χρώμα) ολοκληρώθηκε ήδη στο ύψ. 4 «Ιπτάμενο δελφίνι»

at Argentina

HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN MAN, DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

OPERATIONS MANAGER, EINAR ANDRESEN
PORT CAPT. ALBERTO CONZALEZ

**STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS — STEVEDORING — SURVEYS**

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469
or 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 222663
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIRE

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

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

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



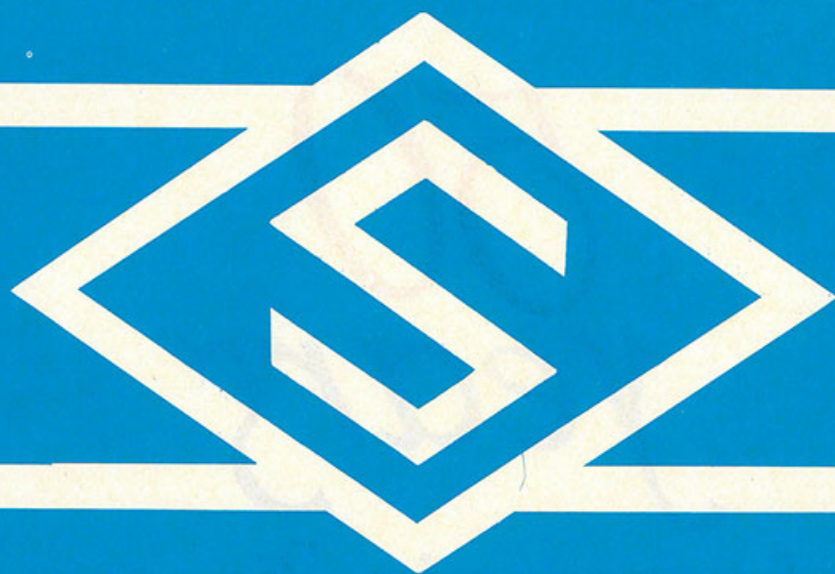
50
years

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

HEAD OFFICE: PSARRON & ANAPAFSEOS PIRAEUS — GREECE
TEL. 4627.800 - 4617.410
TELEX: 21.2880 - 21.2503 NIKA GR.

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

PROMETHEUS
MARITIME CORP.



Οι τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οι τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στὶς 27 Μαΐου. Τιμές δολλ. ΗΠΑ.
Πηγή: Kristensons Πετρόλεουμ, Νέα Ὑόρκη.

Τό Τρίτο Ἐπιστημονικό Συμπόσιο τοῦ Ἰδρύματος Αἰγαίου

Μέ τή συμμετοχή Ἑλλήνων καί ξένων καθηγητῶν καί ἐπιστημόνων θά πραγματοποιηθεῖ στό Εὐγενίδειο Ἰδρυμα στίς 4 καί 5 Ἰουνίου τό τρίτο διεθνές ἐπιστημονικό συμπόσιο, τό ὁποῖο ὁργανώνεται ἀπό τό Ἰδρυμα τοῦ Αἰγαίου μέ τή συνεργασία τῆς ΕΣΗΕΑ, μέ θέμα «Τό Αἶγαῖο μέσα στούς αἰῶνες: Ἱστορία, Πολιτισμός, Προοπτικές».

Μεταξύ τῶν προσκεκλημένων ὁμιλητῶν περιλαμβάνονται οἱ Τοῦρκοι καθηγητές κ.κ. Τάνερ Μπερκσὺ, καθηγητής τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Κωνσταντινούπολης, Σαρίκ Τάρα, οἰκονολόγος - πρόεδρος τῆς τουρκικῆς εταιρίας ΕΝΚΑ καί Μεχμέτ Μπαρλάς, ἐκδότης τῆς τουρκικῆς ἡμερησίας «Γκιουνές».

Τό συμπόσιο θά ἀνοίξει ὁ ἀκαδημαϊκός καί καθηγητής Πανεπιστημίου κ. Διον. Ζακυνθινός μιλώντας γιά τά «Ὑδατά τοῦ Αἰγαίου καί τῆς Προποντίδος». Λαμβάνουν ἀκόμα μέρος ὁ Λόρδος Λόιντ τοῦ Χάμστεντ, μέλος τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων καί τοῦ Ἀγγλικοῦ Κοινοβουλίου, ὁ ἀκαδημαϊκός κ. Σ. Κυδωνιάτης, ὁ καθηγητής τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Τουλούζης κ. Α. Ντισελιέ, ὁ διευθυντής τοῦ Πολωνικοῦ Ἰνστιτούτου Διεθνῶν Σχέσεων τῆς Βαρσοβίας κ. Γ. Συμεωνίδης, ὁ καθηγητής τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Φλόριντα κ. Τζ. Ἄντον, ὁ καθηγητής τοῦ Ποντιφικοῦ Ἰνστιτούτου Ἀνατολικῶν Σπουδῶν τῆς Ρώμης κ. Π. Στεφάνου, ὁ ὑφυπουργός Προεδρίας τῆς Κυπριακῆς Δημοκρατίας κ. Π. Σταύρου, ἡ βουλευτής κ. Ἄννα Συνοδινού καί ἄλλοι.

Ὅπως χαρακτηριστικά ὑπογράμμισε σέ πρόσφατη συνέντευξη τύπου, ὁ πρόεδρος τοῦ Ἰδρύματος τοῦ Αἰγαίου κ. Μίνως Κυριακοῦ, «τούς ἐνώνει ὅλους μιά κοινή, πολύ ἰσχυρή ἀγάπη, τό Αἶγαῖο καί ἕνας κοινός ὁραματισμός, ἡ εἰρήνη καί ἡ ὁμαλή διευθέτηση ὅλων τῶν προβλημάτων, πού αὐτή τή στιγμή βαραίνουν τόν εὐαίσθητο χώρο τοῦ Ἀρχιπελάγους».

Ἡ νέα διοίκηση τῆς Ἐνώσεως Προσωπικοῦ Τροφοδοσίας

Ἡ νέα διοίκηση τῆς Ἐνώσεως Προσωπικοῦ Τροφοδοσίας γιά τήν περίοδο 1987-1991 ἡ ὁποία ἐξελέγη στίς ἀρχαιρεσίες πού ἐγι-

ΛΙΓΙΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	119.25/121	123/124	171/177
Νέας Ὑόρκης	118/119	121/123	164/170
Φιλαδέλφειας	119/121	121/123	164/169
Βαλτιμόρης	119/121	121/123	164/165
Νόρφολκ	118/121	121/125	164/168
Σαβάννας	122/126	122.25/129.75	166/168
Τζάκσονβιλ	120.50/121.50	121.50/122.50	162.75/163.75
Π. Ἐβεργκλεϊτς	127/128	132/133	168/169
Τάμπα	124/125	126/127	163/165
Μόμπιλ	119/121	122/125	162/166
Νέας Ὁρλεάνης	116/120	118.50/120.50	162/164
Μπώμοντ/Π. Ἀρθουρ	120/121	122/123	165/166
Χιούστον	116/117.50	117/119	162/164
Κόρπους Κρίστι	120/122	123/124	168/169
Λός Ἀντζελες	103/112	104/114	165/170
Σάν Φραντζίσκο	107/107.50	109/110	165/166
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	—	114/115	170/174
Σηάττλ	111/119	113/122	170/175
Μόντρεαλ	108/112	113/116	171/173
Ἄγ. Εὐσταθίου	120/123	123/126	170/175
Φρήπορτ	120/121	124/125	170/172
Τρίνιταντ	121/122	125.50/126	175/176
Κρίστομαλ/Μπαλμπόα	119/120	123/124	175/176
Σαϊντ Κρουά	18.75	18.85	23.60
Βενεζουέλας	18.28	18.53	22.67
Βραζιλίας	122	125	270MTD
Ρόττερταμ	104/105	107/108	128/142MTD
Ἀμβέρσας	104/105	107/108	140/143MTD
Ἀμβούργου	108/109	111/112	141/145MTD
Β. Γαλλίας	110/114	114/117	164/168MTD
Ν. Γαλλίας	114/117	119/120	163/166
Ἰσπανίας	121/122	124/125	180/190
Θέουτας	117/119	119/121	163/165
Γένουας	120/121	122/124	168/170MTD
Αὐγούστας	120/121	122/124	168/170MTD
Πειραιᾶς	115/116	117/119	162/164MTD
Σουέζ Κανάλ	122/124	122/124	183/185MTD
Τζέντας	—	106/115	156/165MTD
Νταμμά	—	106/115	156/165MTD
Ράς Τανούρα	—	115	165MTD
Φουτζέιρα	107/108	108.50/109.50	160/161MTD
Κουβέιτ	103/105	108/110	160/170
Ντακάρ	—	—	170/172
Ντῶρμπαν	—	120/127	248/250
Τζιμπουτί	—	115/116	168/170
Σιγκαπούρης	109.50/110.50	111.50/112.50	154/156
Ἰαπωνίας	126/128	130/132	173/175

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ναν από 27 Μαρτίου μέχρι 15 Μαΐου συνεκροτήθη ως εξής:

Πρόεδρος Χρ. Καταγής, (έπανεξελέγη), γενικός γραμματέας Αν. Φιλιππάκης, αναπλ. γεν. γραμματέας Ι. Δελαπόρτας, τακτικοί σύμβουλοι Ι. Δημάκης, Κ. Κοντογάρης, Παν. Βούλγαρης, Γ. Παππάς, 'Αρ. Καρκούλιας, Γ. Μενεγάτος, Ελ. Βελισσαράτος, Κ. Μπηλιώνας και Διον. Φάνος και αναπληρωματικοί 'Αγ. Βασιλάτος, Δημ. 'Ακτύπης, Πολ. Βαλάμης, Βασ. Πανταζόπουλος, 'Ελ. Μαριάτος, Κ. Κουλουμπής, Γ. Κατσούλης και Ι. Λούτσης.

Ο θαλάσσιος τουρισμός

Οι ιδιοκτήτες και πλοίαρχοι των επαγγελματικών σκαφών «D.O. Venus», «D.O. Chariot», «Electra» και «Golden Odyssey», με την ευκαιρία της έναρξης της φετινής περιόδου του θαλάσσιου τουρισμού, παρέθεσαν μπουφέ - κοκταίηλ επί των θαλαμηγών αυτών, την Τετάρτη 20 Μαΐου, στη Μαρίνα Ζέας.

Επίσης Αυστραλιανό τηλεοπτικό συνεργείο «γυρίζει» ταινία με τη συμμετοχή ξένων ηθοποιών και δημοσιογράφων για την προβολή των τουριστικών δυνατοτήτων των ελληνικών νησιών. Οι ξένοι επισκέπτες επισκέφθηκαν τα ελληνικά νησιά επιβαίνοντας σε άρμαδα ελληνικών θαλαμηγών, ενώ παράλληλα πραγματοποιήσαν και κρουαζιέρα με τα κρουαζιερόπλοια «Ατλας» και «Ρενεσάνς».

Ιδιαίτερα επιτυχής η εκδήλωση της «EL GRECO»

Με πολλή μεγάλη επιτυχία έγινε στις 22 Μαΐου η εκδήλωση για την επί ένα τέταρτο αιώνα δραστηριότητα της εταιρίας «EL GRECO» των Φιλιππίνων στην εξυπηρέτηση της 'Ελληνικής και της διεθνούς Ναυτιλίας.

Κατά τη διάρκεια της εκδηλώσεως η οποία έγινε στο ξενοδοχείο «Χίλτον» παρουσιάστηκε ειδικό πρόγραμμα με ελληνικούς και φιλιππινέζικους χορούς που συνοδεύονταν από ελληνικά και φιλιππινέζικα τραγούδια που τραγούδησαν με πολύ μεγάλη επιτυχία οι κόρες του κ. Πέτρου Τουντζή, οι οποίες μαζί με τη μητέρα τους Λίλιαν και τον αδελφό του Πιέρ, που σπουδάζει στο κολλέγιο «Ανατόλια» της Θεσσαλονίκης, «έκλεψαν» την παράσταση. Επίσης στη διάρκεια της 'Εκδηλώσεως ο κ. και η κ. Τουντζή τίμησαν τον κ. Νικ. Κουφοπαντελή, ο οποίος κατά τις προσεγγίσεις του πλοίου στο οποίο πλοίαρχευε στη Μανίλα τους έπεισε να ασχοληθούν με τις πρακτορεύσεις και τους εφοδιασμούς πλοίων —μέχρι τότε ο κ. και η κ. Τουντζή που είχαν σπουδάσει βιολογία στις 'Ηνωμένες Πολιτείες και ταυτόχρονα είχαν πάρει και διπλώματα γεωπόνου εργάζονταν σε έρευνητικό κέντρο της Μανίλας.

Συστήματα δορυφορικής τηλεπικοινωνίας στα πλοία της NAFTOMAR

Η εταιρία Naftomar Shipping and Trading ανέθεσε στην ΕΛΚΗΜΕ ΕΠΕ αντιπρόσωπο της STC International Marine Ltd. στην 'Ελλάδα παραγγελία για επτά συστήματα δορυφορικής Τηλεπικοινωνίας MASCOT 3000 της STC MARINE.

Εκπαιδευτικά προγράμματα του INMEP

Τό INMEP στην προσπάθειά του να συμβάλει στην ανάπτυξη της 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας έχει καταρτίσει από κοινού με γνωστές ναυτιλιακές εταιρίες πρόγραμμα εκπαιδευτικών επισκέψεων των τελειοφοίτων Σπουδαστών, Πλοίαρχων, Μηχανικών - Ραδιοτηλεγραφητών ΑΔΣΕΝ/ 'Α-

σπροπύργου και Σκαρμαγκά.

Σκοπός αυτών των επισκέψεων είναι να γνωρίσουν οι τελειόφοιτοι Σπουδαστές από κοντά την 'Ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση και τα προβλήματα της.

Κατά την διάρκεια των επισκέψεων αυτών πραγματοποιείται ενημέρωση από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες και τους διευθυντές τους και ανταλλάσσονται απόψεις επί θεμάτων κοινού ενδιαφέροντος.

Τό πρόγραμμα αυτό των επισκέψεων θα διαρκέσει μέχρι τό τέλος του 'Ακαδημαϊκού έτους 1987, ώστε οι σπουδαστές να έχουν την ευκαιρία να επισκεφθούν όσο τό δυνατόν περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες, δεδομένου ότι και οι τελευταίες έχουν ήδη ανταποκριθεί με ένθουσιασμό στην πρωτοβουλία αυτή του INMEP.

Μεταξύ των εταιριών περιλαμβάνονται οι: CERRES SHIPPING S.A., COSTAMARE, EPIROTIKI LINES, WESTWIND AFRICA, η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ Α.Ε., ΕΛΛΗΝΟΚΥΠΡΙΑΚΕΣ, HELMEPA, κ.ά.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ» — ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ

Συνεχίζοντας τη συγγραφική του δραστηριότητα στο ναυτιλιακό τομέα ο Πλοίαρχος Λ.Σ. Βασ. Παπαγιάννης συνέγραψε και υπέβαλε άρμοδίως διατριβή με θέμα: «Η 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία».

Η εργασία αυτή είναι ιδιαίτερα αξιόλογη διότι σε 100 περίπου σελίδες ο συγγραφέας κατόρθωσε να περιλάβει με συνοπτικό, σαφή και επιστημονικά τεκμηριωμένο τρόπο όλον σχεδόν τό φάσμα των θεμάτων της 'Ελληνικής Ναυτιλίας, και να διατυπώσει αξιοσημείωτα συμπεράσματα και προτάσεις σε όλους τους τομείς που αναπτύσσει.

Είναι γλαφυρή ενώ παράλληλα περιέχει άκριβη ιστορικά, στατιστικά, οικονομικά και άλλα στοιχεία σε τρόπο ώστε να διαμορφώνεται πλήρης εικόνα της ιστορικής διαδρομής και της πολύμορφης ανάπτυξης της ναυτιλιακής μας δραστηριότητας.

Με τη διατριβή του αυτή ο κ. Παπαγιάννης αποδεικνύει για άλλη μία φορά τη διαρκή του ανησυχία και προσπάθεια για την προαγωγή των θεμάτων της Ναυτιλίας μας.

“SHIPOWNERS” RESPONSE TO FINANCIAL CRISIS”

ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΙΩΑΝΝΗ ΦΡΑΓΚΟΥ

Η βαθύτερη γνώση και κατανόηση των προβλημάτων μιάς ναυτιλιακής επιχείρησης και οι έφικτες λύσεις για την επιβίωσή της είναι τα θέματα που πραγματεύεται τό ενδιαφέρον βιβλίο που εξέδωσε πρόσφατα ο Πλοίαρχος κ. 'Ιωάννης Φράγκος. Βασικό μένος σε στοιχεία της παγκόσμιας Ναυτιλίας των τελευταίων ετών και μέχρι τις αρχές του 1986, ο κ. Φράγκος αναλύει με σαφήνεια τους οικονομικούς κύκλους που παρατηρούνται στη Ναυτιλία και τις εναλλακτικές λύσεις που προσφέρονται για τη περιστολή των δαπανών και την επιβίωση της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Γεννημένος στα Καρδάμυλα Χίου τό 1962, ο κ. Φράγκος είναι κάτοχος πτυχίου Masters of Science in Transportation Management του Πανεπιστημίου της Νέας 'Υόρκης και παρά τό νεαρό της ηλικίας του έχει ήδη πλοιαρχεύσει σε ποντοπόρο πλοίο.



GRECAR Ε.Π.Ε.

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ

ΧΩΡΙΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ
ΕΓΓΥΗΣΗ
ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ
ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ



Athineos

TAX FREE CARS

ΣΥΓΓΡΟΥ 90 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 9221543 - 9222854 - 9025549

ΔΕΛΤΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ Ε.Ε.Ε.

Κυκλοφόρησε τό αριθμ. 55, τεύχος 'Απριλίου του Δελτίου Ναυτιλιακής 'Ενημερώσεως της Ε.Ε.Ε., τό οποίο περιέχει:

α) Τό πακέτο των τεσσάρων (4) Κανονισμών «περί Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής της ΕΟΚ» όπως αυτοί υιοθετήθηκαν τόν Δε-

κέμβριο 1986 από τό Συμβούλιο των 'Υπουργών Μεταφορών της ΕΟΚ καθώς επίσης και τήν κοινή δήλωση του Συμβουλίου 'Υπουργών της ΕΟΚ σχετικά μέ τά περαιτέρω μέτρα κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής.

β) Τά μέτρα γιά τήν ανταγωνιστικότητα του 'Ελληνικού Πλοίου, τά όποια ελήφθησαν από τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας δηλ. τήν σχετική εγκύκλιο του Υ.Ε.Ν., τό κεί-

μενο του νέου δρου 8 των 'Εγκριτικών Πράξεων, τήν 'Υπουργική Απόφαση πού καθορίζει τήν οργανική σύνθεση των αυτόματοποιημένων φορτηγών ποντοπόρων πλοίων άνω των 3000 κ.ο.χ. καθώς και τό Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος «περί οργανικής συνθέσεως των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων όλικής χωρητικότητας άνωτέρας των 3000 κ.ο.χ.»

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ Κ. ΣΤΕΛΙΟΥ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ ΣΤΗ ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ

Στήν έκθεσή του πρós τής γενική συνέλευση των μετόχων τής 'Εθνικής Τράπεζας, ή όποία πραγματοποιήθηκε στήν 'Αθήνα στίς 20 Μαΐου, ό διοικητής τής Τράπεζας κ. Στέλιος Παναγόπουλος ανέφερε μεταξύ άλλων τά ακόλουθα:

Κύριοι Μέτοχοι,

Στόν τομέα τής έξυγίανσης των αποτελεσμάτων της, ή 'Εθνική Τράπεζα συνέχισε γιά τέταρτο κατά σειρά έτος τήν πολιτική του μή λογισμού τόκων στά ληξιπρόσθεσμα δάνεια υπερχρεωμένων επιχειρήσεων, μέ αντικειμενικά διαπιστωμένη άδυναμία έξόφλησης των υποχρεώσεων τους. 'Η πολιτική αυτή ολοκληρώθηκε στήν ουσία μέσα στό 1986, άν ληφθεί υπόψη ότι έχουν πλέον αντιμετωπισθεί όλες οι γνωστές περιπτώσεις υπερχρεωμένων επιχειρήσεων, γιά τίς όποιες ήταν βέβαιο ότι δέν μπορούσαν νά έξυπηρετήσουν τίς όφειλές τους.

Στό σημείο αυτό πρέπει νά διευκρινιστεί ότι ή πολιτική βαθμιαίας και προοδευτικής διακοπής τής τοκοφορίας γιά τά δάνεια υπερχρεωμένων επιχειρήσεων δέν άφορούσε μόνο όρισμένες προβληματικές επιχειρήσεις. 'Αφορούσε και πολλές άλλες εταιρίες, οι όποιες, λόγω τής φύσης τους (π.χ. τεχνικές εταιρίες) ή του μεγέθους τους (μικρές επιχειρήσεις), δέν ήταν δυνατό ν' αντιμετωπιστούν μέ βάση τίς διατάξεις του Ν. 1386/83.

'Η Τράπεζα κατόρθωσε ν' άπορροφήσει, μέσα στά τελευταία τέσσερα χρόνια, τήν άπώλεια των εσόδων πού συνεπαγόταν ή βαθμιαία διακοπή τής τοκοφορίας δανείων υπερχρεωμένων επιχειρήσεων. 'Ανάλογη άπορρόφηση δέν φαίνεται νά είναι αναγκαία στό μέλλον. 'Ωστόσο, θά πρέπει νά σημειωθεί ότι, γιά τά επόμενα δύο ως τρία χρόνια παραμένει ως ύποχρέωση γιά τήν Τράπεζα ή ύποκατάσταση των εσόδων γιά τό τμήμα εκείνο των μετοχοποιημένων δανείων πού κρατά μέ τήν μορφή μετοχών, εφόσον είναι φυσικό, στά πρώτα τουλάχιστον χρόνια, οι μετοχές αυτές νά έχουν μικρή ή και μηδενική απόδοση.

Σημαντικό τμήμα τής άπώλειας των έ-

σόδων τής Τράπεζας από τό μή λογισμό τόκων αντισταθμίστηκε από τήν άνάπτυξη των λοιπών πηγών εσόδων της. Οι κατάλληλοι χειρισμοί, πού έγιναν στόν τομέα αυτό, συνδέονται μέ τήν καλύτερη διαχείριση των ρευστών διαθέσιμων τής Τράπεζας και κυρίως μέ τήν άνάπτυξη των λοιπών τραπεζικών εργασιών.

Σχετικά μέ τά έσοδα από τίς λοιπές τραπεζικές εργασίες, είναι χαρακτηριστικό ότι μόνο τά κέρδη συναλλάγματος και οι προμήθειες από διάφορες μεσολαβητικές εργασίες αύξήθηκαν τό 1986, σε σχέση μέ τό 1982, κατά 145% και έφτασαν νά αντιπροσωπεύουν ποσοστό 44,2% των συνολικών ακαθάριστων εσόδων τής Τράπεζας, έναντι 35,8% τό 1982.

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ

Στόν τομέα τής τεχνολογικής ύποδομής τής Τράπεζας, τό 1986 όλοκληρώθηκε σχεδόν ή όριζόντια επέκταση του συστήματος ON LINE και άρχισε ή καθετοποίησή του, μέ τήν ύπαγωγή σ' αυτό των καταθέσεων σε συνάλλαγμα του Κεντρικού Κασταστήματος, του καταστήματος 'Ομονοίας και του καταστήματος Φρανκφούρτης.

'Εξάλλου, τό δίκτυο έσωτερικού έμπλουτίστηκε μέ έξι ακόμη νέες μονάδες και έφτασε στό τέλος του 1986 ν' άριθμεί 479 καταστήματα. Στό έξωτερικό ίδρύθηκαν επίσης τέσσερις νέες μονάδες. 'Ετσι, σήμερα ή Τράπεζα εκπροσωπείται διεθνώς μέ 55 μονάδες, ένν επίκειται ή λειτουργία, μέσα στό 1987, μιάς ακόμα στό ROSSLINGDALE τής Βοστώνης.

Είναι γεγονός ότι σήμερα ή 'Εθνική Τράπεζα έχει επάρκεια ύποδομής, τόσο από άποψη δικτύου καταστημάτων, όσο και από άποψη μηχανολογικού εξοπλισμού.

Παρ' όλα αυτά οι διαδικασίες πού εφαρμόζει και ό τρόπος λήψης των αποφάσεων έχουν επηρεαστεί από τό αυστηρά περιοριστικό περιβάλλον πού έχει δημιουργήσει ή μέχρι τώρα άσκούμενη πιστωτική πολιτική.

'Ομως ή Τράπεζα καλείται πλέον νά λειτουργήσει σε μία «νέα», ελεύθερα

διαμορφούμενη και ταχύτατα έξελισσόμενη ανταγωνιστική αγορά. Στό έσωτερικό, ή βαθμιαία χαλάρωση των διοικητικών παρεμβάσεων και ή κλιμακούμενη πίεση του διεθνούς ανταγωνισμού τείνουν νά διαμορφώσουν νέες συνθήκες άσκησης του τραπεζικού έργου. Στό έξωτερικό, ανακατατάξεις στίς αγορές χρήματος και κεφαλαίων, σε συνδυασμό μέ τή συνεχή διεύρυνση τής χρήσης προηγμένων ηλεκτρονικών και τηλεπικοινωνιακών συστημάτων, έχουν επιφέρει βαθιές μεταβολές στή μορφή και τόν τρόπο λειτουργίας των τραπεζών.

Οι σημαντικές αυτές εξελίξεις καθιστούν αναγκαίες γιά τήν 'Εθνική Τράπεζα ευρύτατες μεταβολές, στρατηγικού και λειτουργικού χαρακτήρα, γιά νά μπορέσει ν' ανταποκριθεί στόν ανταγωνισμό του μέλλοντος. Γιά τό σκοπό αυτό, ή Διοίκηση μετακαλεί μία από τίς μεγαλύτερες στόν κόσμο και πιό έμπειρες, στά προηγμένα συστήματα τραπεζικής οργάνωσης και λειτουργίας, 'Εταιρίες - Συμβούλους, προκειμένου νά βοηθήσει στήν εφαρμογή ενός έκτεταμένου προγράμματος αναδιοργάνωσης.

Τό πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα μεταβολών, πού ξεκινούν από τά βασικά θέματα σχεδιασμού και προγραμματισμού, επεκτείνονται στόν εκσυγχρονισμό των συναλλαγών και στήν είσαγωγή νέων εργασιών και καταλήγουν σε νέα συστήματα έσωτερικού έλέγχου και ασφάλειας των συναλλαγών. 'Όλες οι μεταβολές συγκλίνουν στή μείωση του κόστους τής Τράπεζας, τήν καλύτερη αξιοποίηση του τεχνικού εξοπλισμού και του ανθρώπινου δυναμικού της, τήν αύξηση τής συνολικής άποδοτικότητας και πάνω απ' όλα, τή γρήγορη και άποτελεσματική προσφορά σύγχρονων τραπεζικών υπηρεσιών στους πελάτες της.

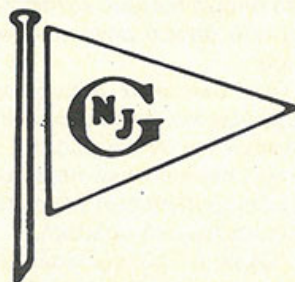
'Η 'Εθνική Τράπεζα θέτει σήμερα τίς βάσεις τής Τράπεζας του μέλλοντος, τής Τράπεζας του είκοστού πρώτου αιώνα. 'Η αναγκαιότητα γιά πλήρη αναδιοργάνωση της είναι πλέον άποδεκτή από όλους τους φορείς πού επηρεάζουν και επηρεάζονται από τή λειτουργία της.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ANNA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	Έλληνική	8.915	1974	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 15/4.
ARAN	Έλληνική	10.428	1980	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία προσάραξης που υπέστη κατά τό ταξίδι Σάντος για Λός Άντζελες στις 8/1.
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II	Κυπριακή	1.599	1976	Προσάραξε έμφορτο στην Κίμωλο, στις 24/5.
ΛΙΤΣΑ Ν.	Κυπριακή	3.256	1974	Επιθεωρήθηκε στη Γδύνια, συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή, που υπέστη στις 4/3.
ΟΛΥΜΠΙΑ	Έλληνική	3.400	1966	Συγκρούστηκε στη Διέππη, στις 18/4 με τό φορτηγό «Viscount».
ΣΗ ΦΡΑΪ'ΑΡ» (πρ. «ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ»)	Έλληνική	4.145	1970	Παροπλισμένο στον Πειραιά, υπέστη πυρκαϊά στις 6/5, που προκάλεσε σοβαρές ζημιές στην υπερκατασκευή.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ				
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	Έλληνική	25.003	1968	Επιθεωρήθηκε στη Δουνκέρκη, στις 27/5, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη κατά τό ταξίδι Ν. Μαγκαλόρ για Δουνκέρκη.
ΠΙΝΔΟΣ	Έλληνική	15.825	1981	Συγκρούστηκε στο Κό Σισάγκ, στις 16/5 με τό μπάλκερ «Έστί» και υπέστη έλαφρές έλασμα-τουργικές ζημιές στην πλώρη.
ΣΤΑΜΙΝΑ	Έλληνική	13.942	1969	Συγκρούστηκε στον Πειραιά, στις 24/4 με τό φορτηγό «Έπος».
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	Κυπριακή	14.130	1971	Προσέκρουσε σέ αποβάθρα, στην Νιγηρία, στις 16/5 χωρίς νά γίνει γνωστή ή έκταση τών ζημιών.
ΣΤΙΛΙΚΟΝ	Παναμά	103.176	1968	Έβλήθη στον Περσικό, από Ίρακινά άεροσκάφη, στις 14/5.
ΜΙΚΤΟ:				
ΖΕΥΣ	Κυπριακή	77.443	1971	Έβλήθη στον Περσικό, άνοικτά του Κάργκ στις 17/5, από πυρά ίρακινού άεροσκάφους.
ΣΚΥΡΩΝ	Λιβεριανή	75.049	1974	Συγκρούστηκε άνοικτά του Ντόβερ, στις 30/5, με τό φορτηγό «Hel» και υπέστη πυρκαϊά και έλαφ-ρες ζημιές.

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

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

TSAKOS

CONTACT NOW:

HEAD OFFICE - WORKSHOPS - SHIPYARD.

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

Telex: 22.251 STAR UY MONTEVIDEO - URUGUAY.

PIRAEUS: TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.

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

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

Tel: 41.33.902 Telex: 21.2282 SSRS.

LONDON: TSAKOS SHIPPING (LONDON) Ltd.

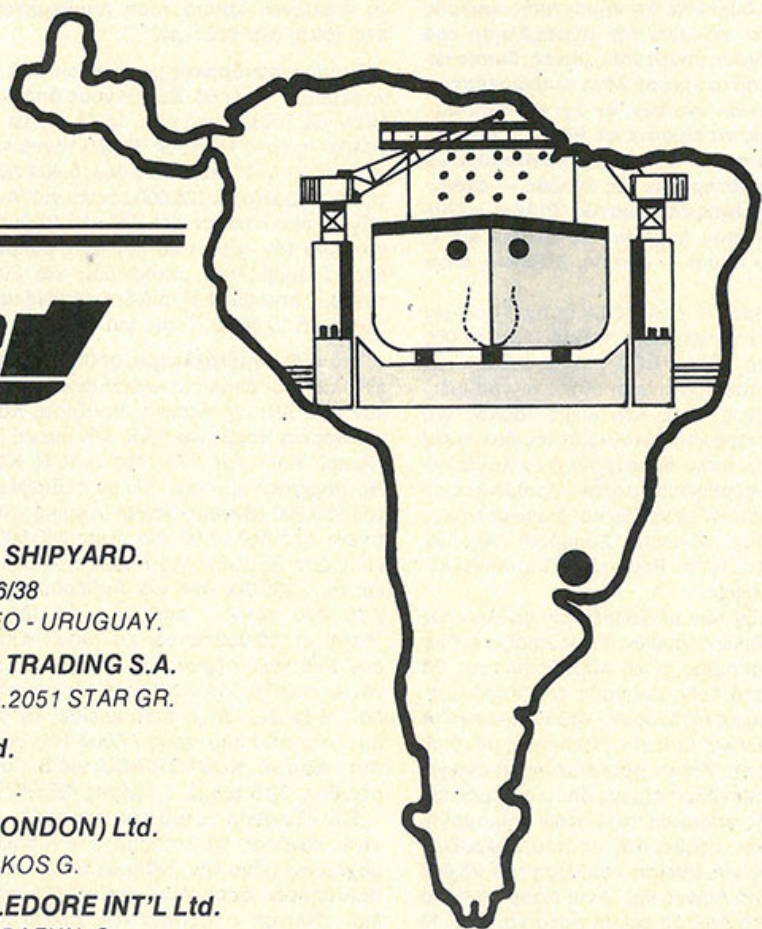
Tel: 01-377.1434 Telex: 88.6872 TSAKOS G.

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

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

NEW YORK: 33 RECTOR STREET LTD.

Tel: 212/2691426 Telex: 261151 THSV UR.



Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά τις επίμονες προσπάθειες των Ναυλωτών να περιορίσουν κατά το δυνατόν τις άνοδικές τάσεις των ναύλων και, γενικώς, το κλίμα αισιοδοξίας που διακατέχει την πλοιοκτησία, ο αριθμός των ήδη ναυλωμένων πλοίων, που προσιωπεί ένα μάλλον άνετο και χωρίς σκοτούρες καλοκαίρι για τους πλοιοκτήτες και οι αναγγελίες νέων αγορών σιτηρών από τους Σοβιετικούς αλλά και άλλους αγοραστές, σε συνδυασμό με κάποια αύξηση του όγκου μεταφοράς φορτίων γαιάνθρακος και σιδηρομεταλλευμάτων, κρατάει την παγκόσμια ναυλαγορά σταθερή.

«Ηδη οι πανταχόθεν εκφρασθέντες φόβοι για απότομη κατακρήμνιση της αγοράς μέσα στο Μάιο διαλύονται και όλα προδιαγράφονται τελείως διαφορετικά δυνάμει από τη διάρκεια της «άνοιξης». Κάποιες ναυλώσεις για άνωτερες ήμερομηνίες σε συγκριτικά μικρότερους, από τους σήμερα κρατούντες ναύλους, δέν φαίνεται να επηρεάζουν τις τρέχουσες εξελίξεις.

Γεγονός είναι ότι πολλοί μεσίτες σημειώνουν κάποια αριθμητική μείωση του αριθμού των κυκλοφορούντων εντολών, παράλληλα όμως δέχονται ότι σημαντικός αριθμός πλοίων έχει καλύψει την απασχόλησή του για τους λίγους επόμενους μήνες, διαπίστωση που συνιστά ισχυρό λόγο συγκρατήσεως των σημερινών ναύλων, αν όχι και άνοδου.

Και χωρίς να είμαστε σε θέση να συμφωνήσουμε, ωστόσο, δεν θα διαφωνήσουμε με μερικούς πρατηριάρχες της αγοράς — ανάμεσά τους και αριθμούς γνωστών Έλλήνων εφοπλιστών — που αρχίζουν να μιλούν για επερχόμενο boom — μικρής, βεβαίως, διάρκειας.

Στά σιτηρά, τα δολ. 18.50 ήταν ο τρέχων ναύλος για τσ' κλασικό ταξίδι των 52.000 τόννων από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία, ενώ, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, ο αντίστοιχος προς Κόντινεντ ναύλος για 70.000 τόννους «παιζόταν» μεταξύ δολ. 9 και 10. Γενικώς, πολύ δραστήρια ή εν λόγω περιοχή, αναφέρθηκε σε μεγάλο κλεισίματτος, ποικίλων μεγεθών και διαφορετικούς προορισμούς, Αίγυπτο, Σαουδική Αραβία, Βενεζουέλα, Κίνα, Ρουμανία, 'Ιορδανία και άλλες περιοχές.

Η εξέλιξη των πληρωθέντων ναύλων γενικώς άνοδικών τάσεων, παρουσιάζει ενδιαφέρον, η άκριβης όμως παραθέσή τους θα ξεφευγε από τους σκοπούς του παρόντος. Την δραστηριότητα, όμως, του Κόλπου ΗΠΑ ακολουθούν και οι λοιπές περιοχές με ιδιαίτερη επίδοση. Καί εν προκειμένω θα αναφέραμε τις Μεγάλες Λίμνες όπου αριθμός εμπιστευτικής φύσεως ναυλώσεων δημιουργήσε συνθήκες σταθερότητας που εκφράζονται από τη γνωσθείσα ναύλωση για 25.000 τόννους από Λίμνες και 'Αγιο Λαυρέντιο για Τυνησία στα δολ. 23 και, αντίστοιχα, δολ. 16 φίο με 4 ήμερες φόρτωση και 2.000 εκφόρτωση. 'Από το Βόρειο Ειρηνικό, πάσης φύσεως κλεισίματα βεβαιώνουν για το ενδιαφέρον της περιοχής ενώ η πιθανολογούμενη ναύλωση αριθμού πλοίων (λέγεται 6-8 μονάδες) των 52.000 τόννων για Ν. Κορέα στα δολ.

11.50 για άνωτερες ήμερομηνίες ασφαλώς συνιστούν σημαντική βελτίωση.

Ιδιαίτερη αναφορά αξίζει στη Νότια Αμερική (Πλέιτ), όπου ο ρυθμός των φορτώσεων εξακολουθεί ζωηρός. Οι 15.000 τόννοι, για Τζέντα στα δολ. 35 με 2.000 CENTROCON και 2.000 ελεύθερη εκφόρτωση συνιστούν κέρδη, ενώ το ίδιο σημαίνουν και οι 40.000 τόννοι για 'Ιαπωνία στα δολ. 24.500 με 5.000 ελεύθερη εκφόρτωση.

Τέλος, τόνσον ή Αυστραλία όσο και ο Εύρωπαικός χώρος (ο δεύτερος κυρίως προς 'Ερυθρά και 'Αν. Μεσόγειο) είχαν εύρωστια, που, προστιθεμένη στα δολ. γράψαμε παραπάνω, αναδεικνύει τα σιτηρά στα βασικά μοχλά συγκρατήσεως και πιθανώς περαιτέρω άνοδου της παγκόσμιας ναυλαγοράς εξηρού φορτίου σε βραχυ/μεσοπρόθεσμη βάση.

Οι τομείς του γαιάνθρακος και του σιδηρομεταλλεύματος ακούστηκαν, όπως ήδη προαναφέραμε, σε ικανοποιητικό όγκο που πράγματι στήριξε τον αγορά. Και χωρίς, λόγω της ιδιαιτερότητας φύσεως των μεταφορικών διευθετήσεων στους εν λόγω τομείς, να είναι δυνατή η λεπτομερής ανάλυση των επί μέρους στοιχείων, μπορεί κανείς ασφαλώς να διακρίνει κάποια τάση αποθεματοποίησης, ιδίως στο δεύτερο.

Στους γαιάνθρακες χαρακτηριστικά θα αναφέρουμε τους 60.000 τόννους από Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν στα δολ. 15.40 φίο με 6 συνολικά ήμερες και τους 80.000 τόννους από Χ. Ρόουντς για 'Ιταλία στα δολ. 5.40 ενώ, από την Αυστραλία, οι 125.000 τόννοι για 'Αν. Μεσόγειο ακούγονταν στα δολ. 10.10 ανά τόννο. 'Από την τελευταία περιοχή, μακροπρόθεσμο συμβόλαιο μεταφοράς για 300.000 τόννους έτησίως επί τρία έτη ακουγόταν στα δολ. 9.75/10.25/10.75 φίο για πάντα.

Στο σιδηρομετάλλευμα, σοβαρός αριθμός εντολών και ανάλογα κλεισίματα σημειώθηκαν από Δυτική Αφρική, Βραζιλία, Καναδά και Βόρεια Νορβηγία προς Κόντινεντ, 'Ισπανία και 'Απω 'Ανατολή ('Ιαπωνία, Ν. Κορέα). Θα σημειώσουμε σαν πλέον ενδιαφέροντα τους 50.000 τόννους από Δ. Αφρική για Κόντινεντ στα δολ. 7.05 φίο, τους 200.000 τόννους από Βραζιλία για Κορέα στα δολ. 5.85 και τους 100.000 τόν. για Αμβέρσα στα δολ. 2.75 ανά τόννο. 'Από τον Καναδά ('Αν. Ακτή), οι 150.000 τόννοι για 'Ιαπωνία πλήρωσαν 7.40 ενώ, πέραν των ανωτέρω, 150.000 τόννοι από Περού για Κορέα κλείνονταν στα δολ. 8.10 φίο. Λίγο πριν κλείσει το δελτίο μας, σημειώνουμε τους 77.000 τόννους από Δυτ. Αφρική (ΝΟΥΑΟΗΒΟΥ) για Β. 'Ισπανία στα δολ. 3.15 φίο με 5 ήμερες (28/5/87).

Σαν εξαίρεση αυτού που προσφάτως είχε γίνει κανόνας τα λιπάσματα κινήθηκαν με μοχλό όχι μόνο την 'Ινδία αλλά και την Κίνα που υπήρξε δραστήρια και μεταξύ των άλλων, έκλεισε 4 ταξίδια των 25.000 τόννων φωσφορικών λιπασμάτων (PHOSROCK) από Καζαμπλάνκα για Κίνα με 'Ελληνά πλοιοκτήτη στα δολ. 3.80 ανεφέρθη, δολ. 22.80 με φόρτωση της γνωστής κλίμακος και 2.000 εκφόρτωση. 'Από τις 'Ινδικές ναυλώσεις χαρακτηριστικά θα σημειώσουμε τους 14.000 τόννους από

'Ακαμπα για Δυτ. Ακτή στα δολ. 12.50 με τους συνήθεις όρους.

Η ζάχαρη δεν έδειξε ιδιαίτερη έξαρση, όπως σιδηροπλάτος, κάτω από το γενικό κλίμα ευφορίας, πλήρως ικανοποιητικά, διαπίστωση που εξάγεται και από το κλείσιμο για 15.000 τόννους από 'Αγιο Μαυρίκιο για Λονδίνο (κλασική ναύλωση) στο βελτιωμένο ναύλο των στερλινών 15.50 ανά τόννο.

Στο γενικό φορτίο, η ζήτηση υπήρξε γενικά μέτρια. Τη στιγμή που κλείνουν αυτές οι γραμμές, μερικοί παρατηρητές διαπίστωναν κάποια αποδυνάμωση της ζήτησης στο Κόντινεντ, στιγμιαία ως ελπίζεται.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η δραστηριότητα του τομέα των χρονοναυλώσεων, ζήτηση, αριθμός κλεισιμάτων και, ιδίως, καταβληθέντα μισθώματα, μάς επιτρέπει να διαπιστώσουμε μία συγκριτική υπεροχή της περιοχής του 'Ατλαντικού έναντι εκείνης της 'Απω 'Ανατολής. Όπως σιδηροπλάτος, και στις δύο πλευρές, τα αποτελέσματα μπορούν να χαρακτηρισθούν από εξαιρετικά μέχρι και ικανοποιητικά, πράγμα που δημιουργεί τις προϋποθέσεις «συνεχούς ροής» της απασχόλησης.

Ήταν φανερό ότι η μεγάλη ζήτηση στερφώταν ιδίως προς το μπάλκερ από 35.000 TDW μέχρι και πάναμαξ, ενώ πολύ αξιόλογη ήταν και η κίνηση στα πολύ μεγάλα πλοία (cape size), όπως δείχνει καθαρά και ο αριθμός των σχετικών κλεισιμάτων:

- 170.000 TDW, κυκλικό 'Ατλαντικού, δολ. 7.300.
- 135.000 TDW, 'Ιαπωνία μέσω Αυστραλίας, για Κόντινεντ, δολ. 2.75 ανά TDW.
- 120.000 TDW, 4-6 μήνες, δολ. 1.85 ανά TDW.

- 120.000 TDW, από Κίνα για Εύρωπη, δολ. 8.700 ανά ήμερα.

Στα μικρότερα μεγέθη (60-80.000 TDW):

- 66.000 TDW, 'Απω 'Ανατολή για 60 ήμερες περίπου, δολ. 6.750.

- 67.400 TDW, 'Ιαπωνία, για Εύρωπη, δολ. 7.250.

- 64.200 TDW, από 'Ιαπωνία για Εύρωπη, μέσω Αυστραλίας, δολ. 6.600 ήμερησίως.

- 62.180 TDW, από 'Ιαπωνία, κυκλικό Αυστραλίας, δολ. 7.350.

- 64.000 TDW, από Κόντινεντ για 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 10.000 ήμερησίως.

- 70.000 TDW, κυκλικό 'Ατλαντικού, δολ. 8.000.

Στο λεγόμενο πλέον handy μέγεθος των 35-40.000 TDW:

- 41.700 TDW νεότευκτο, από 'Ιαπωνία για Μεσόγειο, δολ. 7.600.

- 42.000 TDW από Βανκούβερ για 'Απω 'Ανατολή, δολ. 5.000 πλέον δολ. 185.000 αποκοπή.

- 37.500 TDW, από Φλώριδα για Κόλπο ΗΠΑ, μέσω Περού, δολ. 6.000.

- 34.300 TDW, από Ν. Αυστραλία για 'Ιαπωνία, δολ. 4.700 πλέον δολ. 80.000.

- 38.900 TDW, από Πολωνία, διάρκεια 9-11 μηνών, δολ. 5.400.

- 33.00 TDW, από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ερυ-

θρά, δολ. 9.000.

— 27.500 TDW, από Κόντινεντ για "Απω Ανατολή, δολ. 6.200.

Στά μικρότερα μπάλκ κάρριερς σημειώσαμε:

— 23.100 TDW, από Κόλπο ΗΠΑ για "Απω Ανατολή, δολ. 7.250.

— 28.350 TDW, από Κόντινεντ για κυκλικό Μ. Λιμνών, δολ. 4.950.

— 28.800 TDW, από Μαύρη Θάλασσα για 6-10 μήνες, Μ. Λιμνών περιλαμβανομένων δολ. 4.350.

— 26.900 TDW, από Β. Ισπανία για "Απω Ανατολή δολ. 5.250.

— Τέλος, στην κατηγορία των τουρντέκερς.

— 15.130 TDW (FREEDOM) από Αδριατική για Περού, δολ. 4.100.

— 16.000 TDW (βελτιωμένο FREEDOM), από Κόρκ για 'Αν. Μεξικό, δολ. 3.600.

— 15.170 TDW, από Βραζιλία για Μεσόγειο, δολ. 4.900.

— 16.500 TDW, από Κόντινεντ για Περού, δολ. 4.800.

Βασικός εκφραστής της αγοράς, πέραν του μεγάλου αριθμού των κλεισιμάτων, ο τομέας των χρονοναυλώσεων αποτελεί και τό εμφανές μέτρο των εξελίξεων.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η αναφορά μας στα κλεισίματα δεξαμενοπλοίων με βάση την ενδεικτική κλίμακα WORLD SCALE κινδυνεύει να καταστεί (αν ήδη δεν κατέστη) άσφαλής, λόγω των ήδη επελθουσών μεταβολών στα στοιχεία κόστους εκτελέσεως ενός ταξιδιού (κυρίως λιμενικά έξοδα και καύσιμα) που παρουσιάζουν αισθητή αύξηση σε σχέση με τις αρχές του 1987, όταν θεσπίστηκαν τα νέα RATES που βασίζονταν στις τιμές πετρελαίου του Οκτωβρίου 1986. Ήδη, όπως πληροφορούμεθα, αισθητή θα είναι η αύξηση στους νέ-

ους πίνακες του WORLDSCALE ASSOCIATION, αφού αυτοί πρέπει να λάβουν υπ' όψη τις επελθούσες μεταβολές.

Τούτο βεβαίως θα οδηγήσει σε πλέον ρεαλιστικούς ναύλους, όπωσδήποτε όμως, για ένα δελτίο ναυλαγοράς που είναι υποχρεωμένο εκ των πραγμάτων να εκφράζεται στην έν λόγω κλίμακα, θα απαιτηθεί κάποιος χρόνος μέχρι που ο αναγνώστης θα εξοικιωθεί με τους νέους αριθμούς και τό νόημά τους.

Δραστήριος ο Περσικός όπου σημειώσαμε τη ναύλωση ενός πράγματι μεγάλου αριθμού VLCC, γεγονός που, παρά την ύπαρξη πλήθους αναυλώτων μονάδων στην περιοχή, προκάλεσε την άνοδο των ναύλων στις αρχές της περιόδου, άνοδο που διατηρήθηκε, χωρίς περαιτέρω βελτίωση, μέχρι που εκκλινε το παρόν δελτίο. Για φορτώσεις προς δυσμάς, ο ναύλος ανήλθε στα WS 38 περί-

που, με WS μέχρι 44 για Έρυθρά και WS 40 για ΗΠΑ. Ανάλογη ζήτηση και βελτίωση υπήρχε και για τις μικρότερες μονάδες από την περιοχή.

Περιθωριακή, αλλά όχι άναξια λόγου, βελτίωση της ζήτησης και στη Μεσόγειο και Δυτική Αφρική, οδήγησε σε μία ισορροπημένη αγορά, χωρίς εύκαιριακές μετατοπίσεις της υπάρχουσας χωρητικότητας και με παράλληλη αύξηση των ναύλων κατά 5 περίπου μονάδες WS για τους 60.000 τόννους στη Μεσόγειο, ενώ VLCC από Δ. Αφρική για δυτικές οψίδες κλεινόταν στα WS 35 και οι 130.000 τόννοι για ΗΠΑ στα WS 60.

Βελτιωμένη και η Καραϊβική, όπου οι 65.000 τόννοι πλήρωναν μέχρι και WS 85, ενώ αξιόλογη ήταν η ζήτηση στην Ν.Α. Ασία.

Ήταν ένα μάλλον άνετο δεκαπενθήμερο...

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. σιτηρά Άλγερία, δολ. 22,50 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάιο/Ιούνιο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ: Σαίντ Λόρενς 50.000 τον. σιτηρά Ροστόκ, δολ. 11,25 φίο, 12.500/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 23-31.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα άνατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 11 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 22-26.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 18,50 φίο, 11 ημέρες, Ιουν. 1-10.

ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ: Άμερ. Κόλπο 33.000 τον. γεννήματα Κωνσταντζα, δολ. 18 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουν. 1-10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. περίπου σιτηρά Άκαμπα, δολ. 21,50 φίο, 4 ημέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 26-30.

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τον. περίπου γεννήματα Λά Γκουάιρα, δολ. 14,50 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25-30.

ΑΘΩΣ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεννήματα Κωνσταντζα δολ. 17,85 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουν. 3-10.

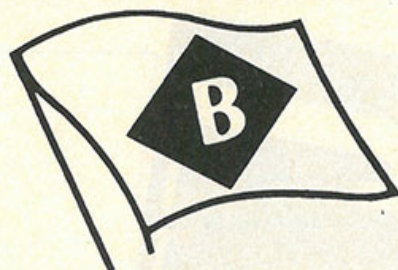
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ.: Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 20,40 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, αρχές Ιουνίου.

ΚΛΕΑΝΘΗΣ: Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 21 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΧΑΝΤΕΡ: Φόυνες 26.900 τον. περίπου κριθής Μάλτα, δολ. 12,75 φίο, 3.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάιο.λ

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ: Σουρινάμ και Τζαμάικα 37.500 τον. αλουμίνα δύο λιμάνια Όλλανδίας δολ. 14,50 φίο, 10.000/6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25-31.



PRODROMOS LINES S.A.

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΒΟΡ. ΕΥΡΩΠΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ - ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΦΟΡΤΩΤΗΡΕΣ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ
85 ΤΩΣ ΚΑΙ ΨΥΚΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ,
ΤΗΛΕΦ.: 4524941, 4524828, 4526827
TELEX: PROD 21 2595, ELCA 21 2426

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Νουαντχιμπού 95-100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 3.15 φίο, 6 ημέρες, 'Ιουν. 10-25.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΥΗΜΕΡΙΑ: 22.630 τον. d.w. του 1973, παράδοση διερχόμενο Σκώ άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΜΙΧΑΛΗΣ: 103.632 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ρότερνταμ, ταξίδι μέσω Νάρβικ με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ: 16.900 τον. d.w. του 1974, παράδοση στον πιλότο Σιγκαπούρης Μαΐου 27-29, επαναπαράδοση Ατκή Ατλαντ. ΗΠΑ/Καραϊβική δολ. 4.300, όψιόν Μπουεναβεντούρα δολ. 4.500 την ημέρα.

ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ: 15.175 τον. d.w. του 1972, παράδοση Βραζιλία, επαναπαράδοση Μεσόγειο δολ. 4.900 την ημέρα.

ΑΛΜΙ ΣΚΑΨ: 41.102 τον. d.w. του 1974, παράδοση Λόγκ Μπής Μαΐου 25 - 'Ιουν. 6, ταξίδι μέσω Κέδρος Αϊλαντ με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 4.500 την ημέρα πλέον δολ. 180.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: 15.130 τον. d.w. του 1978, παράδοση στον πιλότο Ραβέννα Μαΐου 18-19, επαναπαράδοση Περού δολ. 4.350 την ημέρα, όψιόν κυκλικό ταξίδι με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Αμβούργο, δολ. 4.100 την ημέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΡΙΝΓΚ: 27.187 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ιαπωνία Μαΐου 20-25, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 4.700 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ: 37.428 τον. d.w. του 1979, παράδοση Ρότερνταμ μέσα Μαΐου, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 6.200 την ημέρα.

ΕΝΤΕΒΟΡ: 37.696 τον. d.w. του 1984, παράδοση Γιβραλτάρ Μαΐου 25-31, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 6.900 την ημέρα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: 29.372 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κίνα 'Ιουνίου 10-20, επαναπαράδοση Μόντρεαλ/Γκάλβεστον δολ. 3.500 την ημέρα.

ΜΑΡΟΥΔΙΩ: 34.825 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βανκούβερ άρχες 'Ιουνίου, ταξίδι μέσω Ανατολ. άκτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση ΗΒ/Αμβέρσα ή Αμβούργο, δολ. 5.000 την ημέρα, πλέον δολ. 95.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ: 21.069 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ταυλάνδη Μαΐο, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΚΕΪ Π ΤΑΟΥΝ: 115.200 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ιαπωνία 'Ιουν. 10-20, δύο κυκλικά ταξίδια Αυστραλίας, δολ. 2,20 ανά τόνο.

ΣΤΑΡΛΑΪΤ: 43.112 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βραζιλία άρχες 'Ιουνίου, επαναπαράδοση Απω Ανατολή, δολ. 7.350 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ: Μπαχάμες 65.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 95, Μαΐου 20.

ΣΠΟΡΑΔΕΣ: Ελλάδα 28.000 τον. καθαρά Μεσόγειο WS 125, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 130, Μαΐου 16.

ΙΛΙΑΣ: Σιντί Κερύ 70.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 92,5, Μαΐου 16.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 'Ινδονησία 130.000 τον. ΗΠΑ, WS 42,5, Μαΐου 20.

ΠΑΡΑΠΟΛΑ: Γκόσενμποργκ 20.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 197,5, Μαΐου 16.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΪ ΤΝΕΣΣ: Σιντί Κερύ 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 82,5, Μαΐου 20.

ΜΑΘΡΑΚΙ: Λιβύη 29.000 τον. Γαλλία WS 145, Μαΐο.

ΤΑΥΡΟΣ: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά 'Ακτή Ατλαντ. ΗΠΑ/ΗΒ/Κόντινεντ WS 142, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 162, 'Ιουν. 1-5.

ΜΕΡΙΝΤΑ: Σκίοντα 50.000 τον. καθαρά, 'Ιαπωνία, δολ. 845.000 κατ' άποκοπή τέλη Μαΐου.

ΜΕΝΤ ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 47,5, όψιόν Μεσόγειο WS 48, Μαΐου 20.

ΕΛΙΤ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο/Ακτή Ατλαντ. ΗΠΑ WS 47,5, Μαΐου 23.

ΚΙΡΚΗ: Δυτ. 'Αφρική 97.000 τον. διάφορες όψιόν WS 63,5, Μαΐου 22.

ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.: 'Ορμούζ 285.000 τον. μέρος φορτίου Σαϊντ Κρούδ WS 36,5, Μαΐο.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Πέννινγκτον 123.000 τον. άκτή Ατλαντ. ΗΠΑ WS 55, Μαΐου 29.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Ανατολ. Μεσόγειο 129.000 τον. μέρος φορτίου Δυτ. Μεσόγειο WS 110, όψιόν Γαλλική Μεσόγειο WS 115, Μαΐο.

ΣΗΓΟΥΪΝΤ II: Μπετζαία 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 130, Μαΐου 23.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Τζεμπέλ Ντάνα 72.000 τον. μέρος φορτίου Μομπάσα, WS 107,5, Μαΐο.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ: Περσικό Κόλπο 77.000 τον. μέρος φορτίου Κβινάνα, WS 98, Μαΐο.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Κάγιο ντέ Άρκας 65.000 τον. μέρος φορτίου Λουϊζιάνα Όφσορ Πόρτ, WS 80, Μαΐου 27.

ΝΟΤΟΣ: Ντάς Αϊλαντ 120.000 τον. μέρος φορτίου Μαχαμεντία, WS 80 'Ιούνιο.

ΚΥΘΝΟΣ: Γουαντί Φεύράν 70.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 110, 'Ιούνιο.

ΑΣΚΟΝΑ: Βραζιλία 28.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 151,25, 'Ιουν. 5.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Μπούργκας 29.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 155, όψιόν άκτή Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 145, όψιόν Μεσόγειο WS 165, Μαΐο.

ΣΑΞΕΣΣ: Περσικό Κόλπο 35.000 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 171, Μαΐο.

ΑΚΟΝ: Μποναίρ 117.000 τον. Λουϊζιάνα Όφσορ Πόρτ WS 79, Μαΐου 25.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 105.000 τον. ΗΠΑ WS 72,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 75, Μαΐο.

ΝΕΔΙ 1: Σιντί Κερύ 79.000 τον. Φαλκονάρα, WS 105, Μαΐου 29.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Περσικό Κόλπο 37.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου 'Ιαπωνία, WS 185, Μαΐο.

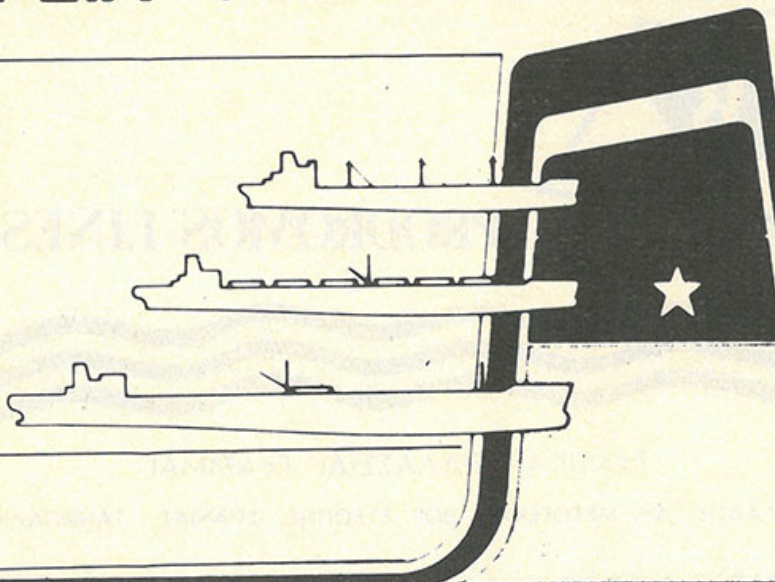
ΒΙΟΛΑΝΤΑ: Δυτική 'Αφρική 120.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 65, Μαΐου 22.

ΤΣΑΡΙΟΤ: Δυτική 'Αφρική 80.000 τον. 'Ισπανία, WS 82,5, όψιόν Καναρίους Νήσους WS 85, 'Ιουν. 5.

ΑΙΟΛΟΣ: Περσικό Κόλπο 48.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου 'Ιαπωνία, WS 132,5, Μαΐο.

ΠΗΪΣ ΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.: Περσικό Κόλπο 33.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 170, Μαΐο.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Οι αγοραπωλησίες

“Ακρως δραστήρια ή αγορά, απέληξε σε σεβαστό αριθμό πράξεων σε όλους τους τομείς. Πολλά μεγάλα δεξαμενόπλοια άλλαξαν χέρια σε μάλλον υψηλές τιμές. Για τα λίγα διαθέσιμα πλοία του είδους, αριθμός αγοραστών ήταν έτοιμος για να προσφέρει μέσα σε συνθήκες έντονου ανταγωνισμού.

“Αλλά, καλύτερα να δούμε τον κατάλογο των γνωσθεισών πράξεων:

— T/T WORLD NKK (266.200/73) δολ. 8.000.000.

— T/T WORLD NISSEKI (268.500/74) δολ. 8.250.000.

— T/T ORION TRADER (236.800/76) δολ. 10.000.000 (υπό αίρεση).

— M/T ISKAR 2 (254.700/74) δολ. 7.200.000 (σε “Ελληνες”).

Στά μικτά πλοία:

— T/T HOEGH HILL (ORE/OIL) (249.200/71) δολ. 7.200.000 (σε “Ελληνες της Νέας Υόρκης”).

— T/T LONG VELA (ORE/OIL) (169.300/74) δολ. 7.300.000 (στη Νέα Υόρκη).

— M/T APACHE (OBO) (122.000/75) δολ. 8.100.000 (σε “Ελληνες του Λονδίνου”).

Μικρότερα Δεξαμενόπλοια:

— M/T PETROL DE ORO (128.300/74) δολ. 8.500.000 (μέ κάποιο υπόλοιπο ναυλώσεις).

— M/T DIANA (87.500/80) δολ. 11.200.000.

— M/T STALEGIA (83.700/77) δολ. 9.000.000 (μέ υπόλοιπο ναυλώσεως).

— M/T W.A. MATHER (πλοίο παραγωγών, 31.100/73) δολ. 5.000.000 (σε “Ιταλούς”).

“Αν ή ζωηρότης στα δεξαμενόπλοια ήταν αξιωματική, εκείνη των μπάλκ κάρριερς ήταν άσφαλώς φρενήρης και τουτό παρά την ήδη κάθετη αύξηση των αξιών.

“Ας σημειώσουμε τις κύριες, χαρακτηριστικές πράξεις:

— M/V ELDORADO (148.200/87) δολ. 20.500.000 (στis ΗΠΑ, μέ 20 χρόνια χρονο-ναύλωση!!)

— M/V CETRA SAGITTA (131.600/83) δολ. 17.300.000 (στην Ρ & Ο).

— M/V GLENDALE (127.300/300/73) δολ. 4.900.000 (σε “Ελληνες του Λονδίνου”).

— M/V NELION (81.870/74) δολ. 3.600.000 (στην “Ιταλία”).

— M/V CASSIOPEIA (70.000/72) δολ. 4.100.000 (σε “Ελληνες”).

— M/V KEN TRADER (63.400/77) δολ. 5.600.000 (σε “Ελληνες”).

— M/V JADE GLORIOUS (62.600/72) δολ. 3.900.000 (σε “Ελληνες του Λονδίνου”).

— M/V THAMES (έπαναπώληση, 61.700/71) δολ. 3.750.000 (σε Φιλανδούς).

— M/V OAK SUN (61.500/82) δολ. 10.700.000 (σε “Ελληνες του Λονδίνου”).

— M/V REALICO (58.700/69) δολ. 2.400.000 (σε “Ελληνες, κατόπιν πλειστηριασμού”).

— M/V DOCEBARBA (51.100/74) δολ. 3.400.000 (σε “Ελληνες της Νέας Υόρκης”).

— M/V WISTERIA HILL (39.560/86) δολ. 11.350.000 (στο Χόγκ Κόγκ).

— M/V EVANGELIA PETRAKIS (34.338/73) δολ. 2.300.000.

— M/V FIGARO (34.200/72) δολ. 2.250.000.

— M/V ELLISPONTOS STRAIGHT (29.100/72) δολ. 2.000.000 (σε αγοραστές της Νέας Υόρκης).

— M/V ANASTASIOS (26.100/75) δολ. 3.200.000 (σε “Ελληνες”).

Σημειώνουμε επίσης την αγορά ενός νεο-τεύκτου πάναμαξ στην Ν. Κορέα από “Ελληνα αγοραστή αντί δολ. 14.500.000. Πρόκειται περί σχεδόν έτοιμοπαραδότη πλοίου 64.428 τόν. d.w.

Στά πλοία γενικού φορτίου έχουμε να κάνουμε μία όχι εύκαταφρόνητη αναφορά. “Ας τα παραθέσουμε:

— M/S PASSAT (16.270/73) δολ. 1.400.000 (στο Ιράν).

— M/S CHALLENGER (15.648/78) δολ. 2.750.000 (στη Γαλλία).

— M/S UMFOLOZI (15.648/78) δολ. 2.750.000 (στη Γαλλία).

— M/S DESPINA (SD14/71) δολ. 750.000 (μεταξύ “Ελλήνων”).

— M/S HILLE OLDENDORFF (15.017/72) δολ. 1.000.000.

— M/S DACEBANK (18.500/79) δολ. 3.900.000 (παλαιά συμφωνία).

— M/S SHINWA MARU/TACHIBAWA I (11.000/80) δολ. 1.500.000 (εκαστον).

— M/S TROPIC (8.985/77) δολ. 1.200.000.

“Η ζήτηση ήταν ζωηρή και οι τιμές παρουσίαζαν ανοδικές τάσεις.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

“Η ύψηλή αγορά των ναυλώσεων και ή εξ αυτής άπροθυμία προς πώληση πλοίων προς διάλυση δημιούργησαν έλλειψη προσφοράς και, κατά συνέπεια, συγκράτηση και άνοδο των τιμών.

Στήν Ταϊβάν σημειώσαμε την πώληση του M/V “AUSTRALIA MARU” (12.688 τόν.) στά δολ. 158 (κατ’ άλλους 156.60) ενώ τό όχημα-ταγωγό “DYVI OCEANIC” (7.265 τόν.) έπιανε μόλις δολ. 141 (καί τό M/V “DELTA NILE” (6.130) δολ. 139).

Τέσσερις πωλήσεις στην Κίνα άρκετά χαρακτηριστικές:

— M/V THURINGIA (7.048) στά δολ. 141.

— M/V LUCKY TWENTY ONE (12.019) δολ. 145.

— M/T NEDI (12.900) δολ. 148.

— M/T TRANSATLANTIC (11.864) δολ. 140.

Στήν “Ινδία οι τιμές κυμάνθηκαν από δολ. 126- 130.50 για πλοία 4.400 - 5.800 τόνων, αντίστοιχως. Προθυμία ύπήρχε μόνο για παράδοση ALANG μέ 12 πόδες βύθισμα στά δολ. 130 - 132.

Σχεδόν “νεκρό” τό Πακιστάν, άκούσθηκε μόνο μέ την αγορά του έπιβατηγού “MEDITERRANEAN STAR” (13.365) στά δολ. 95 μέ παράδοση Πειραιά.

Δολάρια 138 πλήρωναν αγοραστές τοίς μετρητοίς για παράδοση Μπαγκλαντές του M/T “SUNNY” (6.407 τόν.). Για την ίδια αγορά πλοίο 5.600 τόν. ήταν άντικείμενο διαπραγματεύσεις στά δολ. 133.

Καμιά ουσιώδης μεταβολή στην άλλως χαλαρή ζήτηση στη Μεσόγειο. “Η Ισπανία δέν άκούσθηκε.



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering

• contracting

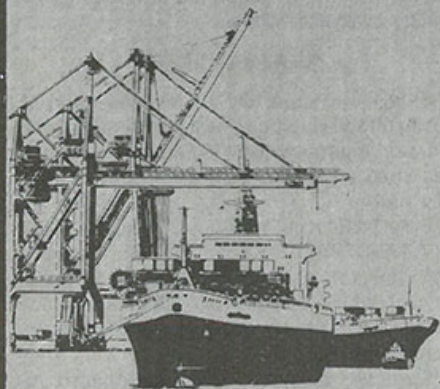
• sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467
(Switch Board): 4524245 - 453691/2 - 4523444

Telexes: (S + P Department) 211582-LME GR
(Chart. Dept) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

NAFTIKA CHRONIKA



THE BLUE RIBAND

After undergoing the largest and most expensive refit in maritime history and being fitted with new engines in a German shipyard will now try and win the Blue Riband for the fastest Atlantic crossing between Southampton and New York. This record, the prize for which is a long and narrow blue pennant which the ship flies from its mast, is still held by the liner "United States" which made the crossing in 1952 in three days, ten hours and forty minutes with an average speed of 35.59 knots.

Although the transatlantic liner is today no longer the principal means of transport for travellers between Europe and the United States, Cunard executives believe the Blue Riband is important for two reasons. First, because the "QE 2" will be the only passenger liner on a regular transatlantic run and secondly because its old turbines have been replaced by electro-diesel engines and the public must be persuaded that this economical alternative will in no way detract from the ship's performance.

A SUCCESSFUL VISIT TO THE USA

A delegation of Greek shipowners, headed by the President of the Greek Shipowners' Union, Mr. S. Gourdomichalis, has visited the United States for a ten-day stay (from 6 to 16 May 1987) with the object of exchanging views on shipping matters with American officials.

They made contacts in New York and in Washington and with leading members of the Greek — American community.

In Washington, the delegation paid a formal visit to the White House where the Greek shipowners were received by Mr. Howard Baker.

In New York, they visited the King's Point Academy and the city's Maritime College where they discussed training matters. The heads of both these schools expressed their willingness to accept Greek merchant navy cadets for postgraduate training while the Greek side said they would examine the possibility of accepting graduates of the two American schools on Greek ships.

In New York, also, they paid their respects to the Archbishop Iakovos of North and South America, the President of New York University, Mr. John Brademas and also visited the Onassis Centre for Greek Studies as well as the American Bureau.

In Washington, the delegation visited the Capitol where they had an interesting discussion with Senators Hollings and Breaux of the Senate Shipping

Committee and had a working lunch with the Congressmen serving on the Congressional Shipping Committee, Messrs. Biaggi, Lent, Manton, Sikorski, Bentley and Anderson. The main subject of discussion was the new American legislation on shipping. They then went to the Treasury Department where they discussed U.S. tax legislation on shipping and later met with members of the Federal Maritime Commission and experts from the Department of Transportation to discuss matters concerning U.S. shipping legislation, the EEC's common shipping policy, UNCTAD's liner code and the dialogue between the United States and the CSG countries.

The Washington contacts continued with discussions with the Chief of the U.S. Coastguard on navigation safety and pollution prevention in American waters and with Department of Justice officials on American efforts to curb drug smuggling.

Finally, the Greek delegation held constructive talks with the association of American shippers (SCOT) and with the naval attaches of the OECD countries in Washington.

The Greek delegation, besides Mr. Gourdomichalis, was composed of Messrs. N. Efthymiou, C. Conninos, G. Hadjieleftheriades, J.C. Lyras, P. Panayotopoulos, J. Joannos and Mrs. A. Bredima - Savvopoulou.

"FLAGSHIP" OF ALL SHIPPING ORGANISATIONS

Helmut Sohmen, Chairman of powerful Worldwide Shipping in Hong Kong, was unanimously elected President of the world's leading international shipping organisation — BIMCO, The Baltic and International Maritime Council — at its General Meeting which was successfully carried out in Athens on May 20th, with the participation of about 500 delegates.

George P. Livanos, President of Ceres Hellenic Shipping Enterprises Monrovia Ltd., was elected President Designate for the next two year period, while, Anatolij F. Lugovtsov, Vice President of the Black Sea Shipping Company in Odesa, was elected Vice President and Nils Gustaf Palmgren, Deputy Managing Director of EFFE - Finland Steamship Company Limited, Helsinki, was elected chairman of the BIMCO Documentary Committee.

The above officers, together with Ian Denholm Glasgow, Flemming Hasle, Copenhagen, A.L. de Jong, Rotterdam, Jacob Nebeling, San Francisco, (all Vice Presidents of BIMCO 1985 - 1987) the Immediate Past President of BIMCO, Atle Jebsen, Bergen, and former Chair-

man of the Executive Committee, Jan Muntz, form the Executive Committee of the Board of Directors.

In his incoming address as President Dr. Sohmen told BIMCO Delegates:

"Atle Jebsen's 'lean and mean' approach in particular has resulted in the sort of financial results for 1986 which, I am sure, we would all like to see continue. Today a further streamlining of the BIMCO organisation was endorsed with the Rule changes which have my full support.

The Secretariat will organise courses on practical shipping matters for chartering and operational personnel of our members around the world. Staff of the Secretariat will travel on request to provide lectures and seminars where required — in other words we shall bring the accumulated expertise of BIMCO to every member's doorstep.

I would also like to see closer relationships developing with those educational and research institutions involved in shipping studies, because I personally strongly believe that the industry should draw conclusions from the misery of the last ten years of market depres-



FRIO CARIBIC and FRIO OLYMPIC, two of our Reefers serving Fishing Fleets on High Seas.

WE SERVE OUR CLIENTS
IN THE TRANSPORT
OF REEFER CARGOES
THROUGHOUT THE WORLD



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

WE ALSO SUPPLY
BUNKERS TO TRAWLERS
AT HIGH SEAS WITH OUR
SPECIALISED SHIPS

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD. RENNIE HOUSE
57/60 ALDGATE HIGH STR.
LONDON EC3N 1AL
TEL. 4882171/4 TELEX: 889378 TRANS G.

LAS PALMAS OFFICE
LAVINIA CORPORATION C/O ITALMAR SL
6 LUIS MOROTE STR.-LAS PALMAS
CANARY ISLANDS - SPAIN
TEL. 265804/265812
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ASHA LAS PALMAS

PIRAEUS HEAD OFFICE

**LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.**

91, AKTI MIAOULI - 185 38 PIRAEUS - GREECE
TEL. 4182551-7, 7 LINES
TELEX: 211650/213876 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS

HAMBURG OFFICE
FSC FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
2000 HAMBURG 50
WEST GERMANY
TEL.: 391433/7
TELEX: 2165378 FSQ D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG.

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986

sion and strive collectively to avoid a repetition of past mistakes, if not to work for an earlier return to market stability".

Tributes were paid at the General Meeting to outgoing President Atle Jebben, to outgoing Vice President Dr. Johan A. Binder, who was largely responsible for the invitation to BIMCO to hold its 1989 General Meeting in Hamburg; to outgoing Executive Committee Chairman Jan Muntz and to outgoing Documentary Committee Chairman, Peter Bradley, who was co-opted to the Executive Committee.

BIMCO currently groups 808 shipowning members whose vessels represent about 45 per cent of the world's merchant fleet; 1,742 shipbroking members, and 58 of the world's leading Protection and Indemnity Clubs, Defence Associations and national associations of shipowners and shipbrokers. There are now members in 103 countries.

UNCONSTITUTIONAL

The institution of a second registry by European maritime nations has reached almost epidemic proportions. After all we have written about Norway we must now turn to W. Germany where the problem has become a political matter. Indeed, the Democratic party which is part of the governing coalition, has asked for a system of parallel registry based in Heligoland. The German constitution, however, does not permit it and specifies that German ships can only fly the German flag. For an amendment to the constitution, a two thirds majority is required in parliament and this might be difficult to achieve.

In the light of this impasse, the city of Hamburg, which is one of the federated states of the German Federal Republic, is offering a possible solution. According to the Mayor of Hamburg, a way could be found of setting up a special Hamburg registry without amending the constitution. He has not yet revealed how this could be done but he has announced that the town council has already commissioned a study on the matter.

ABANDONING THE GERMAN FLAG

German shipowners are transferring their ships to free registries at a greater rate than ever before. At the end of 1986 more than half the ships belonging to German interests were registered abroad. According to data released by the German Shipowner's Association, 344 ships totalling 3.3 million grt. are now registered in Germany while 354 ships totalling 4.1 million grt. are registered abroad, of which 139 are on timecharter.

During 1986, 88 ships were transferred from German registry of which 80 between April and December, a time

marked by a long lasting seamen's strike and the signature of a new collective agreement brought no changes to the wage scale but increased the period of paid leave by 15 days. According to the shipowners' calculations, this corresponds to a 10% increase in wages.

According to the same calculations, transfer to a foreign flag represents a saving of 500,000 to 1,200,000 marks per ship per annum. In one instance, the saving was to the tune of 1,500,000 marks. For this reason, although the German owners do not like abandoning their flag, they are left with no choice.

THE INQUIRY

The official inquiry into the sinking of the "Herald of Free Enterprise", the car ferry which overturned and sank outside Zeebrugge on March 6, has begun in London. The inquiry is expected to last from five to seven weeks. It began with testimony by a Ministry of Transport official who referred to the deficiencies in the vessel's safety systems and expressed the opinion that the sinking was due mainly to the fact that the bow doors of the ferry had been left completely open and that the ship's forward tanks were ballasted. He also underlined the fact that at the time of sailing, the bosun responsible for closing the doors was asleep in his cabin and that nobody else concerned himself about whether the doors had been closed or not. He considered it incredible that there was no automatic control system on the bridge to show whether the doors were open or closed. He also said that in order to be able to come alongside the old dock at Zeebrugge the ship had to continuously "play around" with its ballasting.

With a great deal of difficulty and efforts lasting 53 days, the ship was finally refloated and towed into the harbour where a final search is being made for the 27 persons on board who are still missing and with whom the total toll amounts to 209.

BRITISH SENSITIVITY

One of the consequences of the Zeebrugge tragedy is the decision by which the Townsend — Thoresen logo, with the TT initials and the orange colour, will disappear from the Channel. The decision was taken by executives of P & O, the Peninsular & Oriental company which absorbed Townsend — Thoresen at the end of last year. The first ship has already been repainted with the P & O emblem with its red, green, yellow and white triangles.

As for the "Herald of Free Enterprise" itself, it will not be used in the Channel again but will be put up for sale after it has been repaired.

50 YEARS AGO

— The general meeting of the association of Norwegian shipowners, convened in Oslo, is discussing a draft law by which an 8 hour work day is to be applied to the shipping industry.

— The Greek Shipowners' Union has elected a new executive board for the year 1937-38 consisting of Mr. Michael Pnevmatikos, President; Mr. Constantine Embiricos and Mr. George Yannoulatos, vice-presidents and Mr. Aristotelis Vlassopoulos, treasurer.

— The Undersecretary of Merchant Marine set up a six man committee chaired by the director of the ministry, Mr. C. Katsambis, for drawing up internal regulations for ships.

— The scrap market held steady during the second fortnight of May at the familiar price level of around four pounds per gross ton.

— The ss "Nymph" was fixed for West Australia with 7000 tons of grain (in bags) for U.K. — Continent at 48/— option Greece 52/6 loading 20 June to 10 July.

(Naftika Chronika No. 155, 1/6/1937)

Finally, P & O and the Standard P & I club have decided to double the indemnities for victims of the disaster which means that the ceiling of 38,000 pounds foreseen by the Athens convention will rise to 75,000 pounds.

NEW REPORT URGES CRACKDOWN ON CARGO CONTAINERS FRAUD AND THEFT

A new report by the International Maritime Bureau warns that poor security and a lack of international coordination in the handling of cargo containers has triggered a rise in fraud and theft from containers worldwide.

"Container Crime — Special Report", published recently, examines seven separate case histories in Europe, West Africa and the U.S.A and proposes a number of preventive measures.

Cargo containerisation offers considerable savings in time and manpower, the report says, but these savings have not been matched by improvements in security. Thieves and fraudsters are thus exploiting both the new technology and lax surveillance in a variety of ways.

In the U.S., for example, crooked consignees avoid the payment of customs duties on goods they have ordered by leaving containers unclaimed until they are put up for auction by port authorities, then successfully bidding for them at prices far below their actual value. In countries as diverse as Italy and Nigeria, armed gangs have attacked containers in transit or in terminals and looted the contents.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = ανεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ.) = δεξαμενόπλοιο - (μ.) = μκτόν)

ABIN O'I'A TREINTER (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Σ.	62	10750
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	80	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	80	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
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΛΩΝ	79	10428
Α'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Γ'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Γ'ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Γ'ΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Γ'ΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Γ'ΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
Α'Γ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Γ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083
Α'Γ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Γ'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
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΣ	82	4180
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
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 ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	12963
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι Μ	82	32320

AMAZONIA	77	9328
AMAZON	79	10966
AMARANTOS	80	10996
AMARYLLIS	83	13600
AMEΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000

α. Φουτζέιρα 16/4	
ε. Μελβούρνη 10/5	
α. Σάν Φραντσκο 18/4	
ε. Όζακα 8/5	
α. Λέ Χάβρη 7/5	
ε. Μοντεβιδέο 10/5	
παρέμεινε στή δύναμη	
επωλήθη	
ε. Κολόμπο 27/4	
στο 'Ηράκλειο	
ε. Βενετία 2/5	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 13/5	
α. Σιγκαπούρη 9/5	
δ. Παναμά 11/5	
α. Φουτζέιρα 5/4	
ε. Θεσσαλονίκη 9/4	
ε. Μπ. 'Αίρες 20/4	
α. Λός 'Αντζελες 7/4	
δ. Π. Σαΐδ 8/5	
α. Λονδίνο 16/5	
ε. Γιβραλτάρ 13/5	
άρχει 'Ελευσίνα	
στο 'Αμστερνταμ	
α. Ρίο Γκράντε 3/4	
επωλήθη	
α. Σάντος 10/5	
μετ. «'Αθηναίς» (π.)	
δ. Γιβραλτάρ 12/4	
α. 'Αλγκεκίρας 8/4	
α. Ν. Χάβρη 8/5	
ε. Φουτζέιρα 10/5	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Μογκαντίσου 2κ7/4	
ε. Ντόρμπαν 9/5	
δ. Σουέζ 18/4	
ε. Σιγκαπούρη 7/5	
ε. Μπιλμπάο 15/5	
πρός Πόρτ 'Αρθουρ 30/3	
α. Πειραιά 22/4	

α. Λεμεσσο 6/5	
δ. Παναμά 22/4	
στών Πειραιά	
α. Χιούστον 24/4	
α. Λός 'Αντζελες 22/4	
α. Ζήμπρουγκ 11/5	
α. Βόλο 11/4	
μετ. «Γκόλντεν Χάρβεστ» (ε.)	
ε. Μελβούρνη 13/5	
πρός Γιοκοχάμα 25/3	
α. Τενερίφη 23/4	
α. Τζέντα 29/4	
ε. Πειραιά 2/4	
ε. Παλεμπάγκ 5/4	
α. Βανκούβερ 27/4	
άρχει Πειραιά	
μετ. «Ακούρ II» (κ.)	
α. Λειζές 14/5	
ε. Πειραιά 28/4	
ε. Πειραιά 11/5	
α. Πόρτο 'Ορνάι 1/4	
άρχει 'Αλεξία	
πρ. «'Αλεξία»	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς	
α. Σιγκαπούρη 9/5	
πρ. «Yüksel Güler»	
α. Κολόμπο 18/4	
α. Δακάρ 26/4	
α. 'Ιτακούι 7/5	
α. Χονολουλού 4/5	
ε. Γκάνδη 12/5	
δ. Παναμά 18/4	
α. Λός 'Αντζελες 12/5	
επωλήθη αλλοδαπούς	
α. Λός 'Αντζελες 18/4	
ναυπηγείται Κοβαχίρι	
άρχει Πειραιά	
ε. Μομπάσα 15/5	
ε. 'Εϊθονμαουθ 15/5	
α. Σαγκάη 30/4	
α. 'Αδελαΐδα 9/4	
α. Δουνκέρκη 12/5	
α. Ναγκόγια 7/5	
α. Λέ Χάβρη 7/5	
α. Σάν Φραντσκο 10/5	
α. Σηλάτ 27/4	
α. Βανκούβερ 11/4	
α. Π. Λίνκολν 29/4	

ε. Ούμ Σαΐδ 10/5	
α. Τής 6/5	
ε. Σάντος 8/5	
ε. Μπουλόν 30/5	
α. Τζέντα 26/4	
δ. Π. Σαΐδ 11/5	
α. Μπιλμπάο 25/4	

ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36081
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 ΕΝΤΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ		
(δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι Τ	78	18889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24843
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΑΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΑΡΟΣ	85	34500
ΑΝΑΡΟΣ Α'Τ Λ	83	10470
ΑΝΑΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΑΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΑΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΑΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΗ Λ	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΕΛΑΜΑΡ	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
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΣ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13800
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826

δ. Γιβραλτάρ 7/5	
στη Βουβαή 6/5	
α. Λέ Χάβρη 11/4	
α. Τακόμα 3/5	
ε. Νάπολη 14/5	
δ. Κων/πολη 15/4	
δ. Παναμά 5/5	
α. Σ. Νίκολας 11/4	
α. Κορούνα 6/4	
ε. Τσάλνα 7/5	
α. Σάν Φραντσκο 11/5	
α. Ν. 'Υόρκη 4/4	

ε. Λά Σπέζια 12/5	
ε. Σιγκαπούρη 11/5	
α. Ρότερνταμ 3/5	
ε. Πόρτ Τάουνσετ 11/5	
ε. Τάμπα 6/4	
ε. Χαμάκ 24/4	
α. Κάδιξ 7/3	
ε. Χουέλβα 13/5	
α. 'Ηστ Λόντον 30/4	
α. Ταμπίκο 5/5	
α. Σάν Φραντσκο 9/5	
α. Μπ. 'Αίρες 3/4	
ε. 'Αμπιτζάν 17/4	
α. Πειραιά 12/5	
α. Σιγκαπούρη 9/5	
α. Χιούστον 7/5	
α. Πειραιά 7/5	
α. Όζακα 3/4	
δ. Π. Σαΐδ 28/4	
α. Λός 'Αντζελες 3/4	
ε. Βανκούβερ 7/5	
ε. Σαγκάη 1/5	
α. Γένοβα 1/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ροζάριο 21/4	
ε. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 12/5	
δ. Γιβραλτάρ 13/5	
α. Τζουμπάι 25/4	
α. Τζέντα 21/4	
α. Μάουιν Μαγκάνουι 6/5	
ε. Πόρτ Χέντλαντ 13/5	
ε. Σεπέτιμα 15/4	
άρχει Τάραντα	
ε. Μιζουσίμα 17/4	
ε. Πόρτ Σαΐδ 1/5	

α. Φουτζέιρα 16/5	
α. Π. 'Αρθουρ 8/5	
α. Πόρτ Κέλαγκ 8/5	
δ. Παναμά 27/4	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Τσάλνα 4/5	
α. 'Αμβέρσα 1/5	
ε. Καλκούτα 9/5	
δ. Παναμά 16/4	
άρχει Πειραιά	
ε. Γκάνδη 13/5	
ε. Παρανάγουα 27/4	
ε. Πόρτ 'Αντζελες 3/5	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/3	
α. Ροζάριο 14/4	
ε. Τζέντα 17/4	
α. Γένοβα 13/5	
α. Τενερίφη 29/4	
α. Νιούκαστλ 13/5	
α. Πειραιά 16/4	
α. Γιοκοχάμα 6/5	
ε. Θέουτα 3/5	
α. Κάρταϊ 13/5	
α. Κίνκστον 4/5	
α. Βαλτιμόρη 23/4	
δ. Π. Σαΐδ 6/5	
α. Ντουάλα 1/5	
δ. Π. Σαΐδ 30/4	
α. Ροζάριο 18/4	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/4	
δ. Γιβραλτάρ 15/4	
στον Πειραιά 16/5	
α. Φιλαδέλφεια 30/4	
άρχει Πειραιά	

ε. Λάγος 2/4
ε. Ρίο Γκράντε 2/5
δ. Σουέζ 2/5
ε. Πόρτ Στάβακ 11/5
α. Ντόρμπαν 14/4
μετ. «Βαλεντίνο» (κ.)
άρχει 'Ελευσίνα
στο Πόρτλαντ 9/5
ε. Μανδράς 8/5
ε. Κολόμπο 11/5
α. Χιούστον 13/5
ε. Κόμπε 11/5
ε. Τακόμα 26/4
μετ. «Πάνανδρος» (κ.)

ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	68	16227	ὕψωση σημαία Μάλτας	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	α. Γκλήλογκ 7/5
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Βρέμη 15/5	ΓΚΡΕΪΣ Λ	71	16306	δ. Παναμά 17/4
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Όριότάνο 6/5	ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	α. Πειραιά 4/5
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Σάντος 14/4	ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	ἀργεὶ Πειραιά
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36848	ὕψο ναυπήγησης	ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	δ. Κασιμάν Μπαρά 22/4
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	ε. Γκντάνσκ 6/5	ΓΟΥΪ'ΝΤΦΟΣΤ	62	1427	στόν Πειραιά
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	δ. Π. Σαΐδ 1/5	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Χάμπτον 12/5
ΑΡΤΕΜΙΣ				ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Σιβαταβέτσια 24/4
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Ν. Όρλεάνη 9/5	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	α. Μανίλα 2/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	ε. Ήσι Λόντον 12/5	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Ρότερνταμ 15/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Κόμπε 1/5	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Βανκούβερ 6/5
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	πρὸς Ρίτασεν Μπαϊν 3/4	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Γιβραλτάρ 6/4
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	ε. Μπουσάν 1/5	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Άμστερνταμ 12/5
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αϊοί	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	η. Χουάγκου 31/5
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Γιβραλτάρ 13/5	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Σιγκαπούρη 10/5
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Νιούκαστλ 28/4	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. Μπρισμαίν 11/5
ΑΣΛΕΪ	70	13363	α. Ρίο Γκράντε 26/4	ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Σιγκαπούρη 9/5
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	ε. Σ. Ευστάθιος 4/5	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Ντουμπάι 8/5	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	δ. Μπαχραϊν 16/5
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ.)	70	17485	α. Ίμμινγκχαμ 13/5	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Παλάου Μπακού 7/5
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Μόρεχεντ Σίτυ 2/5	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Ρίο Άνδρέου 25/4
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309	πρ. «O.T. Garth»	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	δ. Γιβραλτάρ 9/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	α. Ίμμινγκχαμ 3/5				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Τζέντα 23/3	ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	ε. Πειραιά 3/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ	77	37456	στό Κομά Μπαϊν 26/4	ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	α. Μελλί 1/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	ε. Ταμπό 5/5	ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Ντάρμαν 12/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΪ	62	4916	ἀργεὶ Πειραιά	ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακὲς μεταφορὲς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5888	ἀργεὶ Πειραιά	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ὕψωση παναμαϊκή
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	ε. Αὐγουστά 5/5	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	α. Πόρτ Τάμπτον 11/5
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Σαφάγκια 15/5	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	διάλυση Πακιστάν
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	α. Τζέντα 30/4	ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Μίλφορντ Χάβερν 10/5
ΑΤΡΟΤΟΣ	70	9247	ἐπωλήθη	ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Βοστώνη 13/5
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Λός Άντζελες 12/5	ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Νόρθπορτ 8/5
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Ξινγκάγκ 4/5	ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μετ. «Άνδρομέδα» (π.)
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Λός Πάλαμας 9/5	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	στό Χόγκ Κόγκ 6/5
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	μετ. «Μπαράζιαν Στάρ» (ε.)	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Ναγκόγια 30/4
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Λειζόες 27/4	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	α. Πόρτ Τάμπτον 24/4
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	α. Ν. Μαγκαλόρ 13/4	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στή Καλκούτα 7/1	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	α. Λισαβόνα 30/4
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	α. Μαλάνα 12/5	ΔΙΑΣ	71	16379	α. Λός Άντζελες 6/4
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Χόγκ Κόγκ 12/5	ΔΙΑΔΥΜΟΙ	76	19166	πρὸς Γιβραλτάρ 23/2
ΒΑΡΗ	82	22474	ε. Τζέντα 28/2	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Τζέντα 1/5
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700	μετ. «Marios G.» (κε.)	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887	ε. Σιγκαπούρη 18/5
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	στό Λόγκος 11/5	ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακὲς μεταφορὲς
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Καστέλον 24/3	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λάρνακα 9/5
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Άμμουρόγιο 16/5	ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	δ. Π. Σαΐδ 14/5
ΒΕΝΙ II	77	16993	δ. Επτάνησα 22/4	ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Γέρακτον 2/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Άμμουρόγιο 12/4	ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300	δ. Κων/πολη 1/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Κόρπους Κρίστι 3/5	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398	μετ. «Flame» (κ.)
ΒΕΡΑ	65	20806	ἀργεὶ Πειραιά	ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεὶ Βασώρα
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	α. Χάμπτον 12/5	ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Τζέντα 25/2
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960	στό Σάντος 11/5	ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Γιοκοχάμα 6/5
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	α. Νιούπορτ 13/5	ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Λά Χάβρο 3/5
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005	ἀργεὶ Πειραιά	ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Σάντος 8/5
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Σ. Τζών 11/5	ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985	στή Σιβαταβέτσια
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	α. Τενερίφ 13/5	ΕΚΤΟΡ	70	16258	α. Βαλτιμόρη 2154
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	ἀργεὶ Πειραιά	ΕΛΑ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	ἀργεὶ Πειραιά
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116	α. Ρουέν 1/5	ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Ρίο Γκράντε 21/4
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602	ἀργεὶ Πειραιά	ΕΛΕΝΗ	75	16421	ε. Ρίο Γκράντε 8/5
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	ἀργεὶ Πειραιά	ΕΛΕΝΗ II	60	1995	ἀργεὶ Πειραιά
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	α. Άμμουρόγιο 13/4	ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	75	35716	α. Γκντάνσκ 24/4
ΒΥΖΑΝΤΙΑΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	ἀργεὶ Στυλίδα	ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Σαβόνα 28/4
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεὶ Στυλίδα	ΕΛΕΘΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942	α. Φιλαδέλφεια 10/4
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	δ. Κων/πολη 27/3	ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακὲς μεταφορὲς
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	ε. Μοντεβιδέο 6/5	ΕΛΙΖΑ	69	6006	ε. Μπανγκόκ 18/4
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	δ. Παναμά 10/5	ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	α. Πειραιά 9/5
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Μόντρεαλ 7/5	ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	α. Φιλαδέλφεια 4/5
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	α. Πειραιά 5/5	ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	ἀργεὶ Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ε. Φουτζέιρα 2/4	ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στή Πάχη (ἀποθήκη)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Ρουέν 28/4	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μεγάλες Λίμνες
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	ἀργεὶ Πειραιά	ΕΛΛΗΝ	76	12315	δ. Παναμά 1/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ἐπισκευὲς Πειραιά	ΕΛΛΗΝ	76	11282	στό Μόγι 14/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Μπελέμ 6/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Άμβέρσα 8/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	δ. Γιβραλτάρ 5/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Κόρνη Μπουράκ 5/4	ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Ναγκόγια 29/4
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	δ. Γιβραλτάρ 25/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237	δ. Ντόβερ 13/5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	πρὸς Περσικό 28/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	ε. Πειραιά 9/5
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Λός Πάλαμας 9/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	δ. Σουέζ 10/5
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Σιγκαπούρη 18/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Πόρτ Τάμπτον 16/5
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702	ε. Χουάγκου 29/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	α. Μπαχραϊν 2/4
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Μομπάσα 11/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ	85	16605	α. Λός Άντζελες 30/2
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Σουέζ 15/5	ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Ούμ Σαΐδ 6/5
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Φουτζέιρα 8/5	ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	δ. Σουέζ 13/5
ΓΚΑΛΛ	70	15302	α. Χιούστον 7/5	ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	α. Βόλο 16/4
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ	83	21200	ε. Ν. Όρλεάνη 5/5	ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Μουτσούρε 30/4
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	πρὸς Βαλπαράϊζο 30/4	ΕΛΠΙΣ	81	9885	ε. Ν. Όρκ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑΪΡ	76	16014	ε. Λά Γκουαίρα 15/4	ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	ε. Ταϊτσούκ 28/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ				ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Ρότερνταμ 15/5
ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Καστακόλλος 25/4	ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	α. Ν. Όρλεάνη 16/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036	α. Λά Παλις 29/4	ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208	ε. Άμμουρόγιο 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Βαλτιμόρη 12/5	ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	ε. Φρημάντλ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	ὕψωση παναμαϊκή	ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Άμμουρόγιο 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ὕψωση παναμαϊκή	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Φιλαδέλφεια 5/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Λός Άντζελες 16/4	ΕΠΟΣ	77	9786	μετ. «Atlantic I.» (π.)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΦΙΝ	77	16275	α. Ρότερνταμ 12/5	ΕΠΟΣ	78	6053	μετ. «Sunderland City» (π.)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ὕψωση παναμαϊκή	ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	μετ. «Diamond» (π.)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	84	19500	ὕψωση παναμαϊκή	ΕΡΜΙΩ	72	126140	στή Πάχη (ἀποθήκη)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	ὕψωση παναμαϊκή	ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	πρὸς Ουλσόν 24/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148	ἀργεὶ Πειραιά	ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Άμβέρσα 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 30/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ	73	18892	α. Ρόμπερτς Μπάνκ 4/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Χιούστον 12/5	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ	76	16844	πρ. «Στάρ Πούκου»
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	ὕψωση παναμαϊκή	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Κ	78	16935	δ. Θέρσεντεν Άϊλαντ 10/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ὕψωση παναμαϊκή	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Σαβόνα 13/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕΪΣ	74	13036	ὕψωση παναμαϊκή	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	δ. Γιβραλτάρ 20/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	ε. Χιούστον 7/5	ΕΥΡΥΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	ε. Λειζόες 9/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13172	μετ. «Γκόλντεν Φάλκον 1» (π.)	ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	μεσογειακὲς μεταφορὲς
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ὕψωση κυπριακή	ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	α. Άμμουρόγιο 16/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	75	13036	μετ. «Γκόλντεν Χούσι 1» (π.)	ΕΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ἀργεὶ Στυλίδα
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ὕψωση παναμαϊκή	ΕΦΑΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Σαγκάη 20/4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	ε. Άκαγιούτλα 30/4	ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Ρεγιουνίν 8/5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	στόν Πειραιά				α. Χάιφα 25/4
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15646	ε. Τής 14/5	ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Άμμουρόγιο 27/4
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915	πρ. «Finnlimber»	ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Γιοκοχάμα 2/4
			δ. Γιβραλτάρ 6/4	ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30188	α. Ροζάριο 3/4

ZETTA	71	20516
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100
ZIM KAOXIOYΓK	72	15952
ZIM ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11858
ZIM ΣΥΔΝΕ'Υ	72	13098
ZIM ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ZINI	76	11348
ZYFOS	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ	84	25063
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΥΣΟΣ Α' ΛΑΝΤ	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 Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΣ	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

K. Z. ΜΙΧΑΛΟΣ	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ 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
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194
ΠΑΤΕΡΑΣ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	82	29281
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	73	14212
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ	71	13017
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	73	6900
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ	73	13324
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	67	12702
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	68	12701
ΚΑΡΟΣ	73	34067
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	70	16040
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	59	4632
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	12059
ΚΑΣΤΟΡ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	68	2376
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	66	38878
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	77	9736
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	10460
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	87	10500
ΚΕ'Ι'Π ΡΕ'Ι'Σ	78	245140
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	71	2963
ΚΙΜΩΛΟΣ II	67	12701
ΚΙΝΑΡΟΣ	70	44954
ΚΙΡΚΗ (δ.)	62	1591
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	77	17300
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	72	9824
ΚΟΜΕΤ	71	15547
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	70	24693
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	71	14764
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	84	38000
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	78	9862
ΚΟΡΟΝΕΤ	70	11826
ΚΟΡΩΝΙΑ	71	8630
ΚΡΑΝΤΩΡ	76	6598
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	75	6084
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	76	7427
ΚΡΑΤΩΝ	69	34169
ΚΡΗΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	82	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923

α. Τενερίφη 9/5	82	11500
ε. Χιουσόν 7/5	86	13100
α. Σάντος 23/4	74	42470
α. Μπριουμπαίν 6/5	78	10832
α. Κολόμπο 9/5	67	14926
ε. Μπόταν Μπαί 14/5	86	24000
α. Χόγκ Κόγκ 8/5	82	11500
δ. Γιβραλτάρ 7/5	73	42470
α. Βανκούβερ 25/4	82	18250
α. Ρας Σουκχέιρ 9/3	77	10832
α. Σάν Λορέντζο 21/4	86	24000
α. Κοτονού 30/4	82	11500
δ. Ντόβερ 9/5	78	10832
πρ. «Caroli» «Γαρουφαλιά»	86	13100
έπωληση «Έλληνες	86	24900
α. Αμμούργιο 18/4	82	18250
α. Βόλο 24/4	79	10832
α. Πειραιά 8/5	74	61054
α. Λά Σπέζια 11/5	86	13100
ε. Ντουάλα 30/4	73	61054
α. Ν. Όρλεάνη 8/5	73	42470
α. Αμβέρσα 8/5	82	11500
α. Πειραιά 30/4	86	24000
στον Πειραιά 8/5	86	24000
α. Λουλέα 9/4	86	24900
α. Μουτσούρε 29/4	67	9549
α. Βαλτιμώρη 15/4	76	6598
αργεί Πειραιά	73	11170
α. Σιγκαπούρη 10/5	78	21194
α. Ντάρμπαρν 27/3	66	13870
α. Νίγγ Τέρμινάλ 1/5	62	4784
στο Μπλιμντό 8/5	71	17355
δ. Σουέζ 7/5	77	23596
μεσογειανές μεταφορές	81	29710
α. Πειραιά 9/5	86	24253
πρ. «Εύη Λ.»	77	20823
ε. Σαβόνα 8/5	68	4350
δ. Παναμά 27/5	77	18658
α. Λός 'Αντζελες 29/3	68	9118
ε. Αλεξανδρούπολη 23/3	78	9485
ε. Σάντος 11/5	69	8825
δ. Παναμά 12/5	83	36000

α. Αμμούργιο 12/5	71	9206
δ. Παναμά 8/5	72	8848
ε. Χόγκ Κόγκ 10/5	70	16306
α. Σιγκαπούρη 2/5	81	30644
α. Έλευσία 8/4	66	2953
α. Τζουμπάιλ 27/4	70	10618
δ. Γιβραλτάρ 23/4	66	29287
στο Λουάντα	72	14212
α. Ζίρκου Αϊλάντ 14/5	76	18104
δ. Γιβραλτάρ 27/3	73	71764
α. Σάν Λορέντζο 8/4	77	11264
α. Νάοσιμα 22/4	78	33191
στο Όσμ Κουόρ	83	20200
α. Λέ Χάβρη 10/4	78	12958
ε. Λός 'Αντζελες 5/5	77	6228
ε. Μπωμόν 8/5	68	9650
α. Φιλαδέλφεια 12/4	69	9045
δ. Θέρντεντ Αϊλάντ 9/5	75	24408
α. Λός 'Αντζελες 23/4	72	16402
στο Χώρ Φακάν 23/3	73	63287
α. Τενερίφη 10/5	74	16006
αργεί Πειραιά	70	14878
α. Τζέντα 29/4	72	10008
πρ. «Νορέζια Κάστεν»	74	8740
δ. Σουέζ 14/5	81	42105
α. Λίβερπουλ 17/5	74	21755
α. Σαουθάμπτον 10/5	53	1493
α. Ντάρμπαρν 12/5	65	2676
α. Σάντος 23/4	70	17485
α. Λάρνακα 13/5	81	23000
α. Κολούμπια Ρίβερ 9/4	68	22391
στο Αόσάμ 8/5	72	20713
έπωληση άλλοδαπούς	69	18923
α. Αμμούργιο 14/5	73	31427
διάλυση Πακιστάν	68	9504
α. Πειραιά 29/3	69	8065
α. Σ. Λουίς ντί Ρόν 7/5	69	8064
α. Αιγύπτια 18/4	70	11256
ύψωσε κυπριακή	77	5874
ε. Βρέμη 14/5	83	32300
υπό ναυπήγηση	70	5590
πρ. «Kohwa Maun»	72	17432
αργεί Πειραιά	67	1262
ε. Ασόντον 14/5	80	33500
ε. Μπ. Αίρες 11/5	74	33147
α. Τενερίφη 28/4	68	9505
πρ. Πειραιά 4/1	76	11282
ε. Ντάρμπαρν 26/2	69	9623
ε. Γόνα 7/5	74	9800
ε. Κούβα 21/4	78	10994
ε. Βανκούβερ 9/5	81	29761
α. Σεπετίμα 8/5	74	15938
α. Ρας Τανούρα 11/4	84	19800
έπωληση άλλοδαπούς	70	51602
πρ. Πόντα ντ' Ούμπου 2/4	73	17432
α. Λός 'Αντζελες 20/4	79	5700
αργεί Πειραιά	75	68411
αργεί Πειραιά	72	9824
έπωληση άλλοδαπούς	65	8344
αργεί Πειραιά	67	40075
ε. Πειραιά 26/4	71	16269
α. Σιμίζου 1/4	80	40000
ύψωσε σημ. Μπαχάμας	70	19024
μετ. «Σπύρος Β.» (κ.)	73	85367
α. Γκουαγιακούιλ 2/5	73	30077
α. Χαίφα 30/4	68	29324
α. Αμμούργιο 28/4	72	17510
ε. Μονφαλκόνε 9/5	75	14785
ε. Φουτζέιρα 11/5	76	28082
α. Τσίμα 16/4	83	21000
δ. Σέβεν Αϊλάντ 30/4	78	19974
α. Μπωμόν 23/4	82	32300
ε. Μιλφορντ Χάβεν 14/5		

ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΤ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	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 ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ	68	4350
ΛΑΙΔΗ 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 Λ.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΕΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΨ	68	9650
ΛΟΓΙΑΤΛΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ	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
ΜΑΒΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065
ΜΑΚΡΟΣΤ	69	8064
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΩ	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
ΜΑΡΕΣΟΛ	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

ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	δ. Π. Σαΐδ 10/5
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	δ. Γιβραλτάρ 4/5	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	ε. Φός 13/5
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Παρανάγουα 1/5	ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	α. Λός Πάλαμα 15/4
				ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/5
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	δ. Ντόβερ 13/5	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	δ. Π. Σαΐδ 8/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Παρανάγουα 3/5
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ε. Κίωλον 10/5	ΝΙΚΟΛΑΖ (δ.)	74	56960	α. Φιλαδέλφεια 18/4
ΜΕΝΤΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Κρίστιανσεντ 15/4	ΝΙΚΥ	73	14667	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/4
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Σπλίτ 1/5	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Γιοκοχάμα 9/5
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ἀργεί Πειραιά	ΝΟΡΘ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Γάνδη 19/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Κεμπέκ 17/4	ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	ἀργεί 'Αλεξάνδρεια
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Φιλαδέλφεια 28/4	ΝΟΡΘ ΜΑΡΙΤΙΟΝΕΣ	84	36300	ε. Σάν Λορέντζο 8/5
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Φιλαδέλφεια 10/5	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Γουακαμάτσου 28/4
ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρός Κίνα 25/4	ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Λειξόες 14/5
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10941	ἀργεί Πειραιά	ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Λός Πάλαμα 4/5
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	πρός Βενεζουέλα 28/2	ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	α. Κωστ'ακόαλκος 24/4
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Καζαμπλάνκα 5/5
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	μετ. «Kiunga Chief» (ε.)	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	δ. Παναμά 4/5
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	ε. Κίγκατον 10/5	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Καζαμπλάνκα 7/5
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ	70	1585	μετ. «Kiwa Chief» (π.)	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Μανφρεντόνιο 30/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ἀργεί Πειραιά	ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	δ. Παναμά 11/5
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	δ. Παναμά 29/4	ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	ε. Πόρσγκρου 4/5
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/5	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Φώλεϊ 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	ἀργεί Πειραιά	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Μπουένος 'Αϊρες 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5	ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382	α. Ρός Τανούρα 6/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Χιούστον 28/4	ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	δ. 'Αμβέρσα 16/5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ἀργεί Πειραιά	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	ε. Ρουέν 7/5
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	μετ. «Umuda Chief» (π.)	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			ναυπηγ. Ουλσάν
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600	α. 'Ιντσόν 27/4
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ἀργεί Πειραιά	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253	α. Σαβόντα 5/5
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	ναυπηγ. Ουλσάν
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	ἀργεί Πειραιά	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ναυπηγ. Ουλσάν
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	α. Γκλάντσον 24/4
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557	ε. Πάλμ Μπρίτς 29/4	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600	ε. Πόρτ 'Αντζελες 12/4
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ε. 'Εβερρετ 5/4
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/5	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253	ε. Σέτε 7/5
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	δ. Παναμά 24/4	ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999	ε. Ρόττερταμ 13/5
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/5	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	στον Πειραιά 23/3
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Γκίζον 19/4	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	α. Λός 'Αντζελες 25/4
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ἀργεί Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	ε. Σηάτλ 9/5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Μασσαλία 17/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Μπρεμεράβν 24/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ἀργεί Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Σαβόντα 30/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	ἀργεί Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	α. Φέρντεϊ 30/3
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	72	15498	ε. Πόρτ 'Αντζελες
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	α. Κόρπουε Κρίστι 23/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡ	76	15478	ε. Μπαράγουα 23/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	ἀργεί Νέα 'Ορλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΟΥ	73	15478	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584	ε. Ντεμερρά 7/5	ΟΛΥΜΠΙΑ	72	11946	α. Μάντρε ντέ Ντεύος 2154
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587	ε. Τζέντα 8/5	ΟΜΕΡ	58	2556	α. Βάλλεφελντ 16/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591	α. Ταμπίκο 1/5	ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	πρός Τάμπα 12/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Πειραιά 27/4	ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Πόρτ 'Αντζελες
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/5	ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Φουτζέιρα 9/3
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στο Νάτλ (αποθήκη)
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4	ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	65	28133	στο Λόγος 23/4
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 10/5	ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	53	2605	ε. Πειραιά 4/5
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/4	ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	μετ. «Trader» (κ.)
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Παρανάγουα 6/5	ΠΑΛΟΜΑ	69	9305	ε. Παρανάγουα 24/4
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Κομά Μπαϊ 23/4	ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Λός Πάλαμα 24/4
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Βαλέτα 17/5	ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Παναμά 5/5
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	δ. Σουέζ 12/5	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Σαντάνα 29/3
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	δ. Σουέζ 6/5	ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. 'Ελευσίνα 3/2
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Γιούροπουρτ 16/5	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	πρ. «Green Forest»
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Πειραιά 9/4	ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	ε. 'Αλεξάνδρεια 11/3
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Πειραιά 9/4	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/5
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Ν. Μαγκαλόρ 10/5	ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ	80	11961	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Πόρτ Τόουσαντ 31/3	ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. 'Αμβούργο 14/5
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Τζέντα 8/5	ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Σουέζ 22/4
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Κολόμπο 12/5	ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Πειραιά 11/5
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	82	18011	α. Πειραιά 16/4	ΠΑΡΑΠΟΛΗ (δ.)	86	17800	δ. Σουέζ 16/2
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31259	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/4	ΠΑΡΑΚΕΥΗ	75	8960	ε. Πειραιά 21/4
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32100	ε. Βρέστη 10/5	ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	α. Λός Πάλαμα 20/3
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	α. Τζέντα 4/5	ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	α. Τής 15/5
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	δ. Μπρίτς 15/4	ΠΑΡΣΙ (δ.)	78	198163	α. Φός 8/5
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	ε. 'Ιτακού 10/5	ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Πειραιά 27/4
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. 'Αμβούργο 14/5
ΜΠΙΑ	75	7246	δ. Γιβραλτάρ 8/5	ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Σουέζ 15/5
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	α. Σάλλομ Βός 13/5	ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Φός 8/5
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Φόρπουρτ 27/4	ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Πειραιά 27/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Τσίμα 28/4	ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	ε. 'Αμβούργο 12/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	δ. Γιβραλτάρ 11/5	ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Πόρτ ντε Μπούκ 11/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Πειραιά 29/1	ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ (δ.)	77	125947	α. Τζιμπουί 12/12
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	ἀργεί Πειραιά	ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ (δ.)	70	14724	α. Τζιμπουί 12/12
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	ἀργεί 'Ελευσίνα	ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ (δ.)	71	16306	μετ. «Vini» (κ.)
ΜΠΡΗΖ	64	35082	ἀργεί Πειραιά	ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	δ. Σουέζ 15/5
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Σιγκαπούρη 3/5				α. 'Ικόνιο 5/5
ΜΠΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68637	α. Φιλαδέλφεια 19/4	ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Τερνέστη 14/5
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	α. Τόρ 'Αουοντζιάτα 30/4	ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Τερνέστη 11/5
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	δ. Σουέζ 16/5	ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Σ. Ευστάθιον 11/4	ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Παναμά 5/5
				ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. Πιομπίνιο 12/5	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914	α. Γκλάντσον 18/4
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982	μετ. «Narrator» (κ.)	ΠΕΡΙΘΩΣ	68	44842	ὕψωσε παναμαϊκή
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Σιγκαπούρη 15/4	ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Ι'Υ	71	9623	α. Πειραιά 14/4
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577	ἀργεί Κενίτρα	ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	ἀργεί Ταϊτσούγκ
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	78	9773	α. Φουτζέιρα 4/4	ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. 'Αμαγκασάκι 30/4
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	18224	α. Φουτζέιρα 18/5	ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	α. Ρόττερταμ 14/5
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ὕψωσε κυπριακή	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Τιμινγκάμ 12/5
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. 'Αμπού Ντάμπα 12/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 7/5
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. 'Αμπού Ντάμπα 14/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 3/5
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	α. Νόρμπορτ 11/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Τιμινγκάμ 8/5
ΝΕΛΑ	66	12259	ἀργεί 'Ελευσίνα	ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζέντας
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ἀργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	ἀργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζέντας
ΝΕΣΤΟΡ ΣΚΑ'Υ	72	9606	α. Γιανπού 23/4	ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	α. Τζέντα 20/4
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	μετ. «Rikla» (κ.)	ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρ. «Temble Bay»
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	α. Μπουένος 'Αϊρες 7/5	ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	πρ. Σαβόντα 6/5
ΝΗΡΕΥΣ	58	9942	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/4	ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 10/5
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	στο 'Ελ Χάκλ (αποθήκη)	ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Τσίμα 8/5
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631	ε. 'Αλγκερίας 7/5	ΠΗΓΑΣΟΣ ΣΤΑΡ	58	3830	πρ. «'Ιόνια Γκράις»
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Πόρτ Σαΐδ 13/5	ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ἀργεί Γαλαξείδι
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Π. Σαΐδ 12/5	ΠΙΝΔΟΣ	81	15825	α. Κασσιούγκ 19/4
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. 'Αμστερνταμ 12/5	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	στο Κοντούν 7/5
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Γένοβα 11/5				
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	71	6737	δ. Γιβραλτάρ 7/5	ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ἀργεί Λομπίτο
			ε. Λέγκορν 4/5	ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	δ. Πόρτ Σαΐδ 18/4

ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ΰψωσε κυπριακή
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Λομέ 7/5
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	α. Σιγκαπούρη 30/4
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Τέμα 22/4
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	άρχει Γαλαξειδί
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Ν. 'Ορλεάν 10/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	δ. Ντόβερ 6/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Κολούμπια 1/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Δαμιέττα 8/5
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Γένοβα 12/5
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Χόγκ Κόγκ 10/5
ΠΟΡΟΣ	81	13598	μετ. «Ντόβερ» (ε.)
ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10520	μετ. «Ratometer» (κ.)
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	ΰψωσε λιβερτιανή
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	δ. Γιβραλτάρ 7/5
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στο Σουέζ (άποθήκη)
ΠΟΥΝΕΤΕΣ	68	9650	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ.	78	6300	α. Χιούστον 1/5
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Κόρπουρ Κρίστι 20/4
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	πρός Τρίπολη 20/2
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Φουτζέιρα 9/5
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	πρ. «Κέιπ Έβρος»
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Γουέλλιγκτον 13/5
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ε. Βομβάη 13/4
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Θεσσαλονίκη 22/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ'Υ (δ.)	77	18325	α. Πειραιά 10/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 5/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ'Υ 3 (δ.)	78	69016	στη Πάχη 13/5
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	α. Άμβούργο 15/5
ΡΕΑ	71	9025	ΰψωσε παναμαϊκή
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	ε. Πειραιά 10/5
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Πειραιά 30/4
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769	άρχει Πειραιά
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	ε. Ντάρμπατ 13/5
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Λαύριο 25/4
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Τενερίφη 2/5
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	α. Πειραιά 29/4
ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Πειραιά 9/4
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 10/5
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	δ. Μπραναμπούτελ 30/4
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	ε. Παλιόη
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Τζέντα 6/5
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	α. Ρίο 'Ιανέιρο 9/5
ΣΑΝ Π.	81	35522	α. Χόγκ Κόγκ 8/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	ε. Καρατίσι 5/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	α. Ν. 'Ορλεάν 1/5
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. Τζέντα 8/5
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	α. Λονδίνο 8/5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Πειραιά 9/5
ΣΑΞΕΣΟΡ III.	76	16993	δ. Σέβεν Άιλαντς 29/4
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Πόρτ Κέλαγκ 9/5
ΣΑΡΜΗΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΣΕΡΜΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Ντόρντρεχτ 15/4
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	δ. Κων/πολη 3/4
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Πειραιά 3/5
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Ρίο 'Ιανέιρο 9/5
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.	83	21427	α. Σάντος 15/4
ΣΗ ΚΕΗ.	75	15223	πρός Τουρκία 10/4
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Ρίο 'Ιανέιρο 30/4
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.	70	9793	στο Σάντος 6/4
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ.	71	13631	ε. Παλιόη Κύπρου
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.	74	36465	ε. Τζέντα 27/4
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ΰψωσε κυπριακή
ΣΙΔΩΝ.	66	2202	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Ρεσίφ 2/5
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	α. Καρατίσι 8/5
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	α. Μπιλμπάο 23/4
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Άμβέρσα 16/4
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. Σιγκαπούρη 16/4
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛΑ	78	11272	δ. Παναμά 26/4
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Κάλουιμπποργκ 11/3
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	στο Ζανζιβάνη 7/5
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.	84	13911	πρ. «Λάιφ Τράστ»
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093	μετ. «Trinity Sierra» (κ.)
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	άρχει Πειραιά
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	85	10511	δ. Παναμά 4/5
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	δ. Παναμά 7/

ΤΖΕΤ VI (δ).	61	1389	πρ. «Μπλού Άις»
ΤΖΙΜΙΑΓΑ.	71	16275	α. Πειραιά 28/4
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229	α. Άλγερικρας 8/5
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ).	63	9143	δ. Μπρίεζαμ 28/4
ΤΖΩΝ.	71	13857	δ. Ζουέζ 7/5
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Λε Χάρβη 1/5
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	αργεί Έλευσια
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	αργεί Λ. Τσάρλς
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	α. Μονόβια 1/5
ΤΗΝΟΣ	68	8825	δ. Ζουέζ 15/4
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	α. Πόντα ντ' Μαδεΐρα 2/5
ΤΙΝΑ (δ).	76	163810	αργεί Πειραιά
ΤΙΤΑΝ (δ).	71	51281	στο Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ.	77	9437	στο Άλγίερ
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ).	69	53829	ε. Κορούνα 26/4
ΤΟΝΥ.	62	6246	α. Πειραιά 12/5
ΤΟΝ ΧΙΛ.	78	19211	δ. Ντόβερ 28/4
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Σιγκαπούρη 12/4
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	αργεί Πειραιά
ΤΟΠΑΖ	85	28000	α. Τζέντα 2/5
ΤΡΕ΄ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	84	17210	ε. Κινούρα 30/4
ΤΡΕ΄ΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ.	84	17210	δ. Παναμά 5/4
ΤΡΕ΄ΝΤΓΟΥ΄ΝΤ.	81	16500	α. Άμβέρσα 7/5
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.	70	48501	ύψωσε σημ. Λιβερίας
ΤΡΕΖΟΥΡ Α΄΄ΛΑΝΤ.	74	13639	ε. Τσάρλεστον 12/5
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.	69	1580	α. Θέουτα 4/5
ΤΣΕΡΡΥ.	76	13663	ε. Σαγκά 3/5
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.	77	13663	α. Βαλτιμόρη 7/5
ΤΣΙΛΛΥ.	73	6680	α. Άμβούργο 29/4
ΤΥΧΗ.	70	10886	ε. Σεβίλλη 13/5
ΥΒΟΝΝΗ.	68	13858	α. Ν. Όρλεάν 28/4
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Σιγκαπούρη 11/4
ΥΠΕΡΙΩΝ.	64	2167	α. Πειραιά 25/3
ΦΑΔΕΡ.	77	17323	α. Πόρτ Κέλαγκ 2/5
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	στον Πειραιά 9/5
ΦΑΙΔΡΑ (δ).	71	73503	στο Τσαγκλίν 13/12
ΦΑΙΔΡΑ	74	1-	πο. «Robin Hood»
ΦΑΙΔΡΑ	2-	519	
ΦΑΝΗ ΑΝΝΑ	76	11049	μετ. «Λέων» (ε.)
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ).	74	23123	α. Χιούστον 19/4
ΦΑΡΟΞΙΠ Λ. (δ).	75	138255	αργεί Πειραιά
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Ντόρμαν 30/4
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ).	84	31411	α. Τοίμα 5/5
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ).	74	118215	α. Φατέζ Τέρμινα *
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174	α. Πειραιά 7/3 *
ΦΕ΄ΥΡΟΥΣ I.	83	17217	α. Πόρτλαντ 1/5
ΦΕ΄ΥΡΟΥΣ II.	84	19049	ε. Ρόττερνταμ 13/5
ΦΕ΄ΥΡΟΥΣ III.	84	19049	δ. Παναμά 8/5
ΦΕ΄ΥΡΟΥΣ IV.	84	19049	α. Σαγκά 3/5
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297	ε. Χαμίνα 30/4
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22577	α. Λός Άντζελες 5/5
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ).	76	41330	α. Τζέμπελ Άλι 12/5
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ).	68	46682	ε. Φουτζέιρα 1/5
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ).	75	24614	α. Σαβάννα 1/5
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ).	83	31321	α. Ν. Υόρκη 10/5
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	ε. Πάρτα 18/23
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ΄΄ΛΙΑΜΣ.	62	19974	στη Ν. Υόρκη (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.	66	21374	α. Άσταντ 14/5
ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ.	72	20713	α. Κεηπτόν 24/3
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.	74	20513	προς Κίνα 28/4
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ΄ΝΤΕΡ.	72	7201	αργεί Πειραιά
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Λ. (δ).	77	159633	αργεί Πειραιά
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Ρόττερνταμ 16/5
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Χάμπτον 27/4
ΦΟΙΝΙΣ (δ).	75	76142	επωλήθη αλλοδαπούς
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340	προς Βόλο 29/4
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	73	17918	πρ. «Pacific Faith»
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ).	75	118216	προς Όμν 3/2
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Σαγκά 30/4
ΦΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χώρ αλ Ζουμπαίρ
ΦΑΤΖΗΣ.	72	12463	ε. Πειραιά 2/5
ΦΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ).	76	122945	α. Μίνα αλ Φαχάλ 13/1
ΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418	α. Ρεσίφ 17/4
ΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550	α. Άμβέρσα 10/5
ΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	ύψωσε κυπριακή
ΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ).	75	146309	δ. Ζουέζ 7/2
ΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Πενόακόλα 12/3
ΡΗΝΠΟΡΤ.	73	29709	ύψωσε κυπριακή
ΡΟΝΗΣΙΣ.	71	9885	ε.



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδουράς
Φιλ = Φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μηχ = Μπαχάμας

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

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

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 (μ.)	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 ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΐΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
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
Αΐ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
Αΐ'ΑΣΑ	72	16235
Αΐ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
Αΐ'ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μηχ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
Αΐ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567

Αΐ'ΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	1133
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΣΙΑΝ ΣΗ (Μηχ.)	73	53964
Αΐ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μηχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (Κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	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
ΑΛΕΞΕΥ 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
ΑΛΦΟΙΣΙΑ (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. Μάντρε ντε Ντέους 23/3	
α. Ρίο Τανέιρο 4/4	
α. Χάλιφα 26/3	
α. Κοινοχουαγκντάο 5/3	
επισκευές Κομώ Μπαίη 26/1	
α. Χιούστον 18/3	
α. Μπέλφαστ 31/3	
δ. Παναμά 8/4	
α. Τάμπα 3/4	
α. Σάο Σεμπαστιάο 9/4	
μεσογειάκας μεταφορές	
δ. Π. Σαΐδ 14/4	
μετ. «Ρέα Στάρ» (ε.)	
ε. Καέν 9/4	
α. Βαλτιμόρη 4/4	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 16/4	
δ. Παναμά 8/4	
άρχει Πειραιά	
επισκευές Πειραιά 23/1	
α. Φόρ 10/4	
ε. Σάρροχ 9/4	
στο Όου Σαΐδ 13/4	

α. Φουτζέιρα 13/4	
α. Μπαχραϊν 13/4	
α. Μπαχραϊν 8/4	
α. Γιβραλτάρ 5/4	
α. Πόρτ ντε Μπούκ 14/4	
ε. Αύγουστα 11/4	
ε. Πειραιά 20/3	
δ. Κων/πολη 23/3	
ε. Τζέντα 30/3	
ε. Ντάρμπαν 6/4	
α. Ντάρμπαν 25/3	
δ. Ντόβερ 10/4	
στο Ταμπικό	
α. Ντάρμπαν 15/3	
άρχει Πειραιά	
πρ. «Anatole P.»	

άρχει Πειραιά	
α. Μπράς 10/4	
α. Μπαχραϊν 18/4	
ε. Πόρτ Μωχ Μπίν Κασίμ 8/4	
ε. Σάρφα 17/4	
α. Σιγκαπούρη 3/4	
ε. Καλδέρα 18/3	
α. Γιούροπουρτ 11/4	
α. Σάν Φραντζίσκο 4/4	
επωλήθη Έλληνες	
άρχει Έλευσίνα	
ε. Φιλαδέλφεια 15/4	
α. Μίνα Σάκρ 14/4	
α. Γουλιμνίκτον 12/4	
α. Λός Πάλας 21/4	
α. Ρότερνταμ 16/4	
ε. Νιγδάτα 25/3	
α. Λά Σπέζια 7/4	
ε. Λονδίνο 15/4	
ε. Ρίο Τανέιρο 8/4	

πρ. Μίλφορντ Χάβεν 26/3	
α. Ταμπικό 11/4	
ε. Μαρόδα 29/3	
α. Μανίλα 24/2	
ε. Πόρτ Βέντρες 20/3	
ε. Ρουέν 28/3	
πρ. Γκαρούπα	
α. Ν. Όρλεάνη 3/4	
α. Λόγος 18/3	
α. Ροζάριο 12/4	
α. Πειραιά 9/4	
α. Μπροντ 20/3	
α. Χόγκ Κόγκ 10/4	
ε. Μαδρίδα 4/4	
δ. Γιβραλτάρ 10/4	
α. Ραβέννα 7/4	
α. Τσίμπα 10/4	
πρ. «Τζώρτζ»	
πρ. «England»	
ε. Όκλαντ 16/4	
ε. Μόρεχεντ Σίτυ 12/3	
ε. Μπαργουίλλα 1/4	
α. Πειραιά 8/4	
α. Σαλβαντόρ 10/4	
α. Λός Πάλας 9/3	
επισκευές Σιρακούσες 20/4	

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΞΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (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
ΑΝΝΑΜΕΛΛΑ ΤΟΥ (κ.)	76	19451
ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΑ (δ.κ.)	72	120787
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΐΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΑΝ (κ.)	71	4995
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΐΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΑΡΡΟΛΙΚΟΣ 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	8869
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
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΕΡΙΣ (Μηχ.)	81	34447
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Αΐ'Α(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΐΝΤ	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 ΓΟΥΑΙΝΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917
ΒΕΛΟΣ I (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (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	
πρ. Σιγκαπούρη 13/1	
δ. Γιβραλτάρ 4/4	
ε. Μανζανίλο 28/3	
α. Κολούμπια Ρίβερ 3/4	
άρχει Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 13/4	
στο 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. Μπαχραϊν 10/4	
ε. Άμβέρσα 17/4	
στο Σουέζ	
πρ. Ίνδια 18/2	
α. Πόρτ Μωχ Μπίν Κασίμ 26/3	
α. Ναγκόγια 10/4	
δ. Σουέζ 11/4	
α. Πειραιά 1/4	

α. Χουάσγκαπου 854	
πρ. «Εσμεράλντα II»	
α. Σάν Λορέντζο 8/4	
α. Αύγουστα 2/4	
ε. Λόγος 15/3	
ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 5/4	
ε. Μανφρεντίνια 6/4	
ε. Άνκονα 11/4	

α. Φουτζέιρα 15/4	
α. Λός Πάλας 7/4	
ε. Άμβούργο 19/4	
ε. Όγκινιο 17/4	
πρ. Σ. Σεμπαστιάο 13/1	
άρχει Πειραιά	
ε. Βενετία 9/4	
α. Ίμμιγκχαμ 14/4	
δ. Π. Σαΐδ 15/4	
δ. Σουέζ 2153	
πρ. Μπαντάρ Άμπας 14/2	
ε. Κασσιούγκ 5/4	
πρ. Μπαγκκόκ 25/2	
α. Βίγκο 1/4	
επωλήθη άλλοδαπούς	
α. Σιγκαπούρη 27/3	
πρ. «Shinkai Maru»	
δ. Παναμά 8/4	
α. Χόγκ Κόγκ 14/4	
ε. Κοινοχουαγκντάο 6/4	
μετ. «Irene C.» (κ.)	
α. Ντότζες 12/4	
α. Σιγκαπούρη 6/3	
α. Μπάνιμπουρ 11/3	
επωλήθη διάλυση	
δ. Γιβραλτάρ 12/4	
ε. Πειραιά 12/12	
άρχει Πειραιά	
στο Ντάρμπαν 22/3 *	

πρ. «Αριστοί»*	
α. Φόρ 31/3	
α. Σέβεν Άϊλαντς 13/4	
α. Ντός Μπόκας 29/3	
ε. Σαγκάη 3/2	
α. Κόρπους Κρίστι 25/3	
στο Κόγκ	
ε. Χαλδία 13/4	
α. Χιούστον 25/3	
ε. Έιβονμουθ 14/4	
α. Πειραιά 30/3	
α. Κολούμπια 25/2	
α. Ν. Όρλεάνη 11/4	
α. Άμστερνταμ 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. (Μπχ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (κ.)	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
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.π.)	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μπχ.)	68	81257
ΓΚΑΛΤΑ'Ι'ΝΤ.	65	1222
ΓΚΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤ'ΓΟΥ'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 ΝΟΜΑΝΤ	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
ΓΟΥΟΥΡΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (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
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (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
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ I (π.)	74	13687
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814

δ. Σουέζ 17/3	
πρ. «Mishnith»	
ε. Μπουεναβεντούρα 5/4	
στόν Πειραιά	
στη Μομπάσα (άποθήκη)	
ε. Π. Σαΐδ 17/4	
α. Σιγκαπούρη 28/3	
α. Άμβέρσα 18/4	
δ. Π. Σαΐδ 12/4	
πρ. «Πρέσιδεντ I»	
δ. Σουέζ 11/3	
ε. Άσάμυ 5/4	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 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 ντέ Μπούκ 8/4	
α. Ράς Σουκχέιρ 15/4	
α. Σουέζ 9/4	
ε. Φουτζέιρα 18/4	
επισκευές Ντουμπάϊ 14/2	
α. Φόουεϊ 14/4	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 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 Καμπέλλο 23/3	
δ. Πούντα Άρνας 24/3	

α. Ν. 'Ορλεάνη 10/4	
ε. Πόρτ Σουδάν 16/12	
α. Μπιλμπάο 954	
α. Λός Άντζελες 15/3	
α. Ντάρμπαν 10/4	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Ούμ Σαΐδ 30/3	
ε. Γκιζάν 29/3	
ε. Άμβούργο 17/4	
α. Μπρισμαπέν 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 Γουώλκοτ 4/4	
πρός Ράς Τανούρα	
πρός Περσικό 26/3	
δ. Μάλτα 5/4	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/4	
α. Άμβέρσα 16/4	
α. Άμβέρσα 17/4	
επωλήθη διάλυση	
δ. Παναμά 3/4	
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/4	
επωλήθη	
δ. Π. Σαΐδ 8/4	
α. Σιγκαπούρη 4/3	
ε. Θεσσαλονίκη 23/3	
αργεί Πειραιά	
ε. Παρανόγου 7/4	
δ. Παναμά 16/4	

στό Ντάρμπαν	
πρός Κίνα 1/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Βαλτιμόρη 14/4	
αργεί Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 30/3	
ε. Κοινηγκντάο 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. Μπρανσμπούτελ 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. Φόξ 9/4	
α. Κόμπε 12/4	
ε. Χοντίντα 19/2	
ε. Ούμ 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
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84	22629
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΣΤΟΡΙΛ (Μ.)	69	9162
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΥΑΙΜΕΝΗ	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
ΖΑΕΡΙΠ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΥΡΥ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΥΡΟΣ 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 ΜΠΑΙΝ	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
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΑΣΩΝ Σ. (π.)	71	41961
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 (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Α.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΟΥ (κε.)	72	17399
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΜΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	11716
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓ'ΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΣΤΟΡ (π.)	73	21754
ΚΑΣΤΟΡ (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 (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΤΙΟΝ (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. Καράτσι 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
επωλήθη ελληνική
α. Μπείρα 23/3
ε. Ναγκόγια 15/4
α. Κολομπούμα 8/4
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/4
α. Ταμπίκο 7/4
ε. Παρανόγου 8/4
α. Μογκαντίσου 14/3
α. Σάντος 5/4
ε. 'Ιντσόν 6/4
ε. Βαλτιμόρη 13/4
πρός Τυνήσια 11/3
ε. Σεπετίμα 10/4
ε. Τζέντα 16/2
στη Φουτζέιρα 29/3
στη Σαφάγκα (άποθήκη)
ε. Πειραιά 1/4
α. Άμβέρσα 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» (Α.)
α. Γάνδη 1/4
στη Βασούρα
α. Βανκούβερ 16/3
αργεί Άγ. Δομίνιο
α. Γιβραλτάρ 3/4
δ. Κων/πολη 24/3
α. Βρέστη 17/4
δ. Άμβέρσα 29/3
α. Λός Πάλμας 12/4
ε. Νάροβικ 7/4
α. Πειραιά 9/4
α. Πειραιά 1/4
ε. Κόπερ 9/4
α. Γένοβα 12/4
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Τζέντα 6/4
μετ. «Regulus Star»
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 4/4
αργεί Πειραιά
α. Ναγκόγια 4/4
ε. Ροζόβιτς 8/4

ΚΟΛΟΜΠΟ (Κ.)	70	2913
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	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 Β. (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'Τ'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	1600
ΛΑΡΝΑΚΑ (Κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣΣΙΑ (Κ.)	78	23966
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.Μ.π.)	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'ΙΤΟΡ 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'Τ'Κ.	75	34745
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (Κ.)	76	8731
ΜΑΛΒΙΝΑ (Κ.)	71	8648
ΜΑΝΙΣ 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
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (Κ.)	71	16823
ΜΕΛΙΝΑ (Κ.)	75	1558
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (Κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΧΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΜΗ Κ. (Κ.)	70	3201
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (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. Σιλκάδη 2/4		
ε. Γουαγκάρει 10/4		
α. Ντουνεντίν 12/4		
πρός 'Εξ 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. «Νις»		
δ. Σουέζ 7/4		
α. Μπουσάν 1/4		
πρός Νοβοροσίσκ 30/3		
ε. 'Ικόνιο 22/3		

α. Τενερίφη 6/4		
στών Περισκό 3/2		
α. Θέουτα 2/4		
πρ. «Jedfores»		
πρός Κίνα 25/2		
πρ. «Rio Nequen»		
πρ. «Rio Calingasta»		
πρ. «Rio Marara»		
ε. Γλασκώβη 14/4		
πρ. «Rio Abaucan»		
πρ. «Rio Pilcomayo»		
πρ. «Rio Los Saucos»		
πρ. «Rio Parama»		
ε. Πειραιά 23/2		
α. Σαβόνα 15/4		
δ. Κων/πολη 26/3		
πρός Περισκό 6/2		
α. Μπέρτα 10/3		
έπισκευές Πειραιά 29/3		
α. Τζέντα 2153		
ε. Τζουμπάι 22/3		
πρός Τζακάρα 2/11		
υπεστείλε κυπριακή		
δ. Σουέζ 9/4		

δ. Κων/πολη 27/2		
ε. Ρουέν 10/4		
ε. Γένοβα 31/1		
διαγράφεται		
α. Λορέ 15/3		
α. Ν. Μαγκάλωρ 13/4		
δ. Παναμά 7/4		
α. Βενετία 13/4		
πρός 'Αλεξάνδρεια 7/2		
στη Σουλίνια 9/4		
α. Σαγκάι 4/4		
α. Λειξόες 5/4		
α. Φουτζέιρα 23/2		
δ. Γιβραλτάρ 4/4		
στο Λαράκ		
α. Τζέντα 10/4		
α. Γιβραλτάρ 8/4		
α. Λός 'Αντζελες 31/3		
μετ. «Καπετάν Λευτέρης» (ε.)		
ε. Πειραιά 23/2		
α. Χιούστον 31/3		
δ. Γιβραλτάρ 18/3		
ε. Ρίο 'Ιανέρω 8/3		
ε. Πειραιά 3/1		
ε. Παρανάγουα 7/4		
ε. Πειραιά 8/4		
α. Βρέμη 16/4		
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/4		
πρός Περισκό 23/2		
δ. Σουέζ 14/4		
α. Πειραιά 27/3		
α. Κόρπους Κρίστι 9/4		
δ. Κων/πολη 26/3		
πρός Κωνσταντίνα 13/3		
ε. Σουέζ 24/3		
ε. Φουτζέιρα 26/11		
πρ. «Manhattan»		
α. Ντάρμαν 12/4		
δ. Π. Σαίδη 8/4		
ε. Μασσαλία 14/4		
πρός Μανίλα 20/4		
α. Κάρνιφ 11/4		
α. Κάλουμποργκ 2/4		
α. Π. Κουτζά 20/3		
α. Πειραιά 6/4		
έπωληση άλλοδαπούς		
ε. Μαλάγα 11/4		
α. Ροζάριο 9/4		
πρός Φλόσσονγκ 31/3		
ε. Γιοκοχάμα 13/4		
πρός Κάντα 31/3		
α. Τζέντα 2/4		
στο Μπόντο (άποθήκη)		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
α. Ρουέν 6/4		
έπωληση		
βυθίστηκε 'Αλμέρια 17/4		
α. Ν. 'Ορλεάνη 25/10		
παρέμεινε στη δύναμη		

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (Κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (Κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (Κ.)	68	31507
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ 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
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ 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
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Τ'Α (Κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΩ Κ. (Κ.)	66	1477
ΝΑΕΟΣ (δ.κ.)	69	1971
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (Κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
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.)	66	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
ΝΟΡΘ'ΟΥ'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 ΜΥΡΤΩ (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 ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (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 ΝΤΟΥΝ (Κ.)	71	16815
ΟΝΥΣ (π.)	76	18080
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ	73	18958
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656

ε. Μαπούτο 15/3		
α. Μομπίλ 20/3		
ε. Γάνδη 4/4		
υπεστείλε ελληνική		
ε. Πειραιά 5/3		
α. Σιγκαπούρη 30/3		
α. Μπότγουιν 7/4		
μεταφορές 'Ινδονησίας		
α. Λας Πάλμας 27/3		
ε. Θεσσαλονίκη 30/3		
ε. 'Ικόνιο 2/4		
δ. Σουέζ 9/4		
έπωληση Ελληνες		
α. Γουάτσον 'Αιλαντ 2153		
α. Τάμπα 2/4		
άρχει 'Αστακό		
α. Φουτζέιρα 12/4		
α. Παρανάγουα 4/4		
άρχει Νέτλεϊ		
πρός Ραβέννα 31/3		
πρ. «Saqr Yanbu»		
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/4		
δ. Παναμά 24/3		
πρός Χοντίντα 18/1		
α. Φιορμίστινο 28/3		
διάλυση Ν. Κορέα		
στο Μπουσίρ		
α. Σαβόνα 12/1		
στη Ταϊτακόγκ		
α. Λάγος 4/4		
δ. Παναμά 3/4		
α. Μπότγουιν 30/3		

ε. Μ. Μανγκάνου 10/4
 α. Ντάρμαν 3/4
 α. Λός 'Αντζελες 29/3
 ε. Ντακάρ 8/4
 α. Ούμ Σιόι 17/3
 μεσοαντικτές μεταφορές
 α. Λισαβώνα 26/3
 μεταφορές 'Ερυθράς
 δ. Σουζέ 15/4
 ε. Μπαχαρίνη 17/4
 προς Τρίπολη 22/2
 προς Νταλιάν 21/12
 ε. 'Αμυρούργο 12/4
 προς Φάκλαντ 12/4
 ε. Μοντεβιδεό 10/4
 α. Λε Χάβρη 11/4
 α. 'Αμυρούργο 12/4
 στο Σουζέ 30/3
 έπαληθή Κίνα
 α. Πειραιά 9/4
 α. Βαρκελώνη 9/4
 α. Ντάρμαν 2/4
 α. Ν. 'Ορλεάν 10/4
 άργει 'Αμυρούργο
 α. Βοστώνη 7/4
 άργει Χαλκίδα
 α. Φουτζέιρα 6/10
 προς Καρατί 16/4
 ε. Χόγκ Κόγκ 12/4
 ε. Σινέας 4/4
 προς Σινγκαπούρη 20/6
 άργει Πειραιά
 α. Ράε Τανούρα 30/3
 ε. Γιβραλτάρ 10/4
 α. 'Ακαμπα 3/4
 έπισκευές Σύρο 9/4
 δ. Κωνίπολη 16/3
 πρ. «Ντέρμπι»
 ε. Μπ. Σαχλίν Ρεζάι 18/2
 ε. Καρατί 18/2
 στο Παλάσο Σαμπού (άποθήκη)
 α. Μανασού 4/4
 προς Λόνος 1/4

ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ

ΦΙΛ.	76	11477
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	71	13208
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ)	84	38259
ΟΧΑΪΟ (δ.κ.)	72	55878
ΠΑΪΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑΪΖ (βρ.)	67	19541
ΠΑΛΜ ΠΡΑΪΝΤ (βρ.)	66	22617
ΠΑΛΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (βρ.)	69	9182
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μπχ.)	80	30639
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΕΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ Δ.Π.	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΩΣ	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (Αιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΣΕΥΣ (Αιβ.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΗΡ (π.)	76	12376
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΟΪΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΟΥΣ (κ.)	75	16247
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑΪΤ (Μ.β.)	83	26996
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	76	11768
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	74	16126
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	80	15701
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	59	12222
ΠΡΟΦΕΣΥ (δ.κ.)	84	26959
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	80	16074
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	63	22181
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	68	10244
ΡΕΪΖΟΜΠΙΛ (κ.)	67	11407
ΡΕΪΖΟΜΠΙΛ (π.)	60	4820
ΡΕΣΙΦ (δ.κ.)	73	30067
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΗΦΕΡ ΤΑΪΝ (κ.)	71	9646
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΪΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929

α. Σάν Λορέντζο 6/4	
πρός Ρόττερνταμ 25/3	
ε. Ντακόρ 8/4	
μετ. «Αρκαδία» (ε.)	
δ. Παναμά 8/4	
πρός Καλκούτα 31/3	
α. Παρανάγουα 6/4	
στο Χορμούζ (ἀποθήκη)	
α. Σηάτλ 13/4	
ε. Τζέντα 1/4	
πρός Σιγκαπούρη 30/3	
δ. Π. Σαΐδ 31/3	
α. Τζάκσονβιλ 10/4	
δ. Π. Σαΐδ 16/4	
α. Σπλίτ 31/3	
ε. Χουάγκουο 2/4	
πρ. «Υπατία Χαλκούση»	
α. Πόρτ Αντζελες 13/4	
ε. Πειραιά 25/3	
δ. Παναμά 3/4	
πρός Μπιτοβία 11/3	
α. Σέμπον 23/3	
ἀπεστείλε ελληνική	
πρ. «Πέργαμος»	
πρός Βηρυτό 15/3	
α. Πόρτ Σαΐδ 9/4	
α. Φουτζέιρα 15/3	
πρ. Μπαντάρ Άμπας 26/2	
α. Βοστώνη 11/4	
α. Λός Πάλας 10/4	
α. Κολούμπια Ρίβερ 30/3	
α. Κορούνα 11/4	
δ. Γιβραλτάρ 19/3	
μεταφορές Αιγύπτου	
δ. Π. Σαΐδ 7/4	
πρ. Λιβύη 18/2	
α. Άλγκεκίρας 16/3	
ε. Πειραιά 4/4	

α. Καρατί 15/4	
α. Θέουτα 27/3	
πρός Σιγκαπούρη	
ε. Ν. Όρλεάνη 12/4	
α. Μελάιη 5/4	
πρ. Καρατί 12/1	
ε. Άλεξάνδρεια 24/3	
ε. Κασσιούκ 4/4	
δ. Σουέζ 10/4	
α. Άρατού 25/3	
πρ. «Γκαλλάντ»	
ναυπηγ. Ουαλάν	
α. Σεβίλλη 24/3	
α. Μπανναμούτελ 6/4	
ἐπισκ. Σάουθεντ Άνκορ 7/4	
ε. Καλκούτα 13/3	
πρ. «Οσέαν Χαμόνια»	
α. Μουπιλά 12/3	
πρ. «Μαράσκανα»	
α. Φόλμουθ Μπαϊ 16/4	
ἀργεί Κίμωλο	
στον Περαικό 8/4	
ε. Νταμάμ 14/4	
α. Φουτζέιρα 14/2	
ε. Θεσσαλονίκη 25/3	
α. Φιλαδέλφεια 4/4	
α. Τέμα 30/3	
δ. Σουέζ 15/4	
στο Πόρτ Έβεργκλέιντς 20/4	
ἀργεί Σιυλίδα	
ε. Λόας Άντζελες 15/4	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ίντσόν 4/4	
α. Ναγκόγια 6/4	
μετ. «Dimi» (κ.)	
α. Ντακόρ 27/3	
ε. Σιγκαπούρη 2/4	
ε. Πόρτ ντε Μπουκ 14/4	
πρ. «Ταουφάου»	
α. Χιούστον 9/4	
α. Ντάρμαν 3/3	
α. Άμβέρσα 11/4	
ε. Λός Γκούλετ 7/4	
ἐπισκευές Πειραιά 8/1	
α. Κόρπους Κρίστι 20/3	
πρ. «World Palm»	
ε. Ν. Υόρκη 19/1	
α. Σάν Λορέντζο 13/4	
μετ. «Bill» (Κεϋλ.)	
ε. Πειραιά 6/4	
ε. Πειραιά 4/4	
ε. Καρατί 7/4	
ἐπισκευές Γένοβα 15/10	
ε. Κονκαρνά 7/4	
α. Φουτζέιρα 15/4	
ε. Ίταζά 4/4	
πρ. «Δημήτρ. Π. Λαμρός»	
δ. Σουέζ 14/4	
ε. Γκέιμς 19/3	
α. Ν. Όρλεάνη 4/4	
α. Λονδίνο 30/3	
ε. Φός 14/4	
ε. Βίγκο 9/4	
δ. Ντόβερ 9/4	

στη Τζέντα (ἀποθήκη)
στο Χορμούζ

ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΙΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	85	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	85	1599
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑΪΖ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (κ.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)	78	10077
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡ (δ.κ.)	74	17724
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕΪΒΟΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	75	12142
ΣΗ ΡΟΥΣΣ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥΪΦΤ (Α.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΟΥΪΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΑΝΤΕΡ (κ.)	72	17971
ΣΗΛΑΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΙΟΥΣΙΚ (κ.)	77	31368
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	76	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	74	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.κ.)	74	18631
ΣΗΠΡΑΪΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΟΥΠ (κ.)	71	10055

ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Αιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪΡΟΥΤ (Αιβ.)	71	24102
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (βρ.)	70	24102
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (βρ.)	73	9645
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	63	10617
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	76	22377
ΣΚΑΪΪ ΚΡΕΣΤ	76	10804
ΣΚΑΪΪ ΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.)	77	19993
ΣΚΙΠΠΕΡ N. (κ.)	74	75049
ΣΚΥΡΟΝ (δ.)	74	30340
ΣΟΝΙΑ (κ.)	69	9650
ΣΟΡΟΚΟΣ	67	13540
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	72	4827
ΣΟΦΙΑ N. (π.)	77	12561
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	69	34054
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	78	12518
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	63	31290
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	66	1404
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	85	34000
ΣΤΑΜΟΣ	61	1586
ΣΤΑΡ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΑΛΪΤ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	80	32000
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	50	1518
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	83	35208
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	68	103176
ΣΤΙΑΙΚΟΝ (δ.π.)	76	31725
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	65	1911

ε. Κλήβελαντ 12/4	
α. Ίμνιγκχαμ 13/4	
ε. Άμστερνταμ 16/4	
α. Χόγκ Κόγκ 9/4	
α. Γένοβα 20/3	
α. Βοστώνη 19/3	
πρ. Άλγερία 11/3	
πρ. Σκίνκιντα 24/2	
α. Θεσσαλονίκη 2/4	
ἀπεστείλε ελληνική	
α. Σιγκαπούρη 9/4	
α. Λός Πάλας 8/4	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Τσιτακόγκ 11/4	
στο Ρίο Χάινα	
ε. Τσιτακόγκ 11/4	
α. Άμβούργο 16/4	
μετ. «Rhapsody» (κ.)	
ε. Θεσσαλονίκη 29/3	
α. Γιούροπουρτ 16/4	
α. Βενετία 3/4	
πρ. Πακιστάν 29/3	
α. Πόρτ Μαχ Μπίν Κασίμ 12/3	
α. Λέ Χάβρη 4/4	
α. Γιβραλτάρ 25/3	
πρ. Σιγκαπούρη 8/2	
α. Λούπ Τέρμιναλ 5/2	
α. Ν. Όρλεάνη 8/4	
ε. Πόρτ Χάρκωρτ 20/3	
ε. Βενετία 14/4	
στη Πούντα Καρντίν 23/3	
δ. Π. Σαΐδ 17/4	
α. Σιγκαπούρη 25/3	
α. Φουτζέιρα 14/4	
α. Τάραντα 10/4	
μετ. «Σηγκλόρ» (ε.)	
δ. Κων/πολη 10/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Άμβέρσα 4/4	
α. Γιούροπουρτ 3/4	
ε. Μπαρ 14/4	
ε. Πράια Μόλε 16/3	
α. Πειραιά 8/4	
στο Λάγος 9/1/87	
α. Φός 9/4	
ε. Μονφραλκόνε 11/4	
ε. Λάγος 3/4	
α. Πειραιά 8/4	

ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	α. Φουτζέιρα 9/4	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	δ. Κων/πολη 19/3
ΣΦΙΝΕ (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 (αποθήκη)
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ (κ.)	82	15296	υπέστειλε ελληνική	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	ε. Πειραιά 9/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	υπέστειλε ελληνική	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	πρόξ Μπετζάγια 9/12
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	α. Χάλμσταντ 14/4	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Μομπιλ 14/4
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	α. Κήλαγκ 9/4	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπετζάγια (αποθήκη)
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	άρχει 'Αστακό	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Βασιλικό Μπ. 13/4
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500	ε. Λισσαβώνα 14/4	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	δ. Τσίμπα 13/4
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	α. Φέλιξτσου 15/4	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	δ. Ντόβερ 10/4	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρόξ 'Ινσορία 8/2
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	ε. Μομπάσσα 17/3	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	έπισκευές Μπαχραϊν 25/3
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	δ. Παναμά 21/3	ΦΟΙΒΟΣ (Αιβ.)	69	15808	α. Σχέσσιν 8/4
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	α. Μόρεχεντ Σίττι 8/4	ΦΟΞ (κ.)	72	16441	ε. Πειραιά 14/4
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	δ. Σουέζ 15/4	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219	έπισκευές Πειραιά 24/1
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρ. «Τζέζου»	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	ε. Μπαγκόγκ 4/3
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	α. Βαρκελώνη 15/4	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	α. Χιούστον 2/4
ΤΖΟΥΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	πρ. «Φαίρησιπ»	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Φέλιξτσου 19/4
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	άρχει 'Αστακό	ΦΡΟΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρόξ Φώκλαντ 10/4
ΤΖΩΡΤΖΙΑ Τ. (κ.)	74	10058	δ. Σουέζ 14/4	ΦΡΟΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	ε. Μπουσάν 13/3
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	6492	διάλυση Ταϊβάν	ΦΡΟΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339	α. Λάς Πάλμας 11/4
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	άρχει Πειραιά	ΦΡΟΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	ε. Λάς Πάλμας 13/4
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	α. Μομπάσσα 28/3	ΦΡΟΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	στο Ρότερνταμ 21/4
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Ν. Ορλεάνη 15/4	ΦΡΟΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	πρ. Blavet
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538	πρόξ Πόρτο Ρίκο 10/3	ΦΡΟΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρόξ Λάς Πάλμας 20/2
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	δ. Σουέζ 12/4	ΦΡΟΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	πρόξ Κεηπτάουν 18/3
ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172	α. Γκουαγιακουίλ 7/4	ΦΡΟΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	πρόξ Φώκλαντ 24/3
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	α. Λισσαβώνα 15/4	ΦΡΟΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	ε. Μάλο 10/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	πρόξ Πόρτο Ρίκο 1/4	ΦΡΟΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	α. Λάς Πάλμας 15/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	άρχει Χαλκίδα	ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	α. Μοντεβιδέο 30/3
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	ε. Πειραιά 10/4	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	ε. Γκλάντσον 14/4
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	α. Λάς Πάλμας 7/3	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Τζουέμο Τέρμιναλ 3/4
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Σιγκαπούρη 12/4	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. 'Αλγκεκίρας 4/4
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Γιβραλτάρ 28/3	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	ε. Ντάρμπαν 7/4
ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Σιγκαπούρη 31/3	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	στον Πειραιά
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	ε. Μπαρραγκουίλα 3/4	ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148	στον Πειραιά
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	δ. Π. Σαϊδ 28/3	ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369	δ. Σουέζ 20/3
ΤΥΧΗ (π.)	73	6415	ε. Κων/πολη 21/3	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αιβ.)	70	12363	δ. Π. Σαϊδ 11/4
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	άρχει Πειραιά	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Σάν Φραντίσκο 31/3
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	α. Γιούροπορτ 23/3	ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	α. Ρουέν 12/4
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	α. Γιβραλτάρ 14/4	ΧΟΥΠ II (π.)	64	15404	ε. Πόουεστοφτ 12/4
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Φουτζέιρα 10/11	ΧΟΥΠ III (π.)	82	1039	α. Πόρτ Σαϊδ 12/4
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	δ. Σουέζ 11/4	ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Σ. (κ.)	71	1532	
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	στο Μπαντρά 'Αμπάς	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ			
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	α. Ραβέννα 7/4	(π.)	79	12598	
ΦΗΑΡΕΣΣ (κ.)	71	22523	δ. Παναμά 29/3	ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743		ΩΓΚΟΥΣ ΣΤΑΡ	72	14334	
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583		ΩΡΟΛΑ (Μ.)	72	17674	

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τών συνεχῶν προσπάθειών 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 δραχμές 4.000.

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτούς τούς εἰδικούς δρους 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

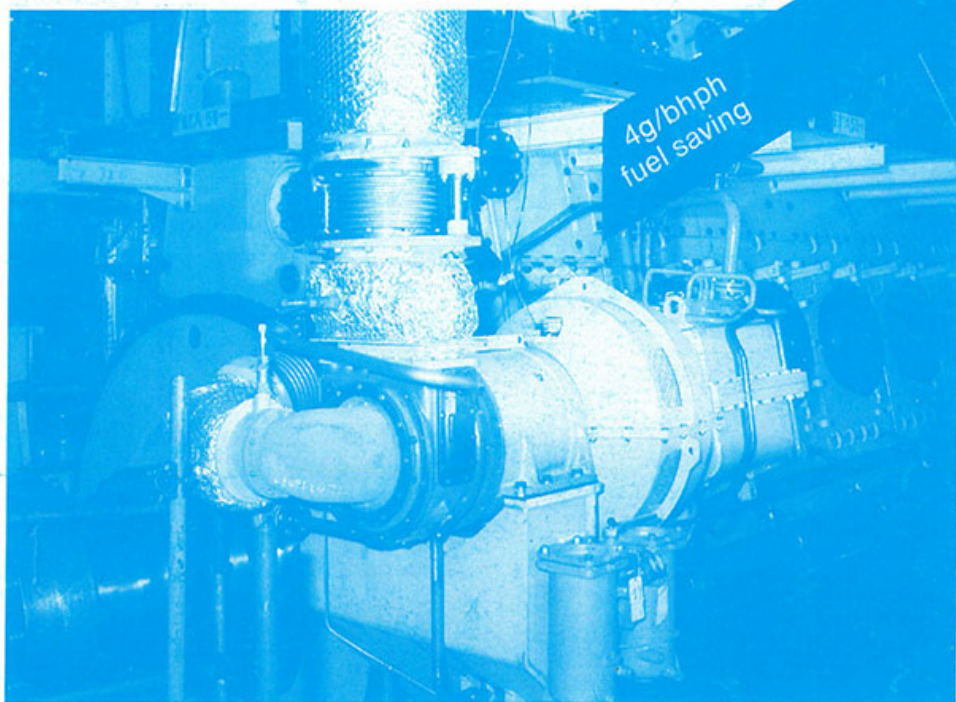
CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2

RTA

Further Advance in Fuel Economy RTA+Efficiency-Booster



Efficiency-Booster on a 6 RTA 58 engine.

Leading in
Diesel Technology

Nautech O.E.
Th. G. Pappas - A.A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street
GR-10671 Athen

SULZER[®]

Sulzer Brothers Limited
CH-8401 Winterthur, Switzerland
Diesel Engine Division
Telephone 052-81 11 22, Telex 896 060 70