

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Οκτωβρίου 1987

Αρ. Φύλλου 1257/1015

NAYTIKA XPONIIKA

With
English
Supplement

PIG. 1257/1015
ΤΩΒΡΙΟΥ 1987
ΔΡΧ. 180

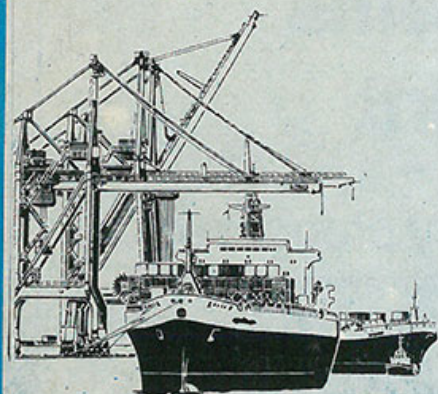


ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1987
ΝΕ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ.ΦΥΛΛΟΥ 1257/1015:

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue No. 1257/1015, October 15th, 1987

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 11 Έχθροτητα κατά της Ναυτιλίας (2)
Δίωξη εκπροσώπου από την Έφορία Πλοίων για ένα πλοίο, που έχει χαρακτηριστεί τεκμαρτή όλική απώλεια από το 1982.
- 13 Συνολικό έλλειμμα 80 δισεκατομμύρια εμφανίζει ο προϋπολογισμός του ΝΑΤ. Έντάχθηκε ήδη στους προβληματικούς Όργανισμούς!
- 16 Ξεπέρασε τους 15 εκατομ. τον. γκρός ή δύναμη του Κυπριακού Νηολογίου.
- 17 Περί Ασφαλείας των Έλληνικών Φορτηγών Πλοίων. Άρθρο του κ. Κ. Παπαγιαννούλη, ειδικού συμβούλου ΝΕΕ
- 22 Προτεινόμενες πορείες και στίγματα ασφαλείας για τη ναυσιπλοία στον Περσικό Κόλπο.
- 24 Ιστορικά θέματα: «Σημαίες Εύκολίας» στα καράβια μας πρό του 1821.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 19 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΑΜΒΕΡΣΑΣ
- 27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 35 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 37 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 40 ENGLISH SUPPLEMENT
- 43 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Hatch Cover Systems Ro/Ro Equipment



For the jumbo-ferry »Peter Pan« built at Seebeckwerft AG, the bow ramp and the drive for the double panel side swinging door were delivered by MACOR Marine Systems International.

Our delivery programme:

- A variety of hatch cover systems for ships of all kinds and sizes.
- All kinds of Ro/Ro equipment including side loading systems.

Our range of services:

- Advice on all matters concerning hatch covers and Ro/Ro equipment, whether for newbuildings, ship conversions or jumboisations.
- Repair work on hatch covers and Ro/Ro equipment including seagoing repairs and maintenance.
- Supply of original spare parts within the shortest possible time.

MACOR representative in Greece:

ABAX Ltd.

Managing Director: Stavros G. Coukiaris

93, Akti Miaouli

GR-18538 Piraeus

Telephone: (1) 4 51 03 38 / 4 52 33 21

Telex: 212 793 mgfe gr

Telefax: (1) 4 53 27 03

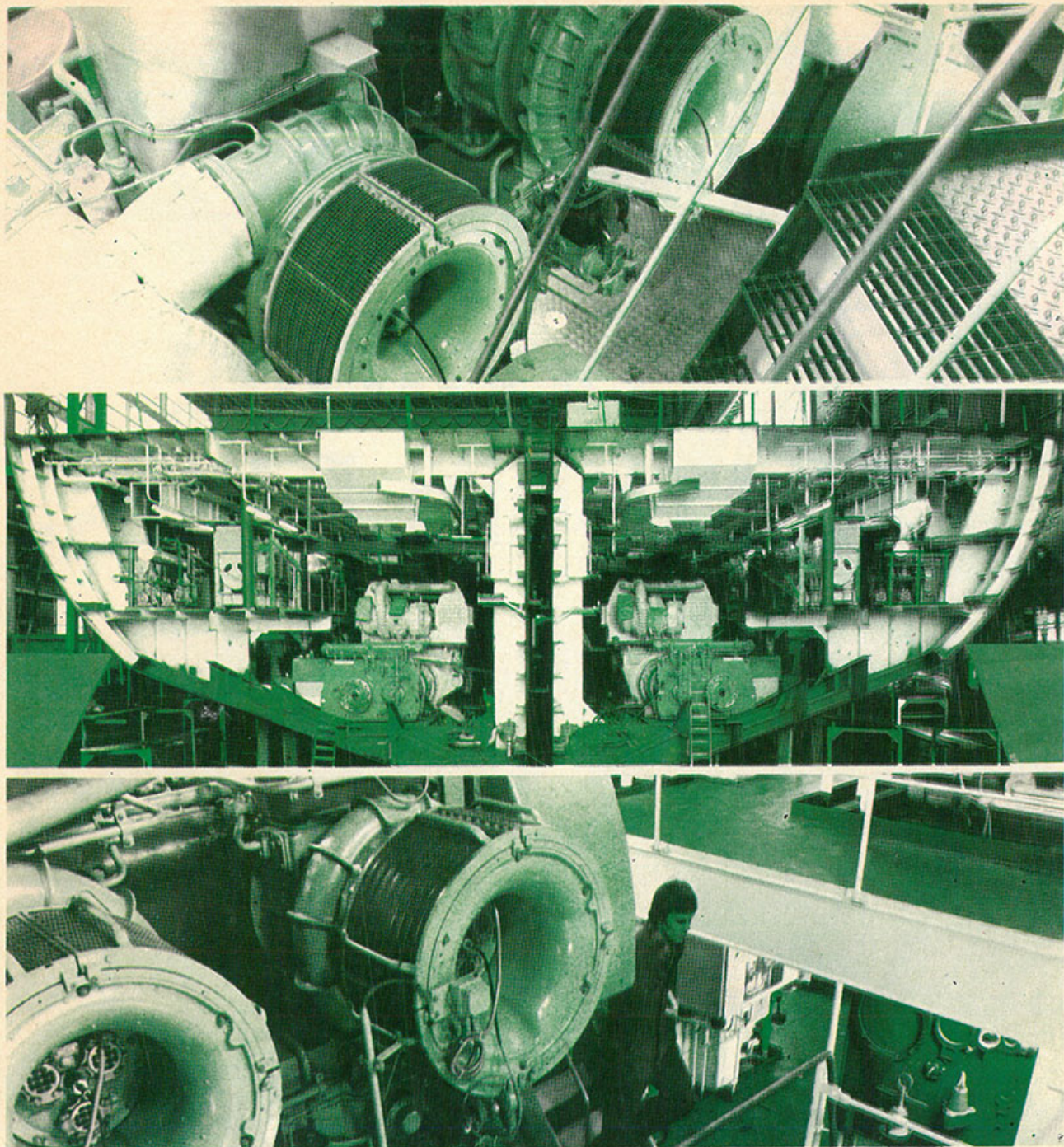
MACOR Marine Systems International

formerly Deutsche MacGREGOR GmbH

MACOR companies and representatives in:

**Germany (FRG), Denmark, The Netherlands, Belgium, France
Great Britain, Greece, Japan, Malta, Spain, USA**

ADM 16 0987



“The outstanding reputation held by BBC in the shipping world – and elsewhere – is backed up by the qualified advisory and after-sales service offered to the manufacturers and users of diesel engines.”

BBC
BROWN BOVERI

BBC
BROWN BOVERI

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

PHONE: Office 41 81 749 Sales, Spares, Stock
Workshop 43 10 751 Service repairs
TELEX: 24 11 32

Emergency AOH 46 12 204 & 80 24 313

Your *turbocharger*
is only as good as the service organization
behind it



Securing Ship Lines.

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

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

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



‘Οφείλομε νά σπεύσουμε

“Επειτα από τό Λονδίνο, όπου μετέβη ο ίδιος ο Νορβηγός ύπουργός Ναυτιλίας γιά νά προπαγανδίσει γιά τήν έγγραφή πλοίων στό θυγατρικό νορβηγικό νηολόγιο NIS, οι Νορβηγοί έχουν αναλάβει μιά ευρύτατη έκστρατεία γιά τήν προσέλκυση ξένων πλοίων στό νέο τους νηολόγιο.

“Ηδη νορβηγική αντιπροσωπεία αποτελούμενη από εκπροσώπους τής νορβηγικής κυβερνήσεως καί τών Νορβηγών έφοπλιστών επισκέφθηκε γιά τό σκοπό αυτό τή Νέα Υόρκη καί τό Άμβούργο, έντός δέ του Όκτωβρίου αναμένεται ότι θά πραγματοποιηθούν ανάλογες επισκέψεις στό Τόκιο, τό Χόγκ Κόγκ καί τή Σιγκαπούρη.

“Αλλά ή νορβηγική έκστρατεία δέν περιορίζεται μόνο στίς επισκέψεις αυτές. Τίς τελευταίες ήμέρες τά ναυτιλιακά γραφεία του Πειραιώς έχουν κατακλυσθεί από ένα ειδικό έντυπο που παρουσιάζει τά πλεονεκτήματα του NIS, γεγονός πού αποδεικνύει ότι οι Νορβηγοί επιδιώκουν καί τήν προσέλκυση ελληνόκτητων πλοίων στό θυγατρικό τους νηολόγιο.

Βεβαίως, τό έρώτημα πού ανακύπτει από τό γεγονός αυτό αλλά καί από τίς προσπάθειες πού καταβάλλουν οι χώρες μέ τίς «παραδοσιακές» σημαίες ευκαιρίας (Λιβερία, Παναμάς κλπ.) γιά τήν περαιτέρω διεύρυνση τών νηολογίων τους δέν είναι τί κάνουν οι Νορβηγοί καί οι άλλοι, αλλά τί κάνουμε έμεις γιά νά προσελκύσουμε στό έντικό μας νηολόγιο όχι ξένα πλοία αλλά μόνον τά ελληνόκτητα, άν καί δέν έπρεπε νά αποκλείουμε πλέον ούτε τά ξένα τά όποια μπορούμε νά διαχειρισθούμε καλύτερα από κάθε άλλον.

Είναι γεγονός πού δέν μπορεί νά άμφισβητηθεί από κανέναν ότι μιά προσπάθεια πρός τήν κατεύθυνση αυτή είχε άναληφθεί από τόν πρώην Υπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή. Δυστυχώς, ή προσπάθεια εκείνη δέν απέδωσε τά άναμενόμενα αποτελέσματα καί λόγω του ότι δέν βοήθησε ή άγορά, αλλά κυρίως έπειδή τά μέτρα πού έλήφθησαν τόν Νοέμβριο του 1986 άποδείχθηκε ότι δέν άρκοΰσαν γιά νά προσελκύσουν στό έντικό νηολόγιο όλα τά ελληνόκτητα πλοία πού έχουν καταφύγει σέ ξένες σημαίες.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» πού κατέχονται από τήν αντίληψη ότι ή ‘Ελληνική Ναυτιλία χρειάζεται τήν έντική της έδρα κατά τόν ίδιο λόγο πού ή ‘Ελληνική Πολιτεία χρειάζεται τά ελληνικά πλοία καί επί τό άπλούστερο έπειδή θεωρούν ότι όταν διψάει τό δικό μας τό χωράφι δέν μπορούμε νά ποτίζουμε τά ξένα, είχαν ύποδειξει πρίν από ένα μήνα από αυτή άκριβώς τή θέση συγκεκριμένα μέτρα γιά νά καταστεί τό έντικό μας νηολόγιο έλκυστικό καί ή ‘Ελληνική σημαία νά έξασφαλίζει τήν επιβίωση καί τήν ανταγωνιστικότητα έναντι τών συναγωνιστικών παλαιών καί νεοσυσταθέντων νηολογίων.

Μέ μοναδικό στόχο νά έννημερώσουμε τόν νέο Υπουργό, τόν κ. Εύάγ. Γιαννόπουλο καί γιά νά τόν διευκολύνουμε στή χάραξη τής πορείας πού πρέπει νά ακολουθηθεί γιά νά έπωφελεϊται ό τόπος από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τών ‘Ελλήνων επαναλαμβάνουμε σήμερα εκείνα πού είχαμε ύπογραμμίσει στίς 15 Σεπτεμβρίου:

«Γιά νά σταματήσει, ύπογραμμίζαμε, ό ελληνικός έφοπλισμός νά τρέπεται — υπό τήν επιτακτική άνάγκη τής επιβιώσεως σέ μιά άγορά πού δέν καλύπτει τά έξοδα του πλοίου καί τίς άλλες ύπάρχουσες ύποχρεώσεις — σέ λύσεις πού δέν είναι επιθυμητές από κανέναν, τά «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι ή Πολιτεία πρέπει νά προχωρήσει, μέ δική της πρωτοβουλία, στή λήψη μέτρων μέ τά όποια άφ’ ενός θά μειωθεί τό κόστος έκμεταλλεύσεως του υπό ‘Ελληνική σημαία πλοίου σέ επίπεδα πού θά του επιτρέπουν νά κινείται καί υπό τίς δυσχερέστερες άκόμη συνθήκες τής ναυλαγοράς, πού προβλέπεται ότι θά είναι σύνηθες φαινόμενο γιά μεγάλο άκόμη χρονικό διάστημα καί άφ’ έτέρου νά καταστεί άποτελεσματικότερη ή διαχείρισή του.

Γιά τή μείωση του κόστους έκμεταλλεύσεως του υπό ‘Ελληνική σημαία πλοίου, κατά τήν αντίληψη τών «Ναυτικών Χρονικών», χρειάζεται νά ληφθούν τά εξής μέτρα:

Πρώτο, νά ύπάρξει καί νέα μείωση τής συνθέσεως, όπως γίνεται καί στίς άλλες ναυτιλιακές χώρες — σουηδική ναυτιλιακή εταιρία άφού χρησιμοποίησε έπιτυχώς πλήρωμα 15-16 ατόμων σέ πλοία 10.000 τον. γκρός, θά προχωρήσει σέ δοκιμές πληρώματος 10 ή 12 ατόμων σέ πλοίο άνω τών 50.000 τον. d.w.

Δεύτερο, νά καθιερωθεί αυτό πού ισχύει σέ όλες τίς άλλες Ναυτιλίες άναφορικά μέ τήν εργασία επί του πλοίου — δέν καταβάλλεται έξτρα άμοιβή γιά τίς εργασίες πού έκτελούνται κατά τή διάρκεια του όκταώρου καί καταβάλλεται άπλώς ύπερωριακή άμοιβή γιά τίς εργασίες πού έκτελούνται πέραν του όκταώρου.

Τρίτο, νά έξισωθεί ή άποζημίωση λόγω άπολύσεως στο έσωτερικό καί τό έξωτερικό δεδομένου ότι τό άργότερο τρείς μέρες μετά τήν άπόλυση από όποιοδήποτε σημείο τής ύδρογείου οι ναυτικοί βρίσκονται στό σπίτι τους καί συνεπώς δέν δικαιολογείται πρόσθετη επιβάρυνση του πλοίου.

Τέταρτο, νά καθιερωθεί νέος έσωτερικός κανονισμός καί νά καθιερωθεί καί στήν ‘Ελληνική Ναυτιλία τό πλήρωμα πολυπλών καθηκόντων.

Πέμπτο, νά παρασχεθούν φορολογικές διευκολύνσεις καί νά άντιμετωπισθεί τό πρόβλημα πού ύφίσταται άναφορικά μέ τή φορολογία τών πλοίων μεγάλης χωρητικότητας.

Γιά τήν άποτελεσματικότερη καί εύχερέστερη διαχείριση τών πλοίων χρειάζεται:

- Νά ρυθμισθεί τό θέμα τής άπεργίας σύμφωνα μέ τά ισχύοντα σέ άλλες ναυτιλίες, δηλαδή νά προσδιορισθεί μέ σαφήνεια πού δέν θά επιδέχεται καμία άμφισβήτηση ότι άπεργιακές έκδηλώσεις επί ελληνικών πλοίων θά μπορούν νά έκδηλωθούν σέ όρισμένες μόνον γεωγραφικές περιοχές καί ύπό τήν προϋπόθεση ότι θά ύπάρχει ή σύμφωνη γνώμη τής πλειοψηφίας του πληρώματος κάθε πλοίου.

- Νά παρασχεθούν διευκολύνσεις στίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις τών Νόμων 89/68 καί 375/69 γιά νά μπορούν νά συνεχίζουν τή λειτουργία τους.

- Νά συνεχισθεί ή πολιτική πού έχει χαραχθεί από τό YEN καί νά υιοθετηθεί καί από τά άλλα συναρμόδια ύπουργεία, ύπηρεσίες καί οργανισμούς γιά τήν άποφυγή πρόσθετων προβλημάτων σέ βάρος τών πλοίων τόσο στό λιμάνια του έσωτερικού όσο καί στο έξωτερικό.

- Νά ρυθμισθεί νομοθετικά τό θέμα πού δημιουργήθηκε μέ τήν πρόσφατη άπόφαση του Α΄ τμήματος του Άρείου Πάγου τό όποιο δέχθηκε ότι μέ όρισμένες προϋποθέσεις ό έφοπλιστής μπορεί νά χαρακτηριστεί έμπορος.

- Νά άξιωθεί από τούς έξουσιοδοτημένους από τήν ‘Ελληνική Πολιτεία ξένους νηογνώμονες νά μίν αύξάνουν μονομερώς τίς χρεώσεις γιά τίς παρεχόμενες από αυτούς έξυπηρετήσεις καί παράλληλα μέ τίς ανάλογες ρυθμίσεις, όπως λόγω χάρη τήν ταυτόχρονη διένεργεια όρισμένων επιθεωρήσεων, νά επιδιωχθεί μείωση του κόστους.

- Νά ύπάρξουν ρυθμίσεις γιά τά οικονομικά του NAT — ένίσχυσή του μέ κοινωνικούς πόρους καί ισχυροποίησή του μέ δάνειο από κοινοτικούς πόρους — αλλά καί γιά τή διοικητική άναμόρφωση του καί τόν έκσυγχρονισμό τών ύπηρεσιών του ώστε νά μίν λειτουργεί όπως τήν έποχή του άραμπά καί επί πλέον νά ύπάρξουν άπλοποιήσεις καί άπλουστεύσεις τών διαδικασιών έλέγχου τών ναυτολογίων γιά νά άποφευχθούν οι άμφισβητήσεις καί οι διαφορές πού ταλαιπωρούν τούς πάντες καί πολλές φορές οδηγούν άκόμη καί στήν άλλαγή σημαίας γιά νά άποφεύγονται άκριβώς αυτές οι ταλαιπωρίες πού πολλές φορές έχουν συνοδευθεί καί μέ διώξεις.

Παραθέταμε ότι: τά «Ναυτικά Χρονικά» γνωρίζουν ότι ό ελληνικός έφοπλισμός θέλει τήν ‘Ελληνική σημαία υπό τήν προϋπόθεση ότι ή ‘Ελληνική σημαία θά έξασφαλίζει τήν επι-

βίωση και την ανταγωνιστικότητα έναντι και των νέων συναγωνιστών, των νεοσυσταθέντων νηολογίων».

Και υπογραμμίζουμε, καταλήγοντας ότι: τα «Ναυτικά Χρονικά» γνωρίζουν άκρη — άλλωστε το διατυμπανίζουν σε κάθε ευκαιρία και προς κάθε κατεύθυνση — ότι με τα περισσότερα, με τα πολλά πλοία με Έλληνική σημαία θα κερδίσουν πρωτίστως οι ίδιοι οι ναυτικοί μας, θα σωθεί το NAT και θα ενισχυθεί η εθνική μας οικονομία με πόρους που δεν απαιτούν έκτακτη χρηματοδότηση. Και αυτός είναι άλλωστε ο λόγος για τον οποίο επιδιώκουν με συνεχή και επίμονο αγώνα την προσέλκυση ΟΛΩΝ των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό μας νηολόγιο».

Στά ανωτέρω προσθέτουμε σήμερα:

Πρώτο, ότι πρέπει να σπεύσουμε εάν επιθυμούμε πραγματικά να συνεχίσει η χώρα μας να αποτελεί μία από τις κυριότερες ναυτιλιακές δυνάμεις του κόσμου — δεν κρύβουμε ότι ανησυχούμε: Πρώτα - πρώτα για το γεγονός ότι οι ξένοι που χρησιμοποιήσαμε στην Έλληνική Ναυτιλία έμαθαν πολλά «μυστικά» για τη διαχείριση των πλοίων από τους Έλληνες που είτε τα χρησιμοποιούν για ίδιο όφελος, προχω-

ρουν δηλαδή στην πλοιοκτησία κατά το δικό μας παράδειγμα, είτε τα γνωστοποιούν στους ανταγωνιστές μας στους οποίους προσφέρουν εν συνεχεία τις υπηρεσίες τους. Και κατά δεύτερο λόγο από τις προσπάθειες που καταβάλλονται για την δημιουργία ενός νέου νηολογίου για να χρησιμοποιηθεί σαν νηολόγιο των χωρών - μελών της ΕΟΚ.

Δεύτερο, ότι η επίσπευση είναι έφικτη μετά τη διαπιστωμένη πλέον υπερκομματική θεώρηση της Έλληνικής Ναυτιλίας από τις πολιτικές δυνάμεις της χώρας και κυρίως από την Συμπολίτευση και την Αξιωματική Αντιπολίτευση — η λήψη των υποδεικνυόμενων μέτρων που θα κάνουν το εθνικό νηολόγιο έλκυστικό ώστε να προσελκύσει ΟΛΑ τα ελληνόκτητα πλοία καθίσταται εκ του λόγου αυτού αλλά και από τη θετική στάση του νέου Υπουργού ευχερέστερη, και

Τρίτο, ευελπιστούμε ότι οι προσδοκίες για καλύτερες ημέρες και για την Έλληνική Ναυτιλία και για τους ναυτικούς μας και για το NAT και για τον τόπο γενικότερα θα επιβεβαιωθούν γιατί, απλούστατα, μπορούμε να τις επιβεβαιώσουμε έμεις οι ίδιοι με τις δικές μας επιλογές και αποφάσεις εκείνο που χρειάζεται είναι μόνο να σπεύσουμε.

ΣΤΟ ΣΩΣΤΟ ΔΡΟΜΟ

Εντυπωσιάζει η ταχύτητα με την οποία προχωρεί ο υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος. Αφού δέχθηκε ήδη στο Υπουργείο όλους τους παράγοντες της Ναυτιλίας και άκουσε σε γενικές γραμμές τις αντιλήψεις τους, αρχίζει από σήμερα έναν διεξοδικό και ουσιαστικό διάλογο για τα προβλήματα που απασχολούν τον έφοπλισμό και τη ναυτεργασία και γενικότερα την Έλληνική Ναυτιλία.

Σήμερα το μεσημέρι ο κ. Γιαννόπουλος επρόκειτο να παρακαθήσει σε γεύμα εργασίας στην Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, ενώ αύριο Παρασκευή θα συναντηθεί με τη διοίκηση της ΠΝΟ στα γραφεία της Ναυτικής Όμοσπονδίας, όπως δέ δήλωσε χθές Τετάρτη, στην τακτική συνάντησή του με τους δημοσιογράφους, μετά την ολοκλήρωση του κύκλου των επαφών του με τους φορείς της Ναυτιλίας και την ενημέρωσή του από τους υπηρεσιακούς παράγοντες θα καταλήξει σε κάποιες θέσεις.

Πέρα από τις εν λόγω επαφές, που είναι εξ αντικειμένου σημαντικές, ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στη δήλωσή του ότι ναί μὲν η ναυτιλιακή πολιτική του ΠΑΣΟΚ είναι ενιαία και αδιαίρετη, στην πράξη όμως είναι κανείς υποχρεωμένος να προσαρμόζεται στις εκάστοτε αντικειμενικές συνθήκες και στο κλίμα της εποχής και να προλαμβάνει σε κάθε βήμα και σε κάθε ενέργεια δυσμενείς παρενέργειες και επιβλαβείς συνέπειες.

Ιδιαίτερη επίσης σημασία αποδίδεται και στη δήλωσή του με την οποία αναγνωρίζεται η ουσιαστική σημασία της Ναυτιλίας για την εθνική οικονομία και για τη συμβολή της στα

συναλλαγματικά απόθεματά της χώρας — εάν, υπογράμμισε ο κ. Γιαννόπουλος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είχε παραμείνει στο επίπεδο των δύο δισεκατομμυρίων δολαρίων του 1981 θα είχε επηρεάσει και τις αποφάσεις της κυβερνήσεως για το σταθεροποιητικό πρόγραμμα της οικονομίας, δεν θα είχε, δηλαδή, επιβληθεί η λιτότητα.

Τό συμπέρασμα και από τις άμεσες επαφές με τους παράγοντες της Έλληνικής Ναυτιλίας και από τις ανωτέρω δηλώσεις του νέου Υπουργού είναι ότι ο κ. Γιαννόπουλος προχωρεί μεθοδικά και κυρίως σωστά, γεγονός που δικαιολογεί τις προσδοκίες μας για καλύτερες ημέρες.

ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Αισιόδοξος για την τύχη του εθνικού νηολογίου αλλά και για την πορεία της Έλληνικής Ναυτιλίας εμφανίστηκε στην τελευταία συνέντευξη τύπου που δόθηκε την περασμένη Δευτέρα ο πρόεδρος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης.

Οι επισημάνσεις του κ. Γουρδομιχάλη που έγιναν σε απάντηση σχετικών ερωτήσεων των δημοσιογράφων επικεντρώθηκαν στην αίσθησή, όπως τη χαρακτήρισε, βελτίωση της ναυλαγοράς, στη συνέχιση της εμπιστοσύνης των ξένων τραπεζών προς τον ελληνικό έφοπλισμό, στην ανακοπή της φυγής των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο και στη διαπιστωμένη αλλαγή στη θεώρηση της Εμπορικής Ναυτιλίας από τα πολιτικά κόμματα της χώρας. Επίσης οι επισημάνσεις του κ. Γουρδομιχάλη επικεντρώθηκαν και στα προβλήματα που προκαλεί ο Νόμος 1711/87 για το NAT και στην ανάγκη αναμορφώσεως της

Ναυτικής Έκπαιδέσεως.

Για το θέμα του εθνικού νηολογίου ο κ. Γουρδομιχάλης είπε ότι από τα υπάρχοντα στοιχεία προκύπτει ανακοπή του ρυθμού της άτακτης φυγής των πλοίων και υπογράμμισε ότι η συγκυρία που εκφράζεται με τη βελτίωση της αγοράς σε όλους τους τομείς δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την αύξηση της δυνάμεως της ελληνόκτητης Ναυτιλίας και την παράλληλη ενίσχυση του εθνικού νηολογίου.

ΔΙΜΗΝΗ ΠΑΡΑΤΑΣΗ

Αν και η επί δύο μηνες παράταση, υπό τον Υπουργό κ. Εύαγ. Γιαννόπουλο, της προθεσμίας για την κατάθεση (και εξόφληση) των ναυτολογίων που προέβλεπε ο Νόμος 1711 δεν αποτελεί την οριστική ρύθμιση που έμεις αναμένουμε γιατί απλούστατα δεν αποκλείει εντελώς τους κινδύνους που υποκρύπτει η σχετική διάταξη, χαϊρετίζουμε την απόφαση αυτή διότι δείχνει ότι ο Υπουργός εντόπισε άμεσως ότι υπήρχε πρόβλημα και αυτό το θεωρούμε μία καλή αρχή για την αντιμετώπιση των θεμάτων και των προβλημάτων της Ναυτιλίας με τη σοβαρότητα που αρμόζει.

Ο κ. Γιαννόπουλος δήλωσε χθές ότι η προθεσμία που προέβλεπε ο Νόμος 1711 για την κατάθεση (και εξόφληση) των ναυτολογίων παρατάθηκε μέχρι τέλους Νοεμβρίου γιατί διαπιστώθηκε τεχνική αδυναμία να κλειστούν και να αντικατασταθούν — αφού θά γινόταν προηγουμένως η εξόφληση των σχετικών οφειλών ανεξάρτητα από το εάν θά ήταν ληξιπρόθεσμες ή όχι, προσθέτουμε έμεις — εκατοντάδες ναυτολόγια τη συγκεκριμένη ημερομηνία που καθόριζε ο νόμος (30 Σεπτεμβρίου), πράγμα που δεν είχαν προβλέψει (προσθέτουμε πάλι έμεις) εκείνοι που διατύπωσαν τη σχετική διάταξη, γεγονός που αποδεικνύει ότι η διάταξη αυτή, όπως και αρκετές άλλες του Νόμου 1711, έγιναν στο πόδι, είχαμε δηλαδή εν προκειμένω μία χαρακτηριστική περίπτωση «γονατογραφίας» από εκείνους που τοποθετήθηκαν στο NAT για να το ... αναμορφώσουν και να το ... εκσυγχρονίσουν.

Υπενθυμίζουμε ότι οι άνευθυνουπέθυνοι του NAT, μετά την επισήμανση του κεντρικού λιμεναρχείου Πειραιώς ότι ήταν αδύνατη η έντονη ημέρας (στις 30 Σεπτεμβρίου) παραλαβή και αντικατάσταση εκατον-

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

τάδων ναυτολογίων έφεραν τό θέμα στό Δ.Σ. ζητώντας νά παραταθεί ή σχετική πρόθεσμία επί ένα μήνα, δηλαδή μέχρι τίς 31 'Οκτωβρίου, αλλά ό κ. Γιαννόπουλος παρέτεινε αύτή τήν προθεσμία μέχρι τό τέλος Νοεμβρίου.

ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΓΙΑ ΕΠΙΘΕΣΗ

Μιά υπόθεση ρουτίνας, στήν όποία αναμείχθηκε τό όνομα τής κόρης του προέδρου τής Ε.Ε.Ε. κ. Στάθη Γουρδομιχάλη, αποτέλεσε τήν άφορμή γιά μία γενικότερη επίθεση έναντίον του έλληνικού έφοπλισμού από εκείνους που δέν αφήνουν άνεμετάλλευτη καμία σχετική εύκαιρία.

Συγκεκριμένα, ή κόρη του κ. Γουρδομιχάλη Ρεγγίνα, κλήθηκε πρό ήμερών από τίς άστυνομικές άρχές έπειδή κάποιος γνωστός τής ήταν γνωστός του φονευθέντος στή συμπλοκή του Γαλατσιού Μιχ. Πρέκα. Καί ή έφημερίδα «Αύριανή» έρριξε τό δηλητηριό της έναντίον του έλληνικού έφοπλισμού γράφοντας — υπό τόν έντυπωσιακό τίτλο «κόρη έφοπλιστού έκρυβε τόν Πρέκα» καί υπό τόν έπίσημο έντυπωσιακό τίτλο «Συνελήφθη καί όμολόγησε πώς παρείχε άσυλο στους τρομοκράτες μπροστά στό έκπληκτα μάτια του πατέρα τής που κόντεψε νά μείνει!!!» — γιά διασυνδέσεις των τρομοκρατικών ομάδων που τούς έξασφαλίζουν μεγάλα περιθώρια δράσεως, άφθονο χρήμα καί άνεση έφοδιασμού μέ ύλικά καί μέσα που δέν βρίσκονται στήν 'Ελλάδα καθώς καί κρησφύγετα που κανένας δέν μπορεί νά τά διανοηθεί καί δυνατότητες διαφυγής στό έξωτερικό χωρίς κίνδυνο αφήνοντας έτσι έμμεσα νά δημιουργηθεί ή έντύπωση ότι εκείνοι που έξασφαλίζουν όλα αυτά είναι οι έφοπλιστές μέ τά πολλά χρήματα, τά πολλά σπίτια καί κότερα ή πλοία.

Γιά τήν ιστορία αναφέρομε μόνο ότι ό κ. Γουρδομιχάλης σέ συνέντευξη τύπου τήν περασμένη Δευτέρα, τήν ίδια ήμέρα δηλαδή που ή «Αύριανή» έγραφε όλα αυτά τά έντυπωσιακά, άπαντώντας σέ σχετική έρώτηση γιά τήν έμπλοκή τής κόρης του στήν υπόθεση Πρέκα δήλωσε:

«Πράγματι, ή κόρη μου Ρεγγίνα κλήθηκε στήν 'Αστυνομία σάν μάρτυρας, διότι είχε καί έχει κάποιους γνωστούς που ήσαν γνωστοί καί αυτοί του δυστυχώς, τρελού ή κακοποιού — όπως θέλει μπορεί κανείς νά τόν ονομάσει — Πρέκα. Κατέθεσε καί άφέθηκε έλεύθερη, διότι δέν είχε καμμία άνάμειξη στό θέμα».

Γιά τήν ιστορία έπίσης αναφέρομε ότι δλες οι άλλες έφημερίδες άνέγραψαν άπλως τήν πληροφορία ότι ή κόρη του κ. Γουρδομιχάλη άπλως κλήθηκε γιά άνάκριση γιά τήν υπόθεση Πρέκα.

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Από τίς πληροφορίες που υπάρχουν προκύπτει ότι ό 'Υπουργός κ. Εύαν. Γιαννόπουλος έδωσε τήν όρθή λύση στό πρόβλημα (καί στήν άναστάτωση) που έχει δημιουργηθεί μέ τή θέσπιση μέ τόν Νόμο 1711 τής ποινικοποίησης τής εργασίας των συνταξιούχων ναυτικών σέ πλοία μέ ξένες σημαίες που δέν είναι συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ: Θεωρώντας — όρθότατα — ότι οι συνταξιούχοι δέν μπορούν νά επιζήσουν μέ τίς γλίσχρες συντάξεις του ΝΑΤ, κατά δεύτερο λόγο ότι δέν μπορούν νά τίθενται σέ δυσμενέστερη μοίρα από τούς άλλους 'Ελληνες μόνον οι συνταξιούχοι ναυτικοί μας καί κατά τρίτο ότι δέν

μπορεί νά υπάρξει όποιαδήποτε επέμβαση — πέραν εκείνης που προβλέπεται από διεθνείς συμβάσεις που έχει επικυρώσει καί ή χώρα μας — σέ ξένο έδαφος όπως είναι τά πλοία μέ ξένες σημαίες καί κατ' επέκταση δέν μπορεί νά υπάρξει απαγόρευση τής εργασίας οίουδήποτε στό πλοία αυτά, ό κ. Γιαννόπουλος φέρεται ότι προχώρησε στό «πάγωμα» τής σχετικής διατάξεως.

'Αλλά αυτό, κατά τήν αντίληψη μας, δέν άρκει: 'Εκτός από τή νομοθετική ρύθμιση που πρέπει νά υπάρξει επιβάλλεται νά έντοπισθούν εκείνοι που διατύπωσαν τήν απαράδεκτη διάταξη μέ τήν όποία όχι μόνο έθεσαν σέ ύποδεέστερη μοίρα έναντι των άλλων 'Ελλήνων τούς συνταξιούχους ναυτικούς μας καί έξέθεσαν τόν προηγούμενο 'Υπουργό κ. Στάθη 'Αλεξανδρή αλλά ζημίωσαν ήδη καί τή χώρα, άφού, όπως αποκαλύπτεται ήδη, συνταξιούχοι ναυτικοί μας, οι όποιοι άπολύθηκαν υπό τίς άπειλές του Νόμου 1711 καί του προέδρου του ΝΑΤ που διατυπώθηκαν μέ τή γνωστή προκλητική έγκυκλιό του από έλληνόκτητα πλοία μέ ξένες σημαίες καί σέ μία γνωσθείσα ως τή στιγμή περίπτωση από πλοίο έντελώς ξένων συμφερόντων αντικαταστάθηκαν από ξένους καί όχι από 'Ελληνες.

Στά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν γνωστοποιηθεί ως τή στιγμή τέσσερις παρόμοιες περιπτώσεις κατά τίς όποιες:

Πρώτο, σέ πλοίο γερμανικής πλοιοκτησίας μέ σημαία Σαουδικής 'Αραβίας, ό 'Ελληνας συνταξιούχος πλοίαρχος αντικαταστάθηκε μέ Γερμανό πλοίαρχο!

Δεύτερο, σέ τρεις άλλες περιπτώσεις έλληνόκτητων πλοίων μέ ξένες σημαίες που δέν είχαν καμμία σχέση μέ τό ΝΑΤ οι 'Ελληνες συνταξιούχοι πλοίαρχοι καί όλοι 'Ελληνες συνταξιούχοι ναυτικοί που άπασχολούνταν σ' αυτά αντικαταστάθηκαν από Κορεάτες!

Αυτοί, λοιπόν, που διατύπωσαν τήν καθόλα απαράδεκτη καί ταυτόχρονα ζημιολόγη για τά έθνικά συμφέροντα διάταξη ή όποία, σημειωτέον δέν είναι ή μοναδική στόν Νόμο 1711, πρέπει νά έντοπισθούν γιά νά άποφευχθούν καί νέες ζημιολόγες ενέργειές τους — καί αυτό άνάγεται στήν άρμοδιότητα του κ. Γιαννόπουλου, ό όποιος δέν άμφιβάλουμε ότι θά κάνει εκείνο που πρέπει ώστε νά μήν έχουν αυτοί οι άνευθυνούπεύθυνοι τή δυνατότητα νά προκαλέσουν καί άλλη ζημία στόν τόπο (θά προσαχθεί: καί στήν κυβερνητική παράταξη, αλλά αυτό δέν ένδιαφέρει βέβαια έμάς).

ΤΩΡΑ ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ;

Στήν (γνωστή) προκλητική έγκυκλιό του ό πρόεδρος του ΝΑΤ, γιά νά δικαιολογήσει τήν απαράδεκτη διάταξη περί ποινικοποίησης τής εργασίας των συνταξιούχων, άνέφερε επί λέξει ότι ή διάταξη αύτή θεσπίστηκε:

α) Γιατί ό εργαζόμενος συνταξιούχος παίρνει καί σύνταξη καί μισθό, ενώ ό άνεργος συνάδελφός του δέν παίρνει τίποτε.

β) Γιατί ό εργαζόμενος συνταξιούχος στερεί τόν ένεργεια συνάδελφό του θέσεως εργασίας από τήν όποία τό ΝΑΤ θά έπαιρνε εισφορές ενώ από τόν συνταξιούχο δέν παίρνει.

γ) Γιατί ό άνεργος συνάδελφός του παίρνει έπίδομα που στήν τελευταία άνάλυση έπιβαρύνει τό ΝΑΤ καί

δ) Γιατί ό εργαζόμενος συνταξιούχος διαπράττει συνήθως καί ένδεχομένως φορο-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Οι ναυτικοί κύκλοι τής 'Αγγλίας άνησυχούν ζωηρώς διά τήν παρατηρουμένην κατ' αυτές έλλειψιν έμψύχου ύλικού διά τήν επάνδρωσιν των πλοίων. 'Ανησυχία εκφράζεται ίδια διά τό μέλλον, διότι παρατηρείται μεγάλη άπροθυμία των νέων όπως στραφούν προς τά θαλάσσια έργα.

— 'Υπό των Σκανδιναυών πλοιοκτητών συνεχίζεται ή αντίδρασις κατά τής μελετωμένης υπό των οικείων κυβερνήσεων έφαρμογής του όκταώρου εις τά πλοία.

— Εις έκδοθέν έν 'Ολλανδία βιβλίον περί των «'Αναρροφητήρων» του Ρότερνταμ, αναφέρεται ότι ή 'Ελληνική Ναυτιλία καί ή 'Ελληνική επιχειρηματικότης συνέβαλαν εις τό παρλθόν κατά τρόπον άποφασιστικόν εις τήν πρόοδον του λιμένος του Ρότερνταμ.

— 'Υπό τήν έπωνυμίαν «'Αδελφοί Βεργωτή, Λίμιτεντ», ιδρύθη έν Λονδίνω νέα ναυτική εταιρία μέ κεφάλαια 1.000 λιρών. Διευθυνταί τής όρίσθησαν οι κ.κ. Ρόκος Βεργωτής καί Walter Fereday.

— Περιορισμένος ύπήρξεν ό όγκος τής κλεισθείσης εργασίας κατά τό α' 15θήμερον του 'Οκτωβρίου, σημεία δέ χαλαρότητας επέδειξαν αι τιμαί των ναύλων, ήτις όμως — άν ληφθ' ύπ' όψιν ή καλή κατανομή του τοννά — κρίνεται ως προσωρινή.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 164/15.10.1937)

διαφυγή άφού κατά κανόνα δέν δηλώνει εισοδήματα από τήν εργασία του, δηλώνοντας μόνον συνταξιούχος.

Μετά τήν αντικατάσταση των 'Ελλήνων ναυτικών που ύπηρετούσαν σέ πλοία μέ ξένες σημαίες τά όποία δέν είχαν καμμία σχέση μέ τό ΝΑΤ από ξένους, αντικατάσταση που έγινε υπό τήν άπειλή του Νόμου 1711 καί τής προκλητικής έγκυκλιού του προέδρου του ΝΑΤ, προκύπτουν όρισμένες διαπιστώσεις που άπαντούν μέ τόν πλέον άπτό τρόπο τό όσα αναφέρονται άνωτέρω καί καταγράφονται κατά τήν ίδια αριθμητική σειρά:

α) Τώρα ό συνταξιούχος ναυτικός δέν εργάζεται καί παίρνει άπλως τή γλίσχρα σύνταξη από τό ΝΑΤ — σέ αντίθεση μέ τόν συνταξιούχο πρόεδρο του ΝΑΤ που παίρνει τή σύνταξη του ύπαλλήλου του ΙΚΑ καί τήν άποζημίωσή του σάν προέδρου του 'Ταμείου που δέν είναι βέβαια εύκαταφρόνητη — ενώ ό άνεργος συνάδελφός του έξακολουθεί νά μήν παίρνει τίποτε, γιατί ή θέση του 'Ελληνα συνταξιούχου ναυτικού καλύφθηκε από ξένο!

β) Ούτε από τούς ξένους που αντικατέστησαν τούς 'Ελληνες συνταξιούχους ναυτικούς εισπράττει τό ΝΑΤ εισφορές, ενώ ταυτόχρονα άποδεικνύεται ότι ό συνταξιούχος ναυτικός που είχε εργασθεί σέ πλοίο μέ ξένη σημαία που δέν είχε καμμία σχέση μέ τό ΝΑΤ δέν στερήσε καμμία θέση εργασίας σέ έν ένεργεια συνάδελφό του, όπως δέν μπορεί νά στερήσει θέσεις εργασίας των 'Ελλήνων άνέργων κάποιος συνταξιούχος 'Ελληνας που εργάζεται, π.χ. στή Γερμανία.

γ) 'Ο άνεργος ναυτικός θά εξακολουθήσει νά παίρνει τό επίδομα άνεργίας καί σέ τελευταία άνάλυση θά εξακολουθήσει νά επιβαρύνει τό NAT.

δ) 'Ακόμη καί αν δεχθούμε ότι ο συνταξιούχος ναυτικός πού εργαζόταν σέ πλοίο μέ ξένη σημαία δέν δήλωνε τό εισόδημά του από τήν πηγή αυτή, τό ελληνικό δημόσιο πού δέν εισέπραττε μέν φορολογία αλλά επωφελούνταν από τό συνάλλαγμα πού έφερνε στή χώρα ο συνταξιούχος ναυτικός χάνει τώρα καί αυτό τό συνάλλαγμα.

'Υπενθυμίζουμε ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» όχι μόνον είχαν αντίταχθει από τήν πρώτη στιγμή στήν ποινικοποίηση τής εργασίας των συνταξιούχων αλλά είχαν υποστηρίξει ότι ακόμη καί σέ περίπτωση θεσπίσεως γενικού μέτρου απαγορεύσεως τής εργασίας όλων των συνταξιούχων — πού θεωρούμε όρθό προκειμένου νά επιλυθεί τό τεράστιο πρόβλημα τής απασχολήσεως των νέων μας πού μάταια αναζητούν εργασία — θά έπρεπε νά εξαίρεθούν οι συνταξιούχοι ναυτικοί πού θά εργάζονταν σέ πλοία μέ ξένες σημαίες γιατί δέν υπήρχε — ούτε άλλωστε είναι δυνατόν νά υπάρξει — καί ή παραμικρή έξασφάλιση ότι οι θέσεις εργασίας στά πλοία αυτά θά καλύπτονταν από "Ελληνες, όπως, επαναλαμβάνομε, δέν είναι δυνατόν νά εξασφαλισθεί ότι θά καλυφθούν από "Ελληνες θέσεις εργασίας πού κατέχονται από "Ελληνες συνταξιούχους σέ ξένες χώρες.

ΚΑΙ ΑΛΛΗ ΠΡΟΚΛΗΣΗ

Δέν είμαστε καλά. 'Ο πρόεδρος του NAT αποδέχθηκε καί οι υπηρεσίες του Ταμείου έφαρμόζουν πλέον εγκύκλιο του ΙΚΑ, βάσει τής οποίας για τήν είσπραξη πιστωτικού ύπολοίπου από έκκαθαρισθέν ναυτολόγιο αξιώνεται, πέρα από τήν βεβαίωση του Δημοσίου Ταμείου Πλοίων ότι τό συγκεκριμένο πλοίο δέν όφειλε φόρους καί βεβαίωση ασφαλιστικής ενημερότητας από τό ΙΚΑ!

"Όπως μάς εξήγησαν «παθόντες», ή έν λόγω εγκύκλιος του ΙΚΑ έχει αριθμόν πρωτοκόλλου Ε 59/54 καί έχει έκδοθεί στίς 15.4.1987 σέ εφαρμογή διατάξεως του άρθρου 2 του Νόμου 1239/82, τόν όποιο, όμολογούμε ότι δέν γνωρίζομε καί κατά συνέπεια δέν ξέρομε τί όρίζει ή έν λόγω διάταξη. Μπορούμε όμως νά σημειώσουμε ότι ή εγκύκλιος του ΙΚΑ, τήν όποία μέ τόση προθυμία αποδέχθηκε συνταξιούχος υπάλληλος του 'Ιδρύματος Κοινωνικών 'Ασφαλίσεων καί πρόεδρος του NAT χωρίς νά ενημερώσει ούτε τό 'Υπουργείο, ούτε τίς οικείες έφοπλιστικές 'Ενώσεις, έξεδόθη πέντε χρόνια μετά τήν ψήφιση του προαναφερθέντος Νόμου!

ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ

'Ο 'Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος, σέ έπίσκεψη πού πραγματοποιήσε τή Δευτέρα 12 'Οκτωβρίου στόν ΟΛΠ, όπου έγινε καί εύρεία σύσκεψη, δήλωσε ότι δέν αλλάζουν ούτε ο γενικός γραμματέας του YEN κ. Βασίλης Παπαδόπουλος, ούτε ο πρόεδρος καί ο

γενικός διευθυντής του 'Οργανισμού Λιμένων κ.κ. Πρασιανάκης καί Κλαυδιανός.

Δέν είμαστεν αμήχανοι μάρτυρες, αλλά από όσα διαβάσαμε στίς έφημερίδες, προκύπτει ότι ο κ. Γιαννόπουλος δέν έκανε τήν παραμικρή νύξη για τους άλλους οργανισμούς πού έποπτεύονται από τό YEN καί ούτε είμαστε σέ θέση νά γνωρίζομε τίς προθέσεις του επί του θέματος αυτού. 'Υπενθυμίζομε μόνον ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν συστήσει στόν κ. Γιαννόπουλο νά προχωρήσει στήν άμεση αντικατάσταση του προέδρου του NAT όχι μόνο γιατί υπήρξε άπολύτως λανθασμένη ή έπιλογή ενός υπαλλήλου του ΙΚΑ για νά διοικήσει τό NAT, σέ μία κρίσιμη καμπή τής ιστορίας του καί τής ιστορίας τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Ούτε για τή ζημιά πού έκανε μέ τίς ένέργειες καί τίς παραλείψεις του στήν κυβερνητική παράταξη, πράγμα πού βεβαίως δέν μάς άφορά, αλλά διότι έχει προκαλέσει τήν εύρύτερη ναυτιλιακή οικογένεια από τήν όποία, επαναλαμβάνομε, δέν είναι πλέον άνεκτός.

ΑΠΩΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΣΤΙΑ

Οί στήλες αυτές πιστεύουν — καί τό έχουν διακηρύξει επανειλημμένα — ότι κανένας δέν είναι αναντικατάστατος. Παρ' όλα αυτά όμως θεωρούν ότι ή άποχώρηση, στό τέλος 'Οκτωβρίου, του πλοιάρχου κ. Λεον. Βεντούρη από τή διεύθυνση τής 'Εστίας Ναυτικών άποτελεί άπώλεια για τό ίδρυμα αυτό, στό όποιο ο άποχωρών διευθυντής έθεσε τήν προσωπική του σφραγίδα μέ τήν έντατική, έπίπονη καί συστηματική δουλειά, πού ήταν άλλωστε, μαζί μέ τήν έντιμότητα, τό κύριο χαρακτηριστικό του σέ όλόκληρη τήν επαγγελματική σταδιοδρομία του.

'Ός τή στιγμή πού γράφονταν οι γραμμές αυτές δέν είχε ανακοινωθεί τό όνομα εκείνου πού θά διαδεχθεί τόν κ. Βεντούρη στή διεύθυνση τής 'Εστίας. Πάντως στήν 'Ακτή Μιαούλη όρισμένες πληροφορίες μιλούσαν για μεθοδεύσεις πού είχαν αρχίσει από πολύ καιρό μέ στόχο νά έξαναγκασθεί νά άποχωρήσει ο κ. Βεντούρης ώστε τή θέση του νά καταλάβει συγγενικό πρόσωπο ναυτεργατικού παράγοντος! 'Ιδωμεν.

ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΥΓΕΙΑ

'Η θεμελίωση, τήν περασμένη εβδομάδα, του 'Ωνάσειου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου στήν 'Αθήνα, πού είναι δωρεά του κοινωφελούς ιδρύματος «'Αλέξανδρος Σ. 'Ωνάσης», άποτελεί σταθμό στόν τομέα τής υγείας στή χώρα μας, ή όποία άποκτά ένα από τά πλέον σύγχρονα νοσοκομεία στόν κόσμο πού θά καλύψει σέ μεγάλο βαθμό τίς ανάγκες των 'Ελλήνων καρδιοπαθών — χαρακτηριστικό τής σημασίας πού αποδίδεται στό 'Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο είναι τό γεγονός ότι τό θεμελίωσε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός.

Μέ τήν ευκαιρία τής θεμελίωσης του Κέντρου, ο πρόεδρος τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστών-κ. Στάθης Γουρδομιχάλης

άπηύθυνε στήν κ. Χριστίνα 'Ωνάση θερμά συγχαρητήρια για τήν σημαντικότερη προσφορά τής οικογενείας τής στήν πατρίδα καί ειδικότερα στόν τομέα τής υγείας.

ΘΑ ΥΠΑΡΕΟΥΝ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ;

Ναυτικός, στενός συγγενής υπαλλήλου του NAT, όπως αυτοσυστήθηκε, μάς έπισήμανε ότι στό Ταμείο συζητείται εύρύτατα τό θέμα τής παρά τόν νόμο παραμονής του δικηγόρου κ. Νικ. Χαλκιά στή θέση του προϊσταμένου του Γραφείου Νομικών 'Υποθέσεων καί κυρίως των συνεπειών πού ένδεχομένως μπορούν νά άνακύψουν έκ του λόγου αυτού για τό NAT.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες πού μάς έδωσε ο έν λόγω ναυτικός, βάσει του άρθρου 263 του 'Υπαλληλικού Κώδικος (Π.Δ. 611/77) πού όρίζει ρητά ότι οι μόνιμοι δημόσιοι υπάλληλοι άπολύονται αυτοδικαίως άμα τή συμπληρώσει του 65ου έτους τής ηλικίας, ο κ. Χαλκιάς, ο όποιος, όπως λέγεται, είναι ο μοναδικός δικηγόρος σέ όλόκληρη τήν ελληνική έπικράτεια πού έχει καταστεί δημόσιος υπάλληλος (οι υπάλληλοι του NAT όπως άλλωστε καί όλων των ΝΠΔΔ έξομοιώνονται μέ τούς δημοσίους υπαλλήλους) έπρεπε ήδη νά έχει άπολυθεί — καμμία γνωμοδότηση δέν μπορεί νά τροποποιήσει νόμο.

Τό πρόβλημα πού έχει δημιουργηθεί μέ τήν παρά τόν νόμο παραμονή του κ. Χαλκιά στή θέση του καί κυρίως για τίς συνέπειες πού μπορεί νά άνακύψουν έκ του λόγου αυτού για τό NAT έπρεπε νά έχει άπασχολήσει πρωτίστως τίς ναυτεργατικές οργανώσεις, οι όποιες όμως, όπως καί στά άλλα θέματα του NAT, τηρούν σιγή ιχθύος ίσως γιατί οι εκπρόσωποί τους φοβούνται μήπως χάσουν τό περιόριστο 20% πού επιτρέπει σέ καρεκλοκέντρους οργανώσεων κατωτέρων πληρωμάτων νά έξασφαλίζουν μεγαλύτερες συντάξεις ακόμη καί από τούς πλοιάρχους καί τούς Α' μηχανικούς!

'Ετσι καί τό πρόβλημα αυτό πρέπει νά αντιμετωπισθεί από τόν κ. Γιαννόπουλο,

ΔΙΑΦΩΝΙΑ ΙΜΟ ΚΑΙ ΔΟΜ

Σοβαρή διαφωνία προέκυψε μεταξύ του ΙΜΟ καί τής ΔΟΜ για τό θέμα των τηλεπικοινωνιών σέ σχέση μέ τήν ασφάλεια των πλοίων.

'Ός γνωστόν ο ΙΜΟ προτίθεται νά παρουσιάσει στή διεθνή διάσκεψη τηλεπικοινωνιών τής Γενεύης όρισμένες προτάσεις σύμφωνα μέ τίς όποιες συνιστάται όπως έπωφελομένοι των τελευταίων τεχνικών προόδων προχωρήσουμε πρós τήν χρησιμοποίηση ειδικής συχνότητας κινδύνου για τά πλοία.

'Εν τούτοις ή ΔΟΜ σέ άπάντηση των προτάσεων αυτών δημοσίευσε μία ειδική έκθεση στήν όποία έκφράζει τήν άποψη ότι ή έφαρμογή του μέτρου αυτού θά έκθέσει τούς ναυτικούς σέ μεγαλύτερους κινδύνους. Κατά τήν άποψη τής ΔΟΜ, τά Κέντρα συντονισμού βοήθειας θά συνδέουν τά πλοία μόνο μέ τήν ξηρά καί άντιστρόφως, ένω τά υπάρχοντα συστήματα επιτρέπουν τήν έπικοινωνία των



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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



ATHENIAN TANKERS

πλοίων μεταξύ τους παράλληλα με την πρόσβαση προς το χερσαίο δίκτυο. Όπως πιστεύει η ΔΟΜ, ο μόνος τρόπος για να καταστεί αποδοτικός ο πολυέξοδος εξοπλισμός των παρακτινίων σταθμών μεταδόσεως, θα είναι να περιορισθεί η χρησιμοποίηση ραδιοηλεγραφήτων στα πλοία.

Σάν συμπέρασμα η ανωτέρω συνδικαλιστική έκθεση υποστηρίζει ότι οι προτάσεις του IMO θα οδηγήσουν αφενός μὲν στην αύξηση των δαπανών και αφετέρου στην υποβάθμιση του επιπέδου ασφαλείας των πλοίων.

Η ΣΗΡΑΓΓΑ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Με διάμετρο 55 μέτρων και βάθος 50 μέτρων ανοίχτηκε το πρώτο φρεάτιο, του οποίου ο πυθμένας βρίσκεται στο επίπεδο του γεωλογικού στρώματος που συνδέει, 40 μέτρα κάτω από τη Μάγχη, το υπέδαφος του Ras de Calais με το υπέδαφος του Kent. Σ' αυτό λοιπόν το αδιάβροχο αλλά εύκαμπτο στο βραχώδες στρώμα θα ανοιχτούν οι τρεις σήραγγες (δύο σιδηροδρομικές και μία οδική) που θα αποτελέσουν τη μόνιμη σύνδεση της Μάγχης. Τίς εισόδους αυτές των σηράγγων επισκέφθηκαν στα τέλη του 'Ιουλίου, προσκληθέντες από το Eurotunnel, πολυάριθμοι δημοσιογράφοι, οι οποίοι και διαπίστωσαν αφενός μὲν ότι η επικρατούσα κακοκαιρία δεν καθυστέρησε τίς εργασίες και αφετέρου ότι οι αρμόδιοι του Eurotunnel είναι δικαιολογημένα αισιόδοξοι για την πρόοδο του έργου, δεδομένου ότι τόσο το βρετανικό όσο και το γαλλικό κοινοβούλιο ενέκριναν ήδη την παράχωρηση. Έξάλλου τα μὲν τραπεζιτικά δάνεια πρόκειται να χορηγηθούν πολύ σύντομα, ενώ μέσα στο φθινόπωρο προβλέπεται η κύκλοφορία 7,5 δισεκ. φράγκων κυρίως στα χρηματιστήρια Λονδίνου και Γενεύης.

Όπως δήλωσε ο Γάλλος συν-πρόεδρος του Eurotunnel, η σήραγγα της Μάγχης θα

αποτελέσει το κλειδί των μεταφορών της Β. Ευρώπης και κατ' επέκταση της Ευρώπης στο σύνολό της.

MINI ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Η Σουηδική εταιρία Viking Line δέν αρκείται σε μία δυναμική παρουσία στον τομέα των τακτικών γραμμών. Παράλληλα έχει επιδοθεί με επιτυχία και στον τομέα των 24ώρων κρουαζιερών. Ο τύπος της θαλασσινής αυτής έκδρομής δοκιμάστηκε στη Βόρεια Βαλτική, όπου — με τον ευγενέστερο τρόπο — καταστρατηγήθηκε η νομοθεσία περί αφορολογήτων ποτών και ιδιαίτερα των οινόπνευματων, τα οποία ως γνωστόν, βαρύνονται υπέρμετρα στη Βόρεια Ευρώπη. Πρέπει πάντως να παραδεχτεί κανείς ότι τα αφορολόγητα ποτά δέν ήταν ο μόνος λόγος που πέτυχαν οι μίνι κρουαζιέρες. Γιατί είναι βέβαιο ότι συγχρόνως αναζητήθηκε μία κάποια μορφή κοινωνικής ζωής, ιδίως των απομαχών, και μία κάποια γαστρονομική απόλαυση μέσα στη γοητεία των μαγευτικών ύδατων των δύο αρχιπελάγων των αυτόνομων νησιών Αϊλαντ.

Όταν ήταν φυσικό η επιτυχία αυτή δέν έμεινε χωρίς ανταγωνιστάς. Έτσι το Φινλανδικό κρουαζιερόπλοιο «Birke Princess», δυναμικότητας 1.500 επιβατών, έκτελει παρόμοιες 24ωρες κρουαζιέρες με έδρα την πρωτεύουσα των νησιών Άλαντ, το Μάριενχαμ, ενώ άλλα σκάφη με έδρα το Έλσίνκι πραγματοποιούν μίνι κρουαζιέρες, περιλαμβάνοντας μάλιστα και μία φανταστική προσέγγιση στη Σοβιετική Ένωση διερχόμενα από τα σοβιετικά χωρικά ύδατα ανοικτά του Ταλίν, όπου η θεώρηση των ναυτιλιακών εγγράφων ικανοποιεί τη νομοθεσία των αφορολογήτων πωλήσεων. Ήδη παρόμοιες κρουαζιέρες πραγματοποιούνται και στη νότιο Βαλτική με προσεγγίσεις στα νησιά Γκότλαντ.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Οι οικονομικές δυσκολίες που περνά η εταιρία Βάϊσμύλλερ δέν είναι απλώς στενόχωρες αλλά κυριολεκτικά άνησυχητικές. Όπως είναι γνωστό η Όλλανδική αυτή εταιρία θεωρείται από τους κολοσσούς της κατηγορίας της στον τομέα των ναυαγιαρέσεων και μεταφοράς βαρέων φορτίων. Πρόκειται δέ για όλοκληρο συγκρότημα που περιλαμβάνει πλήθος θυγατρικών εταιριών εξειδικευμένων στις διάφορες μορφές των άπασχολήσεων της.

Σύμφωνα με μία δημοσιογραφική έρευνα οι δυσκολίες άρχισαν τό 1981 με την παραγγελία των τριών σκαφών «Mighty Servants». Για τη χρηματοδότησή τους έδνα συνδικάτο Τραπεζών, όλλανδικών, γερμανικών και βρετανικών χορήγησε δάνειο 432 έκατ. φιορινίων. Κατά την παράδοσή τους τό 1984 ή αγορά στον τομέα αυτόν είχε έντελώς καμφθει. Στο τέλος του 1985 τά χρέη ξεπέρασαν τά 380 έκατ. φιορινίων και τώρα ύπολογίζονται σε πολύ περισσότερα. Έτσι τεχνικώς τό συγκρότημα Βάϊσμύλλερ βρίσκεται σε πτώχευση, ή όποια όμως δέν έχει άκόμα κηρυχθεί δικαστικώς.

Στό μεταξύ λαμβάνονται διάφορα μέτρα περιορισμού των δαπανών, παροπλισμού σκαφών κ.λ.π. με την έλπίδα ότι τελικά ίσως μπορέσει νά επιπλεύσει. Θά ήταν άδικο άλλωστε νά άφεθεί νά καταποντισθεί μία έταιρία ειδικευμένη στη διάσωση και την ναυαγιαρέση.



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

ΕΧΘΡΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (2)

Έν συνεχεία του άρθρου με τίτλο «Εχθρότητα κατά της Ναυτιλίας» του κ. Βασίλη Κούτση, το οποίο δημοσιεύθηκε στα «Ν.Χ.» της 15 Σεπτεμβρίου, δημοσιεύουμε σήμερα μία δεύτερη παρόμοια περίπτωση διώξεως από την Έφορία Πλοίων γνωστού διευθυντού μεγάλης ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας, ά όποιος, όπως, γράφει, άμέσως έν συνεχεία, δίδεται γιά όφειλές πλοίου τό όποιο έχει από τό 1982 χαρακτηρησθεί ως τεκμαρτή όλική άπώλεια καί έχει ήδη πωληθεί σέ δημόσιο πλειστηριασμό.

Η νέα αυτή περίπτωση πού έρχεται στή δημοσιότητα συ-

νηγορεί γιά τήν άναγκαιότητα άμεσης άνασυγκρότησης της έπιτροπής του άρθρ. 24 του Νόμου 27/75, ή λειτουργία της όποιος μπορεί νά λύσει τίς περισσότερες από τίς 150 περίπου περιπτώσεις πλοίων μέ φορολογικές έκκρεμότητες πού υπάρχουν μέχρι σήμερα στό ελληνικό νηολόγιο.

Έξάλλου γιά τήν άναγκαιότητα άνασυγκρότησης της Έπιτροπής αυτής έστάλη πρόσφατα στόν ύπουργό Ναυτιλίας κ. Ε. Γιαννόπουλο έπιστολή από τόν πρόεδρο της Ε.Ε.Ε κ. Στ. Γουρδομιχάλη, στήν όποία ζητείται νά γίνουν όί άπαραίτητες ένέργειες γιά τήν έπανασύσταση καί λειτουργία της.

Τό πόσο ταυτίζεται ή τόσο διαφημισμένη γιγαντιαία προσπάθεια προσέλευσης στήν Έλληνική σημαία μέ τό πογκρόμ πού έξαπέλυνε τελευταία τό Ταμείο Πλοίων Πειραιώς, έναπόκειται στούς έγκεφάλους πού σχεδιάζουν τήν πολιτική της Έμπορικης Ναυτιλίας, νά τό διαπιστώσουν, νά τό σταθμίσουν καί νά πάρουν τίς εύθυνες τους, άν σ' αυτό τόν τόπο δηλωθεί — καί μάάλιστα μέ τό ακριβό χαρτόσημο τών ήμερών — πώς υπάρχουν όί ύπεύθυνοι στίς ύπεύθυνες θέσεις.

Γιά τό πώς όλα αυτά ήχουν σ' αυτά καί στίς καρδιές τών έκπροσώπων/θυμάτων του πογκρόμ — πού κατά τά άλλα κινείται στό πλαίσιο κάποιων νόμων από γεννησιμιού του Έλληνικού Κράτους — άς άξιωθώ νά ρωτήσουν τούς ίδιους τούς έκπροσώπους καί τίς οικόγένειές τους.

Τό άν (άς μου έπιτρέψουν τήν έκφραση) άνευθυνούπένθυνοι τών Υπηρεσιών θυσιάζουν τούς 50-60 (τόσους άκούγεται) Έκπροσώπους Έταιριών — όί όποιοι δυστυχώς δέν φρόντισαν στή δίνη της δουλειάς τους νά ιδρύσουν κάποιο σωματείο της μόδας μέ φωνή πολιτικής πίεσης, αλλά πάσχουν καί μοχθούν γιά τήν Έμπορική Ναυτιλία — γιά ποικίλες σκοπιμότητες είναι πρόβλημα πού άνάγεται στή σφαίρα του παραλόγου πού κινείται προφανώς σέ παράλληλη τροχιά καί πορεία μέ τή σφαίρα της ελληνικής ναυτιλιακής πραγματικότητας.

Τό ότι ή κύρια σκοπιμότης είναι νά μήν προωθούνται ή νά μήν διευκολύνονται όί διαγραφές γιά νά «φαίνεται»

μεγάλη ή Έμπορική Ναυτιλία ή τά χρέη τών έφοπιστών μεγάλα είναι καί πού φυσικά δέν ύπάρχει σέ καμμία έπίσημη έγκύκλιο αλλά εφαρμόζεται σάν άγραφο καί άπαραβίαστο Σουλτανικό φερμάνι πού προσκυνείται καί λιβανίζεται από τούς έκάστοτε λειτουργούς τών σεβαστών Άρμοδίων Υπηρεσιών.

Ό γράφων είμαι ένας από τούς Έκπροσώπους γιά τούς όποιους τό Ταμείο Πλοίων Πειραιώς — πού άν δέν άπατώμαι δέν έχει λόγο ύπαρξης χωρίς πλοία — νόμιμα λένε «έκοψε» ένταλμα προσωποκράτησης γιά κάποιο ποσό μερικών εκατομμυρίων σύν τίς προσαυξήσεις καί βέβαια μου άπαγορεύτηκε ή έξοδος μέ σήμα πός όλες τίς έξόδους της χώρας.

Γιατί; Διότι ό Έκπρόσωπος χρωστά γιά πλοίο πού δέν ύπάρχει καί πού σταμάτησε νά είναι πλοίο από τό 1982 όποτε καταστράφηκε ολοκληρωτικά καί πληρώθηκε σάν τεκμαρτή όλική άπώλεια.

Διότι ό έκπρόσωπος δέν θέλησε νά άκούσει τίς ύποδείξεις τών σειρήνων του Πειραιά γιά ψευτομεταβίβαση σέ κάποια έταιρία «Χ» πού έχει γίνει λένε πολλές φορές γιά τό λύσιμο του Γόρδιου δεσμού καί γιά νά έπιβεβαιωθεί άλλη μιá φορά τό ρηθέν «Κάπως έτσι ναυαγούν όσοι πορεύονται σωστά».

Γιά τήν περίπτωση αυτή τό YEN μετά πέντε χρόνια καί μετά από ένάριθμες προσωπικές μου παραστάσεις/παρουσίες άφού είδε καί τήν άπόφαση του ΑΣΝΑ πού βγήκε πέντε χρόνια πρίν καί άλλα δικαιολογητικά άπεφάσισε καί ζήτησε έγγράφως τήν

διαγραφή του «πλοίου» από τά Νηολόγια, Τά Νηολόγια όμως σάν Βασιλιάδες στό Βασίλειό τους καί πολύ σωστά άπέρριψαν, βάσει της κειμένης νομοθεσίας, τήν άπόφαση του YEN. Έτσι τό πλοίο παραμένει άκόμη «έγγεγραμμένο πός δόξαν τών δσων κραδαίνουν τό μέγεθος του Έλληνικού τοννάζ καί του κ. Έφόρου πού κυνηγά φορολογήσιμο άντικείμενο.

Μέ τή σειρά τους όί κ.κ. Έφορος καί Ταμίας Πλοίων σκέφθηκαν 3-4 χρόνια μετά τό 1982, νά θυροκολλήσουν στόν Δήμο Πειραιώς τίς «νόμιμες» βεβαιώσεις τους γιά φόρους κ.λ.π. λές καί ό Έκπρόσωπος κρυβόταν ή ήταν άγνωστος στό Πειραικό Σίτυ, ένώ τό YEN κρατούσε τά πλήρη στοιχεία του σέ διπλοκλειδωμένο συρτάρι, γιά τό φόβο τών Ιουδαίων καί ποιών άλλων άν αυτοί δέν είναι ή Έφορία;

Από τότε ξεκινάνε όί δικαστικοί άγώνες μέ τήν Έφορία καί από τότε άρχισα νά έπισκέπτομαι κάποια γραφεία του YEN γιά λύση (άλλο τόσο καί ό Δικηγόρος μου). Σέ κάποια στιγμή φάνηκε σάν πανάκεια ή λύση του νά έπιθεωρηθεί τό «πλοίο» εκεί πού βρισκόταν από τόν Προξενικό Λιμενάρχη πού κάλυπτε τήν περιοχή. Τελικώς κανείς δέν έπιδοκίμασε τήν λύση ίσως γιατί, όπως μου έλέχθη, «σήμερα θά τό δούμε όπως λένε αλλά πώς ήταν χθές καί πού ή πώς θά βρίσκεται αύριο».

Έπειδή τό στενό μου μυαλό δέν χωρούσε τέτοιου εύρους άπάντηση σταμάτησα ν' άσχολούμε μέ τό YEN καί άποτάνηκα στίς τοπικές Άρχές πού βεβαίωσαν τήν ιστορία του «πλοίου» μας.



THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

110 - 112 Notara Street, GR - 18535 Piraeus, Greece

Tel: (01) 4533700/3, Telex: 21-3110 HSC GR

Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4 TY

Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS C

Cables: FRIXOS LONDON EC1

Τό πλοίο όχι μόνο βρισκόταν εκεί άνικανο για ύπηρεσία από τό 1982 αλλά καί είχε ήδη πωληθεί σέ δημόσιο πλειστηριασμό.

Στίς άρχές του 1987 έκδικάστηκαν στό Διοικητικό Πρωτοδικείο τέσσερις πράξεις τής Οίκον. Έφορίας Πειραιώς καί οί τέσσερις μέ τά στοιχεία πού προκόμισα άκυρώθηκαν όλες.

Ένώ λοιπόν μετά έπτά μήνες περίμενα τίς άθωωτικές άποφάσεις — καί ένώ είχα έγγράφως είδοποιήσει τήν Έφορία ήλθε ό Άστυφύλακας μέ ένταλμα προσωποκράτησης για όφειλές, μεγάλο μέρος των όποιων είχε ήδη άκυρωθεί!!!

Χάρις στήν κατανόηση του Άστυφύλακα κυκλοφορώ έλεύθερος καί κραδαίνοντας τό ένταλμα πέτυχα νά πάρω σέ χρόνο μηδέν — επί τέλους — χάρις στήν καλωσύνη κάποιων κυριών, τίς ά-

ποφάσεις πού μόλις πρό ήμερών μέ παρέμβασή μου παραδόθηκαν στήν Έφορία.

Όμως πέρα από τους προσωρινούς διακανονισμούς μέ τό Ταμείο καί τήν πιθανή πρόσκαιρη ανάκληση τής προσωποκράτησης **ύπάρχει τό δράμα των Έκπροσώπων πού δέν καλύπτονται οικονομικά από τους πλοιοκτήτες όχι μόνο για όποιο ποσό έχει ως τώρα χρεωθεί αλλά αλλοίμονο εις τό διηνεκές γιατί ή Έφορία όσο δέν ύπάρχει διαγραφή θάχει μία καλή αίτία νά χρεώνει.** Άλλωστε, παρά τίς άθωωτικές άποφάσεις των Διοικητικών δικαστηρίων λένει ότι ή Έφορία «τήν έχει στημένη» γιατί βάσει κάποιας άπόφασης τμήματος του Συμβουλίου Έπικρατείας κερδίζει στό Έφετείο έφ' όσον δέν ύπάρχει διαγραφή.

Ποιός άραγε κρίκος τής αλυσίδας πού τώρα δένει θανατηφόρα τους «Έκπροσώπους» θά κατανοήσει τό σοβαρό αυτό πρόβλημα; Ποιός θά συγκινηθεί άπ' αυτούς πού κόπονται νά άναμωσουν τά περι άνθρωπίνων δικαιωμάτων καί δικαιοσύνης άπ' τόν διασυρμό μιας τάξης άνθρώπων πού μέσα άπ' τόν πομπώδη τίτλο του Έκπροσώπου ύπηρετούν τή Ναυτιλία καί θά επέμβει άποφαστικά;

Ποιοί θά δούν μέ καθαρά μάτια πού πάει τό καράβι ΕΛΛΑΣ καί ποιός θά κατευθύνει σωστά τό κατάρυπο ρυμουλκό της πού λέγεται «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ» μακριά άπ' τους ύφάλους του άφελληνισμού, τής άγνοιας, τής άδιαφορίας καί τής σκοπιμότητας;

ΓΙΑ ΤΑΧΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ
ΣΑΣ ΣΤΗ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ ΚΑΙ Ν.Α. ΑΣΙΑ

HELLENIC OVERSEAS MARITIME AND TRADING PTE LTD

(SHIPPING AGENTS — BROKERS — MARINE SURVEYORS)

Cableaddress: HELLENSEAS

Telex: 39502 (HOMSEA)

Telephones: 2652855 - 2641893

Telefax: 2641661

AOH Tels: 2257360 Capt. J. GOROS - 4590194 ANTHONY FONG

56, PANDAN ROAD - SINGAPORE: 2260

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

Συνολικό έλλειμμα 80 δίσ έχει τό NAT

ΕΝΤΑΧΘΗΚΕ ΗΔΗ ΣΤΟΥΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ!

Τό NAT έχει υπαχθεί στην αρμοδιότητα των ΔΕΚΟ (Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών) του υπουργείου Έθνικης Οικονομίας που χειρίζεται τα θέματα των προβληματικών οργανισμών και επιχειρήσεων!

Τό γεγονός αποκαλύπτεται επίσημως για πρώτη φορά από την εισηγητική έκθεση προς τό Δ.Σ. του NAT για τόν προϋπολογισμό του 1988, ό όποιος εμφανίζει έλλειμμα 63 δισ. δραχμών χωρίς νά υπολογίζονται καί τά 17 δισ. δραχμές πού έχουν αφαιρεθεί από τά Κεφάλαια Έπικουρικής Ασφαλίσεως Ναυτικών καί Ναυτικής Έκπαιδεύσεως πού διαχειρίζεται τό Ταμείο, μέ τά όποια τό μέχρι σήμερα συνολικό έλλειμμα του NAT άνέρχεται σέ 80 δισ. δραχμές!

Μέ την εισηγητική έκθεση πού δ. μοσιεύεται άμέσως έν συνέχεια:

• Αποκαλύπτεται επίσης ότι ή χρησιμοποίηση των ποσών των Κεφαλαίων του ΚΕΑΝ καί της Ναυτικής Έκπαιδεύσεως πού άρχισε τό καλοκαίρι του 1985 καλύφθηκε νομοθετικά έκ των ύστέρων μέ τόν νέο νόμο περί NAT (1711/87).

• Διαπιστώνεται ότι για τόν καθορισμό του ύψους των ει-

σφορών πού θά εισπραχθούν τό 1988 υπολογίσθηκαν 3.427 πλοία έσωτερικού καί 1.277 ποντοπόρα πλοία! — κατά την εισηγητική έκθεση, ή δύναμη αυτή των 4.704 πλοίων υπολογίσθηκε βάσει των στατιστικών στοιχείων του YEN.

• Αποκαλύπτεται ακόμη ότι οι του NAT προσδιορίζουν ότι ή αύξηση πού θά χορηγηθεί στους ναυτικούς μέ τις συλλογικές συμβάσεις του 1988 θά άνέρχεται σέ 8,5%, όση δηλαδή θά είναι ή αύξηση πού υπολογίζεται ότι θά πάρουν οι συνταξιούχοι μέ την ΑΤΑ!

• Υποστηρίζεται ότι για νά πάψει τό NAT νά είναι έλλειμματικό μέ τό ίσχυον ασφαλιστικό καί νομικό καθεστώς απαιτείται πενταπλασιασμός καί πλέον των πλοίων υπό Έλληνική σημαία, πού κατά τους συντάκτες της εισηγητικής έκθέσεως είναι στόχος άνέφικτος για τό προβλεπόμενο μέλλον!

Τό πλήρες κείμενο της εισηγητικής έκθέσεως για τόν προϋπολογισμό του NAT του 1988, ό όποιος σύμφωνα μέ τις πληροφορίες μας μελετάται έπισταμένως από ειδικούς για νά διαπιστωθούν καί τά άλλα «λαυράκια» πού περιέχει, έχει ως εξής:

Η εισηγητική έκθεση του προϋπολογισμού

Κύριοι Σύμβουλοι,

Σύμφωνα μέ τόν Κωδικοποιημένο Νόμο 792/78 άρθρο 6, έχω την τιμή νά σάς παρουσιάσω για έγκριση τόν Γενικό Προϋπολογισμό του Ίδρύματος οικονομικού έτους 1988.

Ο Γενικός Προϋπολογισμός όπως είναι γνωστό απεικονίζει τό πρόγραμμα δράσεως του Ίδρύματος κατά τό τρέχον έτος καί διαγράφει τά πλαίσια μέσα στα όποια θά διαμορφωθεί ή ασφαλιστική πολιτική μας.

— Για την κατάρτισή του λήφθησαν υπόψη:
— Οι σχετικές διατάξεις της Νομοθεσίας μας.
— Οι προβλέψεις καί τά στοιχεία των άρμοδίων Υπηρεσιών του Ίδρύματος.

— Η οικονομική κατάσταση του Ίδρύματος.
— Η πορεία της έθνικης οικονομίας, της Έμπορικης Ναυτιλίας καί οι διεθνείς οικονομικές καί νομισματικές συνθήκες.

— Οι όδηνίες του Υπουργείου Οικονομικών για την ένταξη των Έσόδων — Έξόδων κατά τό σύστημα της Δεκαδικής κωδικής κατάταξης καί των φορέων του λογιστικού μας σχεδίου.

ΕΣΟΔΑ - ΕΞΟΔΑ NAT

Τά έσοδα καί τά έξοδα του Ίδρύματος για τό έτος 1988 έχουν ως εξής:

ΕΣΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ NAT ΕΙΣΦΟΡΕΣ (Έργοδ.-Ασφαλ.)

	Αρ.	έκατομ δρχ.
Πλοία Έσωτερικού	3.427	1.729
Πλοία Ποντοπόρα	1.277	5.661
Πλοία Συμβεβλημένα	233	601
	4.937	7.991

Πλέον προβλεπόμενη αύξηση Σ.Σ. 8,5%

662 8.653

ΛΟΙΠΑ ΕΣΟΔΑ

Έσοδα Νόμων 843/48, 1620/61, φαρικά κ.λ.π.	28
Έσοδα από άναγνώριση προϋπ. Έργοδ. Ασφαλ.	1.016
Έσοδα από συμμετοχή άλλων ΝΠΔΔ σέ δαπ. συντ/σης	750
Ασφάλιστρα έπιβατών ΚΑΕ καί τόκοι	121

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

Έσοδα από παράβολα πρόστιμα χρημ. ποινές	259	
Διάφορα έσοδα (Έξοδα - Απολήψεις εξόδων, έφάπαξ, αποζημίωση, μεταβολές, άναγν. γάμου) κλ.π.	489	2.663

ΕΣΟΔΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Ένοίκια	146	
Πωλήσεις βιβλίων- έντύπων	100	
Τοκομερίδια-Μερίσματα	17	
Έσοδα από τόκους	47	310

ΕΣΟΔΑ ΚΕΑΝ		1.975
-------------------	--	--------------

ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ		13.601
----------------------	--	---------------

Διά τούς άνωτέρω ύπολογισμούς τών έσόδων έλήφθησαν ύπ' όψη οί έξής παραδοχές:

— Η δύναμη τών πλοίων κατά τόν ΙΟΥΝΙΟ 1987 βάσει στατιστικών στοιχείων ΥΕΝ.

— Οί είσφορές έχουν προσδιοριστεί βάσει τών έξής 3 στοιχείων α) νομίμου συνθέσεως, β) χωρητικότητας πλοίου καί γ) άμοιβής ναυτικών βάσει συλλογικών σύμβάσεων.

Η άργία ύπόλογίζεται σέ ποσοστό 12% διά τά ποντοπόρα πλοία καί τά συμβεβλημένα 50% διά τίς θαλαμηγούς καί σέ ποστό 12-25% διά διαφόρους κατηγορίες πλοίων έσωτερικού. Δέν έλήφθησαν ύπόψη οί έγγραφές ή διαγραφές στά Νηολόγια νέων πλοίων μετά τόν ΙΟΥΝΙΟ 1987.

2. ΕΞΟΔΑ**2.1. ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ**

		έκατομ δρχ.
Γήρατος	25.751	
Θανάτου	11.538	
Άναπηρίας	3.919	41.209

2.2. ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ

Μισθοί προσωπικού (περ. καί είσφορές έργοδότη)	774
Πληρωμές γιά τήν προμήθεια καταν. αγαθών	48,7
Παροχές Πρόνοιας (έφάπαξ βοηθ. κηδείας)	247
Τόκοι Δανείων	13.037

Χρεωλύσια Δανείων	16.667	
Πληρωμές γιά επενδύσεις	66,9	
Συμμετοχή σέ δαπάνες συνταξιοδότησης	250	
Φόροι — Χαρτόσημο	1.487	
Διάφορες δαπάνες	506,4	33.084

2.3 ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ

.4. ΚΕΑΝ		267
-----------------	--	------------

ΣΥΝΟΛΟ		74.559
---------------	--	---------------

Διά τούς άνωτέρω ύπολογισμούς τών συντάξεων έλήφθησαν ύπόψη οί έξής παραδοχές:

— Διά τίς νέες συντάξεις τό απόθεμα αίτήσεων συνταξιοδότησης πού ύπήρχε τήν 1.9.87 καί ό ρυθμός έξόδου τών ναυτικών πρós συνταξιοδότηση.

— Διά τήν ΑΤΑ ποσοστό αύξήσεως κατά μέσο όρο 8 1/2

Β. ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΧΡΗΣΗΣ 1988

Συνοπτικά ό κλάδος Σύνταξης, ό κλάδος Έπικούρησης καί ό ένιαίος Προϋπολογισμός τού ΝΑΤ έχουν ως έξής:

1. Προϋπολογισμός Κλάδου Σύνταξης

ΕΣΟΔΑ	έκατομ δρχ.	
Είσφορές	8.653	
Έσοδα επιχειρηματικής δραστηριότητας	311	
Λοιπά έσοδα	2.662	11.626

ΕΞΟΔΑ

Συντάξεις	41.208	
Άποθεματικό	267	
Λοιπά έξοδα	33.084	74.559

Ταμειακά έλλείμματα		62.933
----------------------------	--	---------------

Σημείωση: στό πίο πάνω Προϋπολογισμό περιλαμβάνεται ό Προϋπολογισμός τού Κεφαλαίου Άσφάλισης Έπιβατών (ΚΑΕ) μέ έσοδα δρχ. 80 έκατομ. καί έξοδα μέ δρχ. 12,5 έκατομ. ήτοι ταμειακό πλεόνασμα δρχ. 67,5 έκατομ.

**EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD**

47 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

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

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX 413 7328

2. Προϋπολογισμός κλάδου 'Επικούρησης

ΕΣΟΔΑ	έκατομ. δρχ.	
Εισφορές	1.600	
Έσοδα από αναγνώριση προϋπη- ρεσίας	175	
Τόκοι καταθέσεων	200	1.975

ΕΞΟΔΑ

Παροχές εφάπαξ	—	
Έξοδα διαχείρισης	—	
Ταμειακό πλεόνασμα		1.975

3. Ένιαίος Προϋπολογισμός NAT

ΕΣΟΔΑ		
Κλάδος Σύνταξης	11.626	
Κλάδος Έπικούρησης	1.975	13.601

ΕΞΟΔΑ

Κλάδος Σύνταξης	74.559	
Κλάδος Έπικούρησης	—	

Ταμειακά Έλλειμματα		60.958
---------------------	--	--------

Γ. ΕΛΛΕΙΜΑΤΑ NAT - ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Όπως είναι γνωστό τὰ ἀποθεματικά τοῦ NAT ἐξαντλήθη-
καν τὸν Ἰούνιο τοῦ 1985 καὶ ἔκτοτε παρουσιάζει ἐλλείμματα
πού μέχρι τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους ὑπολογίζεται ὅτι θὰ
ἀνέλθουν στὸ ποσό τῶν δρχ. 65.830 ἑκατομ.

Τὰ ἐλλείμματα αὐτὰ καλύφθηκαν κατὰ τὸ μεγαλύτερο μέ-
ρος με δανεισμό μετὴν ἐγγύηση τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου
καὶ κατὰ δρχ. 17 δις. περίπου ἀπὸ χρησιμοποιηθέντα διαθέ-
σιμα κεφάλαια τοῦ Κλάδου Ἐπικουρικής Ἀσφάλισης τοῦ
NAT (KEAN) καὶ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικής Ἐκπαίδευσης.

Τὸ NAT βρέθηκε στὴν ἀνάγκη νὰ χρησιμοποιήσει ἀποθε-
ματικὸ διαθέσιμα τρίτων φορέων πού διαχειρίζεται (KEAN
— ΚΝΕΑ) γιὰ νὰ μὴ μείνουν ἀπλήρωτες οἱ συντάξεις ἀπὸ τοῦ
μηνὸς Ἰουλίου 1985 καὶ μετὰ γιὰτί: α) τὸ πρῶτο δάνειο εἰ-
σπράχθηκε τὸν ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ τοῦ 1986 παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι
ἀπὸ ὑπηρεσιακῆς πλευρᾶς κινήθηκε ἐγκαιρὰ ἡ σχετικὴ δια-
δικασία καὶ ἐγίναν οἱ δέουσες ἐνέργειες καὶ β) δὲν χορη-
γοῦντο ἐγκαιρὰ καὶ στὸ σύνολό τους τὰ δάνεια πρὸς κάλυψη
τῶν ταμειακῶν ἐλλειμμάτων τῶν Προϋπολογισμῶν.

Τὰ χρησιμοποιηθέντα κεφάλαια τρίτων, πού ὅπως προανα-
φέρθηκε ἀνέρχονται στὸ ποσό τῶν δρχ. 17 δις. χωρὶς νὰ πε-
ριλαμβάνονται τόκοι καὶ συναλλαγματικές διαφορές, δὲν ἔ-
χουν περιληφθεῖ στὶς δαπάνες τῶν Προϋπολογισμῶν 1985-
1987, θὰ πρέπει ὅμως νὰ ληφθεῖ σχετικὴ μεριμνα ὥστε νὰ ἀ-
ποκατασταθοῦν ὅταν κριθεῖ ἀρμοδίως ὅτι εἶναι ἐφικτό.

Σημειώνεται ὅτι ἡ χρησιμοποίηση τῶν κεφαλαίων αὐτῶν ἐ-
γινε νόμιμα σύμφωνα μετὰ τὸ ἀρθρο 3 παρ.9β τοῦ Ν. 1771/87.

Στὶς δαπάνες τοῦ Προϋπολογισμοῦ ἔχουν ὑπολογισθεῖ
χρεωλύσια, τόκοι καὶ λοιπὰ ἐξόδα δανείων (χαρτόσημο - Ε-
ΦΤΕ) ὕψους δρχ. 31.132 ἑκατομ. πού ἀντιπροσωπεύουν τὰ
5/6 τῶν ὑποχρεώσεων αὐτῶν, τοῦ ὑπολοίπου 1/6 βαρύνοντος
τὸν Προϋπολογισμό τοῦ ΚΑΑΝ. Γιὰ τὸν ὑπολογισμό τοῦ πα-
ραπάνω ποσοῦ δρχ. 31.132 λήφθηκαν ὑπόψη α) τὰ δάνεια
πού ἔχουν εἰσπραχθεῖ μέχρι σήμερα β) τὰ δάνεια πού θὰ εἰ-
σπραχθοῦν μέχρι τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ γ) ὅτι τὸ σύ-
νολο τοῦ ἐλλείματος τοῦ Προϋπολογισμοῦ ἐκ δρχ. 56.218
(62.933 - 6.715 τόκοι), θὰ καλυφθεῖ με δανεισμό.

Δ. ΚΑΛΥΨΗ ΕΛΛΕΙΜΜΑΤΟΣ

Τὸ ἐλλείμα τοῦ κλάδου Συντάξεων διαμορφώθηκε ὡς κα-
τ' ὡ τ ἔ ρ ω :

	Δρχ.	Δρχ.
1. Ἐλλείμα κλάδου συντάξεων Προϋπολογισμοῦ (χωρὶς νὰ περιλαμβάνονται στὰ ἐ- ξόδα τοκοχρεωλύσια καὶ λοιπὰ ἐ- ξόδα δανείων)		31.801
2. Χρεωλύσια δανείων	16.667	
3. Τόκοι δανείων	13.037	
4. Λοιπὰ ἐξόδα δανείων (χαρτόσημο-ΕΦΤΕ)	1.426	31.132

Ἐλλείμμα Κλάδου Συντάξεων 62.933

Τὸ παραπάνω ἐλλείμα προτείνουμε νὰ καλυφθεῖ με δάνειο
ἢ με κρατικὴ ἐπιχορήγηση μέχρις ὅτου ληφθοῦν τὰ ἀπαραί-
τητα μέτρα γιὰ τὴν σέ μόνιμη βάση ἐξυγίανση τοῦ Ταμείου,
μετὰ τὴν ὑποβολή στοῦ ΚΥΣΥΜ τῶν προτάσεων τῆς Γενικῆς
Γραμματείας ΔΕΚΟ — ΥΠΕΘΟ στὴν ὁποία ἔχει ὑπαχθεῖ τὸ
NAT ὡς κατ' ἐξοχήν ἐλλειμματικός Ἀσφαλιστικός Ὁργανι-
σμός. Σέ περίπτωση κατὰ τὴν ὁποία ἓνα μέρος τοῦ ἐλλείμα-
τος καλυφθεῖ με κρατικὴ ἐπιχορήγηση τὸ παραπάνω ἐλλείμ-
μα θὰ μειωθεῖ κατὰ τὸ ποσόν τῆς ἐπιχορήγησης πλέον τῆς ἀ-
ναλογίας τόκων, τροποποιουμένου ἀναλόγως τοῦ Προϋπο-
λογισμοῦ.

Τέλος κρίνεται σκόπιμο νὰ σημειωθεῖ ὅτι ἡ σχέση συντα-
ξιούχων πρὸς ἐργαζομένους τοῦ Ταμείου κατὰ τὴν 30/6/1987
εἶναι μικρότερη 1:1 (ἀριθμὸς συνταξιούχων 45.000 περίπου
καὶ ἐργαζομένων Ἑλλήνων 41.000 περίπου) γιὰ νὰ παύσει δὲ
τὸ NAT νὰ εἶναι ἐλλειμματικὸ μετὰ τὸ ἰσχύον ἀσφαλιστικό —
νομικὸ καθεστῶς ἀπαιτεῖται πενταπλασιασμός καὶ πλέον
τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία πλοίων, στόχος ἀνέφικτος γιὰ τὸ
προβλεπόμενο μέλλον.

Πειραιᾶς 28.9.1987

Ὁ Πρόεδρος τοῦ NAT

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Ο.Ε.

TAX FREE CARS

• **ΝΑΥΤΙΚΟΙ**
• **ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ**

• **ΑΝΑΠΗΡΟΙ**
• **ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ**

Γιὰ σᾶς πού ὁ νόμος παρέχει τὸ δικαίωμα εἰσαγωγῆς αὐτοκινήτου με
μειωμένο δασμὸ ἢ ἀδασμολόγητο διαθέτουμε ὅλους τοὺς τύπους
τῶν αὐτοκινήτων. ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

ΓΙΑ ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΑΣ ΡΩΤΗΣΤΕ ΠΑΝΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΕΛΑΤΕ ΣΕ ΜΑΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Συγγρού 191 τηλ. (01) 9340 322

ΧΙΟΣ: Προκυμαία ΧΙΟΥ τηλ. : (0271) 27276

Ξεπέρασε τούς 15 εκατ. τον. γκρός τό Κυπριακό Νηολόγιο

Άρχισε εμπρακτα νά αποδίδει καρπούς η εφαρμογή του νέου Κυπριακού Νόμου για τη διπλή νηολόγηση, δηλαδή την παράλληλη εγγραφή πλοίου στο κυπριακό νηολόγιο χωρίς ν' απαιτείται διαγραφή από τό προηγούμενο. Ήδη, μέσα στο πρώτο τρίμηνο του έτους, τό νηολόγιο της Κύπρου πλούτισε τή δύναμή του μέ πλέον του ενός εκατομμυρίου τόννους. Σύμφωνα μέ τήν αρμόδια Υπηρεσία Ναυτιλίας, κατά τό πρώτο αυτό τρίμηνο ενεγράφησαν 76 πλοία συνολικού τοννάζ 1,1 εκατ. τον γκρός και έτσι η δύναμη του κυπριακού στόλου ανήλθε στις 31 Μαρτίου σέ 1.879 πλοία 15.056.258 τον. γκρός. Έξ αυτών 101 πλοία 465.475 τον. γκρός προστέθηκαν μετά τόν Μάιο του 1986 πού άρχισε η ισχύς του νέου Νόμου.

Από τήν άρχή του έτους λειτουργεί

εξάλλου ο Κυπριακός Νηογνώμων Cyprus Bureau of Shipping (CBS) ο οποίος και αναγνωρίστηκε από τίς αρμόδιες Αρχές, αποκτώντας καθεστώς άνάλογο μέ τών άλλων διεθνώς άνεγνωρισμένων νηογνώμωνών όπως είναι τό Λούδς Ρέτζιστερ και τό Άμέρικαν Μπυρώ. Πρός τό παρόν και μέχρι νά καταρτίσει τούς δικούς του κανονισμούς ο CBS εφαρμόζει τούς κανονισμούς του American Bureau, πράγμα πού κατέστησε γνωστό στους ενδιαφερομένους έφοπιστάς οι όποιοι δέν θά πρέπει νά έλπίζουν ότι μέ τήν ταξινόμηση τών πλοίων τους στόν CBS θ' αποφύγουν τήν εφαρμογή τών διεθνών κανόνων άσφαλείας.

Σύμφωνα μέ στοιχεία πού δόθηκαν στό δημοσιότητα από τήν Υπηρεσία Ναυτιλίας του Κυπριακού ύπουργείου

Μεταφορών, στό τέλος του πρώτου τριμήνου του έτους υπήρχαν νηολογημένα 705 πλοία γενικού φορτίου 3,2 εκατομ. τον. γκρός, 276 μπάλκ κάρριερς 5,2 εκατ. τον. γκρός και 158 δεξαμενόπλοια περί τών 6 εκατ. τόννων. Υπήρχαν ακόμη 740 λοιπών κατηγοριών πλοία, τίς κυριώτερες κατηγορίες τών όποιων δημοσιεύουμε στόν παρακάτω πίνακα, όπου έμφανίζονται σέ ξεχωριστές στήλες τά έχοντα μόνιμη, προσωρινή ή παράλληλη νηολόγηση.

Τά ύπόλοιπα πλοία μέχρι τό σύνολο τών 1.879 πού καλύπτουν τό σύνολο της έγγεγραμμένης στό Κύπρο χωρητικότητας άφορούν μικρότερα σκάφη, όπως ρυμουλκά, μπάρτζες και σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας και δέν συμπεριλήφθησαν στόν πίνακα πού ακολουθεί.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΜΟΝΙΜΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ		ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ		ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘ. ΠΛΟΙΩΝ	ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ	ΑΡΙΘ. ΠΛΟΙΩΝ	ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ	ΑΡΙΘ. ΠΛΟΙΩΝ	ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ	ΑΡΙΘ. ΠΛΟΙΩΝ	ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ
1. Γενικού φορτίου:	547	2.503.000	76	486.438	82	237.143	705	3.225.000
2. Μπάλκ Κάρριερς:	189	3.472.000	84	1.695.000	3	113.380	276	5.281.000
3. Δεξαμενόπλοια	129	5.258.000	25	6.780.719	4	7.733	158	5.944.000
4. Έπιβατηγά:	24	116.619	3	20.656	—	—	27	137.275
5. Όχηματαγωγά- Ro/Ro:	2	3.273	6	11.209	—	—	8	14.482
6. Κοντεϊνερόπλοια:	12	51.756	5	63.237	11	—	28	220.873
7. Πλοία — Ψυγεία:	18	82.712	10	56.228	—	—	28	138.745
8. Χημικών Προϊόντων:	4	49.934	—	—	—	—	4	49.934
9. Άλιευτικά	21	5.967	—	—	—	—	21	5.967
10. Θαλαμηγοί	562	11.798	25	732	—	—	587	12.530
ΣΥΝΟΛΑ	1.508	11.554.864	234	3.012.219	100	358.256	1.842	15.029.806

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS"

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. · P.O. BOX 80240 · 185 10 PIRAEUS · GREECE

PHONES: 4520.129 · 4520.175 · 4520.325 · 4523.445 · 4510.316 · 4526.715 · 4112.400 · 4136.213

TELEX: 21 2989 · 21 2571 · 21 3805 · 21 3825 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Του κ. ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ, ειδικού συμβούλου ΝΕΕ

Σκοπός του άρθρου αυτού είναι να αποδείξει με επίσημα στατιστικά στοιχεία, που έχουν υποβληθεί στον ΙΜΟ από έξι μεγάλες ναυτιλιακές χώρες, ότι τα ελληνικά φορτηγά πλοία είναι όχι μόνον ασφαλή από πλευράς ευσταθείας, αλλά τα ασφαλέστερα όλων.

Συγκεκριμένα στα πλαίσια της Υποεπιτροπής Ευσταθείας και Γραμμών Φορτώσεως του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, η Ελλάδα — με την πρωτοβουλία του Ναυτικού Επιμελητηρίου και σε συνεργασία με τον Ελληνικό Νηογνώμονα —, η Ιαπωνία, οι ΗΠΑ, η Σοβιετική Ένωση, η Μεγάλη Βρετανία και η Κίνα, υπέβαλαν μελέτες για την υποδιαίρεση και ευστάθεια έναντι βλάβης των φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου και Ro-Ro σύμφωνα με την probabilistic method.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα κριτήρια εφαρμογής του μελλοντικού Κανονισμού θεωρούνται ως αυστηρότερα και αυτό ακριβώς κάνει την επιτυχία της Ελλάδος ακόμη μεγαλύτερη.

Υπενθυμίζεται ότι μαθηματικά ο Κανονισμός βασίζεται στο υπολογισμό και την σύγκριση δύο συντελεστών - δεικτών, του A (Attained Index) και του R (Required Index), όπου η ευστάθεια ενός πλοίου θεωρείται ως θετική όταν έχει περάσει τα κριτήρια εφαρμογής του, δηλαδή όταν A μεγαλύτερο του R.

Επισημαίνεται ακόμη ότι το κριτήριο εφαρμογής του Κανονισμού έχει πλέον αλλάξει και ενώ θα είχε εφαρμογή για πλοία πάνω από 75 μέτρα, τώρα θα εφαρμόζεται για πλοία πάνω από 100 μέτρα. Ως γνωστόν ο παγκόσμιος στόλος αποτελείται από 45.061 πλοία άνω των 500 κόρων, και σε συνάρτηση με το μήκος των, τα πλοία έως 50 μ. αντιπροσωπεύουν 6,8%, από 50 μ. έως 100 μ. 40,7%, 100 μ. έως 150 μ., 26,2%, 150 μ. έως 200 μ., 16,3%, 200 μ. έως 250 μ., 6,4%, 250 μ. έως 300 μ. 1,9% και τα με-

γαλύτερα των 300 μ. 1,7%.

Τα αποτελέσματα όλων των μελετηθέντων από τις έξι χώρες πλοίων εμφανίζονται στους παρακάτω πίνακες:

Στόν Πίνακα 1 εμφανίζονται τα ποσοστά ανά χώρα όλων των μελετηθέντων πλοίων πάνω από 75 μέτρα, για τα οποία ισχύει Α μεγαλύτερο R και όπου η Ελλάδα μαζί με τις ΗΠΑ κατέχουν την πρώτη θέση.

Στόν Πίνακα 2 με το διευρυμένο πλέον κριτήριο εφαρμογής, δηλαδή για πλοία πάνω από 100 μέτρα, η Ελλάδα κατέχει και πάλι την πρώτη θέση με το αξιοπρόσεκτο απόλυτο ποσοστό του 100%.

Η θέση της Ελλάδος και στους δύο αυτούς Πίνακες αποδεικνύει περίτρανα ότι τα μελετηθέντα ελληνικά φορτηγά πλοία από πλευράς ευσταθείας είναι τα ασφαλέστερα.

Στόν Πίνακα 3 εμφανίζονται τα ποσοστά των μελετηθέντων πλοίων σε συνάρτηση με το μήκος των, όπου όπως φαίνεται όσο μεγαλύτερο είναι το μήκος του πλοίου τόσο ασφαλέστερο είναι από πλευράς ευσταθείας.

Τέλος στόν Πίνακα 4 εμφανίζονται τα ποσοστά των πλοίων σε σχέση με τον τύπο των, όπου όπως φαίνεται ο νέος Κανονισμός θα επιφέρει επιπτώσεις στη σχεδίαση και μελέτη των Container-ships, των Ro-Ro και μερικώς στα General Cargo, ενώ όσον αφορά τα Bulk Carriers και τα Refrigerators δεν προβλέπεται ότι θα πρέπει να γίνουν κάποιες αλλαγές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Ποσοστά μελετηθέντων πλοίων πάνω από 75 μέτρα ανά χώρα, όπου Α μεγαλύτερο του R

Ελλάδα	83,33%
ΗΠΑ	83,33%

Σοβιετική Ένωση	80,00%
Μεγάλη Βρετανία	62,50%
Κίνα	50,00%
Ιαπωνία	28,50%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Ποσοστά μελετηθέντων πλοίων πάνω από 100 μέτρα ανά χώρα, όπου Α μεγαλύτερο του R

Ελλάδα	100%
Σοβιετική Ένωση	100%
Ηνωμένες Πολιτείες	80,00%
Μεγάλη Βρετανία	71,43%
Κίνα	55,55%
Ιαπωνία	33,33%

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Ποσοστά μελετηθέντων πλοίων ανά μήκος, όπου Α μεγαλύτερο του R

50-100μ	16,66%
100-150μ	52,90%
150-200μ	84,60%
200μ και άνω	83,33%

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Ποσοστά μελετηθέντων πλοίων ανά τύπο, όπου Α μεγαλύτερο του R

Bulk carriers	100%
Nuclear	100%
Refrigerator	100%
Container	60%
General Cargo	46%*
Ro-Ro	33%
Επί του συνόλου	61,9%

* Δεδομένου ότι τα μελετηθέντα πλοία κάτω των 100 μέτρων ήταν όλα General Cargo, το ποσοστό των για πλοία πάνω από 100 μ. αυξάνεται σε 57,14%.

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

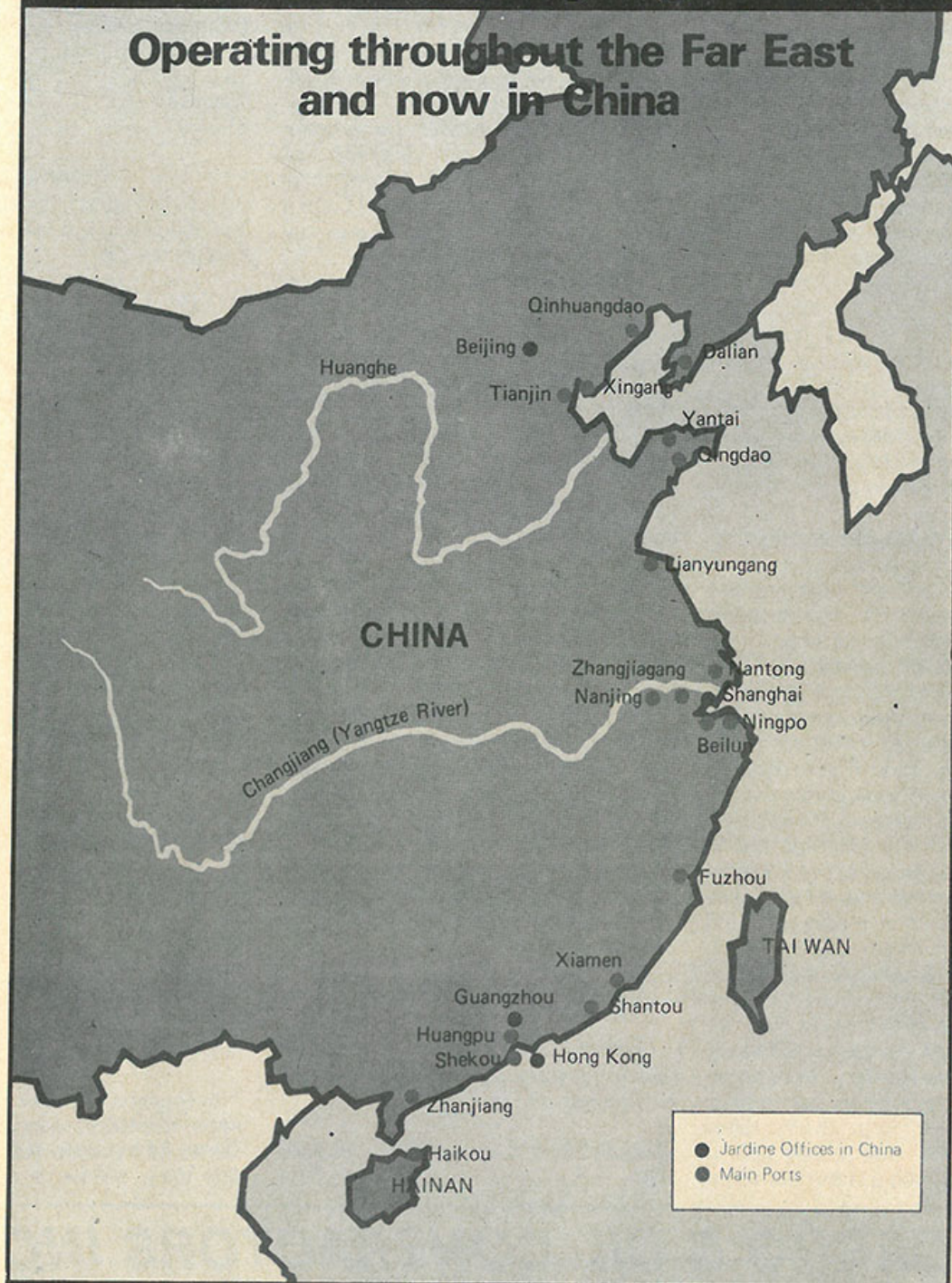
2, AFENTOUYLI STR.
PIRAEUS

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



Jardine Shipping Agencies

Operating throughout the Far East
and now in China



Jardine Shipping Agencies (Hong Kong) Ltd., the only registered foreign shipping company in China, with resident staff at offices in Beijing, Shanghai and Guangzhou linked by a leased line telex system, is able to provide an efficient supervisory services on behalf of shipowners, and operators at all main China ports.

For detailed information please contact:
JARDINE SHIPPING AGENCIES (HONG KONG) Ltd.
38/F., Connaught Centre,
G.P.O. Box 70, Hong Kong
Tel: 5-8439256
Telex: 63652/74145 JMSHA HX
Contact: Mr. Patrick Ng

or our Representative office in Greece
T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.
8, Paleas Trapezis Str.
185 36 PIRAEUS
Tel.: 41 84 275 - 41 84 277
Telex: 24 1249 EURO GR.
Contact: Mr. T. Giavridis

ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΑΜΒΕΡΣΑΣ

Από τον 13ο αιώνα μέχρι τα χρόνια του Ναπολέοντα. Η πλεονεκτική θέση της Αμβέρσας. Ο μεγαλύτερος εργοδότης του Βελγίου. Συνεχείς βελτιώσεις και προσαρμογές. Η λιμενική διοίκηση και αστυνόμευση. Οι επιπτώσεις της διώρυγας Ρήνου — Δουνάβεως. Η βιομηχανία των ναυτικών επισκευών. Η Αμβέρσα το τέταρτο λιμάνι του κόσμου.

Από τον 13ο αιώνα το λιμάνι της Αμβέρσας ήταν το μεγαλύτερο λιμάνι της Δυτικής Ευρώπης. Για τον Μ. Ναπολέοντα ήταν «ένα πιστόλι που σκόπευε την καρδιά της Αγγλίας» και γι' αυτό βάλθηκε να επεκτείνει τις δυνατότητές του χτίζοντας το πρώτο ντόκ των 2,8 εκταρίων που εγκαινιάστηκε το 1811.

Σήμερα η Αμβέρσα καλύπτει θαλάσσια έκταση 1.300 εκταρίων, χάρη στην οποία αποτελεί την Ευρωπαϊκή υπεργαγορά για εισαγωγές και εξαγωγές, για υποδοχή και διανομή, για αποθήκευση, χειρισμό και προώθηση ενός ευρύτατου φάσματος πρώτων ύλων και αγαθών. Παραμένει ένας από τους κυριώτερους ευρωπαϊκούς πυλώνες που εξυπηρετεί πάνω από 90 εκατ. τον. φορτίων για όλη σχεδόν την ηπειρωτική Ευρώπη. Μολονότι τα πλοία πρέπει να διασχίζουν τα Ολλανδικά χωρικά ύδατα για να φθάσουν στην Αμβέρσα, η γεωγραφική θέση της είναι ιδιαίτερα πλεονεκτική. Απέχει μόνο 45 χμ. από τις Βρυξέλλες, την πρωτεύουσα του Βελγίου και της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Η μείζων Αμβέρσα έχει πληθυσμό 700.000 κατοίκων ενώ σε ακτίνα 350 χμ. ζει πληθυσμός 100 περίπου εκατομμυρίων σε 24 πόλεις που για τις περισσότερες η Αμβέρσα είναι το κοντινότερο λιμάνι. Η βιομηχανική της ένδοξη χώρα μπορεί να λεχθεί ότι περιλαμβάνει τη Β. Γαλλία, την Αλσατία, τη Λωραίνη, το Σάρτρ, το Ρούρ, το Λουξεμβούργο, την περιοχή Ρήνου - Μείν, το ολλανδικό Λύμπουργκ και τη Βασιλεία. Χάρη στη θέση της στο Δέλτα του Σκάλδη, του Μούσης και του Ρήνου, η Αμβέρσα συνδέεται με ολόκληρο το ευρωπαϊκό ύδατινο, σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο. Το διεθνές αεροδρόμιο των Βρυξελλών απέχει μόνο μιά ώρα.

Η πολιτική και οικονομική σημασία της Αμβέρσας είναι πολύ μεγάλη.

Απασχολεί, άμεσως ή έμμεσα πάνω από 75.000 άτομα όντας ο μεγαλύτερος εργοδότης του Βελγίου και αποφέροντας τεράστια κέρδη στο Κράτος, το οποίο εισπράττει τους φόρους και τα τέλη του λιμένος. Είναι ο δεύτερος ευρωπαϊκός λιμάν, μετά το Ρότερνταμ. Το 77% των βελγικών εξαγωγών γίνονται από την Αμβέρσα, ενώ το 66% των εισαγωγών προέρχεται από τη Γερμανία, Γαλλία και Μ. Βρετανία. Οι χερσαίες εγκαταστάσεις του λιμένος καλύπτουν περί τα 17.800 εκτάρια από τα οποία 10.600 στη δεξιά όχθη του Σκάλδη και 7.200 στην αριστερή. Το μήκος των προβλήτων φθάνει τα 80 χμ. στα ντόκ και στο ποτάμι, από τις οποίες οι μισές και πλέον είναι κατάλληλες για πλοία μεγάλου βυθίσματος. Διαθέτει στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους εμπορευμάτων 286 εκταρίων καθώς και ειδικούς αποθηκευτικούς χώρους για δημητριακά, κρασιά, ξυλεία, δεξαμενές για υγρά καύσιμα κ.λ.π.

Παρά την επιβλητικότητα των αριθμών αυτών η προσπάθεια περαιτέρω επέκτασής και βελτιώσεως ούδεποτε έπαυσε. Ήδη προέχει η εφαρμογή του νέου Οργανισμού Λιμένος. Στη συνέχεια προβλέπεται η αύξηση της διακινήσεως κοντέινερς για 600.000 ακόμη κιβώτια στην προς τη θάλασσα πλευρά των ύδατοφρακτών, η επέκταση των ευκολιών στην αριστερή όχθη με νέες αποθηκές, η βελτίωση της αποπελάσεως του λιμένος με σύγχρονα συστήματα και τέλος η εκβάθυνση μέχρι 50 μέτρων. Οι κυβερνήσεις Βελγίου και Ολλανδίας συνεργάζονται για τη βελτίωση της ασφαλείας του ποταμού Σκάλδη με την επέκταση του συστήματος ελέγχου με ραντάρ σε όλο το ποτάμι, καθώς επίσης και για την εκβάθυνση της κοίτης και την ενίσχυση των όχθων.

Η διοίκηση του λιμένος ανήκει στην

Ναυτική Αστυνομία ή οποία υπάγεται στη Διεύθυνση Ναυτιλίας του Υπουργείου Μεταφορών. Οι αρμοδιότητες της Ναυτικής Αστυνομίας περιλαμβάνουν τρεις κυρίως τομείς: Διοίκηση του εθνικού στόλου και των ναυτικών της χώρας. Έλεγχος ξένων πλοίων και ναυτικών εισερχομένων στους Βελγικούς λιμένες. Αστυνόμευση των χωρικών υδάτων περιλαμβανομένης της προλήψεως ρυπάνσεως, της αλίευσ και της εκμεταλλεύσεως της οικονομικής ζώνης. Η δίωξη του λαθρεμπορίου ενεργείται από τις Τελωνειακές Αρχές σε συνεργασία με τη Ναυτική Αστυνομία.

Ένα σημαντικό πρόβλημα που αφορά την Αμβέρσα, όπως και όλη σχεδόν τη Δυτική Ευρώπη, είναι οι επιπτώσεις που θα έχει επί της οικονομίας το άνοιγμα της διώρυγας Ρήνου — Δουνάβεως. Σήμερα αρκετά ποταμόπλοια έρχονται από τις χώρες του Ανατολικού μπλόκ, όπως η Πολωνία και η Αν. Γερμανία, μέσω του δικτύου των στενών καναλιών. Η διώρυγα Ρήνου — Δουνάβεως, που βρίσκεται σχεδόν στο τέλος της, θα δημιουργήσει νέα προβλήματα, δεδομένου ότι το Βέλγιο, μολονότι δεν είναι παραρτήσιο κράτος έχει υπογράψει τη συνθήκη του Μανχάιμ. Τα προβλήματα θα προέλθουν από το γεγονός ότι η διώρυγα θα ενώσει δύο διαφορετικά οικονομικά συστήματα με το ενδεχόμενο της έκ μέρους του Ανατολικού μπλόκ μεταφοράς στο Δυτικό διαφόρων αγαθών σε τιμές ντάμπινγκ. Η λύση μπορεί ίσως να αναζητηθεί με τη σύναψη διμερών συμφωνιών μεταξύ των χωρών του Δουνάβεως και των χωρών του Ρήνου. Πάντως το θέμα αυτό έχει μεγάλη σημασία για την Αμβέρσα δεδομένου ότι στη ζώνη του λιμένος είναι εγκατεστημένες μεγάλες βιομηχανίες οι οποίες δεν βλέπουν με καλό μάτι τη σύνδεση με το Ανατολικό μπλόκ χωρίς τις ανα-

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

καίς ἐγγυήσεις. Σημειώτεον ὅτι ἡ βιομηχανική ὑποδομή τοῦ λιμένος περιλαμβάνει διυλιστήρια, χημικά καὶ πετροχημικά ἐργοστάσια, ἀποθήκες, κέντρα πωλήσεως καὶ διανομῆς αὐτοκινήτων, τέρμιναλ ὑγραερίων, ἠλεκτρικούς σταθμούς, ναυτικά ἐπισκευαστικά κέντρα καὶ μηχανουργεῖα.

Εἰδικώτερα ἡ βιομηχανία τῶν ναυτικῶν ἐπισκευῶν ἀριθμεῖ ἤδη ἑκατονταετῆ βίον στὴν Ἀμβέρσα. Μετὰ τὸν πόλεμον ὑπῆρχαν τρεῖς τέτοιες φέρμες (Mercantile Engineering, Beliard, Guthrie-Murdoch) ἀλλὰ σήμερον ὕστερα ἀπὸ διάφορες συγχωνεύσεις ὑπάρχει μόνο μία, ἡ Mercantile - Beliard, ἡ ὁποία θεωρεῖται μιά ἀπὸ τὶς μεγαλύτερες ἐπιχειρήσεις τοῦ εἴδους τῆς στή βορειοδυτικῇ Εὐρώπῃ. Μπορεῖ νὰ ἐπισκευάσει πλοῖα μέχρι 200.000 τόν. d.w., ἐνῶ παράλληλα ἀναλαμβάνει μετατροπές, δεξαμενι-

σμούς, ἀκόμα καὶ ἐπιμηκύνσεις πλοίων. Σήμερα ὅμως μέ τῇ ναυτιλιακῇ κρίσει καὶ ὕφεση ἔχει στρέψει τὶς δραστηριότητές της καὶ πρὸς ἄλλες κατευθύνσεις, ὅπως εἶναι ὁ τομέας τῶν πυρηνικῶν, πετρελαϊκῶν καὶ πετροχημικῶν βιομηχανιῶν, ὁ τομέας τῶν ὑποθαλασσίων ἐξορύξεων κ.λ.π.

Τὸν ἀντίκτυπο τῆς ναυτιλιακῆς ὕφεσης δὲν αἰσθάνθηκε φυσικά μόνο ἡ Mercantile Beliard ἀλλὰ ὁλόκληρο τὸ λιμάνι τῆς Ἀμβέρσας, οἱ ἀρμόδιες Ἀρχές τοῦ ὁποίου καταβάλουν συνεχεῖς προσπάθειες προσαρμογῆς στὰ σύγχρονα δεδομένα. Πάντως λόγω τῆς πλεονεκτικῆς θέσεώς της καὶ τῆς ἀναπτύξεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, ἡ Ἀμβέρσα κατάφερε νὰ ξεπεράσει τὸ Λονδίνο, τοῦ ὁποίου ἡ κίνηση μόλις ἐφθασε τὰ 49 ἑκατ. τόνων ἐνῶ τῆς Ἀμβέρσας ὑπερέβη τὰ 90 ἑκατ. τόνων, γε-

γονός πού τὴν κατέταξε μεταξύ τῶν μεγαλύτερων λιμένων σὲ παγκόσμιο ἐπίπεδο. Πράγματι ἡ Ἀμβέρσα θεωρεῖται σήμερα ὅτι καταλαμβάνει τὴν τέταρτη θέση στὸν κόσμο μετὰ τὸ Ρότερνταμ (234 ἑκατ. τόνων), τὸ Κόμπε (157 ἑκατ. τόνων) καὶ τὴ Γιοκοχάμα (117 ἑκατ. τόνων). Σ' αὐτὸ συνέβαλε οὐσιωδῶς τὸ γεγονός ὅτι ἡ λιμενικὴ κίνηση στράφηκε ἀπὸ τὴ Μ. Βρεταννία πρὸς τὴν Ἡπειρωτικὴ Εὐρώπη, δεδομένου ὅτι οἱ Βρεταννικοὶ λιμένες δὲν ἦσαν σὲ θέση νὰ ἐξυπηρετήσουν ὅσο ἔπρεπε τὶς ἐμπορικῆς μεταφορῆς μέ βάση τὴν Ε.Ο.Κ. Ἔτσι ἡ Ἀμβέρσα ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι «ἐνα πιστόλι πού σκοπεύει τὴν καρδιά τῆς Ἀγγλίας». Ἐκτός ἐὰν στὸ προσεχές μέλλον τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγας τῆς Μάγχης νὰ ξαναδώσει πλεονεκτικὴ θέση στοὺς βρεταννικοὺς λιμένες.

Ε.Σ.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

DDI NUMBER 541-112550

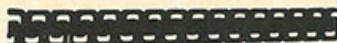
Av. Corrientes 536
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059
CAPT. G.I. LOGOTIETIS 3116632

★ SHIP AGENTS
★ BUNKER SUPPLIER
★ SHIPBROKERAGE
★ CREW & SPARES

PIRAEUS OFFICE:

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



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

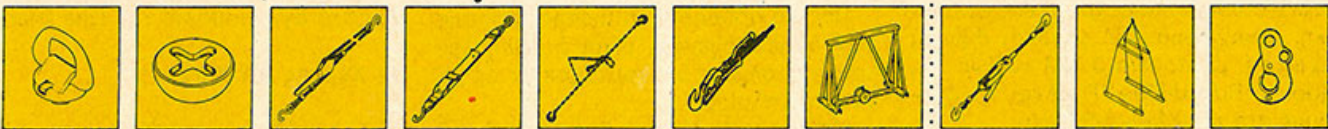
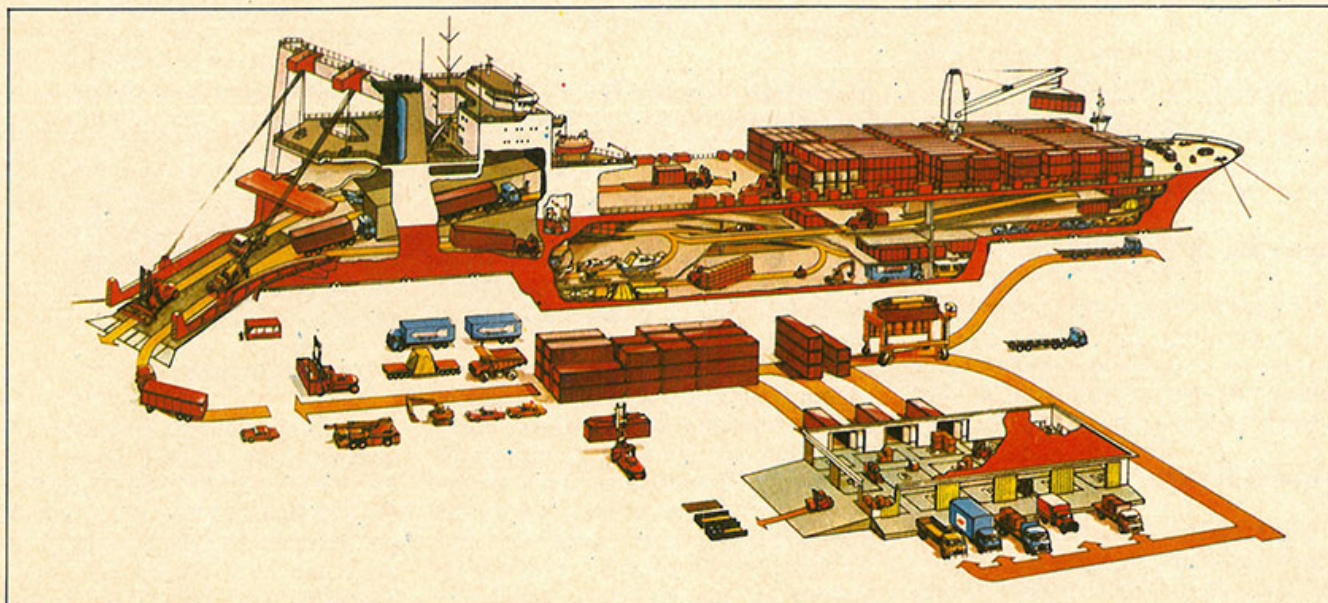
Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181
6518

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

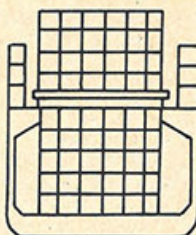
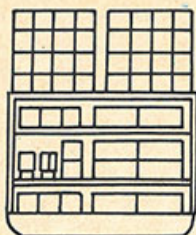
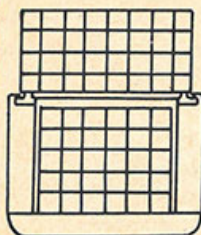
After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

Peck & Hale

Container securing systems



• A full range of securing systems and products to meet specific cargo application requirements.



– Container Lines
– Ro-Ro Vessels
– Multi-purpose Ships
– Timber Carriers

Cargo Barges
Car Carriers
Oil Rig Supply Vessels
Military Warships

- Container Lashing systems for **newbuildings and / or conversions, designed to:**
 - Maximize vessel's carrying capacity in TEU/FEUS and stack weights
 - Minimize quantity of required lashing gear
 - Cut down operational time cost
 - Standardize materials and availability of spares
- Systems and products designed and manufactured to approved Classification Society standards, LRS, DNV, ABS, GL, BV.
- Strategically placed product inventories and manufacturing facilities around the world to meet customer supply needs in N. America, W. Europe, Mediterranean and Far East.
- Over the years P+H have outfitted more than 8,800 ships worldwide.
Among them have been numerous ships belonging to leading Greek Shipping companies who have entrusted P+H with their Container Lashing System.

World Headquarters

PECK & HALE INC.
180 Division Avenue
West Sayville, N.Y. 11796, U.S.A.
Telephone: (516) 589-2510
Telex: 510 2287706 PECK HALE WSAV
Fax: (516) 589-2925



REPRESENTATIVES IN GREECE **NIKOLAOS K. KATRADIS s.a.**

Head office:
Anapafseos & Psarron 11
186 48 Piraeus, Greece
Tel: 4615.639, 4626.269 4619.631
Telex: 21.2880-21.2503 NIKA GR
Fax: 4626.268

‘Η Ναυσιπλοΐα στον Περσικό Κόλπο

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΟΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΙΓΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι πιο κάτω πληροφορίες παρέχονται για χρήση από τους συναδέλφους εκείνους που ταξιδεύουν στον Περσικό Κόλπο και θεωρούνται οι πιο ασφαλείς, μέσα στα πλαίσια των πολεμικών επιχειρήσεων και συνθηκών, όπως έχουν διαμορφωθεί σήμερα στην περιοχή.

ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΝΟΤΙΟΥ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ:

Α) Στίγματα και πορείες εισόδου από ΣΤΕΝΟ HORMUZ μέχρι RAS TANURA.

“Αφορτος κατάστασης πλοίου, βύθισμα περίπου ΠΡ. 8 Μ, ΠΜ. 11 Μ.

Χάρτες Νοτίου Περσικού Κόλπου, Βρετανικού Ναυαρχείου: BA 2837, 3771, 2888, 2889, 3953, 2886, 2883, 3788, 3777, 3776, 3812, 2887.

Χάρτες BA 2837 και 2889

Νά χαραχθούν δύο κύκλοι ακτίνας 50 ΝΜ, με κέντρα το νησί BU-MUSA και το Rostam oil field. Μέσα στους κύκλους αυτούς προτείνεται η ναυσιπλοΐα μόνο κατά τη διάρκεια της νύχτας.

Στίγματα Εισόδου:

1) LAT: 26-35 N LON: 56-20 E Ταχύτης μεγίστη δυνατή (15 κόμβοι και άνω).

2) LAT: 25-10 N LON: 54-49 E “Αφιξη στο φάροπλοιο Jabal Ali. Έδω προτείνεται άγκυροβολία μέχρι 15.000 ώρα τοπική. Άναχώρηση με μεγίστη δυνατή ταχύτητα, με πορεία 3 ΝΜ νοτίως της νήσου SIR-ABU-NUAYR μέχρι να φθάσουμε στα πιο κάτω στίγματα:

3) LAT: 25-07 N LON: 53-33 E (Χάρτης BA 3953)

4) LAT: 25-21 N LON: 53-16 E

5) LAT: 25-33 N LON: 52-52 (Χάρτης BA 2886)

6) LAT: 25-48 N LON: 52-16 E

7) LAT: 26-15 N LON: 52-00 E

8) LAT: 26-44 N LON: 51-30 E

Σάν εναλλακτική λύση υπάρχει και η πορεία νοτίως της νήσου HALUL, ώστε το πλοίο να πλέει μακριά από το RO-STAM του Ιράν.

Έν συνεχεία άφιξη στο φάροπλοιο Ras Tanura και ασφαλής τρόπον τινά, πρόσβασης προς κανάλι Ras Tanura.

“Η διέλευση στο Στενό Hormuz συνιστάται να γίνεται μόνον ΝΥΧΤΑ, περί ώρα 20.000 τοπική έτσι ώστε να απολαμβάνεται τη κάλυψη του σκότους, κατά τη διέλευση του κύκλου των 50 ΝΜ, με άκτινα το νησί BU-MUSA.

Β) Διαδρομή από Ras/Tanura μέχρι Mina al Ahmadi (Κουβέϊτ) ή Rasal Khafji:

“Αφού περάσουμε το φάροπλοιο Ras Tanura, με βάση πάντα τις πιο πάνω αναφερόμενες πορείες, βεβαίως τη νύχτα και με πλήρη ταχύτητα, κρατάμε πορεία προς 300 μέχρι να παραλλάξουμε τις ξέρες και τα άβαθη του Jazirat al Qiran και μετά αλλαγή πορείας προς 322, έτσι θα έχουμε ασφαλή πρόσβαση στο Ras al Kafji με τελικό προορισμό στο Mina al Ahmadi. Με τις πορείες αυτές θα περάσουμε σε ασφαλή απόσταση από το νησί Farsi όπου είναι η βάση πολεμικών πλοίων και πυρπολικών πλοίων της Περσίας, από όπου εξορμούν για πολεμικές επιχειρήσεις εναντίον εμπορικών πλοίων, τα οποία πλέουν από και προς το Κουβέϊτ.

Βασική προϋπόθεση πιστής τήρησης των αναφερομένων, είναι η καλή λειτουργία όλων των ναυτιλιακών οργάνων του πλοίου.

“Απαραίτητη είναι η ύπαρξη επί του πλοίου, Δέκτου δορυφορικής ναυτιλίας, Δέκτου DECCA NAVIGATOR και δύο Ραντάρ, για τον συχνό έλεγχο του στίγματος του πλοίου, και την επιβεβαίωση της τήρησης ασφαλών πορείας. “Η επιστροφή από τους παραπάνω λιμένες να γίνεται επίσης στις αναφερόμενες πορείες.

Γ) Διαδρομή από Ras Tanura μέχρι Στενό Hormuz:

“Εμφορτος κατάστασης πλοίου, βύθισμα 21 μέτρα και άνω.

Προβλέπεται άγκυροβολία στη νήσο Das Island, ώστε να περιμένουμε την επόμενη νυχτερινή διαδρομή.

Χάρτες: B.A. 2886, 2888, 2889, 3953.

Χάρτης B.A. 2886:

“Από το φάροπλοιο Ras Tanura, συνιστούμε πορεία προς 113 μέχρι να φθάσουμε στο στίγμα LAT: 26-44 B, LON: 51-40 A. Διαδρομή πάντα τη νύχτα.

Μετά πορεία προς 138 μέχρι να παραλλάξουμε το ναυάγιο. “Ετσι φθάνουμε σε στίγμα LAT: 26-10 B, LON: 52-14 A. Μετά πορεία προς 162 και άφιξη σε στίγμα LAT: 25-47 B, LON: 52-22A ή σε απόσταση 7 ΝΜ βόρεια από το νησί Halul. Μετά πορεία προς 117 ώστε να αφήσουμε δεξιά μας το νησί Halul.

— Χάρτης BA 3953:

Συνιστούμε όλοι οι εν χρήσει χάρτες να είναι χάρτες DECCA. Πορεία και άφιξη σε στίγμα LAT: 25-32 B LON: 52-52 A, μετά πορεία προς 122 μέχρι να παραλλάξουμε σηματοδύρα No. 5 και ειχερχόμεθα στο δίαυλο Das Island με κατεύθυνση σηματοδύρα No. 8, μετά σηματοδύρες No:10 και No:6 και άγκυροβολία στο άγκυροβόλιο του Das Island.

— Χάρτης BA 3953:

Κατά τη κρίση του Πλοιάρχου, εάν τά νερά της τελευταίας αυτής διαδρομής, θεωρούνται έπιση, διότι σημειώνονται βάθη 21 Μ και 22 Μ, τότε συνιστούμε από το στίγμα LAT: 25-47 B, LON: 52-22A, πορεία προς 094 μέχρι το στίγμα LAT: 25-46 B, LON: 52-43A, μετά πορεία προς 151 μέχρι να τμησουμε τη καμπύλη ΕΟ κόκκινη του DECCA.



“NUOVA” TRAVEL OFFICE

Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 5-3ος όροφος
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΓΝΩΣΗ
της Δουλειάς

ΗΘΟΣ
συναλλαγής

ΕΠΙΣΗΣ

ΑΨΟΓΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ✓

ΣΩΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ✓

ΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ✓

ΤΗΛ.: 4131148-9, 4131157 4134144, 4137666
ΤΛΧ: 24 1545 NOVA GR A.O.H.: 4135573

Εν συνεχεία πορεία προς 122 μέχρι να τμήσουμε το κόκκινη DO καμπύλη DECCA, μετά πορεία προς 132, και έτσι περνάμε νότια των πετρελαϊκών εγκαταστάσεων του Abu al Bu Khossh και φθάνουμε στο κανάλι του Das Island, όπου και άγκυροβολούμε, περιμένοντας να νυχτώσει για την επόμενη διαδρομή. Στο Γεωγραφικό μήκος 51-45A, χαράσσουμε κάθετο γραμμή στην οποία πρέπει να εισερχόμεθα για λόγους ασφαλείας μόνο νύχτα, μετά το λυκόφως, περίπου μετά τη 19.30 τοπική ώρα, για κατευθύνσεις Eastbound.

Δ) Διαδρομή από Das Island μέχρι φαρόπλοιο Jebel Ali (Νότια του Ντουμπάι)

Εξερχόμενοι από το δίαυλο Das Island, αφού περάσουμε το approach buoy, πορεία προς 093 μέχρι το στίγμα LAT: 25-24B, LON: 54-30 A (Χάρτης BA 2887).

Περνάμε νότια του Fateh oil fields καϊστό σημείο αυτό, μειώνουμε τη ταχύτητα στους 9 κόμβους ή 60 RPM, λόγω περιορισμού του βυθίσματος. Μετά ακολουθούμε πορεία προς νότο, όπου και άγκυροβολούμε κοντά στο φαρόπλοιο Jebel Ali, νότια του Ντουμπάι.

Ώρα αναχώρησης από το Das Island περίπου 19.30 τοπική, νυχτερινή διαδρομή, και άφιξη στο Jebel Ali λίγο πριν ξημερώσει. Έδω προβλέπετε παραμονή όλη την ημέρα.

Ε) Διαδρομή από Jebel Ali μέχρι το στενό Hormuz:

Αναχώρηση από φαρόπλοιο Jebel

Ali περίπου ώρα 19.00 τοπική.

Πορεία προς Βορρά περνώντας νότια του νησιού Bu-Musa σε απόσταση 12 NM.

Μετά πορεία προς 050 ή επάνω στη γραμμή A50 Purple του DECCA, και διέλευση στο Στενό Όρμουζ πριν ξημερώσει.

Όλες αυτές οι διαδρομές να εκτελούνται πάντα με τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα.

2) ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ

Διαδρομή από Στενό Hormuz μέχρι νησί Khark και επιστροφή

Διαδρομή βάσει των παρακάτω αναφερομένων γεωγραφικών σημείων:

AA — 26-50 B — 56-45 A
BB — 26-20 B — 55-25 A
CC — 26-18B — 55-08 A
DD — 26-25 B — 53-56 A
EE — 27-02 B — 52-30 A
FF — 27-37 B — 51-20 A
GG — 27-53 B — 51-11 A
HH — 28-45 B — 50-42 A
JJ — 29-14 B — 50-24 A
KK — 29-25 B — 50-24 A
LL — 29-43 B — 50-09 A

Ώρες διελεύσεως σύμφωνα με τις οδηγίες Ξηράς.

Αυτά τα γεωγραφικά σημεία του Βορείου Περσικού Κόλπου, είναι εγγύτητα

των Ιρανικών ακτών. Τα νερά είναι βαθιά και πρόβλημα βυθίσματος δεν υπάρχει.

Τα γεωγραφικά αυτά σημεία παρέχονται από τις Ιρανικές αρχές, για καλύτερη προστασία της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στο Κόλπο.

Τα στίγματα και οι προαναφερθείσες πορείες του Νοτίου Περσικού Κόλπου είναι εμπειρικά και βασίζονται σε προσωπικές εμπειρίες και μελέτες, έχουν δέ ληφθεί υπ' όψη τα ρηχά νερά στην περιοχή.

Βασική προϋπόθεση ασφαλείας είναι σιγή ασυρμάτου και VHF, διότι με τα ραδιογωνιόμετρα εντοπίζονται εύκολα τα πλοία.

Συνιστούμε στους Πλοιάρχους, εφόσον είναι δυνατόν να έρχονται σε επαφή με τους Κυβερνήτες των πολεμικών πλοίων των Συμμάχων, από τους οποίους μπορούν να αντλήσουν εκτενέστερες πληροφορίες για την ένταση και έκταση των πολεμικών επιχειρήσεων πριν εισέλθουν στον Περσικό.

Από προσωπική εμπειρία, γνωρίζω ότι οι Κυβερνήτες των πολεμικών πλοίων είναι φιλικοί και σπεύδουν για βοήθεια πάσης φύσεως, οποτεδήποτε τους το ζητήσουμε, ακόμη και για να βοηθήσουν τη κατάσβεση πυρκαϊάς. Μην διαστάσετε λοιπόν να καλέσετε ένα πολεμικό πλοίο που βρίσκεται στη περιοχή, εάν χρειάζεστε τη συμβουλή του, ή την πάσης φύσεως βοήθειά του.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

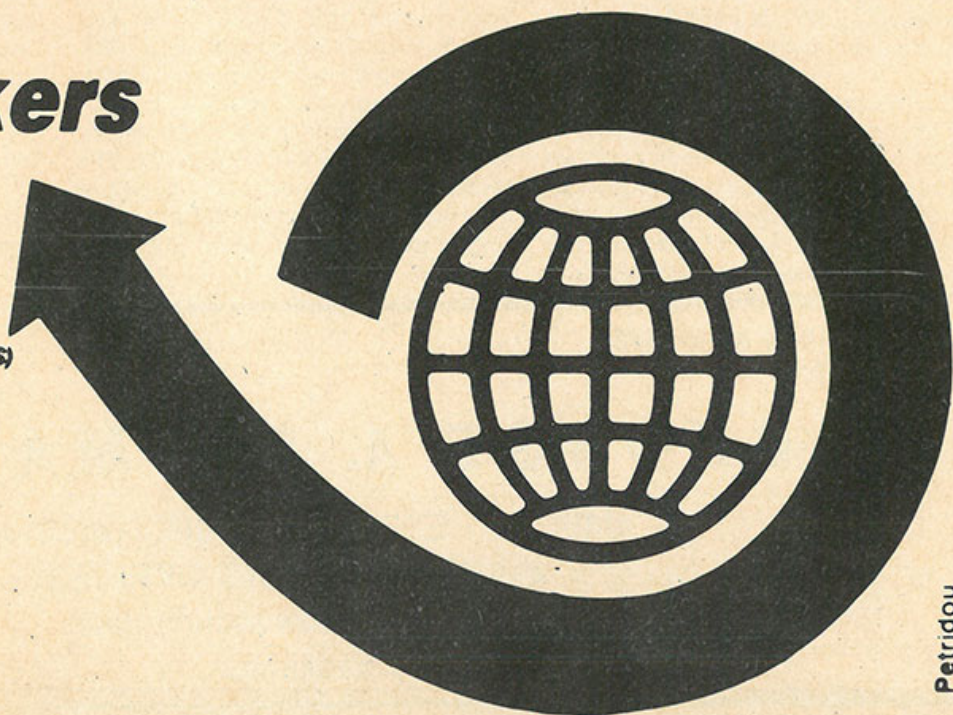
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8909111 (49 D.L.B. LINES)
Telexes: 21-0005 S.M.T.

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



Petridou

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

«Σημαίες Εύκολίας» στά καράβια μας πρό του 1821

Του κ. ΑΛΕΞ. ΛΑΓΚΑΔΑ

Ἀμέσως μετά τήν πτώση τῆς Πόλης τό 1453 ἡ Ἑλλάδα, πού τά χρώματά της σκέπαζε ἐπὶ αἰῶνες ἡ δόξα, περίμενε τόν θάνατο αὐτόν πού θ' ἀρχιζε ὁ Θεός ἀλλά ὁ Τούρκος. Ὅμως τό Γένος ξεσηκώθηκε πολλές φορές, ὅπως κατά τόν Ρωσοτουρκικό πόλεμο (1768-1774), ἐπειδὴ οἱ Ρῶσοι ἔδωσαν πολλές ἐλπίδες γιά ἐλευθερία στούς Ἕλληνες. Ἀλλά μέ τήν ἀποτυχία τοῦ Ὁρλώφ οἱ «ραγιάδες» ἐγκαταλείφθηκαν στό ἔλεος τῶν Τούρκων.

Ἀκριβῶς τότε ὁ σουλτάνος Μουσταφάς Γ' ἀρχισε, γιά ἐκδίκηση, νά σφάζει τοὺς ραγιάδες καί «ἦταν ἀποφασισμένος νά ξεκάνει τήν ἀνυπότακτη ράτσα». Ὅμως τόν σταμάτησε ὁ μεγάλος διερχόμενος τῆς Πύλης Νικ. Μαυρογένης μέ τό ἀπλό ἐγγεγραμμένο: «Ἄν τοὺς σφάζεις ὅλους, ἀφέντη μου, ποιός θά σοῦ πληρώνει τό χαράτσι;» Τότε πολλοί ξενητεύθηκαν. Μονάχα στήν Ρωσία κατέφυγαν, μέσα σ' ἓνα χρόνο, 80.000 Ἕλληνες. Ἄλλοι σκορπίστηκαν στήν Ἀλεξάνδρεια, Τριέστι, Βενετία, Μασσαλία, Σουλινά, τίς πόλεις αὐτές πού «κατάφεραν νά κινουῦν ἑλληνικά μυαλά». Ἦταν οἱ ἔμποροι ἐκεῖνοι πού ἀργότερα, ὅταν δημιουργήθηκε ἡ προεπαναστατική ναυτιλία μας, συνεργάστηκαν μέ τοὺς Ἕλληνες πλοιοκτῆτες καί τοὺς βοήθησαν μέ κάθε τρόπο.

Τά πρῶτα χρόνια τῆς σκλαβιάς τοῦ Γένους, μέχρι καί τόν 16ον αἰῶνα, τά καράβια μας εἶχαν χαθεῖ ἀπό τά πέλαγα. Ὑπῆρχαν μονάχα μικρά ψαράδικα σκάφη πού δέν ἀπομακρυνόντουσαν ἀπό τίς παραλίες. Τότε οἱ ραγιάδες μονάχα στήν θάλασσα ἀνέπνευαν ἐλεύθερο ἀέρα.

Μόλις κατά τόν 17ον αἰῶνα οἱ Ἕλληνες ἀρχισαν καί πάλι νά στρέφονται, σ' ἐκεῖνη πού ἦταν πάντα πηγή ζωῆς γι' αὐτούς. Στήν ἀρχή ἀξιόλογη ναυτική κίνηση εἶχε ἀρχίσει στήν Σύρα τό 1693. Αὐτό τό μαθαίνομε ἀπό τήν ἀπειλή τοῦ Τούρκου «φλαμποριάρη», δηλαδή ἐξου-

σιαστή τότε τοῦ νησιοῦ Μουσταφά Μπέη, πού ἀπειλοῦσε τοὺς Συριανούς πῶς «ὅπου εὖρει τά καΐκια των θέλει τά σκλαβώσει» — ἐπειδὴ καθυστέρησαν νά τοῦ πληρώσουν φόρους.

Ὅμως, ἐκτός ἀπό τήν Σύρα καί ἄλλα νησιά τῶν Κυκλάδων εἶχαν μικρά ἐμπορικά σκάφη, κυρίως καΐκια, χωρητικότητος 50-60 τόννων πού ἔκαναν ἀξιόλογες μεταφορές μεταξύ τῶν νησιῶν μας καθώς καί μεταξύ τοῦ Μοριά καί τῆς Μ. Ἀσίας.

Ἄλλο τότε ναυτικό μας κέντρο ἦταν τό Μεσολόγγι, πού μέχρι τόν 17ον αἰῶνα ἦταν Ἑνετική κτήση καί μέ τά πλοῖα τοῦ ἔκανε διακινήσεις φορτίων στήν περιοχή κυρίως τῆς Ἀδριατικῆς. Ἀργότερα τά πλοῖα τοῦ Μεσολογγίου, καθώς καί τοῦ γειτονικοῦ Αἰτωλικοῦ, ταξίδευαν ἀπό τήν Θεσσαλονίκη πρὸς τήν Ἀδριατική. Τό 1767 οἱ δύο αὐτές πόλεις εἶχαν περί τά 30 σκάφη.

Ἀξιόλογο ναυτικό ἐμπόριο εἶχαν τότε ἀναπτύξει καί τά νησιά μας Ὑδρα, Σπέτσες, Ψαρά, Μύκονος καθώς καί ἡ Κάσος πού, ἐπειδὴ ἦταν νησιά μέ ἀγρονη ἢ φτωχή γῆ, οἱ κάτοικοί της στράφηκαν στήν πλουτοφόρα θάλασσα, γιά νά ἐπιζήσουν. Φυσικά στήν ἀρχή τά πλοῖα τοὺς αὐτά ἦταν μικρά καί μέ λίγο πληρωμα — ὅμως συναγωνίζονταν τά Βενετσιάνικα καράβια πού ἐπὶ αἰῶνες λυμανόντουσαν τίς θάλασσές μας.

Τά πρῶτα μεγάλα ἱστιοφόρα ἀρχισαν νά ναυπηγοῦν οἱ Ὑδραῖοι καί Σπετσιώτες γύρω στό 1770. Πολύ βοήθησε τότε τήν ἀνάπτυξη τῶν νησιῶν μας αὐτῶν ἡ συμπεριφορά τῶν Τούρκων πού ἐνῶ στήν Στερεά Ἑλλάδα, ὅπως καί σ' ὅλοκληρη τήν Βαλκανική Χερσόνησο, ἦταν ἀπολυταρχική, στά νησιά μας ἦταν σκιώδης. Ἡ ὑποτυπώδης ὀργάνωση τοῦ Ὀθωμανικοῦ Κράτους ἐπασχε ἀπό ἑλλειψη συγκροτημένης διοικήσεως — ἦταν ἀκριβῶς ὅπως στήν Βυζαντινὴ αὐτοκρατορία στοὺς χρόνους τῆς παρακμῆς της.

Τό νομαδικό πνεῦμα τῶν Τούρκων καί «ἡ ἐμφυτη τάση τοὺς γιά καταπίεση καί καταλήστευση τῶν ραγιάδων» εὐτυχῶς δέν ἔθιξαν τοὺς νησιώτες μας πού εἶχαν κάποια δική τους κοινοτική αὐτοδιοίκηση. Καί αὐτό ἐξασφαλίστηκε μέ τά συνεχῆ δῶρα πρὸς τόν ἐκάστοτε Καπουδάν Πασά, τοὺς δραγουμάνους καθώς καί ἐξέχοντες τῆς Πύλης.

Ἀργότερα καί τά καράβια τοῦ Γαλαξειδίου μπήκαν στὸν ὑγρὸ στίβο καθώς καί τῆς περιοχῆς τῆς Πάργας. Τά πλοῖα τοῦ Γαλαξειδίου μετέφεραν κυρίως σταφίδα σέ λιμάνια τῆς Δύσεως.

Τότε δύο μεγάλα γεγονότα ἔδωσαν τεράστιες εὐκαιρίες καί δυνατότητες ὥστε ν' ἀναπτυχθεῖ τό Ἐμπορικό μας Ναυτικό. Ἡ Γαλλικὴ Ἐπανάσταση καί οἱ πόλεμοι τοῦ Ναπολέοντα. Θησαύρισαν τήν ἐποχὴ ἐκεῖνη οἱ Ἕλληνες μέ τά καράβια τοὺς πού μεταφέρανε ἐφόδια καί τρόφιμα στήν πενιρασμένη Γαλλία καί κυρίως στάρια ἀπὸ τῆς Ρωσίας καί τήν Πελοπόννησο ἀκόμη, τότε πού κέρδιζαν ἀξιόλογα ποσά καί οἱ ὑπόδουλοι γεωργοί μας λόγω τῶν ἐξαιρετικῶν μεγάλων τιμῶν τῶν σιτοφορτίων πού τά πλοῖα μας, σπάζοντας τόν ἀποκλεισμό τοῦ ἀγγλικοῦ στόλου ὑπὸ τόν Νέλσωνα, μετέφεραν στά λιμάνια τῆς νότιου Γαλλίας καί ἰδίως τῆς Μασσαλίας.

Ὅμως οἱ Ἕλληνες πού εἶχαν γρήγορα καράβια μέ τεράστια ἱστιοφόρα, ὅπως οἱ πάρωνες, καί διέθεταν ἀξιόλογο πυροβολικό γιά προστασία τοὺς ἀπὸ τίς ἐπιθέσεις τῶν πειρατῶν καί τῶν κουρσάρων, σήκωναν στά πλοῖα τοὺς διάφορες «σημαίες εύκολίας», ἀφοῦ λόγω τῆς σκλαβιάς τοὺς, δέν εἶχαν ἐθνικὴ σημαία. Ἡ συνθήκη εἰρήνης μεταξύ Ρῶσων καί Τούρκων τοῦ Κιουτσούκ — Καϊναρτζή τοῦ 1774 ἔδωσε τό προνόμιο στοὺς Ἕλληνες νά ὑψώνουν τήν ρωσικὴ σημαία καί αὐτό γιὰτί οἱ Ρῶσοι, γιά τήν διακίνηση τῶν προϊόντων τοὺς, εἶχαν ἀνάγκη τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μας.

TEL: 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

Ἄλλα οἱ Ἕλληνες, ἐκτός τῆς ρωσικῆς σημαίας, ὕψωναν στά καράβια τους καί ἄλλες ὡς τὴν Ἀγγλική, Ἰονική, καθὼς καί τῆς Μονῆς τοῦ Σινά πού ὁ Μωάμεθ εἶπε στοὺς πιστοὺς νά τὴν σέβωνται. Ἐπίσης τὰ καράβια μας τότε ὕψωναν καὶ φραντσέζικη σημαία, τῆς Τύνιδος καί τοῦ Ἀλγερίου ἀκόμη, μέ προηγούμενη πάντα χορήγηση τοῦ σχετικοῦ πιστοποιητικοῦ προστασίας «τοῦ οἰκείου κράτους». Αὐτό τό πιστοποιητικό ἐπικυρωνόταν καί ἀπὸ τουρκικὸ φηρμά-νι (διάταγμα).

Μονάχα μ' αὐτόν τὸν τρόπο οἱ Ἕλληνες σήκωναν στά καράβια τους «σημαίες εὐκολίας» τὰ «μπαϊράκια τους». Φυσικά ὅλα αὐτὰ γινόντουσαν μέ πληρωμὴ δικαιωμάτων τῶν διαφόρων κρατῶν μέσω τῶν διπλωματῶν τους, Πρεσβευτῶν ἢ Κονσόλων καί ὡς φυσικά εἶναι εὐνόητο, μέ τὴν καταβολὴ δώρων «μπαξισιοῦ» στοὺς ὑπαλλήλους τῶν διαφόρων τουρκικῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν. Ὅμως γιὰ νά περάσει πλοῖο τὰ Δαρδανέλλια, τὰ κάστρα τῶν μπογιαζιῶν τῆς Μαύρης καί Ἀσπρῆς Θάλασσας, χρειαζόταν εἰδικὴ ἀδεία διὰ πλοῦ «πασάγιο» - διαφορετικὰ τό καράβι δὲν ἐπιτρεπόταν νά περάσει τὰ Στενά.

Ἐδῶ θά πρέπει νά σημειωθεῖ πὺς πολλοὶ Πρόξενοι κρατῶν τῆς Δύσεως, ἐπεὶ ἦταν τελειῶς ἀμόρφωτοι, χρησιμοποιοῦσαν γραμματεῖς ἐφ' ὅσον αἱ οἰκονομικαὶ τῶν δυνάμεις τοῖς ἐπέτρεπον τὴν πολυτέλειαν ταύτην. Ὅλοι ἦσαν φιλόδοξοι φέροντες στολὰς χρυσοποικίλους κληροδοτούμενας ἀπὸ πατρός εἰς υἱόν μετὰ τοῦ ἀξιώματος, ἐξαιρέσει τῶν ἐδρευόντων εἰς τὰς ναυτικές νήσους ὅπου πάντες ἦσαν εὐπρεπεῖς καί κοσμογυρισμένοι. Ὅτε ὁ Ὀθων ἐπεσκέφθη τὴν Μῆλον τό 1833 ἤτις ἀπετέλει ἀκόμη σημαίνοντα συγκοινωνιακὸν κόμβον ἐν

τῷ Ἀρχιπελάγει, τὸν ὑπεδέχθη τό προξενικὸν σῶμα ἐν στολῇ, ὁ δὲ Ἀγγλος πρόξενος ἔφερε στολὴν χρονολογούμενην ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς Βασιλείας Ἀννας (1702-1714) ἐν ᾧ ὁ συνάδελφός του τῆς Τήνου, κατὰ τὴν μαρτυρίαν τοῦ ἱστορικοῦ καί περιηγητοῦ BARTHOLDY ἔφερε κωμικὴν στολὴν Ἀγγλου στρατηγοῦ μετὰ πτερνιστήρων, τοιαύτην ὡςτε «ἀνθρώπου ὅμοιο ὑποκείμενον».. Ὁ ἐν Σύμῃ πρόξενος τῆς Ἀγγλίας ἦτο τόσο ἀμαθὴς ὥστε ἐξηκολούθη νά καταβάλλῃ τό χαράτσι, ὁ ἐν Σύρῳ Βιτάλης ἔκτισε ξενῶνα κερδοσκοπῶν εἰς βάρος τῶν περιηγητῶν, ὁ δὲ ὑποπρόξενος τῆς Πρωσίας ἐν Κῷ ἐπώλη ὀπωρικά εἰς τοὺς ἀφικνουμένους ξένους, ἐκτελῶν χρεὴ ὑπηρέτου αὐτῶν.

Καί ὅμως οἱ πλοιοκτῆται καί οἱ καπετάνιοι μας ἔπρεπε ν' ἀνεχθοῦν αὐτοὺς τοὺς «διπλωμάτες» γιὰ χρόνια γιὰτί δίχως «σημαίες εὐκολίας» ἦταν ἀδύνατον νά ταξιδέψουν μέ τὰ πλοῖα τους γιὰ τὰ ὁποῖα εἶχαν διαθέσει κάθε οἰκονομία τους.

Ἔτσι τό Ἐμπορικὸ τότε Ναυτικὸ μας χρησιμοποιοῦντας πολυάριθμες σημαίες διακινούσε ἐμπορεύματα στὴν Μεσόγειο, τὴν Μαύρην Θάλασσα καί τὴν Ἀμερικὴ ἀκόμη καί θησαύριζε. Τὴν ἐποχὴ ἐκείνη, πρὸ τοῦ 1821, οἱ Ἕλληνες εἶχαν περισσότερα ἀπὸ 650 καράβια μέ πληρωμὰ 17.000 περίπου ναυτικῶν καί 6.000 σχεδὸν κανόνια, πού τὰ ὑπελόγιζαν οἱ πειραταὶ καί τ' ἀπεύφευγαν. Μονάχα ἡ Ὑδρα, ἡ Σπέτσες καί τὰ Ψαρά εἶχαν 400 μεγάλα ἱστιοφόρα. Τὰ μικρότερα τους ἦταν τῶν 150-200 τόννων.

Ἀλλὰ τὰ σκάφη μας τότε δὲν ἦταν ὑποχρεωμένα νά ἔχουν τὴν ἴδια σημαία. Οἱ καπετάνιοι τους τὴν ἄλλαζαν μέ διαφόρους τρόπους καί προσχήματα ἀναλόγως πρὸς τὸν ὑφιστάμενον τότε προ-

σανατολισμὸν τῶν Δυνάμεων τῆς Εὐρώπης, αἵτινες ἐτάσσοντο ἐναλλάξ πρὸς τὴν μίαν ἢ τὴν ἄλλην παράταξιν.

Μ' αὐτό τὸν τρόπο τὰ καράβια μας ταξίδευαν ὅχι μονάχα στὴν Μεσόγειο ἀλλὰ ἀνοίχτηκαν καί στὸν Ἀτλαντικὸ, ὅπως ἔκαναν τό Ὑδραϊκὰ πλοῖα μέ τὸν Τσαμαδό, Χριστόφιλο, Σκουζέ καί ἄλλους πού ἔφτασαν ὡς τὸ Μοντεβίδεο.

Χάρη στὰ πλοῖα μας, τὴν ναυτικότητα τῶν πληρωμάτων τους, τὴν ἐντιμότητα τῶν πλοιοκτητῶν στὶς συναλλαγές καί τὴν χρησιμοποίησιν «σημαίων εὐκολίας» ὁ πλοῦτος εἰσέφερε κρουνηδὸν στὰ ναυτικά κέντρα μας καί ἰδίως στὰ νησιά μας Ὑδρα, Σπέτσες καί Ψαρά.

Ὁ φιλέλληνας Πουκεβίλ εἶδε τὰ καράβια μας νά ξεφορτώνουν στὰ νησιά μας «τόννους ἀπὸ χρυσάφι καί ἀσήμι καθὼς καὶ πολυτελέστατα ὑφάσματα γιὰ νά σκεπάσουν (οἱ νησιῶτες μας) τὰ σώματά τους, τὰ πρὶν καλυπτόμενα μέ ράκη».

Τότε, ἀπὸ φόβο τῆς τουρκικῆς ἀπληστίας, οἱ ἐφοπλιστὲς μας δὲν ναυπηγοῦσαν πιά καράβια στὸ ὄνομα τους, μά φτωχῶν συγγενῶν τους καί πολλὰ φορτία τους τὰ δῆλωναν στὸ ὄνομα «βολικῶν Ἀγγλῶν» πού εἶχαν στὰ πλοῖα τους. Ἔτσι γέμιζαν οἱ στέρνες καί τὰ πιγὰδια τῶν νησιωτῶν μας μέ νομίσματα πού ἐπαίρναν «μέ τὴ σέσουλα» - ἐκφραση πού ἔμεινε μέχρι σήμερα.

Μέ τοὺς θησαυροὺς αὐτοὺς καί μέ τό Ἐμπορικὸ μας Ναυτικὸ πού σέ μικρὸ διάστημα μετατράπηκε σέ Πολεμικὸ Ναυτικὸ, νίκησαν τὰ πλοῖα μας τοὺς Τούρκους — αἰγυπτιακοὺς στόλους σ' ὅλες τὶς ναυτικές συγκρούσεις τοῦ Ἀγῶνος καί κράτησαν ἀσβεστή τὴν φλόγα τῆς Ἐπαναστάσεως.

Δίχως τὰ καράβια μας αὐτὰ δὲν θά βλέπαμε τό Φῶς τῆς Ἐλευθερίας...

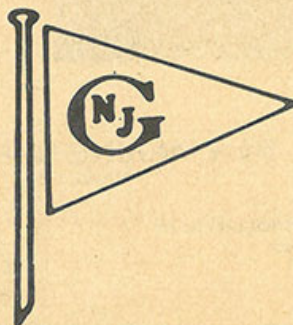
ΑΛΕΞ. ΛΑΓΚΑΔΑΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

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



1947 - 1987
"MEDOV"
"40th ANNIVERSARY"



**THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.p.A. Directors:**

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 GENOVA

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

Phones: { 541361 Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
 268532 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

BEN MARINE SUPPLIES

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



BEN MARINE SUPPLIES

A DIVISION OF

BEN FOODS (S) PTE LTD

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

PIRAEUS OFFICE
INTERNATIONAL MARINE SERVICES

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

BEN MARINE SUPPLIES

Member of



Singapore Association of Ship Suppliers



**International Ship
Suppliers Association**

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

Γιά τή συγκράτηση του τοννάξ

Όκτώ ναυτιλιακές εταιρίες συμφώνησαν μέ τήν Γαλλική κυβέρνηση νά συνεχίσουν νά λειτουργούν τά γραφεία τους στό μητροπολιτικό έδαφος μέ αντίλλαγμα κρατικές επιχορηγήσεις ύψους 16,3 εκατ. δολλαρίων. Οί εταιρίες είναι υποχρεωμένες επίσης νά παρέχουν απασχόληση σέ 1.040 ναυτικούς, νά ισχυροποιήσουν τά οικονομικά τους καί νά διατηρήσουν 30 πλοία υπό γαλλική σημαία. Σημειώνεται ότι ό συνδυασμένος στόλος των όκτώ εταιριών περιλαμβάνει 120 πλοία, ενώ σύμφωνα μέ τήν πρόσφατη συμφωνία, ή κρατική επιχορήγηση θά χρησιμοποιηθεί κατά ένα μέρος γιά τήν αγορά πέντε πλοίων καί 5.000 έμπορευματοκιβωτίων. Τό σχέδιο γιά τήν Έμπορική Ναυτιλία τής Γαλλικής κυβερνήσεως περιλαμβάνει επίσης:

— Τή δημιουργία «άνοικτου νηολογίου» χαμηλού κόστους σά νησιά Κεργκουελέν, όπου θά μπορούν νά νηολογούνται μπάλικ κάρριερς.

— Άλλαγές στους όρους πλοιοκτησίας, ώστε νά είναι εύκολότερη ή χρηματοδότηση τής ναυτιλίας από επενδυτές εκτός τής ναυτιλιακής κοινότητας.

— Έπιστροφή του 66% του επαγγελματικού φόρου των ναυτιλιακών εταιριών.

— Πρώτη συνταξιοδότηση γιά 1.000 ναυτικούς.

— Άλλαγές στην οργάνωση τής εργασίας σά γαλλικά πλοία καί στους όρους κοινωνικής πρόνοιας καί συνταξιοδότησης γιά τους Γάλλους ναυτικούς.

Τρεις άκόμα γαλλικές ναυτικές εταιρίες διαπραγματεύονται μέ τήν κυβέρνηση γιά τήν παροχή κρατικής επιχορήγησης, σά πλαίσια του κυβερνητικού σχεδίου γιά τήν έμπορική ναυτιλία.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Μείωση του στόλου

Γιά πρώτη φορά μετά τόν δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο ό υπό άμερικανική σημαία έμπορικός στόλος έπεσε κάτω των 560 μονάδων. Σύμφωνα μέ στοιχεία τής Άμερικανικής Ναυτιλιακής Διοικήσεως, ό έθνικός στόλος τήν 1 Άπριλίου 1987 περιελάμβανε 559 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας

23 εκατ. τον. d.w., Έναντι του Άπριλίου του 1986 ή άμερικανική σημαία έχασε 31 πλοία 508.274 τον. d.w. Γιά λόγους συγκρίσεως άναφέρεται ότι τό 1945 ό άμερικανικός στόλος περιελάμβανε επίσης 559 πλοία, 456 ποντοπόρα καί 103 των Μεγάλων Λιμνών.

Άπό πλευράς ναυπηγήσεως σημειώνεται ότι στίς άρχές Άπριλίου 1987 τελούσαν υπό παραγγελία σέ άμερικανικά ναυπηγεία έπτά μόνο μονάδες καί μία υπό μετασκευή. Μεταξύ των ως άνω παραγγελιών έμφανίζονται τρία πλοία-κοντέινερ, ένα δεξαμενόπλοιο καί μία βυθοκόρος. Τά άλλα δύο είναι πυροσβεστικά σκάφη, των οποίων ή ναυπήγηση είχε από διετίας διακοπεί δεδομένου ότι τό ναυπηγείο είχε ζητήσει νά έπωφεληθεί του νόμου περί πτωχεύσεων τίθέμενο υπό τήν προστασία των δανειστών.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ίαπωνικά μπάλκερς προσχωρούν στην κοινοπραξία Probulk πού ίδρυσαν δύο έλληνικές εταιρίες

Τέσσερα νεοναυπήγητα οικονομικού τύπου μπάλκερς, πού άνήκουν στην εταιρία Eastwind Maritime του Τόκιο, πρόκειται νά ένταχθούν στην επεκτεινόμενη κοινοπραξία «Probulk Carriers» ή οποία άναδεικνύεται σέ διαχειριστή συγχρόνων σκαφών μεγέθους από πάναμαξ έως τά handy size.

Τά τέσσερα μπάλκερς «Hakufu», «Yohfu», «Reifu», καί «Jufu» είναι των 26.000 τον. d.w. καί ναυπηγήσεως 1986-87 καί θά ένταχθούν στην κοινοπραξία μετά τό πέρας τής σημερινής χρονοαύλωσής τους, στίς άρχές του 1988.

Ή κοινοπραξία Probulk ίδρύθηκε τόν περασμένο Μάρτιο καί προσφέρει μεταφορές χύδην φορτίων μέ ύψηλης ποιότητας έξυπνέτητη πρόσ τόν τελικό αποδέκτη. Ό στόλος τής περιλαμβάνει 15 σύγχρονα σκάφη από τά οποία τά 12 handy size μπάλκερς είναι ναυπηγημένα μετά τό 1983, οικονομικού τύπου καί έφοδιασμένα μέ γερανούς των 25 τόννων. Ή ένταξη των τεσσάρων μπάλκερς, τής ιαπωνικής εταιρίας σηματοδοτεί τήν στροφή τής Probulk καί στην αγορά του Ειρηνικού. Ή στροφή αυτή θά ένισχυθεί μέ τήν ίδρυση γραφείου τής κοινοπραξίας στό Τόκιο υπό τή διεύθυνση τής Eastwind Maritime καί ή κοινοπραξία θά αντιπροσωπεύεται πλέον σέ τρία μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα: τή

Άπολύσεις σά Ναυπηγεία

Οί διοικήσεις των περισσότερων ναυπηγείων πρότειναν σά εργατικά συνδικάτα τόν σοβαρό περιορισμό του προσωπικού τους.

Τό συγκρότημα Καβασάκι θά άπολύσει 230 εργάτες του τμήματος ναυτικών κατασκευών. Οί μισθωτοί ηλικίας 30-54 έτών πού δέν θά δεχθούν ούτε μεταφορά ούτε συμβόλαιο μπορούν νά έγκαταλείψουν τήν επιχείρηση μέ τήν κανονική άποζημίωση έξόδου σύν βασικό μισθό πέντε μηνών. Έξάλλου θά άπολυθούν 480 στό τμήμα μηχανών καί 240 στό τμήμα ρουλεμάν. Τέλος έθελουσία έξοδος θά γίνει σέ άλλα τρία τμήματα του συγκροτήματος.

Γιά πρώτη φορά τό συγκρότημα Sasebo Heavy Industries θά μειώσει τό προσωπικό του κατά 18% πού αντίστοιχεί σέ άπόλυση 490 ατόμων. Σέ όσους άποχωρούν πρόωρα θά χορηγηθεί συμπληρωματική άποζημίωση.

Επίσης τό ναυπηγείο Onomichi Dockyard γιά πρώτη φορά στην ίστορία του προβαίνει σέ έθελουσία έξοδο των υπαλλήλων του μέ πρόβλεψη άπολύσεως 186 ατόμων σέ σύνολο 860.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Καταγραφές άτυχημάτων γιά πλοία

Ό πρώτος στόν κόσμο καταγραφές άτυχημάτων γιά πλοία, τό ναυτιλιακό μαύρο κουτί, τελειοποιήθηκε από τόν Βρετανικό Νηογνώμονα καί τό πρώτο μοντέλο παραγωγής έπωλήθη σέ έλληνική εταιρία γιά νά τοποθετηθεί σέ δεξαμενόπλοιο στίς άρχές του 1988.

Ή άνάγκη γιά έναν ναυτιλιακό καταγραφέα άτυχημάτων, αντίστοιχο του καταγραφέα πτήσης των αεροσκαφών — πού στην κοινή γλώσσα είναι γνωστό σαν «μαύρο κουτί» — έχει αναγνωριστεί έδώ καί πολλά χρόνια σαν μέσο πού θά προήγαγε τήν ασφάλεια στή θάλασσα, αλλά ή τεχνολογία πού ήταν άπαραίτητη γιά νά έπιτευχθεί αυτός ό στόχος δέν ήταν διαθέσιμη προηγουμένως.

Τό πρόβλημα ξεπεράστηκε μέ τήν πρόσφατη άνάπτυξη μεθόδων μαγνητοσκόπησης προηγμένης τεχνολογίας καί ψηφιακής μαγνητοφώνησης, καθώς ή καρδιά του ναυτιλιακού μαύρου κουτιού είναι ένα σύστημα μαγνητοσκόπησης γιά τήν καταγραφή των στοιχείων πού άνιχνεύει τό ραντάρ καί ένας ψηφιακός καταγραφέας γιά τήν άποθήκευση των δεδομένων.

Τό πρόβλημα έντοπισμού τής συσκευής σέ περίπτωση άπώλειας του πλοίου λύθηκε από τίς προόδους πού έχουν σημειωθεί στην δορυφορική τεχνολογία καί κάλυψη. Ή αυτόματη έκπομπή σήματος από ένα ναυτιλιακό μαύρο κουτί πού επιπλέον κυριολεκτικά σέ όποιοδήποτε σημείο τής ύδρογείου μπορεί τώρα νά έντοπιστεί από δορυφόρους καί νά βρεθεί τό στίγμα μέ άκρίβεια

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

δύο ως οκτώ χιλιόμετρα. Υπάρχουν επιπλέον και άλλοι πομποί μικρότερης εμβέλειας πάνω στο κουτί που μπορούν να οδηγήσουν πλοία επιφανείας στο ακριβές σημείο που βρίσκεται.

Η συσκευή του Λούδς Ρέτζιστερ βρίσκεται μέσα σε δοχείο ζωηρού κίτρινου χρώματος που το μέγεθός του είναι περίπου αυτό ενός οικιακού θερμοσίφωνα, τό οποίο είναι τοποθετημένο σε τέτοιο σημείο του πλοίου ώστε να αποσπασθεί από τη θέση του και να επιπλεύσει στη θάλασσα στην περίπτωση που το πλοίο βυθισθεί.

Τό κόστος τοποθέτησης του συστήματος πάνω σε καινούργιο πλοίο ανέρχεται για τόν πλοιοκτήτη στο ποσό των 80.000 λιρών περίπου, ενώ τό αντίστοιχο κόστος για τήν εκ των υστέρων τοποθέτηση σε παλαιό πλοίο είναι περίπου 90.000 λίρες.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Οί μετοχές της Kosmos

Επιβεβαιώθηκαν στο χρημαστήριο του Όσλο οι φήμες για τήν πρόθεση της εταιρίας επενδύσεων «Investa A.S.» όπως αποκτήσει σημαντικό τμήμα των μετοχών της εταιρίας A/S Kosmos. Οί μετοχές της εν λόγω εταιρίας υπέστησαν τόν τελευταίο καιρό αρκετές διακυμάνσεις. Τό τελευταίο δεκαπενθήμερο έπεσαν στις 148 κορώνες έναντι των 155 κορώνων που είχαν μερικές μέρες νωρίτερα ύστερα από τήν ύψωση των προηγούμενων εβδομάδων. Τρείς μεγάλες Νορ-

βηγικές Τράπεζες κατέχουν περίπου τό 20% των μετοχών. Η εταιρία Investa που έχει πρόσ τό παρόν ελάχιστο ποσοστό μετοχών προτίθεται τώρα να αγοράσει, ενώ οι παραπάνω Τράπεζες δεν θά είχαν αντίρρηση να πουλήσουν αν ή μετοχή έφθανε στις 160 ή 170 Κορώνες.

Η κατάσταση αυτή προέρχεται από τό γεγονός ότι ή διεύθυνση της εταιρίας Kosmos δεν κατέχει παρά ένα τμήμα μόνο του κεφαλαίου της επιχείρησης. Μεγάλο ποσοστό των μετοχών είναι κατανεμημένο μεταξύ πολλών μικρών μετόχων από τήν εποχή του ιδρυτού της εταιρίας Anders Jahre. Έτσι θεωρείται μάλλον εύκολο για τούς μεγάλους επενδυτές, όπως ή Investa, να πάρουν τόν έλεγχο στα χέρια τους. Σημειωτέον ότι ή Investa έπωφελήθηκε τόν τελευταίο καιρό των υψηλών τιμών του χρηματιστηρίου του Όσλο για να πουλήσει πολλές μετοχές διαφόρων εταιριών και να αύξησει έτσι τά κεφάλαιά της σε ρευστό τά όποια ύπολογίζουν τά δύο δισεκ. Κορωνών.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Έγκαίνια σύγχρονης επισκευαστικής μονάδας

Η εταιρία «DCG HOLDING» του Άμστερνταμ ανακοίνωσε τήν ίδρυση μίας νέας επισκευαστικής μονάδας υπό τήν επωνυμία Shipdock Amsterdam στις 9 Οκτωβρίου 1987.

Η νέα εταιρία βασίστηκε στην συνένωση τριών Ολλανδικών εταιριών που άπασχο-

λούνται σε συναφείς με τίς έπισκευές έργασιές και ήδη τό ναυπηγείο εξυπηρέτησε 50 σκάφη. Συνολικά ή νέα μονάδα διαθέτει τέσσερις δεξαμενές που μπορούν να εξυπηρετήσουν σκάφη μέχρι 72.000 τόν. d.w., οκτώ γερανούς άνυψωτικής ικανότητας 15 έως 60 τόννων και έξι άγκυροβόλια συνολικού μήκους 230 μέτρων. Άκόμα στίς εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται μηχανουργείο και συγκρότημα έπισκευής πλακών κελύφους, που εξασφαλίζουν ύψηλή ποιότητα εργασίας και ανταγωνιστικούς όρους.

Τά ναυπηγεία Shipdock Amsterdam άντιπροσωπεύονται στην Ελλάδα και τήν Κύπρο από τήν Έταιρία Ν. Μπογδάνος Μαρίν Μπυρώ του Πειραιώς.

ΠΕΡΣΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ

Πόλεμος σε Ξηρά και θάλασσα

Ένταση σημειώθηκε τίς τελευταίες ήμέρες στόν πόλεμο μεταξύ Ιράν και Ιράκ μέ συχνούς βομβαρδισμούς σε Ξηρά και θάλασσα που προξένησαν πολλά θύματα τόσο μεταξύ άμάχων, όσο και σε άθώους ναυτικούς που έπέβαιναν στα πλοία που κτυπήθηκαν.

Τό σημαντικότερο θύμα των άεροπορικών έπιδρομών των άντιμαχομένων ύπήρξε τό υπό λιβεριανή σημαία Ξένων συμφερόντων σουπερτάνκερ «Ρόβα» 239.435 τόν. d.w., τό όποιο υπέστη έκτεταμένες ζημιές στό μηχανοστάσιο και τίς υπερκατασκευές, ενώ σκοτώθηκε ό «Έλληνας Α'» μηχανικός Π. Κουμάνταρος 58 έτών, ένας Πολωνός και πέντε Φιλιππινέζοι ναυτικοί που επέβαιναν σ' αυτό. Από πύραυλο χτυπήθηκε επίσης τό υπό παναμαϊκή σημαία έλληνόκτητο δεξαμενόπλοιο «Μαριάνθη Μ.» 13.512 κόρων, ενώ έπλεε κοντά στις άκτές της Περαίας.

Στό «Μαριάνθη Μ.» που ήταν κενό φορτίου, επέβαιναν 30 ναυτικοί. Άπ' αυτούς σκοτώθηκε ένας Φιλιππινέζος κι ένας συμπατριώτης του τραυματίστηκε σοβαρά.

Στό τάνκερ επέβαιναν τέσσερις Έλληνες που είναι καλά.

Οί Πέρσες δυστυχώς, συνεχίζουν να κατηγορούν τήν Ούάσιγκτον ότι έχει πολιορκήσει μέ πλοία τή χώρα τους και δηλώνουν ότι όλοι θά άγωνισθούν «μέχρι τελευταίας ραβίδας του αίματός τους» γεγονός που δεν έπιτρέπει αίσιοδοξία για τήν σύντομη ειρήνευση στην περιοχή.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Άποσύρει κρουαζιερόπλοια από τήν Εύρώπη

Η Σοβιετική Ένωση πρόκειται να άποσύρει όρισμένα κρουαζιερόπλοια και έπιβατηγά από τίς Εύρωπαϊκές γραμμές, λόγω άυξημένης έπιβατηγής κίνησης στίς έσωτερικές γραμμές και έπίσης λόγω προσχεδιασμένης διαθέσεως όρισμένων παλαιών σκαφών, τά όποια τό πιθανότερο είναι να διαλυθούν.

Άπό τήν έρχόμενη περίοδο τά σοβιετικά πλοία που δεν θά είναι χρονοναυλωμένα σε δρομολόγια της Δυτικής Εύρώπης θά άποσυρθούν. Η νέα τυτή σοβιετική ναυτιλιακή πολιτική άναμένεται να προξενήσει κυρίως προβλήματα στα γερμανικά γραφεία ταξιδίων που είχαν ειδικευθεί σε κρουαζιέρες χαμηλού κόστους μέ κρουαζιερόπλοια της ΕΣΣΔ.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS
& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE : 2208622
TELEX : RS 20000
TELEFAX : 2257870
CABLES : JAYMANNERS
ADDRESS : 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY AGENTS : SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS : MALAYSIA
THAILAND

DIRECTOR: M.N. MAVROLEON (HELLENE)
OPERATIONS: G.J. TOPAKAS (HELLENE)

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η ΠΝΟ κατήγγειλε όλες τις συμβάσεις

Καταγγέλλθηκαν από την Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας των πληρωμάτων που εργάζονται στα α) ποντοπόρα φορτηγά πλοία άνω των 4.500 τόν. d.w., β) μεσογειακά φορτηγά πλοία γ) κρουαζιερόπλοια και μεσογειακά επιβατηγά πλοία, δ) άκτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία και ε) άκτοπλοϊκά φορτηγά μέχρι 500 κοχ., που λήγουν στις 31.12.87.

Επίσης, η ΠΝΟ κατήγγειλε και τη σύμβαση πληρωμάτων πορθμείων έσωτερικού που λήγει στις 31.1.88.

Τό ελάχιστο επίπεδο μισθών των ναυτικών

Σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες από τη Γενεύη, οι πλοιοκτήτες συμφώνησαν στην αύξηση του ελάχιστου επιπέδου μισθών των ναυτικών που καθορίζει ο Διεθνής Όργανισμός Έργασίας (ILO), για πρώτη φορά μετά από επτά χρόνια.

Συγκεκριμένα, η Κοινή Ναυτιλιακή Έπιτροπή του ILO πρότεινε αύξηση 10 δολλαρίων μηνιαίως, ή οποία θα ανεβάσει το βασικό μηνιαίο μισθό του άπλου ναύτη στα 286 δολάρια.

Το ποσό αυτό είναι χαμηλότερο από εκείνο που ζητούσαν οι ναυτεργατικές ενώσεις, αλλά υψηλότερο από αυτό που ζητούσαν όργανοι πλοιοκτήτες, οι οποίοι υποστήριζαν τη μείωση των μισθών.

Εξάλλου, η Έπιτροπή ή οποία αποτελείται από εκπροσώπους πλοιοκτητών και ναυτεργατών, αποφάσισε τη δημιουργία ειδικής επιτροπής του ILO, ή οποία θα ασχολείται στο μέλλον με θέματα μισθοδοσίας.

Κύρωση συμφωνητικού

Κυρώθηκε από τον ύπουργό Ναυτιλίας και στάλθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως για δημοσίευση, τό συμφωνητικό που ύπογράφηκε στις 18 Αύγουστου μεταξύ της Ένώσεως Έφολιστών Άκτοπλοϊκών Έπιβατηγών Πλοίων και της Πανελλήνιας Ναυτικής Όμοσπονδίας και άναφέρεται στη διατήρηση του ισχύοντος φορολογικού καθεστώτος και για τούς άξιωματικούς που ύπηρετούν στα επιβατηγά άκτοπλοϊκά πλοία.

Ίσχύει ή αύξηση 10% στην άκτοπλοία

Άρχισε νά εφαρμόζεται από τις 5 Όκτωβρίου ή άπόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας, που προβλέπει αύξηση του ναυολογίου επιβατών και όχημάτων των επιβατηγών άκτοπλοϊκών πλοίων, κυρίων και δευτερευουσών γραμμών, των πλοίων Άργοσαργωνικού και

των ύδροπτερύγων, κατά 10% ή οποία δημοσιεύθηκε ήδη στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η Σύνοδος Νομικής Έπιτροπής του IMO

Λήγουν αύριο στό Λονδίνο οι εργασίες της 58ης Συνόδου της Νομικής Έπιτροπής του IMO ή οποία άρχισε στις 12 Όκτωβρίου.

Στην έν λόγω Σύνοδο έπρόκειτο νά εκλεγούν ό πρόεδρος και ό αντιπρόεδρος της Έπιτροπής για τά δύο προσεχή χρόνια και νά ολοκληρωθεί ή συζήτηση επί του σχεδίου της νέας Διεθνούς Συμβάσεως για την επιθαλάσσια άρωγή. Έπίσης, έπρόκειτο νά συζητηθεί τό σχέδιο άποφάσεως για διεθνή συνεργασία στη διερεύνηση ναυτικών άτυχημάτων και νά εξετασθεί τό ένδεχόμενο άναλήψεως πρωτοβουλίας για την κατάρτιση ενός σχεδίου Διεθνούς Συμβάσεως, σχετικά με τον περιορισμό εύθύνης πλοιοκτητή για ζημιές που προκαλούνται από τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

Οι άρχαιρεσίες της Π.Ε.Μ.Ε.Ν.

Τήν Τρίτη, 27 Όκτωβρίου θά άρχισι ή ψηφοφορία για τις άρχαιρεσίες της Πανελλήνιας Ένώσεως Μηχανικών Έμπορικου Ναυτικού. Η Έφορευτική Έπιτροπή καθορίζει ότι ή ψηφοφορία θά διεξάγεται όλες τις εργάσιμες ήμέρες από 09.00 - 13.000 και 16.00 - 18.00, έως τις 23 Φεβρουαρίου 1988.

Ύποχρεωτικά πρέπει νά ψηφίσουν αυτόπροσώπως οι μηχανικοί που δέν ταξιδεύουν και διαμένουν στην περιοχή «τέως διοικήσεως πρωτεύουσας». Έάν από αυτήν την περιοχή σταλούν ταχυδρομικά ψηφοδέλτια θά θεωρηθούν άκυρα. Όσοι διαμένουν όπουδήποτε άλλου μπορούν νά προσέλθουν και νά ψηφίσουν αυτόπροσώπως έφ' όσον αυτό είναι δυνατόν.

Οι ύποψήφιοι της ΠΕΜΕΝ είναι οι έξης: Συνδυασμός «Ένότητα - Συνέπεια - Πάλη»: Σταματόπουλος Άθαν., Χαλτσοτάκης Χαρ. Τούσσας Γεώργ., Τσιμπόγλου Σαβ., Σιδέρης Χριστ., Βρανάς Γεώργ., Τουγλίδης Γρηγ., Στεφανής Νικ., Μακράς Ίσιδ., Κτιστάκης Πέτρος, Κόσσυβας Δημ., Μαναής Ίωάν., Τσουτσούλης Παν., Φωκέας Ήλίας, Ρήγας Εύαγ., Βαμβακούσης Ήλίας, Τσατάλο-

**ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ
ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΩΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΑΠΟ ΕΜΠΕΙΡΟΥΣ
ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥΣ ΛΟΓΙΣΤΕΣ**
Τηλ. 4512574 (9-5) και
4529492 (5-8)

γλου Ευστρ., Χανιώτης Γεώργ., Βασιλάκης Γεώργ., Κουμούτσος Γεώργ., Κουζούρης Θεοδ., Μηλιαράς Γεώργ., Χαλιάς Δημ., Μπαρμάκος Γιάν., Μελάς Παναγ., Θωμαδάκης Νικ., Κυλάφης Έλευθ., Φραγκούλης Ήλίας, Λαφαζάνογλου Κωνστ., Άπολλωνάτος Λευτ., Κυριακίδης Εύαγ., Κοντός Νικ. και Πέτρου Νικ.

Άνεξάρτητοι Ύποψήφιοι: Λεονταράς Δημ., Μπουγάς Άνέστης, Σχοινάς Δημ., Γιαννίκος Γιάν., Χόρτης Δημ. και Πάτσος Άλέξ.

Έπαφές με τη διοίκηση του ΟΛΠ

Τριμελής άντιπροσωπεία του Όργανισμού Λιμένος Γκέτεμποργκ της Σουηδίας έπισκέφθηκε τό γενικό διευθυντή του ΟΛΠ κ. Γ. Κλαυδιανό και είχε μαζί του συνομιλίες για διάφορα θέματα, που ένδιαφέρουν τά δύο λιμάνια.

Έξάλλου τόν πρόεδρο και τόν γεν. διευθυντή του ΟΛΠ έπισκέφθηκε ό έμπορικός σύμβουλος της βρετανικής πρεσβείας στην Άθήνα κ. Β. Ήσγουντ και είχε συνομιλίες για θέματα κοινού ένδιαφέροντος.

Ύπό την κυανόλευκο

Τό προηγούμενο δεκάπενθήμερο, ύποβλήθηκε στό ύπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας, μόνο μία αίτηση για έγγραφη πλοίου, στό έλληνικο νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13.

Πρόκειται για τό φορτηγό «Ίθάκα Ρήφερ», πρώην «Smar» ύπό σημαία Μαρόκου, 6.682 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που άνήκει στην εταιρία «Western Continent S.A.» (κ. Άλέξ. Πούλιαν).

Άγοραπωλησίες

Σέ Έλληνες έπωλήθη τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Εύα Π.» 46.687 τόν. d.w., 25.649 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1964, έναντι τιμής περί τών 1,9 εκατ. δολλαρίων.

— Έπίσης σέ Έλληνες έπωλήθη τό μάλκ κάρριερ «Δημήτρης Π.» 36.100 τόν. d.w., 19.418 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1966, έναντι ποσού περί τών 1,6 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Βόλος» 12.048 τόν. d.w., 6.951 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί τών 1,1 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται ύπό τό νηολόγιο της Μάλτας έπωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Νήσος Κεφαλλονιά» 15.180 τόν. d.w., 9.247 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι ποσού περί τών 350.000 δολλαρίων.

— Σέ ξένους πλοιοκτήτες περιήλθε τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Κουντουριώτης» 102.500 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής περί τών 4,5 εκατ. δολλαρίων.

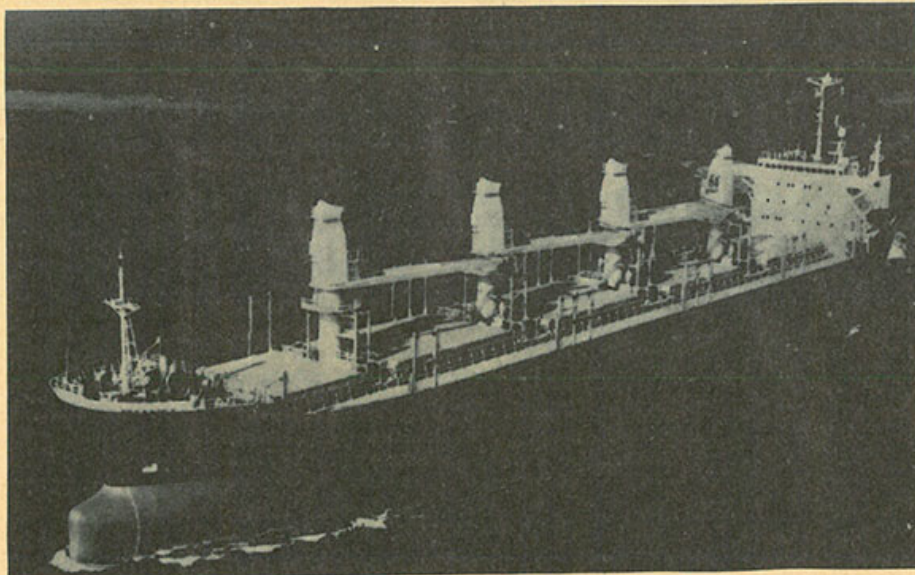
— Έλληνες άγόρασαν τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Fujiyasu» 14.500 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί τών 4 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθε τό μάλκ κάρριερ «Massimiliano F.» 54.500 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί τών 4,5 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

Διαλύτες της Ταϊβάν άγόρασαν τό ύπό παλαιά σημαία δεξαμενόπλοιο «Πελοπίδας» 33.594 τόν. γκρός, 13.508 τόν. βάρους του 1965, αντί δολ. 212 ανά τόνο έλ. έκτοπίσματος.

— Έπίσης στη Ταϊβάν έπωλήθη για διάλυ-



"Jufu", τό πρώτο από τά τέσσερα handy size μπάλκερς τής ιαπωνικής Eastwind Maritime πού από τίς αρχές του 1988 θά ανήκουν στή δύναμη τής κοινοπραξίας Probulk Carriers πού ίδρυσαν μέ επιτυχία οι ελληνικές εταιρίες Hellenic Group καί L & W Shipping.

ση τό υπό λιβεριανή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Γουόρντ Νεγκοσιέτορ» 22.781 τόν. γκρός, 8.455 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1968 αντί δολ. 223 ανά τόννο.

Αύξηση τών εισφορών του Τ.Π.Κ.Τ.Ε.Ν.

Έγκρίθηκε μέ κοινή απόφαση τών ύπουρων Ναυτιλίας καί Οικονομικών, απόφαση του Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν., πού προβλέπει αύξηση τής τακτικής μηνιαίας εισφοράς τών ασφαλισμένων, κατά 20% από 1.7.1987.

Τό βιβλίο υπερωριών στά Επιβατηγά

Οι πλοίαρχοι τών άκτοπλοϊκών καί μεσογειακών επιβατηγών καί επιβατηγών - όχηματωγών πλοίων, ύποχρεούνται μέχρι τίς 30 'Οκτωβρίου 1987 νά εξασφαλίσουν βιβλίο στό όποιο νά καταχωρούνται οι ύπερωρίες τών μελών του πληρώματος, έπισημαίνει σέ έγγραφό του τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς καί τονίζει ότι σέ αντίθετη περίπτωση θά βρεθεί σέ δυσάρεστη θέση νά επέβάλλει τίς νόμιμες κυρώσεις.

Άνεσάτλη ή έπίσχεση στό «Ευγένιος Ευγενίδης»

Οι εργαζόμενοι στό εκπαιδευτικό πλοίο «Ευγένιος Ευγενίδης», άνέστειλαν τήν έπίσχεση εργασίας πού είχαν κηρύξει από τίς 14.9.1987 μετά από ρητή διαβεβαίωση καί παράλληλες ένέργειες του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Ε. Γιαννόπουλου, γιά τή ρύθμιση του θέματος.

Η έπίσχεση εργασίας είχε κηρυχθεί γιά τήν ύλοποίηση τής συλλογικής συμβάσεως εργασίας του 1986, πού είχε κυρώσει ό ύπουργός Ναυτιλίας.

Η Γνωμοδοτική Έπιτροπή Άκτοπλοϊκών Συγκοινωνιών

Μέ απόφαση του ύπουργείου Ναυτιλίας, παρατάθηκε μέχρι τίς 30 Νοεμβρίου ή ισχύς τής άριθ. 91152/4118/86/1.12.86 απόφασεως του ΥΕΝ «Περί Άνασυγκροτήσεως τής Γνωμοδοτικής Έπιτροπής Άκτοπλοϊκών Συγκοινωνιών».

Η γραμμή πρός Άλγερία καί Τυνησία

Τό ΕΒΕ Άθηνών ανακοίνωσε ότι τακτική ναυτιλιακή γραμμή από τήν Ελλάδα πρός Τυνησία καί Άλγερία, λειτουργεί γιά έξυπνότητα τών ενδιαφερομένων Έλλήνων εξαγωγέων μέ άναχωρήσεις κάθε 15 ήμέρες.

Καταβάλλεται τό οικογενειακό επίδομα

Άρχισε από τήν Δευτέρα 5 'Οκτωβρίου ή καταβολή από τόν ΕΛΟΕΝ του οικογενειακού επίδοματος τών ναυτικών γιά τό έτος 1986 πού είναι αύξημένο κατά μέσον όρο κατά 15% περίπου.

Στους ναυτικούς πού διαμένουν στό λεκανοπέδιο Άττικής θά σταλεί είδοποίηση από τήν Τράπεζα Κεντρικής Ελλάδας, ένώ σ' όσους μένουν στήν ύπόλοιπη Ελλάδα θά σταλεί ταχυδρομική τραπεζική έπιταγή.

Διευκρινίζεται ότι ή σειρά προτεραιότητας άποστολής τόσο τών είδοποιητηρίων ά-

πό τήν Τράπεζα όσο καί τών τραπεζικών έπιταγών γιά όσους μένουν έκτός λεκανοπεδίου Άττικής καθορίζεται από τήν ήμερομηνία ύποβολής τής αίτησης του δικαιούχου στόν ΕΛΟΕΝ μέ τά άπαραίτητα δικαιολογητικά.

Υπολογίζεται ότι τό ποσό πού θά διανεμηθεί σέ 28.000 περίπου ναυτικούς θά φτάσει τό 1,1 δισεκ. δρχ.

Υπενθυμίζεται ότι στά πέντε χρόνια λειτουργίας του Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών Έπιδόματων (ΕΛΟΕΝ) έχουν καταβληθεί συνολικά 6 δισεκ. δρχ. περίπου σέ 30.000 δικαιούχους ναυτικούς κατά μέσον όρο κάθε χρόνο.

Μειωμένα άποθηκευτικά δικαιώματα κατά τίς άπεργιακές κινητοποιήσεις του 'Ιουλίου '87

Ευνοϊκότερη τιμολογιακή μεταχείριση γιά τά έμπορεύματα, πού κομίστηκαν στό λιμάνι του Πειραιά, κατά τήν περίοδο τών άπεργιακών κινητοποιήσεων τών εργαζόμενων τόν περασμένο 'Ιούλιο καί δέν κατέστη δυνατή ή παραλαβή τους, μέσα σέ εύλογο χρόνο, άποφάσισε τό Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΠ.

Ειδικότερα άποφασίστηκε όπως τά έμπορεύματα, πού έφτασαν στόν Πειραιά 20 ήμέρες πρίν από τήν έναρξη τής άπεργίας ή κατά τήν διάρκεια τής καί παραλήφθηκαν έντός 20 ήμερών από τή λήξη τής άπεργίας, έπιβαρύνονται μέ άποθηκευτικά δικαιώματα του πρώτου μήνα.

Δέν τυγχάνουν τής ευνοϊκής αύτης τιμολογιακής μεταχείρισης όσα έμπορεύματα παραλήφθηκαν κατά τήν διάρκεια τής άπεργίας ή μετά την παρέλευση 20 ήμερου από τή λήξη τής.

Άς σημειωθεί ότι τό Έμπορικό καί Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Πειραιώς είχε ζητήσει μέ έγγραφό του από τόν ΟΛΠ τήν ρύθμιση τών άποθηκευτικών δικαιωμάτων γιά τήν παραπάνω χρονική περίοδο.

Προαγωγές Λιμενικών

Προήχθησαν στόν βαθμό του πλωτάρχη ΛΣ ό ύποπλοίαρχοι 'Ιωάννης Σταυρόπουλος, στόν βαθμό του άνθυποπλοίαρχου ό σημαιοφόρος Άθην. Παναγόπουλος καί στό βαθμό του σημαιοφόρου, οι άνθυπασπιστές Γ. Θύμης, Ε. Κοντσέσκας καί Ε. Δανάμπασης.

Η Σχολή Σωστικών

Άπό τήν Σχολή Σωστικών καί Πυροσβεστικών Μέσων πού λειτουργεί στόν Άσπρόπυργο άποφοίτησαν τόν Σεπτέμβριο 194 ναυτικοί.

Άπό τήν ήμερα πού άρχισε νά λειτουργεί ή Σχολή μέχρι τίς 30 Σεπτεμβρίου άποφοίτησαν συνολικά 73.575 ναυτικοί, καθώς καί διάφορα άλλα άτομα πού άσχολούνται μέ απλήσια έπαγγέλματα.

ΠΑΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ
ΖΗΤΕΙΤΑΙ BUNKERING BROKER - TRADER ΓΙΑ ΤΗ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΕΟΣΥΣΤΑΘΕΝΤΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
BUNKERING
ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΓΝΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ
ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ
ΑΠΟΣΤΕΙΛΑΤΕ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ
ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΗΝ:
TAX. ΘΥΡΙΔΑ 80076 ΠΕΙΡΑΙΑ - ΥΠΟΨΗ Κ & Κ.

ΠΑΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΡΙΑΣ
ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ OPERATIONS.
ΠΡΟΣΟΝΤΑ: 5ΕΤΗΣ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑ, ΑΡΙΣΤΗ
ΓΝΩΣΗ ΑΓΓΛΙΚΗΣ, ΗΛΙΚΙΑ 35-45 ΕΤΩΝ
ΑΠΟΣΤΕΙΛΑΤΕ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ
ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΗΝ:
TAX. ΘΥΡΙΔΑ 80076 ΠΕΙΡΑΙΑ - ΥΠΟΨΗ Κ & Κ

Θεμελιώθηκε τό 'Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο Δωρεά του 'Ιδρύματος 'Ωνάση στον 'Ελληνικό Λαό

Τήν Πέμπτη 6 'Οκτωβρίου 1987 θεμελιώθηκε τό ΩΝΑΣΕΙΟ ΚΑΡΔΙΟΧΕΙΡΟΥΡΓΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ από τόν Πρωθυπουργό 'Ανδρέα Παπανδρέου, τό οποίο είναι δωρεά του Κοινοφελούς 'Ιδρύματος 'Αλέξανδρος Σ. 'Ωνάσης πρὸς τήν Πολιτεία, ἔχει σχεδιασθεῖ σύμφωνα μέ τίς πλέον σύγχρονες διεθνείς προδιαγραφές καί θά εἶναι πρότυπο στό εἶδος του ὄχι μόνο γιά τά ἑλληνικά δεδομένα, ἀλλά διεθνῶς.

Σέ σύντομη ὁμιλία του κατά τή τελετή θεμελιώσεως, ὁ πρόεδρος τοῦ 'Ιδρύματος καθηγητής κ. Ι. Γεωργιάκης εἶπε τά ἑξῆς:

Κύριε Πρόεδρε τῆς Κυβερνήσεως,

'Εκ μέρους τῶν συναδέλφων μου, τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κοινοφελούς 'Ιδρύματος «'Αλέξανδρος Σ. 'Ωνάσης» σᾶς παρακαλῶ νά θέσετε σήμερον τόν θεμέλιον λίθον τοῦ «'Ωνασείου Καρδιοχειρουργικοῦ Κέντρου», προσφορά τοῦ 'Ιδρύματος εἰς τόν ἑλληνικόν λαόν.

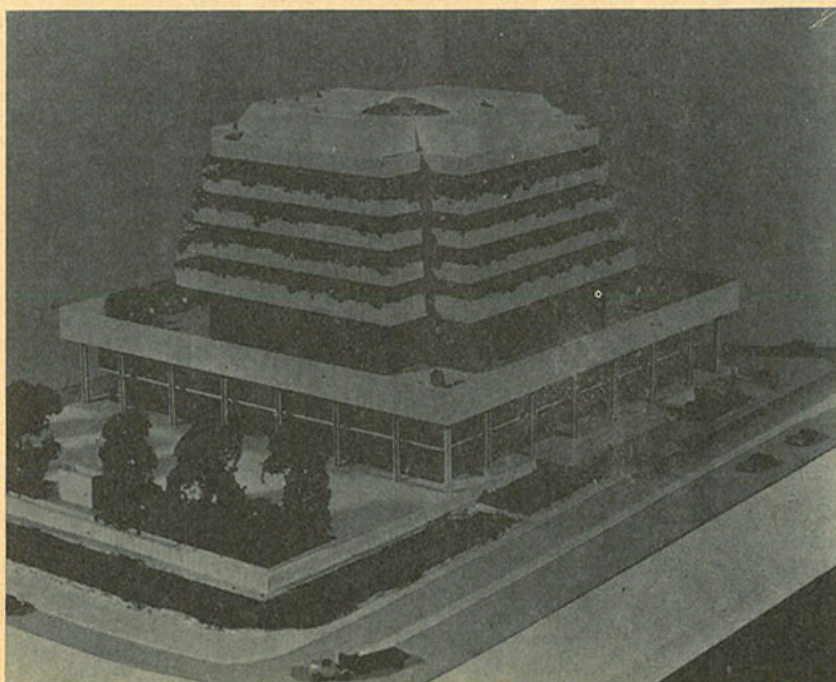
Θά θεμελιώσετε, ἔτσι, κύριε Πρόεδρε, τό τελειότερο, τό πλέον σύγχρονο καί πρωτοποριακά ὁλοκληρωμένο ἴδρυμα τοῦ εἴδους εἰς τήν 'Ελλάδα, εἰς τήν Εὐρώπη καί ἴσως εἰς τόν κόσμον.

Διότι, τέτοιο θά εἶναι τό «'Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο, σύμφωνα μέ τόν σχεδιασμό καί τίς προδιαγραφές του, μετά 34 μήνες, τά πολύ, ὅταν θά παραδοθεῖ τοῦτο ἀπό τό 'Ίδρυμα εἰς τό Κράτος πρὸς λειτουργία του, καθ' ὃ ὁ Νόμος ὁρίζει.

'Εχόμεν τήν ἀμετάθετον πεποίθησιν ὅτι ἡ ἰδιουτυπία τοῦ σήμερον θεμελιουμένου νοσηλευτικοῦ συγκροτήματος σέ συνδυασμό μέ τήν τελειότητα τῶν ἐγκαταστάσεων καί τό πρότυπο τοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ θᾶ εὐρουν ἀναπόκρισιν εἰς τόν τρόπον καί τὸ ἐπίπεδον τῆς λειτουργίας καί τῆς συντηρήσεώς του ἀπό τό Κράτος, ἔτσι, ὥστε νά μήν «ῥέσσει ὑγρώσεων σπύγγος» τήν σημερινήν ἐλπιδοφόρον θεμέλιον γραφήν.

'Απαντώντας ὁ κ. Παπανδρέου εἶπε ὅτι θεμελιώνει τό «Κέντρο» στό ὄνομα τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ καί εὐχαρίστηκε τό 'Ίδρυμα γιά τήν προσφορά.

Τό Καρδιοχειρουργικό Κέντρο θά ἀνεγερθεῖ σέ ἰδιόκτητο οἰκόπεδο 8.000 τετρ. μέτρων στήν Λεωφόρο Συγγρού βάσει ἀρχιτεκτονικῆς μελέτης πού ἔγινε ἀπό τοῦς ἀρχιτέκτοντες νοσοκομειολόγους Llewelyn Davies Weeks, μέ τή βοήθεια, ἀπό ἑλληνικῆς πλευρᾶς, τοῦ ἀρχιτεκτονικοῦ γραφείου Κ. Καψαμπέλη καί Κ. Σταμάτη. Βάσει τῆς μελέτης, τό κτίριο θά ἀποτελεῖται ἀπό ἡμιῦπόγειο, ἰσόγειο καί 7 ὀρόφους, ἀνεπτυγμένους περιμετρικά γύρω ἀπό ἕνα κεντρικό αἶθριο, προσπελάσιμο στή στάθμη τοῦ ἰσογείου καί ἐλεύθερο σέ ὅλο τό ὕψος τοῦ κτιρίου, καλυπτόμενο μέ διαφνές θολωτό κέλυφος στή στάθμη τοῦ δώματος. 'Ολόκληρο τό κτίριο θά ἔχει κλιματισμό.



Τό ἰσόγειο περιλαμβάνει τήν κυρία εἴσοδο, τό κεντρικό χῶλ μέ τό γραφεῖο εἰσαγωγῆς ἀσθενῶν, τά ἐξωτερικά ἰατρεία καί ἐργαστήρια, μαζί μέ εἰδικό κλειστό γυμναστήριο, καθώς καί τίς διοικητικές ὑπηρεσίες.

Ὁ 1ος ὀροφος ἔχει εἰδικά σχεδιασθεῖ γιά νά συγκεντρώνει τίς ἰδιαίτερα σημαντικές καί πιό κρίσιμες λειτουργίες τοῦ Κέντρου, δηλαδή: τὰ Χειρουργεῖα καί τίς Μονάδες 'Εντατικῆς Θεραπείας.

Στόν 2ο ὀροφο ἔχουν τοποθετηθεῖ ἡ κεντρική ἀποστείρωση, ἡ ἱατρική βιβλιοθήκη καί τά δωμάτια διανυκτέρευσης τῶν ἱατρῶν καί κοινωνισμῶν τῶν ἀδελφῶν, ἐνῶ ὁ τρίτος ὀροφος καλύπτεται ἐξ ὁλοκλήρου ἀπό μηχανολογικές ἐγκαταστάσεις.

Οἱ ὑπόλοιποι τρεῖς ὀρόφοι, περιλαμβάνουν τίς νοσηλευτικές μονάδες «Καρδιοχειρουργική», «Παιδοκαρδιοχειρουργική» καί «Καρδιολογική». Στόν τελευταῖο ὀροφο προβλέπεται μία αἶθουσα διαλέξεων, Τραπεζαρία τῶν ἱατρῶν καί ἀδελφῶν, ἐντευκτήριο καί αἶθουσα συνεδριάσεων. Τέλος, στό ἡμιῦπόγειο τοποθετοῦνται τά μαγειρεῖα μέ τά παραρτήματά τους, πλυντήρια, χῶροι ἐγκαταστάσεων καί ἐκτεταμένοι χῶροι στάθμευσης αὐτοκινήτων σέ δύο στάθμες.

'Εχει γίνει πρόβλεψη γιά εἰδική αἶθουσα παραλαβῆς καί ἀνάληψης ἐπειγόντων περιστατικῶν μέ εἴσοδο ἀσθενοφόρων στή στάθμη τοῦ δρόμου καί ἀπ' εὐθείας μεταφορά τοῦ ἀσθενοῦς μέ παρακείμενο ἀνελκυστήρα στή Χειρουργεῖα ἢ στή Μονάδα 'Εντατικῆς Θεραπείας.

Τό Κέντρο θά ἔχει σύνολο ἐπιφανειῶν 22.000 μ² περίπου καί ὄγκο 102.000 μ³. Ἡ δύναμη του θά εἶναι 110 κλίνες μέ δυνατότητα αὐξήσεως σέ 120.

Τή τελετή τῆς θεμελιώσεως τίμησαν μέ τή παρουσία τους ὁ ἀρχηγός τῆς ἀξιωματικῆς ἀντιπολιτεύσεως κ. Κ. Μητσότακης, ὁ πρόεδρος τῆς Βουλῆς κ. Γ. 'Αλευράς ὁ ἀντιπρόεδρος καί ὑπουργός Δικαιοσύνης κ. 'Αγ. Κουτσόγιωργας, οἱ ὑπουργοί 'Υγείας κ. Κ. Φλώρος, 'Εργασίας κ. Γ. Γεννηματᾶς, Ναυτιλίας κ. Ε. Γιαννόπουλος καί οἱ ὑφυπουργοί Προεδρίας κ. Α. Δημητρακόπουλος καί 'Εξωτερικῶν κ. Γ. Καψῆς καί ὁ 'Αμερικανός Πρέσβης κ. Στέρνς. Παρόντες στήν ἐκδήλωση ἦσαν ἐπίσης οἱ βουλευτές κ.κ. Γ. Βαρβιτσιώτης, Στ. Μάνος, Ι. Μαῦρος, Γ. Παναγιωτόπουλος, Ν. Γκελεστάθης, Ν. 'Αναγνωστόπουλος, Τζ. Τζανετακῆς καί Στρ. Στρατήγης οἱ δήμαρχοι Πειραιῶς κ. 'Ανδρ. 'Ανδριανόπουλος καί Καλλιθέας κ. Ψαλλιδόπουλος, οἱ πρόεδροι τῆς ΕΕΕ καί τῆς ΕΕΕΠ κ.κ. Στ. Γουρδομιχάλης καί 'Ανδρ. Ποταμιάνος, ὁ πρόεδρος τῆς ΕΣΗΕΑ κ. Κοραχᾶς, ἡ ἀδελφή τοῦ 'Αριστοτέλη 'Ωνάση κ. Καλλιόπη Πατρονικόλα καί πολλὰ ἀπό τά μέλη τοῦ 'Ιδρύματος 'Ωνάση.

Μετά τή θεμελίωση ἀκολούθησε δεξίωση στό ξενοδοχεῖο «'Ιντερκοντινένταλ» προσφορά τῆς ἐταιρίας «'Ιωάννου Παρασκευαΐδης ('Εξωτερικοῦ) Λτδ». ἡ ὁποία μετά ἀπό διεθνή μειοδοτικό διαγωνισμό ἀνέλαβε τή κατασκευή τοῦ Κέντρου μέ σύμβαση πού ὑπογράφηκε στίς 23 Αὐγούστου 1987.

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

‘Η Γενική Συνέλευση των Εύρωπαιμελητηρίων στη Χάγη, 18.9.1987

Στή πρόσφατη γενική Συνέλευση των «Εύρωπαιμελητηρίων» στη Χάγη, ο κ. Νίκος Α. Βερνίκος, μέλος της Διοικούσας Έπιτροπής του Ν.Ε.Ε. και μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Ε.Β.Ε.Π., εκπροσωπώντας τα Έλληνικά Έμπορικά και Βιομηχανικά Έπιμελητήρια έκανε την βασική εισήγηση για τις θαλάσσιες μεταφορές στα πλαίσια του γενικού θέματος: «Οι μεταφορές ως όργανο για την οικονομική ολοκλήρωση της Εύρωπης».



Ο κ. Νίκος Βερνίκος αναφέρθηκε στη μείωση του Κοινοτικού στόλου από το 1980 και μετά, η χωρητικότητα του οποίου μειώθηκε κατά ποσοστό μεγαλύτερο από ότι η συνολική παγκόσμια χωρητικότητα, ενώ, οι στόλοι των ανοικτών νηολογίων και της Απώ Ανατολής αύξηθηκαν.

Ο Έλληνόκτητος στόλος, είπε, αντιπροσωπεύει ποσοστό μεγαλύτερο από το 50% της Κοινοτικής χωρητικότητας.

Κατόπιν αναφέρθηκε διεξοδικά στη σημασία της ναυτιλίας για το διαμετακομιστικό εμπόριο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή ό-ποια αποτελεί επίσης πηγή εισροής συναλλαγμάτων, δημιουργεί προϋποθέσεις άπασχόλησης και αποτελεί μείζονα πολιτική δύναμη.

‘Η μείωση του Κοινοτικού στόλου, είπε, όφειλεται στην παρατεταμένη κρίση του παγκοσμίου εμπορίου, στη δημιουργία υπερχωρητικότητας, στην απώλεια συγκριτικών πλεονεκτημάτων και στην αύξηση των προστατευτικών πρακτικών τρίτων χωρών.

‘Ενώ από το 1980 το παγκόσμιο εμπόριο παρέμεινε σταθερό, ό παγκόσμιος στόλος συνέχισε να αυξάνεται με αποτέλεσμα τη

δημιουργία υπερχωρητικότητας. Μεταξύ όμως του 1985 και 1986 ό παγκόσμιος στόλος μειώθηκε και αυτό αποτέλεσε ένα σημαντικό βήμα προς την αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. ‘Η ναυλαγορά επίσης ήταν απογοητευτική και μόνο το πρώτο εξάμηνο του 1987 παρουσίασε σημεία ανάκαμψης.

Ο κ. Βερνίκος κατόπιν αναφέρθηκε στο σοβαρό πρόβλημα του προστατευτισμού που συνεχώς κερδίζει έδαφος στις αναπτυσσόμενες χώρες και στις χώρες κρατικού εμπορίου, παρά τις προσπάθειες του ΟΟΣΑ ό όποιος ήταν ανέκαθεν αντίθετος σε κάθε μορφή προστατευτισμού.

Τό κόστος του προστατευτισμού ήταν ιδιαίτερα μεγάλο για τις χώρες-μέλη της Κοινότητας, τό Συμβούλιο της όποιας τόν Δεκέμβριο του 1986 υιοθέτησε 4 κανονισμούς που σκοπό έχουν την διασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης στα φορτία και τόν ελεύθερο ανταγωνισμό, σε εμπορική βάση, κατά τη διεξαγωγή του εμπορίου από και προς την Κοινότητα.

Αυτό μπορεί να θεωρηθεί σαν τό πρώτο θετικό βήμα προς την αποτροπή περαιτέρω μείωσης της Κοινοτικής ναυτιλίας και διατήρησης της ελεύθερης κυκλοφορίας της ναυτιλίας στο διεθνές εμπόριο.

Παρόμοια μέτρα υιοθέτησε και τό Συμβούλιο του ΟΟΣΑ στις 13 Φεβρουαρίου 1987.

‘Η Κοινότητα πρέπει να βελτιώσει τη ναυτιλιακή της συνεργασία με τις αναπτυσσόμενες χώρες στα πλαίσια των ήδη υπάρχοντων συμφωνιών. ‘Η Συνθήκη LOME III μεταξύ της Κοινότητας και των χωρών Αφρικής, Καραϊβικής και Ειρηνικού (ΑΚΕ) ή όποια τέθηκε σε ισχύ στην 1 Μαΐου 1986 προβλέπει για τό συμβαλλόμενα μέρη ελεύθερη πρόσβαση στο εμπόριο. ‘Επίσης πρέπει να ένθαρρυνθεί ή δημιουργία μικτών επιχειρήσεων μεταξύ Κοινοτικών και αναπτυσσόμενων χωρών σύμφωνα με τό διακήρυξη του Καράκας.

Για τό δημιουργία μιας ισχυρής και ανταγωνιστικής κοινοτικής ναυτιλιακής βιομηχανίας, ό κ. Βερνίκος πρότεινε τό ακόλουθα:

— Μελέτη των δυνατοτήτων μειώσεως του φορολογικού βάρους της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

— Περαιτέρω μείωση της οργανικής σύνθεσης των πλοίων, σε ασφαλή πλαίσια, και επέκταση της αρχής της ελεύθερης διακίνησης των ναυτικών έθνικότητας μή — κοινοτικής, οι όποιοι όμως έχουν εξομελωθεί σαν υπήκοοι σε όρισμένα κράτη — μέλη.

— Όλες οι υπάρχουσες έπιχορηγήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας πρέπει να καταργηθούν και να απαγορευτεί ή θέσπιση νέων.

— ‘Η Κοινότητα πρέπει να καθιερώσει ένα πρόγραμμα διαλύσεων πλοίων για τη μείωση της υπάρχουσας υπερχωρητικότητας. Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα τόν έκασυχρο-

νισμό του Κοινοτικού στόλου και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του.

Κλείνοντας την εισήγηση του ό κ. Βερνίκος πρότεινε επίσης τό ακόλουθα για να άναστραφεί ή καθοδική πορεία του Κοινοτικού στόλου:

— Πρέπει να συνεχιστεί ή επιδίωξη μιας μη προστατευτικής ναυτιλιακής πολιτικής, βασισμένης στην αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού στην παγκόσμια ναυτιλία, για τό συμφέρον των πλοιοκτητών της Κοινότητας και αυτών που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της ναυτιλίας.

— Οι προστατευτικές πρακτικές τρίτων χωρών που έμποδίζουν την δημιουργία ενός ανταγωνιστικού εμπορικού συστήματος πρέπει να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά σε επίπεδο Κοινότητας παρά σε επίπεδο μεμονωμένων κρατών — μελών.

— Τά κυρίαρχα θέματα που άπασχολούν την ναυτιλία είναι αυτά που άφορούν τό εμπόριο με τρίτες χώρες, έπομένως, όποιαδήποτε ενέργεια σε επίπεδο Κοινότητας πρέπει να λαμβάνει ύπόψη τις έπιπτώσεις επί της ανταγωνιστικής θέσης της Κοινοτικής Ναυτιλίας.

— Πρέπει όσο τό δυνατό γρηγορότερα να ληφθούν μέτρα βελτίωσης της ανταγωνιστικής θέσης του Κοινοτικού στόλου έναντι των ξένων ανταγωνιστών του σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν παραπάνω.

— Τέλος, ή Κοινότητα πρέπει να επιδιώξει την αποτελεσματική έφαρμογή της υπάρχουσας Κοινοτικής νομοθεσίας και ειδικά τό πακέτο των 4 κανονισμών, οι όποιοι αν χρησιμοποιηθούν κατάλληλα είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τό άνωτέρω προβλήματα.

‘Η Έλληνική Αντιπροσωπεία στην 62η Γενική Συνέλευση των Εύρωπαιμελητηρίων άποτελείτο από τους κ.κ. Α. Εύφραϊμογλου, πρόεδρο της Ένώσεως Έλληνικών Έμπορικών και Βιομηχανικών Έπιμελητηρίων και πρόεδρο του ΕΒΕΑ, Δ. Δανηλάτε, μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του ΕΒΕΑ, κ. Ι. Χατζοπούλου, διευθύντρια Υπουργείου Έμπορίου, Α. Κυριαζή, αντιπρόεδρο του ΕΒΕΑ, κ. Κ. Σακελλαρίδου, μέλος του ΕΒΕΑ και τόν κ. Ν.Α. Βερνίκο, μέλος της Διοικούσας Έπιτροπής του ΝΕΕ και του Διοικητικού Συμβουλίου του ΕΒΕΠ.

‘Επίσης συμμετείχαν οι έμπειρογνώμονες κ.κ. Γ. Γιουργάς, Υ. Μιτάτος, Υ. Παπακωνσταντίνου και Α. Θανασούλιας.

Ο κ. Α. Κυριαζής εξέλέγει αντιπρόεδρος της Γενικής Συνελεύσεως των Εύρωπαιμελητηρίων.

Πρόστιμα για υπεράριθμους

Πρόστιμο συνολικού ύψους 6.415.385 δρχ. έπέβαλε τό κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς στους υπεύθυνους 18 Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων για μεταφορά υπεράριθμων έπιβατών.

Πρόστιμο - 348.920 δρχ. έπέβαλε τό λιμε-

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

ναρχείο Ραφήνας στους υπεύθυνους του Ε/Γ-Ο/Γ «Επτάνησος», γιατί κατά τό δρομολόγιο του πλοίου από Μύκονο, Τήνο, Άνδρο μετέφερε καί αποβίβασε στη Ραφήνα 122 υπεράριθμους επιβάτες.

Συμπληρωματικά κρηπιδώματα 500 μέτρων στον Πειραιά

Γιά τήν καλύτερη εξυπηρέτηση τής επιβατηγού ναυτιλίας στό λιμάνι του Πειραιά, αποφασίστηκε από τήν Διοίκηση του ΟΛΠ ή κατασκευή, στό Κεντρικό Λιμάνι (λιμάνι Άλων) συμπληρωματικών κρηπιδωμάτων, συνολικού αναπτύγματος 500 μέτρων.

Τό έργο είναι προϋπολογισμού δαπάνης 500.000.000 δραχμών καί ήδη έγκρίθηκε από τό ΔΣ του Όργανισμού ή δημοπράτηση του έργου.

Άπέπλευσε τό «Μύκονος» από τό Μπαντάρ Άμπάς

Έληξε ή περιπέτεια των 26 Έλλήνων ναυτικών, του φορτηγού πλοίου-ψυγείου «Μύκονος», τό όποιο είχε οδηγηθεί από περσικά περιπολικά στό λιμάνι του Μπαντάρ Άμπάς.

Όπως γνώρισε στό θάλαμο επιχειρήσεων του ύπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας, σέ ραδιοτηλεφωνική έπαφή του, ό πλοίαρχος Ι. Σπίθας, τό πλοίο απέπλευσε από τό ιρανικό λιμάνι Μπαντάρ Άμπάς, τό βράδυ τής Τρίτης 13 Όκτωβρίου.

Όλα τά μέλη του πληρώματος είναι καλά καί τό πλοίο κατευθύνεται στό λιμάνι του άρχικού προορισμού του, τό Νταμμάμ τής Σαουδικής Άραβίας.

Έκπρόσωπος τής πλοιοκτητρίας εταιρίας επισκέφθηκε τόν ύπουργό Ναυτιλίας κ. Ε. Γιαννόπουλο καί τόν εύχαρίστησε θερμά γιά τό προσωπικό του ενδιαφέρον γιά τήν αποδέσμευση του πλοίου. Άκόμα συνεχάρη τό προσωπικό του θαλάμου επιχειρήσεων του ΥΕΝ γιά τή συμπαράστασή του πρός τό πλήρωμα του πλοίου.

Σήμερα τό διεθνές σεμινάριο στη Ν.Α.Π.

Άρχίζουν σήμερα Πέμπτη καί λήγουν αύριο Παρασκευή οι εργασίες του διεθνούς σεμιναρίου μέ κεντρικό θέμα «Διεθνής Οικονομία καί Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση», πού όργανώνει γιά πέμπτη συνεχή χρονιά ή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, μέ τή συνεργασία του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας Έμπορίου καί Χρηματοδοτήσεων του «Σίτυ Γιουνιβέρσιτυ» του Λονδίνου.

Τίς εργασίες του σεμιναρίου, θά κηρύξει ό

Οί τιμές των μπώνκερς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν περί τά μέσα του διαρρέυσαντος δεκαπενθήμερου. Τιμές δολάρια ΗΠΑ. Πηγή KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Όόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Βοστώνης	110/115	114/118	176.50/183
Νέας Όόρκης	106/1110	108/113	165/178
Φιλαδέλφειας	108/110	110/113	165/168
Βαλτιμόρης	105/106	108/109	165/166
Νόρφολκ	107/110	109.50/113	165/168
Σαβάννας	109/115	112/118	164/165
Τσάνκσονβιλ	106/107	109/110	163.75/164.75
Τάμπας	105/106	107.50/110	158.75/164
Μόμπιλ	101/105.50	102/108	158/160
Ν. Όρλεάνης	100/103.50	102/105.50	158/164
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	102/104	103/105	158/160
Χιούστον	100/102	102/103.50	158/160
Κόρπους Κρίστι	101/104	102/107	158/163
Λός Άντζελες	93/105	103/108	175/180
Σάν Φραντζίσκο	101/102	103/104	175/177
Κολούμπια ρ./Πόρτλαντ	107/108	109/110	175/185
Σηάττλ	101/105	103/107	175
Μόντρεαλ	114/116	117/119	175/176
Βανκούβερ	110/112	112/114	185/186
Άγ. Εύσταθίου	114/117	117/120	174/177
Φρήπορτ/Μπαχάμας	106/107	108/109	171/172
Τρίνιταντ	120/121	124/125	175/176
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	111/114	117/119	173/175
Σαίντ Κρουά	17.75	17.95	24.10BBL
Βενεζουέλας	16.28	16.53	23.17BBL
Βραζιλίας	108	111	270
Άμβέρσας	105/106	107/109	151/156MTD
Ρότερνταμ	103/104	104.50/105.50	150/155MTD
Άμβούργου	105/106	107/109	151/156MTD
Γαλλίας	108/110	114/115	175/177MTD
Ίσπανίας	114/115	118/120	185/190
Θέουτας	107/109	110/112	165/168
Γένοβας	112/113	116/117	177/180MTD
Αύγουστας	110/112	115/116	179/182MTD
Πειραιώς	107/108	111/112	175/176MTD
Σουέζ Κανάλ	110/112	110/112	198/200MTD
Τζέντας	—	102.50/105	157.50/165MTD
Νταμμάμ	—	99.50/106.50	158/165MTD
Ράς Τανούρα	—	106.50	165MTD
Φουτζέιρα	96/97	103/104	165/166MTD
Κουβέιτ	100/102	103/105	170MTD
Ντακάρ	140/143	185/188	—
Ντάρμπαν	—	107/110	200/220
Τζιμπουτί	—	120/125	172/175
Σιγκαπούρης	98/99	101/103.50	160/162
Κορέας	113/115	117/119	170/175
Ίαπωνίας	116/122	120/125	175/180

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)

υπουργός Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλος, εν συνεχεία δέ ο καθηγητής του «Σίτυ Γιουνιβέρσιτυ» κ. Κώστας Γραμμένος, θα αναπτύξει τα βασικά στοιχεία της διεθνούς οικονομίας, που επηρεάζουν τη διεθνή ναυτιλία. Θα ακολουθήσει η ανάπτυξη θεμάτων και από άλλες προσωπικότητες του οικονομικού, ναυτιλιακού και τραπεζικού κόσμου.

Νέα απ' ευθείας γραμμή της SAS από Μπαγκόκ για Εύρωπη

Η SAS είναι η πρώτη Αεροπορική Εταιρεία που πετάει κατά την διάρκεια της ημέρας απ' ευθείας από την Νοτιοανατολική Ασία στην Εύρωπη από τις 4 Οκτωβρίου 1987.

Η νέα αυτή γραμμή «SAS Daylight Express» είναι η 5η εβδομαδιαία πτήση της Εταιρείας από Κοπεγχάγη - Μπαγκόκ - Κοπεγχάγη.

Υπάρχουν 80 πτήσεις την εβδομάδα από το Μπαγκόκ στην Εύρωπη αλλά όλες αναχωρούν μετά τις 06:00 το βράδυ.

Η SAS θα προσφέρει στους επιβάτες του Daylight Express με κανονικό εισιτήριο Πρώτης θέσης ή Business κατά την άφιξη τους στην Εύρωπη μία νύκτα δωρεάν σε ένα από τα ξενοδοχεία της.

Η Σχολή Δυτών

Την 1 Φεβρουαρίου 1988 θα αρχίσουν τα μαθήματα στη Σχολή Δυτών Καλύμνου ή διάρκεια των οποίων έχει καθορισθεί σε 40 τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες.

Οι θέσεις των μαθητών που θα γραφτούν για φοίτηση στη Σχολή καθορίζονται κατά ειδικότητα ως εξής: Δύτες, μέχρι δέκα τέσσερις, επιτηρητές, μέχρι τρεις και κυβερνήτες επίσης μέχρι τρεις.

Οι υποψήφιοι για δύτες πρέπει να έχουν ηλικία μεγαλύτερη των 18 χρόνων και μικρότερη των 35, ενώ οι υποψήφιοι επιτηρητές ή κυβερνήτες να έχουν συμπληρώσει το 21ο έτος της ηλικίας τους.

Προγράμματα Ναυτιλίας για Ήλεκτρονικούς Υπολογιστές Τσέπης (Pocket Computers)

Ένας ναυτικός, ο υποπλοίαρχος κ. Κων/νος Ζαχαρόπουλος προσφέρει έτοιμα προγράμματα ηλεκτρονικών υπολογιστών τσέπης για την επίλυση προβλημάτων Ναυτιλίας, Φορτώσεως ύγρων και ξηρών φορτίων και Ευστάθειας πλοίων.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επικοινωνήσουν μαζί του στο τηλέφωνο 5138305.

Έκθεση Ζωγραφικής στη Λέσχη

Από 19 έως 30 Οκτωβρίου θα διαρκέσει η δεύτερη ατομική Έκθεση Ζωγραφικής Μπατίκ της κ. Όλγας Παπαντωνίου, την οποία

θα φιλοξενήσει στις αίθουσές της η Ναυτική Λέσχη Πειραιώς.

Ναυτικοί θύματα τροχαίου

Δύο Έλληνες ναυτικοί τραυματίστηκαν στις 2 Οκτωβρίου σε αυτοκινητιστικό δυστύχημα που συνέβη στην πόλη Παρανάγκουα της Βραζιλίας. Πρόκειται για τους Θωμά Ψαθά 27 ετών και Κώνσταντο Βούλγαρη 21 ετών ναύτη και βοηθό θαλαμηπόλου, αντίστοιχα, του Έλληνικού φορτηγού «Κρήτη Πέριντοντ». Από τους δύο ναυτικούς θα παραμείνει για νοσηλεία σε νοσοκομείο μόνο ο Βούλγαρης, με κάταγμα της λεκάνης, ενώ ο Ψαθός επέστρεψε στο πλοίο.

Διάλεξη του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Τό Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας διοργανώνει την ερχόμενη Τρίτη 20 Οκτωβρίου και ώρα 18.00 στο έντευκτρήριό του, Φίλωνος 137, έσπεριδα με δύο ενδιαφέροντα θέματα:

α) «Προβλήματα Μελέτης και Έφαρμογής Πλοίων Διπλής Γάστρας» S.W.A.T.H. (Small Water Plane Area Twin - Hull) υπό του κ. Α. Παπανικολάου, αναπληρωτού καθηγητού ΕΜΠ, τμήμα Ναυπηγών - Μηχανολόγων Μηχανικών.

β) «Πλοία S.W.A.T.H. και η σκοπιμότητα χρήσης τους στον Έλλαδικό και ευρύτερο Μεσογειακό χώρο» υπό του κ. Π. Σταλάκη, Δρ. Ναυπηγού Μηχανικού της Εταιρείας Ανάπτυξης της Ναυτικής Τεχνολογίας

Θάνατοι ναυτικών

Στις 13 Οκτωβρίου πέθανε ξαφνικά, στο Έλληνικό Φορτηγό «Αναγγελία Ήγκλ» ο

ναύτης Όδυσσεύς Μίμαρος 52 ετών, ενώ αυτό έπλεε ανοικτά της Αυστραλίας με προορισμό το λιμάνι Φλάσινγκ της Ολλανδίας, όπου αναμένεται να φτάσει μετά 25 περίπου ημέρες με ενδιάμεσες προσεγγίσεις στην Τζέντα και το Σουέζ.

Ο Πλοίαρχος του σκάφους κ. Φώτης Βακούτης ανέφερε ότι ο Μίμαρος υπέκυψε στην καμπίνα του, παρά τις άπεγνωσμένες προσπάθειες των συναδέλφων του να τον σώσουν με τεχνητή αναπνοή.

Η πλοιοκτήτρια εταιρία γνωστοποίησε στο YEN ότι η σορός του ναυτικού θα παραμείνει στο ψυγείο στο πλοίο μέχρι να φτάσει στο Φλάσινγκ.

Στο υπό σημαία Μπαχάμες δεξαμενόπλοιο «Florida», πέθανε ο Γ' μηχανικός, ο Γιώργος Παπαδόπουλος 49 ετών, ενώ το σκάφος κατευθυνόταν στη Σιγκαπούρη. Ο πλοίαρχος του Florida είχε αναφέρει στο YEN ότι ο Παπαδόπουλος είχε υποστεί καρδιακή προσβολή και ότι είχε αλλάξει πορεία για να κατευθυνθεί στο λιμάνι του Κολόμπο, στο μεταξύ όμως ο άτυχος Γ' μηχανικός υπέκυψε.

ΠΕΝΘΗ

ΕΙΡΗΝΗ Γ. ΛΙΒΑΝΟΥ

Απεβίωσε τη Δευτέρα 6 Οκτωβρίου η Ειρήνη Γ. Λιβανού η οποία ήταν θεία του κ. Γεωργίου Π. Λιβανού και μαζί με τον αδελφό της, τον μακαρίτη Πλοίαρχο Ιωάννη Γ. Π. Λιβανό, υπήρξαν οι ιδρυτές του Συγκροτήματος CERES.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συνήλθε έκτακτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου Μέλους της έφοπλιστικής οικογένειας.

ΕΙΡΗΝΗΣ ΛΙΒΑΝΟΥ

πού έπήλθε στις 6 Οκτωβρίου 1987 και άφου άκουσε τον Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ό όποιος έξηρε την προσωπικότητα της μεταστάσης

Άπεφάσισε όμόφωνα

— Νά διαβιβασθούν πρός τούς οικείους της άποβιώσσης τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.

— Άντί στεφάνου νά διατεθεί υπέρ άγαθοεργών σκοπών τό ποσόν των είκοσι χιλιάδων (20.000 δρχ.).

— Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς 6 Οκτωβρίου 1987

Ο Πρόεδρος

της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

PHONES: 675.4321, 321.7586
TELEX: 87517 SMYRNIUDIS

TELEFAX 301-675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΜΥΚΟΝΟΣ	Έλληνική	12.277	1967	Έβλήθη υπό ιρανικών αεροσκαφών, στον Περσικό, στις 10/10.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	Έλληνική	15.857	1983	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Haskerland» στην Άμβερσα, στις 8/10 και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΕΜΠΛΑΪΡ	Λιβερτιανή	28.268	1983	Συγκρούστηκε στην Παρανάγουα, με το φορτηγό «Apuze» στις 6/10 και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές στην πλώρη.
ΕΥΡΥΔΙΚΗ	Κυπριακή	20.546	1976	Σάν Νίκολας για Ταϊβάν, προσάραξε στον π. Παρανά, στις αρχές Οκτωβρίου.
ΟΝΥΞ	Παναμαϊκή	17.959	1976	Κάντλα για Μαπούτο, υπέστη ζημία στις προπέλλες, στις 7/8. Αναλήφθηκε ύδροδεξαμενισμός και μόνιμες επισκευές στην Άμβερσα, στις 25/9.
ΣΗΛΗΝΤΕΡ	Κυπριακή	17.971	1972	Συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Dianthus» στην Ταρούς, στις 4/10 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΛΕΓΚΑΣΥ	Κυπριακή	118.865	1971	Έβλήθη υπό ιρακινών αεροσκαφών, στο Χορμούζ, στις 5/10.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ.	Παναμαϊκή	13.512	1965	Έβλήθη υπό ιρακινών αεροσκαφών, στο Χορμούζ, στις 12/10.
ΜΕΤΣΟΒΟΝ	Λιβερτιανή	45.000	1980	Κατά τον απόπλου από Μποναίρ, στις 3/10, συγκρούστηκε με το ρυμούλκο «Point Melford» και υπέστη ελαφρές έλασματοουργικές ζημιές.
ΣΑΪΝΓΚ ΣΤΑΡ	Κυπριακή	128.929	1971	Έβλήθη στο Χορμούζ, από ιρακινά αεροσκάφη, στις 5/10 και υπέστη πυρκαϊά.
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	Κυπριακή	53.226	1968	Έβλήθη υπό περσικού αεροσκάφους, νοτίως του Χάργκ, στις 2/10 και υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο.

Niva Shipping Ltd.

**SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS**



86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962
TELEX : 21 1086, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX : 41 71 951
CABLES : "NIVAFREIGHTH"



Sole Agents for

MITSUI - LINE KOGYO KAISHA LTD - JAPAN
DELTA RUBBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με άκρως αισιόδοξες προοπτικές όσον αφορά στις βραχυπρόθεσμες εξελίξεις στην παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου άνοιξε ο 'Οκτώβριος. Σε αυτό συνέβαλαν όλοι οι βασικοί τομείς της αγοράς, σιτηρά, άνθρακες, μεταλλεύματα.

Γιά μία ακόμα φορά, τό ενδιαφέρον έστιάζόταν στα πάναμαξ και cape size πλοία, όπου σημειώθηκαν και τά πλέον έντυπωσιακά κέρδη, χωρίς όμως τουτό να σημαίνει ότι και τά μικρότερα μεγέθη δέν απέλαυσαν μία ζήτηση πού ήδη από μακρού είναι δεδομένη, ιδίως στα μεταξύ 25-40.000 τον. d.w.

Χαρακτηριστική ή άνέλξη του ναύλου πάναμαξ γιά σιτηρά από Κόλπο ΗΠΑ γιά 'Ιαπωνία πού ξεκινώντας από τά δολ. 16,25 στην άρχή της περιόδου φαινόταν να έγγίζει, άν όχι να ξεπερνά, τά δολ. 17,50 τή στιγμή πού γράφονται αυτές οι γραμμές. Παρόμοια άνέλξη και του προς Κόντινεντ ναύλου πού από τά δολ. 9 φαινόταν να έγγίζει τά δολ. 10. Καί στίς δύο περιπτώσεις, ή πιθανότητα περαιτέρω βελτίωσης των επιπέδων των ναύλων δέν πρέπει να άποκλείεται. Καί οι λοιπές περιοχές ('Αγ. Λαυρέντιος, Βόρειος Ειρηνικός, Νότια 'Αφρική, Εύρωπαίος χώρος, δέν ύστέρησαν, με αποτέλεσμα μία ευρύτερη κατανόμη της ζήτησης από γεωγραφική άποψη.

'Εξ ίσου δραστική και ή συνεισφορά των γαιανθράκων και των σιδηρομεταλλευμάτων, ιδίως στα μεγάλα μεγέθη (80-160.000 τόννοι) πού πραγματοποιήσαν σημαντικά κέρδη. Χάμπτον Ρόουντς, Κόλπος ΗΠΑ και Αυστραλία γιά τους πρώτους, Βραζιλία, Δυτική 'Αφρική, Αυστραλία γιά τά δεύτερα, παρουσίασαν σοβαρή ζήτηση πού τείνει να έξαφανίσει από την αγορά τίς αντίστοιχες μονάδες.

Στή ζάχαρη, δέν περιήλθε σε γνώση μας μεγάλος αριθμός πράξεων ώστε να επιτρέψει την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων, οι λίρ. 15,20 από Μαπούτο γιά Λονδίνο, οι 15.000 τόννοι από Φίτζι γιά 'Ιαπωνία στα δολ. 17 ύποδηλώνουν κάποια άνοδο.

'Ισχυρή ή κίνηση στα λιπάσματα δέν επιτρέπει ιδιαίτερο σχολιασμό. Τό ίδιο και γιά τά λοιπά φορτία.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

'Ακολουθώντας την πορεία των ναύλων, τά μισθώματα των χρονοναυλώσεων σταθεροποιήθηκαν σε ύψηλά επίπεδα πραγματοποιώντας και άνοδο σε όλες σχεδόν τίς περιοχές.

Καί ενώ τό άνά τον. d.w. και μήνα μίσθωμα του cape size έτεινε προς τά δολ. 3, τά πάναμαξ έπιαναν κάτι μεταξύ των δολ. 7-8.500, άναλόγως της θέσεως και της καταναλώσεως καυσίμων, ενώ τά 40.000 τον. d.w. κινούνταν περί τά δολ. 6.000. Περί τά δολ. 4-4.500 έκινούντο τά lakes size και στην ίδια περίπου περιοχή τά πλοία πολλαπλής χρήσεως πού, εύκαιρικά, άγγιζαν τά δολ. 5.800 - 6.000.

'Η προοπτική περαιτέρω άνόδου άποτελεί την πιο πιθανή πρόβλεψη.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τά θεαματικά κέρδη πού παρουσίασαν οι

ναύλοι από τον Περσικό και ή σταθεροποίηση τους σε μάλλον ικανοποιητικά επίπεδα σε πολλές άλλες περιοχές ασφαλώς έχουν μία σημασία πού ξεπερνά αυτήν την ίδια την ναυλαγορά πετρελαίου και τείνει να επιδράσει στην εξέλιξη του συνόλου των διά θαλάσσης μεταφορών.

Κάτω από τίς γνωστές πολεμικές συνθήκες και υπό τη βαρεία σκιά των βομβαρδισμών των πλοίων πού πλέουν στην περιοχή, ή ζήτηση χωρητικότητας αύξήθηκε γιά μία ακόμα φορά, τό ίδιο και ο ναύλος πού, προσδευτικά, από τά WS 35-37, των άρχων της περιόδου, 'απήδησε' στα WS 45 τή στιγμή πού γράφονται αυτές οι γραμμές και Κύριος οίδε πού, όταν θά τυπώνονται!

Μεσόγειος και Βόρειος Θάλασσα, ένισχυμένες και από την αύξημένη από ΗΠΑ ζήτη-

ση, κρατήθηκαν σε ύψηλά επίπεδα, ενώ ούδολως ύστερούσαν οι λοιπές περιοχές. Είναι πλέον φανερό ότι ή ναυλαγορά του πετρελαίου κινείται και θά κινείται μέσα στο δυνατό να προβλεφθεί μέλλον με οδηγό τίς συγκυρίες της στιγμής, εύκαιρικάς καταστάσεις και άλλες οικονομικές, έξωοικονομικές, ακόμη και καθαρά πολιτικές παραμέτρους, πού δέν επιτρέπουν μία έκ των προτέρων άξιολόγηση. 'Η «βίαιη» έξαφάνιση χωρητικότητας από επιθετικές πράξεις των έμπολέμων στον Περσικό, ή κάθετη άνοδος των τιμών του scrap και ή έλλειψη σοβαρού όγκου παραγγελιών ναυπηγήσεων έχουν πλέον μετατρέψει τό κλίμα μέσα στο όποιο κινείται τό δεξαμενόπλοιο πού κατά περιόδους επιφυλάσει πολύ εύχάριστες εκπλήξεις στον ιδιοκτήτη του...

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ: Βόρειο Ειρηνικό 28.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 24,75 φίο, 5 ήμέρες/1.500 τον., 'Οκτωβρίου 1-15.

ΑΙ'ΙΝΤΗΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ: 'Αμερ. Κόλπο 67.500 τον. φορτίο σιτηρών 'Ολλανδία, δολ. 560.000 κατ' άποκοπή, 11 ήμέρες, 'Οκτωβρίου 18-25.

ΕΛΕΝΗ II: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 16,35 φίο, 9.000/6.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 16-21.

ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.: Βόρειο Ειρηνικό 22.000 τον. γεννήματα Μαλαισία, δολ. 20 φίο, πλέον 1 δολ. γιά έπιπλέον λιμάνι εκφόρτωσης, 4 ήμέρες/3.000 τον. εκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 17-28.

ΣΚΟΡΠΙΟΣ: Βόρειο Ειρηνικό 25.000 τον. περίπου σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 28,50 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 11-15.

ΑΤΤΙΚΟΣ: Σαίντ Λόρενς 27.000 τον. σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 13,75 φίο, 4 ήμέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 12-20.

ΤΖΕΝΝΙΦΕΡ ΤΖΕΝΗ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. σιτηρά σε σάκκους Αίγυπτο, δολ. 28,40, 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: Τολέδο 16.200 τον. δημητριακά Βαλένσια, δολ. 21,25 φίο, όψιόν και Σεβίλλη δολ. 22,75 φίο, 4 ήμέρες/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 10-15.

ΑΜΑΖΩΝ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 16,75 φίο, 11 ήμέρες, 'Οκτωβρίου 24-30.

ΤΖΩΡΤΖΙΑ Τ.: 'Αμερ. Κόλπο 15.000 τον. σιτηρά 'Αμπουκίρ, δολ. 315.000 κατ' άποκοπή φίο, 10 ήμέρες, 'Οκτωβρίου 17-22.

ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ: Ποταμό Μισισσιππή 13.000 τον. περίπου σιτηρά Αίγυπτο δολ. 27,25 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 20-29.

ΠΥΡΡΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 21.000 τον. γεννήματα Μανζανίλλο, δολ. 15,50 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 15-20.

ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.: Δομινικανική Δημοκρατία 9.500 τον. ζάχαρη χύδην 'Αμερ. Κόλπο δολ. 11,25 φίο, 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 20-31.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΒΙΑΣΣΟΣ: Πόρτ Καμάρ 45.000 τον. βωξίτες Πόιντ Κόνφορτ, δολ. 3,65 φίο, 24.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 1-10.

ΕΞΠΛΟΡΕΡ: Μπιντάν 'Αϊλαντ 36.000 τον. άλουμίνα Πουέρτο 'Ορντάζ, δολ. 10,65 φίο, 12.000/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 1-5.

ΑΝΝΑ ΠΕΤΡΑΚΗ: 'Αγ. Νικόλας 'Ελλάδα, 25.000 τον. άλουμίνα Χόλχεντ, δολ. 6,25 φίο, 7.000/4.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 1-10.

ΚΕΝ ΣΗ: Κπέμε 13.000 τον. φωσφάτα χύδην Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 26,27 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 29 — 'Οκτωβρίου 3.

ΚΕΙ'Ι Π ΣΑΝ: Νιουκάστλ 110.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 11,90 φίο, 20.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 5-15.

ΑΙ'ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΠΦΑΙ'Ι Π: 'Ακαμπα 12.500 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινίας, δολ. 15, φόρτωση κλίμακας/1.000 εκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 11-14.

ΜΕΡΙΤ: Πόιντ Νουάρ 66.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπαγκνόνλι, δολ. 5,75 φίο, 2 1/2 — 2 1/2 ήμέρες φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 18-25.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ: 16.330 τον. d.w. του 1976, παράδοση Χόγκ Κόγκ 'Οκτωβρίου 12-16, ταξίδι Καραϊβικής με όψιόν κυκλικό ταξίδι, δολ. 4.350 την ήμερα.

ΚΙΤΣΑ: 43.112 τον. d.w. του 1976, παράδοση Γιβραλτάρ 'Οκτώβριο, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπα-

CREWING AGENTS INDIA

MIDDLE EAST AGENTS
206, Dalamal Tower
Nariman Point
Bombay 400 021
INDIA

Phone: 22 29 66/ 23 25 39
Telex: 11 3752 MED IN

Manager: Captain T.S. CARDOZA

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE
11 MERARCHIAS STREET No 12
AKTI MIAOULLI 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

ναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ II: 20.950 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ιαπωνία 'Οκτώβριο, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΔΗΛΟΣ: 15.177 τόν. d.w. του 1970, παράδοση Βραζιλία 'Οκτώβριο, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 28.500 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας και Αιγύπτου με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ / Γιβραλτάρ / Σκώ, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ: 47.392 τόν. d.w. του 1968, παράδοση Καράτσι τέλη 'Οκτωβρίου, ταξίδι Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 4.950 την ημέρα.

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ: 50.550 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Ταραγκόνα άμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 4.950 την ημέρα.

ΑΚΡΙΤΑΣ: 15.174 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Νέα 'Ορλεάνη 'Οκτωβρίου 1-6, επαναπαράδοση 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ: 15.020 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Τζόρτζταουν Γκουάνα άμεση, επαναπαράδοση Ρόττερταμ, δολ. 3.700 την ημέρα.

ΠΕΤΑΛΟΝ: 66.464 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Πάσσερο για ταξίδια 4-6 μηνών προς δολ. 6.000 την ημέρα.

ΤΙΤΑΝ: 24.580 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Νοτ. 'Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Μεσογείου, δολ. 5.900 την ημέρα.

ΑΚΡΙΤΑΣ: 23.538 τόν. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι 40 ημερών με επαναπαράδοση Δυτ. ακτή ΗΠΑ, δολ. 3.900 την ημέρα.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: 55.596 τόν. d.w. του 1970, παράδοση Καζαμπλάνκα Σεπτεμβρίου 28-30, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Μαλαισία/Ινδονησία δολ. 5.000 την ημέρα, όψιόν δεύτερο ταξίδι με επαναπαράδοση Εύρωπη δολ. 4.900 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ: 27.451 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Φλάσινγκ άμεση, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 4.100 την ημέρα.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΙΗΝ: 37.446 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Καράτσι 'Οκτωβρίου 12, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΑΜΕΘΥΣΤ: 23.536 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Τάμπα Νοεμβρίου 3-14, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΟΝ: 72.044 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΕΛΛΟΥΣΙΠ Λ: Περσικό Κόλπο 250.000 τόν. μέρος φορτίου Δυτικές όψιόν, WS 32,5, 'Οκτώβριο.

ΣΗ ΓΚΛΟΥΡ: Σουέζ 25.000 τόν. νάφθας ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 190, Σεπτεμβρίου 28.

ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 220, 'Οκτωβρίου 3.

ΑΕΛΛΩ: Περσικό Κόλπο 30.000 τόν. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 155, 'Οκτώβριο.

ΑΚΟΗ: Δυτ. 'Αφρική 99.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 62,5, 'Οκτωβρίου 5.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Σιντί Κερύ 80.000 τόν. 'Ιταλία, WS 82,5, άμεση.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Γέμπο 86.000 τόν. μέρος φορτίου Ταμπαγκάο, WS 65, 'Οκτώβριο.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: 'Οδησσό 50.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 115, 'Οκτωβρίου 4.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II: 'Οδησσό 40.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 120, 'Οκτώβριο.

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ: Μπανιάς 29.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 185, άμεση.

ΣΑΞΕΣ: Περσικό Κόλπο 33.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ινδία WS 305, 'Οκτώβριο.

ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ: Σουεΐτινα 80.000 τόν. 'Ιταλία, WS 115, άμεση.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Περσικό Κόπο 120.000 τόν. περίπου Ντελαγουάρ Σίτυ, WS 62, 'Οκτώβριο.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΝΓΚ: Βενεζουέλα 80.000 τόν. 'Ιταλία, WS 45, 'Οκτωβρίου 3.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο WS 95, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 90, 'Οκτώβριο.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Ρας Σουκχέιρ 70.000 τόν. μέρος φορτίου Φός WS 85, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 80, 'Οκτώβριο.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: Λιβύη 120.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 57,5, όψιόν Μεσόγειο WS 62,5, 'Οκτώβριο.

ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΤ: Ρωσική Μαύρη Θάλασσα 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 175, άμεση.

ΠΑΡΑΠΟΛΑ: 'Ιταλία 29.000 τόν. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 185, 'Οκτωβρίου 4.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Κέυχαν 80.000 τόν. 'Ιταλία, WS 100, 'Οκτωβρίου 8.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Τής 65.000 τόν. μέρος φορτίου Μίλφορντ Χέβεν WS 79, όψιόν Ρόττερταμ WS 81,5, 'Οκτωβρίου 6.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ: Καραϊβική 49.000 τόν. Βραζιλία, WS 87,5, 'Οκτωβρίου 14.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: 'Αρζού 64.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 72,5, 'Οκτωβρίου 15.

ΣΗΓΚΛΟΥΡ: Τουάπες 30.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 215, 'Οκτώβριο.

ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. Βραζιλία, WS 44,25, άμεση.

ΛΑΒΕΛΧΟΡΝ: Περσικό Κόλπο 122.000 τόν. Τουρκία WS 70, άμεση.

ΘΗΣΕΑΣ: Σέρια και Κασίμ 72.000 τόν. μέρος φορτίου Ταϊβάν, WS 92, 'Οκτωβρίου 23.

ΖΑΡΑΝΤΑ: Πένινγκτον 125.000 τόν. μέρος φορτίου Χάλιφαξ, WS 52,5, 'Οκτώβριο.

ΝΟΤΟΣ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 115.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 39, 'Οκτώβριο.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Κωνσταντίνα 30.000 τόν. νάφθας Μεσόγειο/ 'Ανατολ. ακτή Καναδά, WS 220, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 215, 'Οκτώβριο.

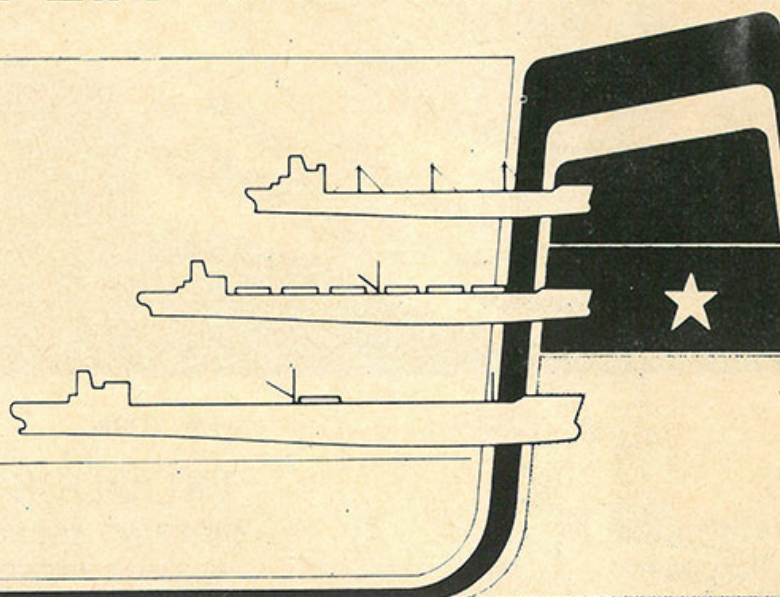
ΑΣΚΟΝΑ: Σκίκντα 30.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 185, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 175, 'Οκτωβρίου 21.

ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ: Κάλιαρι 33.000 τόν. καθαρά Λαβέρα, δολ. 160.000 κατ' αποκοπή 'Οκτωβρίου 17.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Καραϊβική 59.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 60, 'Οκτωβρίου 17.

ΡΑΜΠΙΣ ΜΠΑΙΗ 1: Σκίκντα/Μεσόγειο 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Μεσόγειο WS 190, 'Οκτώβριο.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΕΦΕΣΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 52,5, 'Οκτωβρίου 17.

ΦΑΣΣΑ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τόν. Λουϊσιάννα 'Οφσορ Πάπιαλιν, WS 55, 'Οκτωβρίου 16.

Οι αγοραπωλησίες

Η ζήτηση πλοίων όλων των τύπων και όλων σχεδόν των μεγεθών παρέμεινε αμείωτη κατά τη διάρκεια του πρώτου δεκαπενθήμερου του 'Οκτωβρίου. Η μεγάλη άνοδος των αξιών υπήρξε ασφαλώς ο κύριος ανασταλτικός παράγων, όπως ούτως ή άλλως, ο αριθμός των αναφερθεισών πράξεων δεν ήταν άμελητος. Ας απαριθμήσουμε μέρος αυτών που αναφέρονται στην πρώτη εργάσιμη εβδομάδα του μηνός:

Στά δεξαμενόπλοια αξίζει να αναφερθεί η πώληση του ULCC «INCISIVE» (319.200/76) αντί δολ. 16.000.000.

Στόν αντίποδα του παραπάνω, η πώληση δια ένοφραγίστων προσφορών του MT EVA P (46.687/63) αντί δολ. 1.920.000 σε Έλληνες αγοραστές.

Στά μικτά πλοία θα αναφέρουμε το OBO «THORHILD» 653.740/79) αντί δολ. 12.500.000.

Στά πλοία χύδην φορτίου, το μεταλλοφόρο «BERGE BRIONI» (227.500/73) έπωληθη αντί δολ. 11.000.000 ενώ τα handy size MV PATRIOTIS (42.300/85) και MV STAR BAY (42.050/84) άλλαξαν χέρια αντί δολ. 11/10,5 εκατ. αντίστοιχα. Τα lakers MV TONIC VENTURE (26.384/83) στά δολ. 6.350.000 και MV NOSHIMA MARU (23.900/79) στά δολ. 4.250.000 χαρακτηρίζουν τις τρέχουσες αξίες ενώ το παλαιό MV PALMYRA (18.985/70) στά δολ. 1.000.000 με πλειστηριασμό ίσως ει- ναι μη χαρακτηριστική περίπτωση.

Σημαντικός και ο αριθμός των πλοίων γενικού φορτίου όπου το MV. ARTOIS (24.300/77) άλλαξε χέρια στά δολ. 4.250.000 πράξη που μάλλον δεν κατέστη οριστική και το πλοίο έφερε ως επαναπωλούμενο. Αντίθετα το MS UNITY (Freedom του 1971) στά δολ. 1.250.000 επισημοποιεί το έπιπεδο τι- μής, ενώ το MS SYMPHONY (14.847/68) στά δολ. 840.000 ασφαλώς αντανάκλα την ήλι- κία. Το μικρότερο MS MARILAND (12.091) έ- πιασε δολ. 1.600.000.

Κατά τη διάρκεια της δεύτερης εργάσιμης εβδομάδας του μηνός αριθμός μέσου μεγέ- θους δεξαμενοπλοίων κάποιας ηλικίας άλ- λαξε χέρια σε μάλλον έντυπωσιακές γιά τα μέτρα τους τιμές. Έτσι:

Τό MT KOYUNTOYRIOTIS (102.800/68) περνούσε σε Νορβηγούς αντί δολ. 4.500.000 ενώ το MT SPRING ODESSA (69.100/69) σε 'Ι- ταλούς αντί δολ. 7.500.000. Τέυτερο είχε ύ- ποστει έκτεταμένη μετασκευή τό 1981. Καί έ- νώ τό μικρό MT FUJIYASU (14.500/75) έρχό- ταν σε Έλληνες αντί δολ. 4.000.000 τό μικτό MV BANAK (124.000/75) έπωλετό εντός της Νορβηγίας αντί δολ. 10.000.000.

Στά πλοία χύδην φορτίου σημειώσαμε ά- ριθμό πάναμαξ όπως:

— MV WILMOVA (63.000/78) δολ. 8.500.000.

MV ELAVASION (61.400/82) δολ. 12.500.000.

MV CARIBBEAN CORAL (61.000/80) δολ.

10.000.000.

MV ASCENSION (60.470/82) δολ. 12.500.000.

MV MASSIMILIANO F (54.500/73) δολ. 4.500.000 σε Έλληνες.

mV DIMITRIS P. (36.100/66) δολ. 1.633.000 ως έστί σε Έλληνες.

Στά πλοία γενικού φορτίου σημειώσαμε την εξαιρετική ενδιαφέρουσα πώληση του MS MIRA (22.042/81) D.M. 11.000.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Με τη συρρίκνωση της προσφοράς χωρη- τικότητας, η αγορά οδηγείται σαφώς σε νέα ύψη - ρεκόρ με ταχείς ρυθμούς που καθι- στούν την καταγραφή σε δεδομένη στιγμή έ- πισφαλή υπόθεση. Δραστηριότητα υπάρχει άκόμα και τα Σαββατοκύριακα.

Τό σχόλιο άφορά σχεδόν έξ ολοκλήρου στην Ταϊβάν που παραμένει στην πράξη ή μοναδική ενεργός δύναμη άφου ή Νότια Κο- ρέα και ή Κίνα φαίνονται άπρόθυμες νά την ανταγωνισθούν.

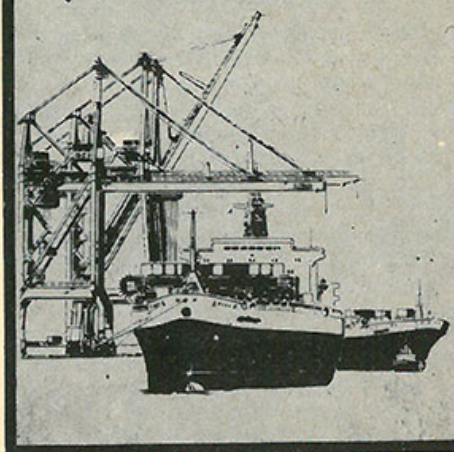
Μετρήσαμε 30 πράξεις έκ των οποίων πα- ραθέτουμε τίς πλέον χαρακτηριστικές:

- ACHILES (33.489) δολ. 250 με ζημίες.
- T/T BLUE SKIES (18.155) δολ. 240.
- M/V EOLI (16.920) δολ. 235
- M/V NEW LONDON (11.512) δολ. 245
- M/V MAGNOLIA (9.513) δολ. 234
- M/V DELTA PORT SAID (6.155) δολ. 200.
- M/S EXCELSIOR (5.397) δολ. 187.

Ποικιλία τιμών και μεγεθών μεταξύ των παραπάνω μνημονευμένων πράξεων μάς δίνει μία πλήρη κλίμακα αξιών γιά όλα τά με- γέθη και τύπους.



NAFTIKA CHRONIKA



MARINE INSURANCE

From September 20 to 24 the conference of the International Union of Marine Insurance (IUMI) was held at Nice. The Union was instituted in 1874 and it is now the oldest association of insurers on an international level. It has been headquartered in Switzerland and gathered 49 domestic insurance associations.

Its main object is to present and protect the interests of insurers, to provide its members with information in the marine development and technology and to standardize the insurance conditions and clauses introduced in the different markets. It succeeded also to improve the methods of ship classifications and to harmonize all legal problems related to marine insurance.

To this end seven Committees are represented at IUMI for all problems of insurance (cargo, hull, offshore, inland waterways etc). The Union takes part in several international associations such as IMO, UNCTAD, International Chamber of Shipping etc.

THE MARINE BLACK BOX

After extensive research, including sea and land-based trials of a prototype, Lloyd's Register's "Black Box" marine accident recorder is ready for manufacture.

LR, the world's leading ship classification society, believes the development will prove a major contribution to maritime safety. The potential of an accident recorder has begun to be recognised internationally and so far Lloyd's Register is first to be ready with specifications for commercial use.

Improvements in safety at sea have always needed feedback of information from accidents. The ship's logbook is probably the earliest example of recording data for later analysis.

Although accidents at sea can never be eliminated completely, improved technology can reduce the rate at which they occur. It was as part of its commitment to improving safety that LR initiated a project to examine the possibility of recording data on board ship to help accident investigation.

The starting point was the experience the aircraft industry has gained from the Black Box flight recorder. Although this is not the only tool used to analyse an accident, it reveals vital information which cannot be obtained in any other way.

LR found that a maritime Black Box needed to be capable of measuring and recording data about the control and navigation of the ship, including the radio, the environment the ship is operating in, stresses on the ship and its motions and the status of all the systems on board, the levels in the tanks and the cargo.

A first this seemed an daunting list of parameters — but many of the items required were already on the ship's bridge and, through modern electronics, could be linked to a recorder.

LR fitted an experimental system on board the Ellerman containership "City of Plymouth" for a two year trial which began in 1983. The results were encouraging and by the time a second trial system was put on board the Blue Star cargo ship "Boniface" in 1986, the Black Box had been refined to become

not just technically feasible but considerable cheaper to install.

Data recorded:

- Vessel motions and accelerations, including pitch, heave, roll etc.
- Hull stresses at midships and selected points.
- Draughts fore, aft and midships.
- Environmental data, including wind, temperatures etc.
- Ship control settings i.e. wheel angle, telegraph setting etc.
- Ship controls i.e. rudder angle, engine RPM etc.
- Time.
- Navigational data including ship's course, position, water depth, speed etc.
- Radar data.
- Alarms including main engine, auxiliary machinery, steering gear.
- Navigational lights, foghorn and whistle.
- Operation of all systems including bilge pumps and cargo pumps etc.
- Tank levels.
- Watertight, gas tight and fire door closures.

Release conditions:

The data is released from the ship when:

- The recordings are in danger of damage by fire.
- The ship is sinking (3 to 5 metres below the sea).
- The ship is capsizing (85 to 90 degrees to the vertical).

However sophisticated the electronics package, the Black Box would be useless unless it could be recovered after an accident. In the next stage of the project, LR built and tested a container capable of withstanding fire and which could float free after submerging. The final act was to provide the protective canister with an emergency position indicating radio beacon.

Now Lloyd's Register hopes it will not be too long before the International Maritime Organisation, the United Nations body responsible for ship safety worldwide, recommends the Black Box for installation on merchant ships.

EASTWIND'S NEW BULKERS TO JOIN PROBULK POOL

Tokyo based Eastwind Maritime recently built Eco bulk carriers are to join the expanding pool of ProBulk Carriers Ltd., the major operator of modern, handy size and Panamax vessels.

The four 26,000 dwt bulkers, namely "Hakufu", "Yohfu", "Reifu" and "Jufu" were built in 1986-87. They will enter

ProBulk's handy size pool following termination of current employment in early 1988.

ProBulk has made its presence felt since its formation in March of this year, emerging as a leading operator of modern, well managed bulk tonnage. Established by the Hellespont Group

and L & W Shipping, ProBulk offers high quality bulk transportation with the emphasis on service to the end user.

The 15 strong ProBulk fleet is one of the most modern in the bulk shipping sector, with all 12 ships in the handy size class built since 1984. All these vessels are of the super eco type and are equipped with 25 tonne cranes.

The arrival of the Eastwind fleet marks a significant commitment by ProBulk to handy size bulk carrier trades, where it has already made inroads. It also signals the development of ProBulk's commercial emphasis into the Pacific Basin, to complement its hitherto Atlantic orientation.

This move will be reinforced by the establishment of a ProBulk presence in Tokyo, under an arrangement with Eastwind Maritime. With the opening of an office in Japan, ProBulk will be represented in three major shipping centres: New York, ProBulk (USA) Inc. London, ProBulk (UK) Limited, and Tokyo, ProBulk (Japan) Ltd.

ABS HOSTS SHIPBUILDING GROUP FROM CHINA

A delegation from the China State Shipbuilding Corporation (CSSC) visited the headquarters of the American Bureau of Shipping to give details of the extensive shipbuilding capacity and low labor costs available in China, while at the same time to learn more about the operation of ABS.

The group from CSSC was headed by its vice president, Pan Zengxi, who is also president of China Shipbuilding Trading Co., Ltd., and met with James L. Dolan, Senior Vice President of ABS, and other ABS officers.

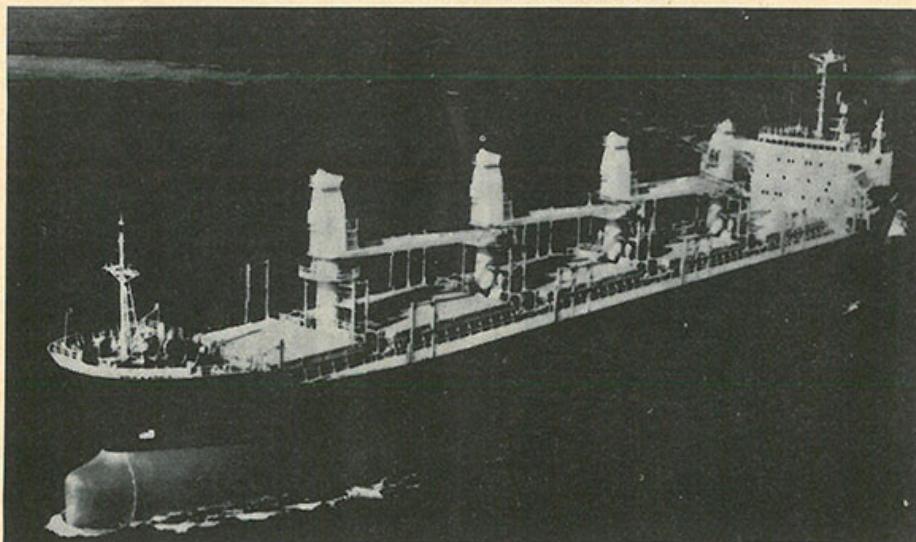
The Chinese delegation visited USA to promote the construction of ships in China's 26 shipyards, 60 marine equipment plants, and 30 design and research institutes.

Recently, in the People's Republic of China, a 1,588 gross ton general cargo vessel, was built to ABS classification for a shipping company in New Guinea, while earlier, undersea oil pipelines, plus offshore platforms, used for accommodation, oil drilling and storage, were built and installed to ABS classification by companies in China.

NOMINATIONS OPEN FOR SHEPHEARD MARITIME SAFETY AWARD

American Bureau of Shipping has announced that nominations are being accepted for the 1987 Rear Admiral Halert C. Shephard Award for Achievement in Merchant Marine Safety.

This prestigious international award is given for a single outstanding contrib-



"Jufu", one of the four handy size bulkers of Eastwind Maritime which will shortly join the ProBulk Pool.

THE M/S MONACO REFITTED WITH WARTSILA VASA MAIN ENGINES

The 2600 grt ro-ro/passenger vessel Monaco (formerly the Voyager) operated by Euroferries of Greece has been refitted with Wartsila Diesel heavy fuel engines.

The refit included replacement of the vessel's two old main engines with two six cylinder Wartsila Vasa 32 heavy fuel engines. Installation took place at the Perama Dockyards in Piraeus.

Thanks to the savings achieved with the new main engines, this twenty year old vessel will now be able to operate profitably between Patras, Greece and Brindisi, Italy.

The refit was carried out on a very tight schedule. The new engines were installed in three weeks after the delivery and only nine weeks after the order. The vessel is now back in operation.

ution to merchant marine safety, or for dedication and constructive participation in activities associated with maritime safety over a period of time. Nominees may include individuals such as ship operators, naval architects, marine engineers, ship repairers, shipbuilders, and those associated with ship operations, government, or marine associations. As the purpose of the Shephard Award is to encourage and inspire merchant marine safety, it is intended that younger individuals be given equal consideration for nomination.

The Award was established by the American Institute of Merchant Shipping in 1976 in honor of the late Admiral Shephard, who served in the United States Coast Guard as Chief, Office of Merchant Marine Safety, and was internationally acclaimed for his work in this field.

Previous recipients of the Shephard Award were: 1986 Christfried J. Urner, M.D.; 1985 James B. Robertson, Jr. 1984

The new main engines were hauled on board through the stern cargo door and a hole cut in the trailer deck. The existing cooling water system and engine foundation were slightly modified, while the existing reduction gears and propulsion system can be used without alterations.

The Wartsila Vasa 32 is a four stroke medium speed engine capable of operating on the lowest grade heavy fuels from start to stop with no limitations.

Wartsila Diesel, the designer of the Vasa 32, is one of the biggest engine manufacturers and the leading re-engining specialist on the market. The company's heavy fuel engines are widely used to improve the operational economy of different types of vessels.

Capt. William Y. Higgs, 1983 George P. Livanos.

SHIPDOCK AMSTERDAM IN FULL OPERATION

Shipdock Amsterdam, the new style shiprepair yard was inaugurated on October 9th, together with her sister company Niron Staal Amsterdam.

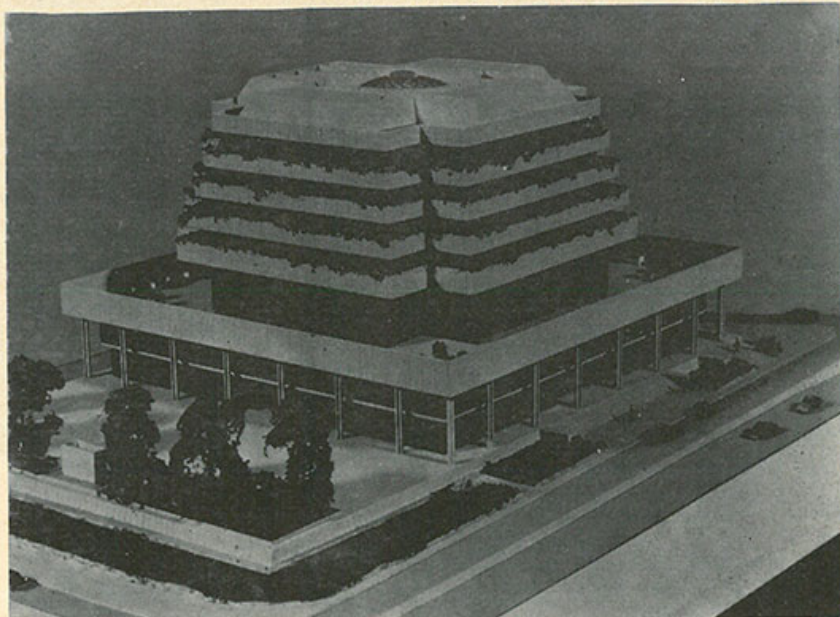
Operating from the premises of the former ADM Yard "Shipdock" has already been penetrating the International market since January this year with a gradual build-up of activities and personnel. Already the yard has handled about 50 vessels.

The yard is equipped with four graving docks which can accommodate vessels up to 72,000 dwt.

Cranage consists of eight cranes with lifting capacity ranging from 15 tons to 60 tons, while six deep water berths are available for 120 till 240 m. length.

The thoroughly modern organization has been built up with an emphasis on

THE ONASSIS CARDIAC SURGERY CENTER DONATED TO GREECE



The Prime Minister Andreas Papandreou laid on October 8th the foundation stone of the Onassis Cardiac Surgery Center, which is a donation of the Alexander S. Onassis Public Benefit Foundation to the Greek State, has been designed according to international standards and will rank high among hospitals of its kind.

The architectural design and the plans for the construction have been prepared by the British architects — hospital specialist firm of Llewelyn - Davies in collaboration with the Greek firm of architects K. Kapsambelis and K. Stamatidis.

The construction work has been granted to the company "Joannou & Paraskevaidis Ltd", who bid the lowest price in an international competition, and a contract was signed on August 18th 1987.

The hospital will be completed in 34 months from today and will be given over to the State fully equipped and ready

to function.

The Onassis Cardiac Surgery Center will cover a great percentage of the country's needs in one of the most serious and sensitive fields of health. According to the design plans, the building consists of a semi - basement, a ground floor and seven levels arranged around a central Atrium which will be accessible from the ground floor level. The Atrium extends throughout the height of the building and is covered by a transparent dome at the roof top. The whole building will be air conditioned.

Also foreseen is a special admittance and emergency resuscitation ward with as street level entrance for ambulances and specially installed lift for the direct transport of patients to the operating theatres and intensive care units.

The Center will cover a total area of approximately 22.000m² and volume of 102.000 m³. Its capacity will be for 110 beds, with the possibility of increasing this to 120 beds.

flexibility, short communication lines and a "customer comes first" attitude.

Shipdock Amsterdam is represented in Greece and Cyprus by the well known technical marine bureau of Mr. N. Bogdanos.

VEROLME BOTLEK TO CONTINUE

Verolme Botlek Shipyards, located in Rotterdam - Botlek, is to continue to operate within the conventional shiprepair and offshore industries following a financial agreement with Wilton Fijenoord Holding Company, the Rotterdam Municipality and the yard's commercial banks. The yard, with a workforce of 372, will continue with the recently introduced policy of "A Future through Flexibility and Quality" within the repair, maintenance and conversion markets and as a modern service station.

The basic elements of the new company are to develop and extend collaborative agreements with other companies and greatly improve the flexibility within the repair and service industry.

The development of the new company was necessary due to the considerable changes within the repair and conversion markets, and the temporary collapse of the offshore market.

Verolme is one of Europe's leading repair and conversion shipyards, with an international reputation gained from an ideal geographical location, modern facilities, including a 405 m X 90 m. graving dock and a multi skilled workforce.

The new company will continue to operate overseas offices in the U.K. and Norway and a worldwide agency network.

50 YEARS AGO

— Shipping circles in England are anxious about the lack of seamen willing to enlist. The same circles express their apprehension for the future, because young men show some dislike for a sea career.

— Scandinavian shipowners are strongly opposed to the Government's plans for the application of eight hours work aboard ships.

— In a newly published book in Holland reference is made to Greek Shipping and Greek seamanship as a main factor in Rotterdam's evolution and progress.

— A new shipping company was founded in London under the firm "Vergotis Brothers" with a capital of 1.000 pounds. Messrs. Rokos Vergotis and Walter Freday were appointed as directors.

— Only few vessels were fixed during the first fortnight of October a sign of temporary weak freight rates.

(Naftika Chronika, No. 164/15.10.1937)



Your Agent at Rotterdam Loyal Shipping b.v.

(Looking after your business is our business)

**TRAMP & LINERAGENTS
FORWARDING
WAREHOUSING
STEVEDORING
CHARTERING
TECHNICAL CONSULTANCY
SALE & PURCHASE**

Basalstraat 41
3072 AA Rotterdam
P.O. Box 51177
3007 GD Rotterdam
Tel. 485 80 33
Telex 62209
Telefax 423 18 03
Telegrams: Loyal Rotterdam



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευρηφες - β. = διηλθε - γ. = έφθεσε)
(δ) = δεξαμενόπλοια - (μ) = μικτόν)

ABIN O'IA TREINTER (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGAMEMNON (δ.)	74	74376
AGAPH	69	10006
AGGELIKH	78	6217
AGGELIKH	65	8374
AGGELIKH Σ	62	10750
AGHNOF	71	9875
AGIA ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA MARINA	66	12374
AGIA SKEPH	68	9031
AGIA ZOΦIA	85	24500
AGIAE A Σ	85	23074
AGIASOZ	82	36000
AGIOS ANAPPAZ	77	10815
AGIOS GERAZIMOZ	70	8978
AGIOS KYPIANOZ	70	10469
AGIOS MAKARIOZ	68	25003
AGIOS MATΘAIOZ	72	5580
AGIOS ΦANOPYPIOZ	69	14029
ΔEΛΦOTHΣ	73	30486
ΔEPATIKH (δ.)	63	30648
ΔETOZ	72	3065
ΔHΓIANNHΣ	77	30427
ΔΘΛON	79	10428
AΓ'BAI	70	8898
AΓΓAION	77	14274
AΓΓEAZ (δ.)	75	74878
AIKATEPINH	64	5931
AΓ'AAHT MAPINEP	74	16006
AΓ'AAHT SKA'Y	76	11084
AΓ'AAHT SKIΠEP	84	16800
AΓ'AAHT TZEM	85	16800
AINIΔAZ (δ.)	75	71833
AIOIIAN KAPPIEP	68	16715

AΓ'PHNΣ ΓKAIΦ	68	9441
AΓ'PHNΣ EMEPAAHT	77	9083
AΓ'PHNΣ NTAT'IMONT	81	10714
AΓ'PHNΣ CAAΦA'IP	77	10153
AITZIAN ΓOY'I'NT	83	20960
AITZIAN AA'I'ON	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITOΛOZ (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKOMYAPIN	72	9784
AKOYAPIOY (δ.)	72	19869
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠOIZ (δ.)	78	198764
AKPOΠOIZ	72	13638
AKTAIA	75	23785
Δ'BOPAΔA	77	5868
ΔEΞANΔPEIA	75	22575
ΔEΞANΔPOZ II	77	1598
ΔEΞANΔPOZ III	77	1584
ΔEΞ Γ. TCBABIPHΣ	78	15688
ΔEΞANTEP	57	4365
ΔEΞION XOOYI	68	9084
ΔOΘAIA	74	23757
ΔIAIZ	82	4180
ΔIKPATOP	83	15857
ΔIINE	63	10383
ΔIINTA	73	23218
ΔIKAIIOZ	77	11213
ΔIKIMIOZ	85	24700
ΔIKMAN	77	14530
ΔIKMHNH	79	10996
ΔIKYONIZ	73	13631
ΔIKYONIZ (δ.)	87	17612
ΔIKYON	73	8224
ΔIMA	80	11584
ΔIMAP	69	10373
ΔIMI SKA'Y	74	22246
ΔIMΠEPAT	180H	
ΔIONHΣIOZ (δ.)	72	17355
ΔIZ CTPEHΓKΘ	86	12963
ΔITIZ	79	11000
ΔIΦA TZOYΠITEP	85	14400
ΔIΦA TCBAAEHTZ	85	10511
ΔIΦA ΦE'I'Θ	84	22000
ΔIΦA ΦAE'I'M	82	32320

AMAZONIA	77	9328
AMAZON	79	10966
AMAPANTOZ	80	10996
AMAPYAIIZ	83	13600

πρός Σιγκαπούρη 7/6
πρός 'Ιντσόν 19/8
έπωλήθη άλλοδαπούς
πρός 'Ιταλία 25/8
πρός 'Αγκόλα 12/7
πρός Πειραιά 23/8
διαγράφεται
μτ. Βεβέυ (κ.)
μεσογειακές μεταφορές
δ. Γιβραλτάρ 29/8
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Κακογκάβουα 27/8
δ. Π. Σαϊό 26/8
α. Τενερίφ 12/8
στό Μπαντάρ 'Αμπάς 19/8
μεσογειακές μεταφορές
ε. Φρητάουν 29/7
ε. Καράτσι 26/8
α. Κάδιξ 17/8
δ. Παναμά 23/8
στό 'Αμστερνταμ 10/9
πρός Σάο Σεμπαστιάο 26/6
ε. Πειραιά 21/8
ε. Λός 'Αντζελες 22/8
δ. Παναμά 25/8
πρός Νιγηρία
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς
έπωλήθη άλλοδαπούς
άρχει Χαλκίδα
πρός Κάντα 29/8
α. Σαβάννα 18/8
ε. Βισακαπατάνα 8/8
α. Βοστώνη 18/8
έπωλήθη άλλοδαπούς
α. Πασκάγκουλα 10/8

α. Πειραιά 21/8
πρός 'Αμβέρσα 2/9
ε. Βομβάη 27/8
ε. Κίελο 28/8
πρός Σιμύρη 15/8
στό Σαόέμπο 11/8
πρός Νιούκασλ 31/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ντάρ ες Σαλάαμ 25/8
μετ. «Μοντρώ» (κ.)
πρός Βοστώνη 24/7
ε. Κολούμπια ρίβερ 26/8
ε. Πειραιά 24/4
δ. Σουέζ 26/8
α. Καζαμπλάνκα 21/8
άρχει Πειραιά
πρός Βιτόρια 19/8
πρός Τζέντα 1/9
πρός Πειραιά 26/8
ε. Ν. Γουέστμινστερ 3/6
άρχει Χαλκίδα
στό Μπαντάρ 'Αμπάς
πρός 'Ινδονησία 22/7
πρ. «Yüksel Güler»
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/8
πρός Πειραιά 24/8
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 17/8
πρός Κό Σιγσάγκ 22/8
α. Σιγκαπούρη 30/8
πρός Σάρκ Μπαί 29/8
α. Μόντρεαλ 17/8
α. Παντάγκ 11/8
ναυπηγ. Καβαχίρι
άρχει Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 27/8
ε. 'Αμβέρσα 28/8
α. Νιούκασλ 10/8
ε. Γκλασκώβη 24/8
α. 'Ιμμινγκομ 31/8
α. Τόκιο 22/8
ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/8
δ. Παναμά 22/8
πρός Βραζιλία
δ. Π. Σαϊό 28/8
α. Γιούροπορτ 28/8

δ. Θέρωντν 'Αιλ. 17/8
ε. 'αμβέρσα 28/8
ε. Γένοβα 30/8
πρός Μαυρίκιο 24/8

AMEOYCT	78	13889
AMEPICA XIII	64	4986
AMILLA	72	13631
AMOPPOZ	83	34000
AMΦITPITH	78	10995
AMΦION	78	11173
ANAGΓEA AΠOΛA	79	10996
ANAGΓEA APΓKONOT	81	36061
ANAGΓEA APHΣ	80	10996
ANAGΓEA ATΛAZ	84	10000
ANAGΓEA BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEA ΓKAOPIY	74	13633
ANAGΓEA ΓKPEHTNEZ (δ.)	81	41390
ANAGΓEA ΓOY'I'CTOM	74	13348
ANAGΓEA EHTHBOP	78	13889
ANAGΓEA EEPPEZ	82	29487
ANAGΓEA HΓKAI	83	20432
ANAGΓEA INTEAAITZENZ	82	24655
(δ.)	85	14400
ANAGΓEA ANTEP	76	13633
ANAGΓEA AIMΠEPY	78	13889
ANAGΓEA MA'I'T	84	24643
ANAGΓEA NTIΓKNITY	82	19343
ANAGΓEA ΠAOYEP	74	13631
ANAGΓEA ΠI'I'Z	76	13633
ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY	84	24643
ANAGΓEA CEEZ	79	10993
ANAGΓEA SKA'Y	78	13889
ANAGΓEA CTPIPI	76	13633
ANAGΓEA TPAT'OMΦ	71	9229
ANAGΓEA TCBAMPION	79	13883
ANAGΓEA ΦIHTEAITY	74	13633
ANAGΓEA ΦOPTECIO'N	73	13631
ANAGΓEA XAΠΠINEZ	68	12348
ANAGΓEA XAPMOHY	76	13633
ANAGΓEA XONOP	74	13633
ANAGΓEA XOOYI	77	15378
ANAGΓEA XOPAT'ZON		

ANAMEAI	77	14584
ANACTAZIA	80	15688
ANACTAZIZ (δ.)	75	69222
ANAFH	85	34400
ANAPPIOTHE	71	18634
ANAPPOMAXH	69	40316
ANAPPOMEΔA (δ.)	84	38500
ANAPPOZ	85	34500
ANAPPOZ APICE (μ.)	72	119505
ANAPPOZ ATΛAZ (μ.)	72	19506
ANAPPOZ ΓEOPPIOZ (δ.)	76	115461
ANAPPOZ MEATEMI	73	32781
ANAPPOZ TANIA	77	20676

ANEMOZ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANONIPH A	76	16646
ANPOZ	79	11000
ANIMAP	72	10527
ANNA A	79	12214
ANNOYAA	71	9826
ANTAIOS	71	16379
ANTBENTCIOYPI	54	5383
ANTEAIA	77	16356
ANTZELIK ΓKPEHΣ	71	30193
ANTZELIK ΠAOYEP	87	25169
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZELIK CTPIPI	84	36353
ANTZELIK ΦAIHΘ	84	36353
ANTZELIK XOOYI	85	25300
ANTZELMAP	72	6666
ANTZOYAEITA	78	24941
ANTIOPIH	78	10996
ANTIOXIEA	72	11931
ANTIOAPPOZ (δ.)	86	18000
ANTIOΠOIZ (δ.)	81	30622
ANTPIA	72	19276
AΞIOZ (δ.)	79	19463
AOYPOPA ΠEPA	76	6051
APEE	73	16397
APHAIOTHE	75	35716
APNOIA	75	34409
APOMΛONIA XII	66	1506
APAMΠEΛA	82	13800
APAN	80	10428
APONAYTHΣ (δ.)	75	74263
APONAYTHΣ	77	11281

α. Μαυρίκιο 2/8
ύπέστειλε παναμαϊκή
ε. Βομβάη 24/8
πρός ΕΣΣΔ 31/7
α. Πειραιά 24/8
στό Μπαντάρ 'Αμπάς 27/7
α. Λός 'Αντζελες 19/8
ε. Μπρισμπαίν 3158
α. ντάρμπαν 4/8
δ. Σουέζ 15/8
ε. Σαβάννα 23/8
α. Μανίλα 15/8
α. Τερνέστη 24/8
ε. Τσιταγκόγκ 25/8
ε. Βανκούβερ 28/8
α. Πόρτ Χέντλαντ 19/8
α. Ντάρμπαν 7/8
α. Ραβέννα 20/8
α. Σιγκαπούρη 16/8
πρός 'Αντεν 29/8
ε. Πρίνς Ρούπερτς 28/8
ε. Λός 'Αντζελες 26/8
α. Ρόττερταμ 18/8
α. Μαντράς 23/8
α. Βαλτιμόρη 25/8
ε. Ρόττερταμ 29/8
α. Ντάρμπαν 14/8
ε. Κολούμπια 27/8
α. Λαντσκρόνα 28/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/8
α. Κόπερ 27/8
α. Σάουνα 26/8
α. Ρίο Γκράντε 2/8
ε. Τόκιο 24/8
α. Ντάρμπαν 24/8
α. Γιοκοχάμα 19/8
ε. Θάντερ Μπαί 24/8

ε. Πόρτ Κέλαγκ 25/8
α. Βανκούβερ 29/7
δ. Γιβραλτάρ 28/8
α. Γάνδη 26/8
ε. Βοστώνη 21/8
πρός Βενεζουέλα 12/7
α. Τσίμα 24/8
δ. Παναμά 19/8
α. Πόντα ντρά Μαδέιρα 18/7
πρός Τσιμποράο 6/8
άρχει Τάραντα
δ. Παναμά 20/8
δ. Παναμά 8/8

α. Καράτσι 30/8
δ. Παναμά 20/8
α. Τόρος Γκούμπρε 20/8
πρός Χιροσίμα 13/8
πρός Μπροντ 27/8
πρ. «Dacebank»
στό Σουέζ 6/8
ε. Χόγκ Κόγκ 24/7
άρχει Πειραιά
α. Ντάρμπαν 19/8
δ. Σουέζ 23/8
α. Σάντος 15/8
ε. 'Αμστερνταμ 31/8
α. Λός 'Αντζελες 13/8
α. Μωμόνι 16/8
δ. Παναμά 22/8
ε. Σχέσιν 12/6
α. Βανκούβερ 2/8
α. Λύττελτον 25/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 25/8
ε. Καράτσι 31/8
ε. Φρηπόρτ 17/8
δ. Σουέζ 26/8
πρός Κόρπους Κρίστι 28/8
πρός Λόγος 27/8
α. Βιζακαπατάνα 24/8
πρός 'Ανναμα 1/8
ε. Παράναγους 20/8
α. Λισαβόνα 18/8
ε. Καέν 29/8
πρός Κεηπτάουν 1/8
έπωλήθη άλλοδαπούς
μετ. «Χόουπ Μπαί» (Μηχ.)

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΥ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΩΤΟΣ	70	9247
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017
ΒΑΛΗ ΦΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝ	72	11076
ΒΑΡΕ'ΙΛΙΣ	76	11802
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΕΩΡΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΕ'ΙΛ (δ.)	62	2201
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463

πρός Κουάλα Τανζούγκ 24/8		
α. Σαγκάη 20/8		
ε. Σαγκάη 14/8		
α. Κέρτις 1/8		
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 24/8		
πρός Κριστομπίλ 5/8		
πρός Βιτόρια 31/8		
πρός Καραϊβική 21/8		
α. Μπότγουιν 17/8		
ε. Ραγκούν 26/8		
ε. 'Ιντσόν 13/8		
α. Πρίνς Ρούπερτ 12/8		
α. Σακιά 18/8		
δ. Π. Σαϊδ 31/8		
υπό ναυπήγηση		
ε. Βομβάη 1/8		
πρός Κίνα 27/7		
α. Φιλαδέλφεια 29/8		
πρός Γιορσού 4/8		
ε. Τζουμπάιλ 26/7		
ε. Τσιτσούγκ 2/8		
πρός Σαουθάμπτον 18/8		
ναυπηγ. 'Αϊδί		
α. Γένεβα 25/8		
πρός Γκλάντσοουν 22/8		
πρΒενεζουέλα 24/7		
ε. Μπαμόντ 24/8		
ε. Τσιτσούγκ 11/8		
ε. Μπαγκόγκ 11/7		
α. Χάμπτον Ρόουντς 27/8		
στον Πειραιά		
α. Ντηρότ 5/8		
α. Ντάς 'Αϊλαντ 12/8		
α. Νιχάνα 12/8		
δ. 'Εολινόρη 21/8		
άρχει Πειραιά		
α. Σάρροχ 12/8		
ε. Μπατόντ 'Αμπάς 16/8		
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊν 24/6		
επιπλήθη		
α. Σιγκαπούρη 2/8		
πρός Λοριέντ 8/8		
ε. Ταμπίκο 20/8		
πρός Βενεζουέλα		
α. Μπαχραϊν 2/8		
στη Καλκούτα 3/7		
α. Χάμπτον 28/8		
πρός Βιτόρια		
στην Πούντα Καρντόν 23/8		
πρός Εύρωπη 22/8		
στο Μπ. 'Αμπάς 16/8		
πρός 'Ιορδανία 18/8		
πρός 'Αρτζύλ Τέρμιναλ 6/8		
α. Κόρπους Κρίστι 18/8		
μετ. «S.V. Ερτα» (μ.)		
ε. Χάμπτον 24/8		
α. Ρινέκα 18/8		
ε. Τσιταγκόγκ 29/8		
άρχει Πειραιά		
ε. Ναγκόγια 28/8		
πρός Νιγηρία 6/8		
άρχει Πειραιά		
εγκαταλείφθηκε 24/6		
άρχει Πειραιά		
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊν 8/8		
άρχει Σιυλίδα		
ε. Ν. 'Ορλεάν 2158		
πρός 'Αλβανία 21/7		
πρός 'Αλεξάνδρεια 28/8		
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 21/7		
πρός Φουτζέιρα 28/5		
α. Πειραιά 12/8		
πρός Νταμάμ 29/8		
ε. Βηροπόλ 20/8		
πρός Βενεζουέλα 16/7		
ε. Γιβραλτάρ 27/8		
πρός Βενεζουέλα		
στη Φουτζέιρα 26/7		
α. 'Αλγκεθίρας 28/7		
πρός Κωνσταντία 22/7		
πρός 'Ιμπιτούμπα 29/5		
πρός Μαχαμέντια 30/8		
πρός Περισκό 4/8		
πρός Λιβή 16/7		
πρός Κορέα 9/8		
ε. Πειραιά 30/8		
πρός Λός 'Αντζελες 20/8		
α. Ν. 'Ορλεάν 5/8		
α. Ν. 'Ορλεάν 21/8		
α. Χιούστον 22/8		
ε. Χόγκ Κόγκ 11/8		
ε. Μπουεναβεντούρα 10/7		
ε. Ν. 'Ορλεάν 24/6		
άρχει Πειραιά		
α. Χιούστον 25/7		
α. Ν. 'Ορλεάν 15/8		
ε. Πόρτο Καμπέλλο 23/7		
δ. Γιβραλτάρ 23/8		

Γ' ΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109393
ΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ	75	15646
ΚΡΑΙΤΖΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915
ΚΡΑΙΤΖΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΞΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΞ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ 'ΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	69911
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΟΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΜΑΡΕΙΣ		3343
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	85	22208
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΛΕΙΑ	65	41872
ΕΡΜΗΣ II (δ.)	70	10006
ΕΡΜΗΣ	72	126140
ΕΡΜΙΩΝ	72	15951
ΕΡΜΙΩΝ	66	4508
ΕΡΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΓΗΣ	73	10006
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΑΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

πρός Περισκό 20/7
πρός 'Αλγέρι 23/8
α. Καρατάι 21/8
ε. Βενετία 24/8
πρός Παπανά 22/7
πρός Μπράνσβικ 12/8
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Σάν Βισέντε 18/8
δ. Παναμά 10/8
ε. Φιλαδέλφεια 29/8
πρός Μπουσάν 6/8
α. Καοσιούγκ 12/8
πρός Καναδά 14/7
πρός Μπουσάν 11/8
α. Ντάρμπαν 10/8
α. Ν. 'Υόρκη 21/8
δ. Π. Σαϊδ 16/8
πρός Νορρόκλινγκ 24/8
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 23/8
πρός Ν. 'Υόρκη 27/8
πρός Μαυρίκιο 21/8
πρός Μπαχραϊν 31/8
πρός Γιβραλτάρ 12/8
α. 'Αμβέρσα 18/8

δ. Γιβραλτάρ 21/7
στον Περισκό 3/9
πρός Λός 'Αντζελες 20/8
μεσογειοακές μεταφορές
ε. 'Υμουίντν 30/8
α. Μπιλμποάο 21/8
δ. Παναμά 5/8
α. Τενερίφη 18/8
δ. Παναμά 22/8
α. Σιγκαπούρη 29/8
πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
πρός 'Ιντσόν 16/7
στο Σουέζ 1/9
ε. Χόγκ Κ-ογκ 21/8
επιπλήθη
α. Σιγκαπούρη 7/7
μεσογειοακές μεταφορές
ε. Λάρνακα 26/8
στο Γκέμπζε 20/8
δ. Γιβραλτάρ 26/8
πρός Αίγυπτο 23/7

άρχει Βασύρα
ε. Ντητρότ 28/8
ε. Πόρτ 'Αντζελες 27/8
ε. Τερνέστη 4/8
πρός Πόρτ Κέλαγκ 28/8
ε. Τερνέστη 4/8
στη Σιβταβέτσια
α. Πειραιά 14/8

δ. Γιβραλτάρ 28/8
πρός Ούλσάν 22/8
άρχει Πειραιά
ε. Πειραιά 19/8
στο Τεκριντάνγκ 28/8
α. Λός Πάμας 15/8
πρός Μπαγκόγκ 27/5
α. Πειραιά 13/8
α. Τέξας Σίτυ 12/8
στην Πάχη (άποθήκη)
στις Μπίτερ Λέικς
α. Ντάρμπαν 21/8
έπισκευές Μπαγκόγκ 18/7

ε. Κούρε 16/8
πρός Λίβερπουλ 23/8
επιπλήθη
πρός Χάμπτον Ρούντς 22/8
α. Λός 'Αντζελες 26/8
α. Λισαβώνα 20/8
α. Πρίνς Ρούπερτ 8/8
ε. Πράια Μόλε 6/8
πρός Μίνα άλ Φαχάλ 3/7
πρός Καοσιούγκ 24/5
πρός Περισκό 19/8
πρός Σύρο 24/7
ύψωση σημ. Μπαχάμας
πρός 'Αλγερία 24/8
πρός Γιοκοχάμα 31/7
ε. Κων/πολη 11/8
πρ. «Bandaama»
α. Σάντος 20/8
α. Κιτιμάτ 28/8
ε. Νιούκαστλ 30/8
πρός Καοσιούγκ 5/8
πρός Γιάνμπου 7/8
ε. Ρεϋνιόν 31/8
στην Πάχη (άποθήκη)
δ. Παναμά 19/8
α. 'Ασντόντ 24/8
ε. Παρανάγκουα 19/8
πρός 'Ακαμπα 31/7
πρός Χιούστον 26/8
α. Σιγκαπούρη 27/8
α. Χιούστον 26/8
α. Μόντρεαλ 6/8
άρχει Στυλίδα
ε. Γιοκοχάμα 24/8
ε. Ρόττερνταμ 1/9
πρός Δ. 'Αφρική 3/8

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856
ΖΙΜ ΣΥΔΝΕΥ	72	13098
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΥΓΟΣ	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'ΝΤ	81	16700
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΝΩ (δ.)	71	1599
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227
ΙΟΣ	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
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 ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ	73	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ	71	13017
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕ'Ι'Π ΡΕ'Ι'Σ	87	10500
ΚΕ'Ι'Π ΣΑΝ	73	62311
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙ	71	2963
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10063
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169

ε. Βρέμη 1/9 *		
πρός Ιαπωνία 19/8		
πρός Κολομβία 20/8		
πρός Βανκούβερ 31/7		
πρός Γκουάμ 24/8		
ε. Κολόμυα 31/8		
ε. Μελβούρνη 30/8		
πρός Χόγκ Κόγκ 23/8		
πρός Δ. Αφρική 10/8		
ε. Κουίνχουακάντα 14/8		
ε. Γιουρπόρτ 2/9		
α. Σάν Νικόλας 2/8		
ε. Γάνδη 29/8		
πρός Κασσιούγκ 19/8		
α. Πειραιά 29/7		
α. Σιγκαπούρη 26/8		
ε. Πειραιά 26/8		
ε. Λά Πλάτα 23/7		
πρός Βραζιλία 26/8		
πρός Σκοκλνίβικ 27/8		
ε. Πόρσγκρουπ 21/8		
πρός Γκλάντστουν 21/8		
επιβλήθη Κύπρος		
ε. Ν. Υόρκη 25/8		
πρός Φος 29/8		
ολική άπώλεια		
α. Κόρπους Κρίστι 7/8		
πρός Λάγος 8/8		
στό Μασόν 22/8		
πρός Πόρτο Καμπέλλο 25/6		
επιβλήθη		
πρός Βενεζουέλα 21/7		
πρός Ιαπωνία 3/8		
ε. Μπαγκκόκ Μπάρ 12/6		
ε. Άλεξάνδρεια 3/5		
ε. Ν. Χάβερ 30/8		
πρός Αρούμυμ		
πρός Καλλί 26/7		

πρός Άμβουργο 29/8		
πρός Μαρακάμπο 17/8		
πρ. «Αϊλάντ Στάρ»		
πρός Χοντίντα 15/8		
πρός Χοντίντα 24/8		
πρός Τζακάρα 19/8		
στη Λουάντα		
ε. Βομβάη 27/8		
ε. Χέυ Πόιντ 17/8		
α. Ν. Ορλεάνη 16/8		
στό Ουμ Κάορ		
δ. Κων/πολη 9/8		
α. Σάν Φρανσίσκο 12/8		
πρός Νίσουρ 13/8		
α. Φός 21/8		
δ. Παναμά 26/8		
ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 26/8		
ΕΤΑ Όμάν 17/7		
πρός Πόρτ Πίρι 26/8		
ἀργεί Πειραιά		
α. Χουαλιέν 20/6		
δ. Ντόβερ 27/8		
πρός Κόπερ 26/8		
επιβλήθη αλλοδαπούς		
ε. Ρότερνταμ 4/8		
μετ. «Arcadia» (Μηχ.)		
α. Νάπολη 30/8		
ε. Λεμεσό 27/8		
πρός Ίμμιγχαμ 23/8		
δ. Σουέζ 11/8		
ἀργεί Ρίβερ Φώλ		
α. Πειραιά 19/8		
ε. Βαρκελώνη 12/8		
πρός Γιβραλτάρ 25/8		

ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΑΝΤ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ 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
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΟΡΑ	66	13870
ΚΥΘΟΣ	62	4784
ΚΥΘΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΠΑΝΑΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚ Π.	68	9118
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΑ Π.	73	36330
ΛΕΝΤΑ'ΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	76	11049
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΤΣ	77	6228
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ ΙΙ	72	10008
ΛΥΔΙΑ ΙΙ	74	8740
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.)	65	2676
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700
ΜΑΚΦΟΡΣΤ	69	8064
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
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
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700

πρός Μομπάσα 27/8		
πρός Σιγκαπούρη 21/8		
πρός Ν. Καληδονία 15/8		
πρός Άντεν 16/8		
ε. Νάπολη 28/8		
α. Ν. Ορλεάνη 27/8		
α. Βαρκελώνη 27/8		
πρός Ιταλία 19/8		
πρός Λά Γκουέρα 4/8		
στόν Πειραιά 24/7		
ναυπηγ. ΣΠΙΛ		
α. Σικάγο 21/8		
ε. Πειραιά 26/8		
α. Α'γουστα 12/8		
πρός Χοντίντα 1/9		
πρός Άμστερνταμ 1/9		
πρός Ντεμεράρε		
α. Χέουσαμ 30/8		
α. Ντάς ες Σαλάμ 25/8		
πρός Ν. Υόρκη 18/8		
α. Α'γουστα 22/7		
α. Άμβέρσα 1/9		
ε. Γιάνμπου 29/8		
α. Άμβούργο 30/8		
πρός Ιταλία 17/8		
ε. Φουτζέιρα 28/8		
ε. Γιοκοχάμα 22/8		
πρός Ν. Υόρκη 22/8		
πρός Περαικό 11/8		
ναυπηγ. Ναγκασάκι		
ε. Πειραιά 29/7		
ε. Χάιφα 27/8		
πρός Τρίπολη 29/4		
ε. Αδελαΐδα 30/8		
α. Δαμπίττα 4/8		
ἀργεί Πειραιά		
α. Πειραιά 6/11/86		
α. Νόρε Άνκοραντζ 29/8		
δ. Σκώ 23/8		
α. Σετούμπάλ 18/8		
πρός Ίντσον 27/8		

ε. Ίντσον 20/8 *		
πρός Γιβραλτάρ 21/8 *		
πρός Μομπάσα 20/7		
πρός Ίνδία 23/8		
ε. Άμβέρσα 1/9		
πρός Ιαπωνία 14/8		
πρός Μεξικό 27/7		
α. Ν. Ορλεάνη 12/8		
πρός Ιαπωνία 21/8		
επιβλήθη		
α. Γάνδη 23/8		
ἀργεί Σετούμπάλ		
πρός Ρότερνταμ 26/8		
πρός Ρουέν 28/8		
στη Φορταλέζα		
πρός Πειραιά 30/8		
ε. Μαντράς 27/8		
α. Φιλαδέλφεια 22/8		
πρός Μαρακάμπο 11/8		
πρός Ρουμανία 20/7		
πρός Άθρνες 17/8		
πρός Ναγκόγια 20/8		
ε. Κοτόνου 17/8		
ἀργεί Βασάρα		
πρός Τουάποε 2/8		
πρός Βιτόρια 20/7		
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊν 21/6		
πρός Λά Γκουέρα 30/7		
πρ. «Μεσοσαρία»		
α. Άμβούργο 28/8		
πρ. «Jarama»		

πρός Νακόντια 15/7		
ε. Σ. Λουί ντό Ρόν 30/8		
πρός Ν. Υόρκη 12/8		
πρός Ρεσίφε 24/8		
πρός Ζανζίβαν 9/8		
α. Ν. Ορλεάνη 28/7		
ε. Παρανάγκουα 7/8		</

MARIANNA VII(δ)	75	68411	ε. Πειραιά 4/8
MARIG	72	9824	ε. Δουνκέρκη 28/8
MARIETTA	65	8344	ε. Πειραιά 24/8
MARIAY	71	16269	πρός Αίγυπτο 31/7
MARINA (δ)	80	40000	πρός Ν. Υόρκη 17/8
MARINIKH	73	85367	στον Πειραιά
MARITZINH	73	30077	ε. Βρέστη 27/8
MARITSA	68	29324	πρός Πειραιά 10/8
MARITSA Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Πειραιά 31/7
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Ντουλούβ 14/8
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Ροδέννα 27/8
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Νιούπορτ 28/8
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Λονδίνο 24/7
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 18/8
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρός Άλγκεθίρας 27/8

ΜΕΙ' ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	πρός Κάντιλα 28/8
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρός Κασσιούγκ 4/8
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Πειραιά 21/8
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	αργεί Πειραιά
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Πειραιά 23/8
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957	α. Φιλοθέλεια 29/8
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	α. Ν. Όρλεάνη 28/7
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Κολόμπο 25/7
ΜΗΛΟΣ Α' ΛΑΝΤ	79	10991	ε. Σάν Χουάν 18/8

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	πρός Βενεζουέλα 13/8
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ' Γ' ΝΕΡ	71	15998	πρός Μπαρμπάντος 26/8
ΜΙΝΙ ΛΑ' Γ' ΟΝΕΣ	72	1563	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑ' Γ' Τ	70	1585	ε. Ντεμερράρα 16/8
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Ν. Όρλεάνη 24/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ταμπίκο 11/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	πρός Βαλτιμόρη 27/8
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	πρός Γένοβα 27/8
ΜΙΝΙ ΛΕ' Γ' ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ' Γ' Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ' Γ' Σ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557	ε. Μαμόναλ 5/8
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	πρός Ν. Όρλεάνη 20/8
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	δ. Παναμά 10/8
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Μαμόναλ 8/8
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Μαρίνα ντί καρράρα 30/8
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ)	70	1598	ε. Γκιζάν 19/4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Πειραιά 14/8
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	πρός Ντέρνα 28/7
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	επιλήθη 17/8
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Ντεμερράρα 23/8
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	α. Αντίγκουα 24/8
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587	ε. Π. όφ Σπαίν 17/8
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591	πρός Γκιζάν 24/8
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Χιούστον 23/8
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Πόρτ Άρθουρ 14/8
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Πόρτ Άρθουρ 22/8
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Πόρτ όφ Σπαίν 14/8
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	ε. Ν. Όρλεάνη 16/8
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Ρίο Γκράντε 13/8
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	πρός Γιβραλτάρ 13/7
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	πρός Πειραιά 22/7
ΜΙΧΑΗΛ (δ)	76	51977	α. Τέξας Σίτυ 26/7
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60930	πρός Γιβραλτάρ 26/7
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρός Τάμπα 12/8
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ)	72	55204	πρός Φουτζέιρα 18/8
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρός Κασίμα 28/8
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Κολούμπια 19/8
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ)	73	61172	πρός Νιγηρία 19/8
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Πειραιά 24/8
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρός ΗΠΑ 6/8
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ' ΝΤΕΡ	83	32129	ε. Πειραιά 8/8
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Ν. Όρλεάνη 21/8
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	πρός Περαικό 20/8
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	ε. Π. Υαπέλλο 16/7
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 12/8
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	πρός Πόρτλαντ 12/8
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ)	69	63357	πρός Γαλλία 24/8
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ)	81	29910	πρός Πόρτ Σαίδ 29/8
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000	πρός Φρήπορτ 10/8
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	65	5050	αργεί Έλευσίνα
ΜΠΡΗΖ	64	35082	πρός Ναγκασάκι 19/8
ΜΠΡΗΜ	85	25227	ε. Λάγος 28/7
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΒ	77	13382	πρός Κουβέιτ 26/8
ΜΥΥΟΝΟΣ	67	12277	πρός Πόρτ Άρθουρ 26/8
ΜΥΣΤΕΡ	69	51705	

ΝΑ' Γ' ΑΝΤ	75	35561	α. Νιούκαστλ 21/8
ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Ίντσον 24/8
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577	αργεί Κενίτρα
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.	78	9773	πρός Κερίδουν 15/8
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	πρός Παρίσι Γκουντάρ 16/8
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	πρός Γιοκοχάμα 17/7
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Σιγκαπούρη 27/8

ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ)	81	29/00	πρός Άρούμπα 25/8
ΝΕ' Γ' ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	αργεί Έλευσίνα
ΝΕΛΑ	66	12259	αργεί Έλευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	πρός Βουμβή 22/8
ΝΕΝΑ	74	39866	πρός Ροστόκ 10/8
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	αργεί Πειραιά
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	πρός Γιάνμπου 30/8
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. Τσίμπα 21/8
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο Έλ Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ)	75	44605	πρός Φουτζέιρα 29/7
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ)	76	64631	πρός Περαικό 25/8
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ)	78	29972	πρός Πειραιά 14/8
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ)	73	18494	μ. Σάινες 3/8
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ)	76	44689	α. Ρας Σουκχέιρ 25/8
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ)	75	44601	ε. Τερνέστη 29/8
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	αργεί Δουνκέρκη
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ)	80	33769	πρός Άμβούργο 28/8
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ)	74	44699	πρός Τρίπολη 19/8
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	πρός ΗΠΑ 22/7
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Ν. Υόρκη 28/8
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	16112	πρ. «Αστερίον»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Ν. Όρλεάνη 25/7
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ)	74	56960	ε. Σ. Ράιτιγκ Πόιντ 21/7
ΝΙΚΥ	73	14667	πρός Άφρική 26/8
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Παρανάγκουα 11/8
ΝΙΝΗ	75	16629	δ. Σουέζ 10/8
ΝΟΡΘ ΒΑ' Γ' ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρός Λένινγκραντ 8/8
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΒ	54	7701	αργεί Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	πρός Γιοκοχάμα 13/8
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρός Σεπετίμπα 1/8
ΝΤΑ' Γ' ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	πρός Άρεσίφε 20/8
ΝΤΑ' Γ' ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	πρός Νάπολη 12/8
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρ. «Πι-υλός»
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ' Γ' ΝΤ	74	14523	πρός Κόλομ ΗΠΑ 20/8
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	πρός Λά Γκουέρα 21/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	πρός Άλγερία 5/8
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΙΝΣ	77	15320	πρός Π. Νουάρ 11/8
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	πρός ΗΠΑ 25/8
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 19/8
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	πρός Παρανάγκουα 13/8
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	πρός Λαττάκια 24/8
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	71	17744	ε. Λονδίνο 2/9
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	πρός Άλγκεθίρας 27/8
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ)	75	74382	επιλήθη άλλοδαπούς

ΟΘΟΝΗ (δ)	71	17355	ε. Λονδίνο 1/9
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	πρός Σιγκαπούρη
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ' Γ' ΤΟΡ	86	35600	πρός Τζέντα 20/8
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ' Γ' ΝΤ	86	24253	πρός Τόγκο 20/8
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΤΕΝΣ	86	24253	ε. Βανκούβερ 23/8
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ναπη. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ' Υ	86	35600	ναπη. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΕ	86	35600	πρός Νοβορόσκ 15/8
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρός Βέλγιο 13/8
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ' Γ' ΤΕΡ	86	24253	πρός Μπουσάν 11/8
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	στον Πειραιά 20/5
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999	πρός Ίλ λία 27/8
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	πρός Τζέντα 18/8
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ)	76	178808	αναμένει Πειραιά 23/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΕΥ (μ)	82	35417	α. Λ. Αντζέλες 23/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	υπέστειλε Παναμαϊκή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	πρός ΗΠΑ 18/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρός Ναουρού 19/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	ε. Χάμπτον 25/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ)	74	18204	πρός Βενεζουέλα 24/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	πρός Μόντρεαλ 21/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ' Γ' ΝΜΠΟΥΟΥ (δ)	75	43744	πρός Μεϊκό 19/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	76	66259	πρός Κόλομ ΗΑ 9/7
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	11946	πρός Μπούτο 27/8
ΟΡΑΜΑ (δ)	73	20768	πρός Παρανάγκουα 18/8
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Τάιν 1/9
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ' Γ' ΝΤ	83	20869	ε. Κόρπους Κρίστι 23/8
ΟΥΑΝΤΡΕΞ (δ)	70	17485	στο Μπαντάρ Άμπας 24/7
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133	στο Νατάλ (αποθήκη)
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λάγος 1/7

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ)	76	81106	πρός Αίγυπτο 23/8
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	πρός Βιτόρια 7/8
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρός Μπατάγκας 25/8
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	στο Ρεσίφ 8/6
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	πρός ΗΠΑ 24/8
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ)	74	20784	α. Μάντρε Ντέ Ντέους 19/8
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	πρός Ειρηνικό 22/8
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ	80	11961	πρός Ίνδονησία 22/8
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	πρός Άλεξάνδρεια 21/6
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ)	86	17800	πρός Μπόννυ 14/7
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	στο Μπαντάρ Άμπας 5/8
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ)	80	42236	α. Κεϋνάν 18/8
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ)	78	198163	πρός Βραζιλία 7/8
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	πρ. «General Guisan»
ΠΑΡΙΣ (δ)	78	198163	αργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	πρός Ίαπωνία 18/8
ΠΑΡΟΣ (δ)	73	17355	πρός Γιβραλτάρ 28/8
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ)	67	45127	πρός Σάλλουμ Βόε 31/8
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός Κόμπε 24/8
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	πρός Νιγηρία 12/7
ΠΑΤΜΟΣ (δ)	69	3585	πρός Ήράκλειο 27/8
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	στο Τζιμπουτί 11/8
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ)	77	125947	α. Τζέμπελ Ντίνα 12/4
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16308	πρός Μπράνσβικ 1/9
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ)	58	12297	πρός Ίταλία 190/8

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	πρός Πειραιά 26/8
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Σμύρνη 20/8
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρός Τσάρλεστον 29/8
ΠΕΛΛΑ	71	1594	επιλήθη
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕ' Γ' ΝΕΡ	70	1586	α. Πειραιά 24/8

ΠΕΛΦΛΑΪ'ΕΡ.	82	247/	ε. Πειραιά 26/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914	πρός Κόλπο ΗΠΑ 19/8
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623	μετ. Φλόρες (μ.)
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	άρχει Ταϊτσούγκ
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Ντόρμπαν 308
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 6/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 21/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 3/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Πειραιά 20/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	- μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	α. Τζέντα 18/8
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Ρίο Γκράντε 19/8
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	στόν Πειραιά 20/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	75	13275	α. Πειραιά 24/8
ΠΗΓΑΣΟΣ ΣΤΑΡ	81	24021	πρός Ιαπωνία 26/8
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	58	3830	διάλυση Γκαντάνι
ΠΙΝΔΟΣ	63	10617	επιβλήθη
ΠΙΣΤΙΣ	81	15825	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Σουέζ 19/8
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	ύψωσε σημ. Μπαχόμας
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	στην Τέρμα 14/8
ΠΟΛΥΤΟ	68	36365	ε. Πειραιά 22/8
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	πρός Νητρούτ 8/8
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	άρχει Γαλαξείδι
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Αμστερνταμ 29/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Σεπετίμπα 30/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	πρός Αρούμπα 14/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Δαμιάτα 23/8
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Πειραιά 20/8
ΠΟΠΗ	71	5084	πρ. «Ραρια»
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρός Όζακα 28/8
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Πειραιά
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Καζαμπλάνκα 22/8
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (αποθήκη)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	μετ. «Walvis Bay» (κ.)
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ.	78	6300	πρός Μανουσός 15/8
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Τενερίφ 8/8
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	στό Καρατάι 26/8
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	στη Φουτζέιρα 12/7
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τάραντα 23/8
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ε. Πόρτο Κουετζάλ 12/8
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	πρός Όδησσό 9/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 22/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 19/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Πειραιά 5/8
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	ε. Μόντρελ 27/8
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρός Χαλκίδα 3/8
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Θέουτα 22/8
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 26/8
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	πρ. «Ρέντ Στουν»
ΡΗΛΑ'ΙΑΝΤ	77	9774	α. Τζέντα 21/8
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769	άρχει Πειραιά
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	υπέστειλε πανομαϊκή
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	πρός Λονδίνο 26/8
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Μαυρίκι 17/8
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	πρός Ρότερνταμ 23/8
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Πειραιά 17/8
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Κοντονου 9/8
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	δ. Παναμά 27/8
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Καζαμπλάνκα 23/8
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	πρός Κόλπο ΗΠΑ 17/8
ΣΑΝ Π.	81	35522	στό Μπαντάρ Άμπας 26/7
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	ε. Ρεσίφ 4/8
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	α. Βοστώνη 24/8
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. Ουμά 24/8
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	πρός Λένινγκραντ 30/7
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	α. Λός Άντζελες 11/8
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	άρχει Λομπίτο
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	πρός Αγκόλα 29/8
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	δ. Παναμά 23/8
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	πρός Αϊντοπο 19/8
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Μπαχραϊν 29/8
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	επιβλήθη 'Ινδία
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427	α. Ν. Όρλεάν 30/7
ΣΗ ΚΕΝ.	75	15223	ε. Ρεσίφ 11/8
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	ε. Βαλαμποραό 23/8
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	πρός Γένοβα 18/8
ΣΗΓΚΛΟΡΥ (δ.)	74	17724	α. Κολούμπια 26/8
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	άρχει Χαλκίδα *
ΣΙΔΩΝ	66	2202	
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Σουέζ 20/8 *
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΣ	76	11866	πρός Ν. Όρλεάν 16/8
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	πρός Καλλάν 8/8
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Δουνκέρκη 29/8
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272	α. Μόντρελ 15/8
ΣΙΛΒΕΡ ΗΚΛΑ	78	11272	δ. Παναμά 7/8
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Σαγκάη 24/8
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Ν. Χάβεν 26/8
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Σιγκαπούρη 21/8
ΣΙΦΝΟΣ	66	10683	άρχει Πειραιά
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	85	10511	ε. Μ. Μαγκανούι 25/8
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	ε. Ρότερνταμ 24/8
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
Σ'ΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. Σιγκαπούρη 24/8
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Ν. Όρλεάν 27/8
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	επισκευές 'Αρζίου 26/8
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	ε. Π. Σαϊό 15/8
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μπρουνομπούτελ 23/8
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	πρός Ιαπωνία 22/8
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	πρός ΗΠΑ 16/8
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Πειραιά 14/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	πρός Άκαμα 8/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Γάνδη 28/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Βαλτιμόρη 27/8
			α. Άμβέρσα 9/8 *

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕ'ΙΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'ΙΝΤ II	80	9000
ΤΖΕ'ΙΝΤ III	89	9100
ΤΖΕ'ΙΝΤ VI (δ.)	61	1389
ΤΖΙΜΙΑΤΑ	71	16275
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
Τ Ο Σ Ο Τ Η Σ	74	19166
ΤΟΕΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΛΑΖ	85	28000
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΡΕΡΡΥ	76	13663
ΤΡΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΟΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ	77	17323
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α.	87	25000
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΑΛΙΑΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΑΛΗΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚ II.	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	73	17918
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	77	48938
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	72	33267
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500

α. Σαγκανούσκι 21/8 *
ε. Βανκούβερ 21/8
α. Πόρτ Χάρκουρι 20/8
πρός Πειραιά 30/8
πρ. «Transocean Pioneer»
α. Παραντίπ 11/8
ε. Σιγκαγκ 13/8
ε. Ν. Όρλεάν 25/8
στό Λά Λιμπερτάντ (αποθήκη)
ε. Αμστερνταμ 31/8
πρός Χοντέιντα 28/8
πρός Σάο Σεμπασιάν 19/8
ε. Πόρτο Καμπέλλο 9/7
α. Σίδνεϊ 30/8
ε. Λονδίνο 2/9
μετ. «Κλεοπάτρα» (μ.)
επιβλήθη άλλοδαπούς
επιβλήθη άλλοδαπούς
διαγράφεται
πρός Μπαντάρ Άμπας 10/8
πρός Άλγερια 15/7
ε. Ν. Όρλεάν 26/8
πρός Μπ. Άμπας 30/7
πρός Βενεζουέλα 4/8
επιβλήθη
πρός Κίελο 5/8
α. Ντουάλα 16/8
α. Ριγέκα 9/8
πρός Περισκό 25/8
στό Γκιζάν (αποθήκη)
ε. Γιβραλτάρ 26/7
α. Τέδας Σαίτι 9/8
α. Τάραντα 20/8
πρός Πακιστάν 15/8
πρός Κίνα 11/8
άρχει Πειραιά
πρός Βραζιλία 27/7
α. Μόντρεαλ 25/8
ε. Χάμιλτον 19/8
ε. Σαβάννα 19/8
πρός Λάγος 31/7
ε. Πειραιά 17/7
πρός Ίνδονησία 11/8
πρός Άμβούργο 13/8
στη Φερρόλ 27/8

α. Βενετία 27/8
α. Ν. Όρλεάν 19/8
α. Χιούστον 7/8
α. Πειραιά 12/8
α. Τζέντα 8/8
ε. Άντοφαγκάτα 24/8
ε. Κ' ρπους Κρίστι 23/8
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μανζανίλο 6/8
ε. Μπούλεν Μπαϊν 17/8
πρός Περισκό 5/7
πρός Κάντιλα 13/7
α. Τζουμπάι 10/8
α. Τζεμπέλ Ντάνα 30/8
μεσογειακές μεταφορές
ναυπηγ. Ουλσάν
ε. Ικόνιο 5/8
ε. Χόγκ Κόγκ 14/8
πρός Ιαπωνία 27/8
α. Άαλμποργκ 7/8
ε. Τόμπο 15/7
πρός Κίλαγκ 11/7
πρός Φόρ 31/8
α. Σάλλου Βόε 22/8
α. Σάντος 25/8
ε. Νόρτφορτ 18/8
ε. Πειραιά 6/8
στη Ν. Υόρκη (αποθήκη)
πρός Ραβέννα 20/8
πρός Κίνα 22/8
α. Γκντάνσκ 22/8
επιβλήθη
α. Καρατάι 26/7
πρός Πειραιά 23/8
α. Χιούστον 27/8
πρός Μπετζάγια 12/7
πρ. «Daei Maru»
α. Πρίνς Ρούπερτ 16/7
ε. Κοντράδολλος 2/8
πρός Όμάν 3/2
α. Μπρέικ 18/8
στό Χώρ δλ Ζουμπαίρ
ναυπηγ. Ουλσάν
πρ. «Brazilian Friendship»
α. Χώρ Φακάν 22/8
δ. Σουέζ 25/8
ε. Τσουονβί 25/8
α. Τζουμπάι 16/8
επιβλήθη άλλοδαπούς
α. Σιγκαπούρη 1/8
ε. Πειραιά 26/8
α. Βανκούβερ 18/8
α. Πειραιά 17/8
πρός Τσιταγκόνγκ 15/8
δ. Γιβραλτάρ 12/8
πρός Άκαμα 27/8
α. Μαλάνγκα 24/8
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
πρός Ύμουιντεν 15/8
πρός Ταμπόκο 30/8
πρός Ίνδονησία 26/8
α. Ν. Υόρκη 18/8
επιβλήθη
α. Ν. Όρλεάν 24/8
μεταφορές Περισκοῦ
ναυπηγ. Ταμάνο



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυρίαρχη
π = πανοραμική
Μ = Μάλας
Λιβ = Λιβάνου

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

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

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετενομήθηκε σε ...
* = άνοσηφόλητο στο ΜΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΕΛΩ	78	36548
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	1825*
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
ΑΪΓΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΪΓΛΑΣ	72	16235
ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΪΝΤΑ (κ.)	72	13935
ΑΪΝΤΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567
ΑΪΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	1133
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14785
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300
ΑΛΑΛΙΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π.)	66	16048
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΦΑΥ 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
ΑΛΚΙΜΟΣ (Μπχ.)	87	10511
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (δ.κ.)	77	6898
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826

πρ. «Άννα Δρακοπούλου»		
α. Ντάρμπαν 1/9		
δ. Γιβραλτάρ 16/9		
ε. Μακείο 6/9		
ε. Τζουμπάιλ 20/9		
α. Ρίο Γκράντε 6/9		
επώληθη		
α. Τζουμπάιλ 20/9		
ε. Κίγκτον 2/9		
α. Τσαγκουαράμας 4/9		
ε. Π. Μπαρίος 2/9		
πρ. «Hampton Lion8		
ε. Τέξας Σίτυ 6/9		
α. Μπελέμ 8/9		
ε. Σαλβατόρ 8/9		
α. Κερμπέκ 10/9		
α. Χάμπτον 11/9		
ε. Άμφούρονο 19/9		
πρ. Περαικό 24/7		
πρ. Σουάι 20/8		
ε. Μαυφρεντόνια 12/9		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Σιγκαπούρη 14/9		
πρ. Ίταλία 24/8		
δ. Σουέζ 8/9		
α. Μπαχραϊν 19/9		
δ. Σουέζ 17/9		
πρ. Γιάκπου 7/9		
α. Γιάκπου 20/9		
πρ. Άντεν 31/8		
α. Γιάκπου 19/9		
α. Μαυφρεντόνια 4/9		
δ. Κων/πολη 16/7		
ε. Πειραιά 19/8		
α. Γένοβα 15/9		
πρ. Σιγκαπούρη 22/8		
πρ. Σαγκάη 10/8		
πρ. Σάντος 30/8		
στο Ταμπόκι		
α. Κερμπέκ 1/9		
αργεί Πειραιά		
δ. Καυμάν Μπράκ 1/9		
α. Σιγκαπούρη 22/9		
πρ. Έλντβα 25/8		
ε. Τζέντα 11/9		
πρ. δ. Αφική 26/8		
α. Ν. Όρλεάν 23/8		
ε. Ν. Υόρκη 5/9		
α. Άμστερνταμ 4/8		
ε. Σκουάμις 16/9		
επώληθη Έλληνες		
ε. Ρουέν 11/9		

στο Σάλλου Βόε 21/9		
ε. Πειραιά 28/6		
πρ. Β. Κορέα 13/7		
πρ. Έλντβα 14/9		
ε. Πειραιά 2/9		
ε. Πειραιά 16/9		
α. Παντάγλη 11/8		
πρ. Λάγος 6/9		
πρ. Φουντζάιρα 4/9		
πρ. Κίνα 21/9		
στο Μαμονάλ 28/8		
ε. Πειραιά 1/9		
πρ. Μπελέμ 3/9		
ε. Ίνσόν 9/8		
πρ. Άλγερ 8/8		
α. Άγκρα ντος Ρέις 1/7		
ε. Σάν Φρανσίσκο 8/9		
α. Πειραιά 14/9		
ναυπηγ. Τόκυο		
πρ. Τουρκία 4/9		
ε. Μιλάζο 4/9		
δ. Κων/πολη 6/9		
α. Χιουσόν 22/8		
α. Λισαβόνα 17/9		
ε. Ν. Όρλεάν 13/9		
πρ. «Τζάκυ»		
πρ. Πειραιά 18/7		
δ. Π. Σαϊό 9/9		
πρ. Δανία 10/9		
α. Γκούμ 13/9		
ε. Βαγκαρβέ 16/9		
ε. Λισαβόνα 10/9		
α. Αντοραγκόστα 16/9		
α. Ταρραγκόνα 2/9		
α. Λας Πάμας 17/9		
α. Πειραιά 15/9		
μεσογειακές μεταφορές		

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.π.)	71	2806
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΙΤΟ	80	30507
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15359
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ		
N.(κ.)	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715
ΑΝΤΙΡΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΕΜΟΣ (κ.)	81	30820
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ IX (κ.)	70	1437
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Χ. (κ.)	74	1546
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III		
(κ.)	82	24597
ΑΡΑΜΗΣ (Μπχ.)	87	10511
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΑΝ (κ.)	71	4995
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32241
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	9206
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (κ.)	78	10350
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΣΤΥ (κ.)	78	10336
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΝΥΑ Η. (κ.)	73	18064
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΛΟΥΣ 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

71	2806
72	9284
73	115135
73	13753
72	13732
74	129796
77	6597
78	1123
73	14364
76	4617
80	30507
76	15111
60	5911
71	7402
81	9095
80	15359
76	10936
74	14324
74	15412
86	22273
76	23715
70	16258
71	5868
76	15934
81	30820
73	16997
77	11559
77	11559
74	11045
70	1437
74	1546
75	1599
77	1599
69	5872
82	24597
87	10511
68	15907
77	75124
71	4995
82	21164
81	21164
77	10003
82	32241
70	10899
67	1523
70	11041
73	13265
80	13037
76	125465
71	4992
79	11223
74	8669
66	30647
68	2571
75	17355
69	7574
72	3908
71	9206
69	15874
73	16349
68	14993
77	29871
68	1804
78	10350
77	9437
77	11159
78	10336
78	38467
78	9636
82	22587
61	1354
69	16366
69	38780
66	2335
61	16154
74	9844
72	3822
85	16623
68	16258
73	18064
70	14671
76	65917
78	20328
75	15981
81	42048
67	37722
72	17890
76	11321
76	17161
72	10654
74	15941
71	17430

ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599
ΓΙΑΚΙ (κ.)	76	16023
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΑΙ' ΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ		
(δ.κ.)	69	13161
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΚΑΖ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠ'ΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (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
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ		
(π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I (π.)	81	11503
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ*	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. ΝΕΓΚΟΖΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)*	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΓΙΑΡΙΩΝ	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

ε. Ριγίκεκα 13/9	
α. Σεβίλλη 3/9	
πρός Αίγυπτο 24/8	
ε. Πειραιά 13/9	
α. Κόρπους Κρίστι 19/7	
δ. Σουέζ 11/9	
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 17/9	
αργεί Πειραιά	
πρός Βραζιλία 9/9	
ε. Πειραιά 16/9	
πρός Σουέζ 15/8	
πρός Ντουλούθ 12/9	
ε. Πειραιά 10/9	
ε. Πειραιά 7/7	
πρ. «Λακωνία II»	
α. Ρότερνταμ 4/9	
ε. Μπαγκόγκ 6/9	
πρός Κληβελαντ 5/9	
δ. Ντόβερ 25/7	
ε. Πειραιά 16/9	
πρός Μπριντζί 4/9	
πρός Ελλάδα 12/9	
α. Ραβέννα 1/9	
δ. Παναμά 13/9	
ε. Σουέζ 16/9	
α. Ρας Σουκχέιρ 17/8	
ε. Σουέζ 21/9	
πρός Μπριντζί 4/9	
πρός Ρεύινιόν 17/9	
ε. Πειραιά 7/9	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Ροστόκ 30/8	
ε. Ρας Τανούρα 10/9	
επισκευές Σαλβαντόρ 24/8	
α. Σιγκαπούρη 8/8	
ε. Ντεμεράρα 4/9	
πρός Κονακρύ 13/9	
α. Ν. Όρλεάν 26/8	
ε. Ρίο Γκράντε 12/9	
α. Τσάρλεστον 12/9	
πρός Σιγκαπούρη 17/9	
πρός Ν. Υόρκη 10/9	
ε. Ταμπικό 2/9	
πρός Αλγερία 28/8	
ε. Δαμιάτα 3/9	
πρός Ν. Όρλεάν 30/8	
δ. Παναμά 3/9	
ε. Πόρτ Καμπέλλο 2/8	
α. Ν. Όρλεάν 28/8	
ε. Μανζανίλο 20/8	
δ. Παναμά 3/9	
πρός Πόρτο Καμπέλλο 14/8	
ε. Πειραιά 9/9	
ε. Πειραιά 4/9	
πρός Ιράν 26/8	
πρός Ρίο Χάινα 28/8	
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 11/9	
ε. Καλκούτα 15/9	
πρός Μαπούτο 12/9	
μετ. «Μακγουέιτ» (κ.)	
α. Άγ. Βικέντιο 6/9	
πρός Μ. Ανατολή 3/9	
ε. Σάντος 9/9	
πρός Λονδίνο 19/9	
πρός Μπαχραίν 15/9	
πρός Μαϊόμι 16/8	
διάλυση Ταϊβάν	
πρός Περσικό 5/9	
πρός Γιουγκοσλαβία 21/9	
πρός Ρότερνταμ 13/9	
α. Τζέντα 12/9	
πρός Λούπ Τέρμιναλ 24/8	
πρός Σουέζ 7/8	
ε. Σάντος 14/9	
πρός Μπανιάς 17/9	
πρός Παναμά 5/9	
α. Τζέντα 19/9	
επιβλήθη	
πρός Κωνσταντίνα 10/8	
στο Ντόρμπαμ 21/9	
μεσογειακές μεταφορές	
επιβλήθη	
α. Τραμπαί 18/9	
α. Νταμμάμ 11/9	
προσάραξε 24/11/86*	
α. Χιούστον 12/9	
μεσογειακές μεταφορές	
μετ. «Απτερα» (κ.)	
ε. Ούμ Σάιντ 10/9	
πρός Σουραμπάγια 3/9	
δ. Γιβραλτάρ 16/9	
πρός Κωνσταντίνα 16/8	
επιβλήθη	
πρός Λάγος 25/8	
ε. Γκουαγιακούιλ 6/9	
α. Σιγκαπούρη 16/9	
α. Τζέντα 17/9	
ε. Κωνσταντίνα 18/9	
πρός Φόρ 15/9	
πρός Αρούμπα 24/8	
ε. Ντόττες 19/9	
πρός Αγκόλα 19/9	
α. Γκνάνσκ 16/9	
πρός Τζουμάιλ 1/8	
πρ. «Σάο Πάολο»	
ε. Ν. Όρλεάν 1559	
α. Μονρόβια 21/8	
στο Χορμούζ (άποθήκη)	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 12/9	
α. Λάρνα 15/9	
πρός Καραϊβική 7/9	

ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	13687
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ II (π.)	73	10058
ΕΞΕΚΟΥΤΙΒ	77	19253
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΤΑΛΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΙΓΝΑ (κ.)	73	15478
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
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ I (π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ II (π.)	85	22980
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΟΡΙΛ (Μ.)	69	9162
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (π.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ Μ. (κ.)	76	21360
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΟΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤ ΓΚΑΟΥΡ	68	10367
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ (κ.)	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΑΝΩ Α.Σ. (κ.)	72	22866
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΙΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ		
(κ.)	82	15296
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΣΚΕΛΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032
ΘΕΡΜΑ'Ι'ΚΟΣ II (κ.)	78	16893
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΚΑΝΤΙΑ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΑΣΩΝ Σ. (π.)	71	41961
ΙΒΑΝ ('Ονδ.)	69	9333
ΙΛΙΔΑ (δ.κ.)	75	39995
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*	58	3993
ΙΟΣ (π.)	70	3971
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΛΥΨΟ (δ.κ.)	68	40110
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		
(Μ.)	67	16098
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018
ΚΑΡΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΡΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΡΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μπχ.)	80	30649
ΚΑΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΡΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΡΤΑΙΝ Ε. ΓΥΡΙΑΚΟΥ		
(κ.δ.)	81	1800
ΚΑΡΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605
ΚΑΣΤΟΡ (π.)	73	21754
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΙΑ	71	4940
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862

16808	πρός Μπουσάν 1/9
17355	πρός Λαύριο 11/9
13687	ε. Ρίο 'Ιανέριο 6/9
10058	πρός 'Αλγίρι 7/8
19253	πρός Π. 'Ελίζαμπεθ 12/9
16247	α. Γένοβα 31/8
39814	πρός Κωνσταντίνα 14/8
20412	πρός Βάρρι 18/8
44608	ε. Τζέμπελ 'Αλι 11/8
15478	μετ. «Άγιος Χαράλαμπος» (π.)
15952	ε. Ντουλούθ 28/8
15178	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 12/9
19044	στον Πειραιά 8/9
6042	δ. Παναμά 16/9
11434	πρός Κωνσταντίνα 11/8
22629	α. Σαλβαντόρ 7/9
22980	α. Μπιλμπάο 14/9
9985	ε. 'Αμστερνταμ 22/9
9162	α. Τσάρλεστον 16/9
1199	πρός Μαπούτο 30/8
129216	α. Φουτζέιρα 9/6
3158	πρ. «Haugo»
1595	πρ. «Lemsterland»
29875	ε. 'Ιντσόν 11/8
29875	α. Τζέντα 11/8
13035	πρός Μπαγκόγκ 13/9
9651	α. Σιγκαύκ 12/9
15356	πρός Γκάλατς 20/8
15355	πρός Λισαβόνα 11/9
8676	α. Μογκαντίσου 14/3
24310	πρός 'Αρούμπα 3/9
20546	ε. Ροζάριο 4/9
21360	α. Βανκούβερ 15/8
18734	πρ. «Ελλάς 'Ιν 'Ετέρνιτυ»
16366	πρός Ντάς ες Σαλάμα 19/8
69338	α. Μαϊόμι 24/8
176008	α. Τζουμά Τέρμιναλ 28/5
20516	πρός Γιβραλτάρ 28/8
77443	στο Μπαχραϊν 16/6
17447	στη Σαφάγια (άποθήκη)
48058	ε. Λάρνα 11/9
18838	πρός Κούβα 19/8
16379	α. Κεμπέκ 10/9
16390	α. Λισαβόνα 8/9
2875	πρός Σαμσούν 30/8
17129	επισκευές Γκάλβεστον 10/9
10367	α. Κουβέιτ 17/9
6721	πρός Γιάμπου 21/9
12214	ε. Παρανάγουα 12/9
25076	πρός Χόγκ Κόγκ 17/9
25063	υπέστειλε ελληνική
37650	πρός Ν. Όρλεάν 4/9
11003	στη Βασούρα
15660	ε. Χιούστον 14/9
55425	α. Άλγκεθρας 29/8
64070	ε. Πειραιά 15/9
16873	α. Χιούστον 11/9
3293	αργεί 'Αγ. Δομνίκιο
35540	πρός «Θέτις»
10650	πρός Ν. Όρλεάν 4/9
22866	πρός Τζέντα 21/9
28021	α. Σάν Λορέντζο 16/9
15296	πρός Κουαντάν 18/9
16276	πρός Όζκα 3/8
1467	ε. Βαρκελώνη 16/9
55032	ε. Χάμπτον 16/9
16893	α. Βαγκούβερ 27/8
20432	μετ. «Θεανούλα» (κ.)
1000	α. Πειραιά 8/9
41961	μετ. «Παναγιώτης Α. Περιβολιάνης»
9333	πρ. «Matiza Iwanic»
39995	πρός Ρόττερνταμ 11/9
3993	μετ. «Regulus Star»
3971	μετ. «Σουίντφωλ» (κ.)
5278	πρός Πειραιά 20/9
31000	ε. Γένοβα 17/9
10524	μετ. «Αντιγόνη» (Μηχ.)
11171	πρός Μπαγκόγκ 9/9
17485	πρός Σιγκαπούρη 14/8
17066	δ. Παναμά 16/9
9731	α. Λάς Πάλαμας 1/9
11430	ε. Ταϊγκάογκ 21/9
40110	υπέστειλε ελληνική
36112	α. Τενερίφη 16/9
21667	πρός 'Ακαμα 14/9
21743	δ. Γιβραλτάρ 11/9
16098	πρός Κωνσταντίνα 28/8
16037	α. Ντάς ες Σαλάμα 8/9
16018	πρός Μπουκινούγκ 29/8
24801	ε. Σιγκαπούρη 13/9
2966	ε. Τζέντα 9/9
30649	πρός 'Ιαπωνία 12/9
11954	στο Σάντος 18/9
10993	ε. Τζέμπελ 'Αλι 18/9
13532	ε. Πειραιά 15/9
1800	πρός 'Ινδία 6/9
17135	α. Ν. Όρλεάν 4/9 •
34103	πρός Κωνσταντίνα 18/9 •
11954	ε. Πειραιά 7/7
10605	πρ. «Monona D.»
21754	ε. Ρίο Γκρόντε 7/9
19459	πρός Σιγκαπούρη 29/8
4940	ε. Καρθαγόνα 25/8
1324	αργεί Σ. 'Αραβία
10805	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 23/8
4787	ύψωσε ελληνική
14651	στο Κάρδοι 14/9
9842	πρός Ρεσίφ 11/9
9862	πρός Κόμπε 4/9

ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕΪ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕΪ'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896
ΚΕΪ'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕΪ'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝ ΣΗ (π.)	74	9288
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΝ (π.)	69	1572
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μπχ.)	78	9862
ΚΟΡΥ	77	33509
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΧΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (κ.)	71	54761
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68	15809
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599
ΚΥΘΗΡΑ ΣΗ (κ.)	70	1499
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I (κ.)	71	13443
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΓΟΣ (Μ.)	59	6132
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗΛΑ'ΥΚ (π.π.)	71	13166
ΛΑΚΥΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16650
ΛΑΚΥ ΡΟΥΟΥΠ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΦΟΡΣ (κ.)	71	10409
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12416
ΛΑΦ'ΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΞΙΑ (κ.)	78	23966
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΖΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΙ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΥΚΑΣ Α' ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205
ΛΕΥΚΑΣ ΣΑΝ (Ονδ.)	65	2596
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΜΠΕΞΕΛ (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΕΡ'ΙΤΟΡ Α. (π.)	68	9079
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	69	93547
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'ΥΚ	75	34745
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.)	64	1096
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
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
ΜΑΡΙΛΙΑ (Ονδ.)	61	3942
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' ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΞΤΡΟΓΩΡΓΗΣ (κ.)	74	20715

ε. Χιούστον 30/9	
πρός Καλλάδο 9/8	
πρός Μασσαλία 16/9	
πρός Τρίπολη 9/9	
ε. Χάιρα 17/9	
μετ. «Mistral» (κ.)	
πρ. «Ken Grove»	
πρ. «Jeda Cement»	
ἀργεί Ρίβερ Φόλ	
πρός Ίνδονησία 5/9	
πρός Κουβέιτ 14/9	
στό Πόρτ Κελάγκ 10/9	
ε. Άιλατ 16/9	
πρός Κιούγκκα 18/5	
ε. Γένοβα 2/9	
ε. Δαμιάτα 25/8	
ε. Γκάλβεστον 1/9	
α. Φόρ 17/8	
δ. Γιβραλτάρ 16/9	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Σκώ 15/9	
ἐπισκευές Σύρο 12/9	
πρός Ν. Ζηλανδία 2/9	
πρός Βαλτιμόρη 26/8	
δ. Παναμά 7/9	
πρός Τουρκία 8/8	
πρός Ντουμπί 23/8	
α. Ν. Πλωμοβ 17/9	
α. Φορμάντλ 16/9	
α. Φόρ 17/9	
πρός Κωνσταντίντσα 12/9	
α. Βομβάρη 31/8	
ε. Σιγκαπούρη 21/9	
ε. Τελκχουάνο 3/9	
πρός Νηττρόιτ 1/9	
πρός Ίταλία 10/9	
ἐπωλήθη	
πρ. «Ση Ρόουζ»	
πρός Μπατανάν 17/9	
ε. Σιγκαπούρη 21/9	
ε. Τσάνα 18/9	
πρός Πειραιά 14/9	
ε. Σαντάντερ 31/58	
ε. Μπιζέρτα 1/9	
α. Τέξας Σίτυ 3/9	
πρός Μαβναγκάρ 16/3	
ε. Αδρνε 20/9	
στον Περσικό 16/6	
ε. Βομβάρη 8/8	
πρός Μαλάμπο 28/8	
πρός Όρντ 29/8	
πρός Φάλασικ 28/8	
διαγράφεται	
α. Μπ. Άιρες 12/9	
πρός Κουβέιτ 22/9	
ε. Ίταλίδι 13/9	
ε. Σάντος 25/7	
πρός Μομπάσα 17/9	
ε. Ρευνιόν 9/9	
ε. Σιγκαπούρη 22/9	
α. Μπέρτα 7/8	
πρ. «Lucot Cross»	
πρός Πειραιά 14/9	
α. Άλγκελβιρας 25/8	
πρός Άγκόλα 6/7	
α. Σιγκαπούρη 21/1/86	
πρ. «Καπετάν Γιωργής»	
ε. Πειραιά 30/8	
ε. Άκαμπα 24/8	
πρός Άλγέρι 24/7	
ε. Γάνδη 19/9	
α. Ντάρμπαν 13/9	
πρός Σ. Άραβία 6/9	
πρός Κωνσταντίντσα 25/7	
ε. Κων/πολη 12/9	
α. Πειραιά 13/9	
α. Ν. Όρλεάντ 2/9	
δ. Π. Σαίδ 15/9	
πρός Λοριέντ 23/8	
α. Τακρράντι 5/9	
α. Σπλίτ 11/9	
α. Κακούτα 17/9	
πρός Κόστ Ρίκα 3/9	
πρός Σαλβανόρ 2/9	
πρός Ταρτούς 21/8	
στό Ντουμπί 22/9	
πρός Μαυρίκιο 2/9	
α. Ν. Όρλεάντ 31/8	
α. Λας Πάλμας 4/9	
α. Μόντρεαλ 11/9	
πρός Ντουρς 28/8	
α. Τζέντα 15/9	
α. Ρίο Γκράντε 17/7	
α. Πειραιά 25/8	
ε. Πειραιά 20/8	
πρός Γιβραλτάρ 2/9	
δ. Παναμά 29/8	
ε. Πόρτ Καμπέλλο 10/8	
μεταφορές Περσικού	
ε. Ίμνιγκχαμ 19/9	
ε. Πειραιά 22/58	
πρός Γιάννου 8/9	
πρ. «Stefans»	
ε. Ταγκαόνα 14/59	
πρός Πουβότ Όρντ 12/6	
ε. Σουέζ 20/9	
ε. Σιγκαπούρη 18/9	
στό Μπαντάρ Άμπας 28/8	
α. Ίλο 30/8	
δ. Π. Σαίδ 20/9	
ε. Μασσαλία 16/9	
α. Νταμμάμ 5/9	
α. Σιγκαπούρη 13/9	
πρ. «Άλκός Μ.»	

ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΡΥΛΟΥΡ	70	15216
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	74	16246
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16181
ΜΠΙΟΥΓΟΥΑΤΕΡ (δ.π.)	67	53226
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΕ'Υ Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Λιβ.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΜΠΟΝΥ (δ.κ.)	74	126413
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΟΒΗ	75	65803
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187
ΝΟΜΠΛ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357
ΝΟΡΘΟΥ'ΙΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ (δ.κ.)	67	40675
ΝΤΑ'Ι ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠΟΥΡΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΕΡΜΠΟΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΙΦΙΑΣ I. (κ.)	74	5932
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31714
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.π.)	78	44107
ΟΛΕΜΑΡΚ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098

ε. Ντάρμπαν 14/9
πρός Άμβούργο 1/9
α. Βαλλέττα 14/9
α. Σάρροχ 12/9
α. Σιγκαπούρη 12/9
πρός Σιγκαπούρη 12/9
πρός Τσίμπα 27/7
α. Φουτζέιρα 29/6
πρ. «Μαρία Β.»
ε. Τζουμπάι 20/9
α. Ρίο Γκράντε 4/9
πρός Πάτρα 9/9
πρός Λονδίνο 8/9
δ. Παναμά 30/8
ε. Σαλβαντόρ 7/9
πρός Γισσού 24/8
α. Ν. Όρλεάντ 25/10/86
ἀργεί Ν. Όρλεάντ

πρός Άλγέρι 10/8
πρός Άλεξάνδρεια 28/7
α. Φιλαδέλφεια 16/9
ε. Σιγκαπούρη 12/9
α. Γάνδη 21/8
πρός Περσικό 3/7
πρός Αίγυπτο 24/7
πρός Σουραμπάγια 2/9
πρός Κεμπέτ 26/8
μεταφορές Ίνδονησίας
ε. Τσιταγκόνγκ 20/9
δ. Γιβραλτάρ 22/9
α. Λας Πάλμας 11/8
α. Άλεούς 13/9
επωλήθη Ήλληνας
στο Σαλέρνο 17/8
πρός Τούρκο 6/8
ἀργεί Άσσοκ
ε. Πειραιά 18/6
πρός Ρίο Γκράντε 29/8
ἀργεί Νέτλεϋ
α. Ν. Όρλεάντ 4/8
πρ. «Iskar II»
ε. Φριττάουν 14/9
ε. Ράς Τανούρα 11/9
ε. Σχέσσιν 19/9
α. Κολόμπο 15/9
ε. Πειραιά 26/7
στό Μπουσίρ
ε. Πειραιά 5/9
πρός Άμπιτζάν 18/9
πρός Τσίμπα 16/9
πρός Βενεζουέλα 26/8 *

πρός Φλόσοιγκ 3/8 *
πρός Σουγκέι Ραζάγκ 31/8
ε. Σάν Φραντζίσκο 14/9
πρός Άμπιτζάν 31/8
πρός Βιτόρια 28/8
πρός Ν. Ζηλανδία 3/9
ε. Κοπέρ 16/9
πρός Σίντι Κερίρ 4/9
ε. Χοντέιντα 2/9
διαγράφεται
διάλυση Κίνα
ἀργεί Δουνκέρκη
δ. Σουέζ 16/9
πρ. «Κωνσταντίνος V»
πρός Ταϊλάνδη 3/9
ε. Λας Πάλμας 10/9
πρός Χαλκίδα 26/8
ε. Πειραιά 7/9
ε. Π. Άρθουρ 8/9
α. Ν. Όρλεάντ 1/9
ἀργεί Άμβούργο
δ. Γκάλβεστον 14/9
α. Χαλκίδα 22/6
μεταφορές Περσικού
πρός Άκαμα 28/8
δ. Μπρίεζαμ 14/9
πρός Κοσσιούγκ 3/9
δ. Κω/πολη 6/9
πρός Φιλαδέλφεια 18/9
επωλήθη
πρός Μπαλονγκάν 26/8
ε. Πειραιά 13/6
ε. Βενετία 16/9
πρ. «Πρόφεου»
πρός Καλλάο 19/8
πρός Άγλερία 5/8
πρός Ρ. Πλάτε 20/8
πρ. «Στέφανος»
πρός Άργεντινή 10/9
στό Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ε. Ιτακούι 11/9
πρός Σάο Σεμπαστιάο 31/8

α. Λας Πάλμας 12/9
ε. Κόρπους κρίστι 11/9
δ. Παναμά 6/9
δ. Π. Σαϊό 13/9
α. Κορούνα 11/9
ε. Ντάρμπαν 21/9
ε. Π. Σαϊό 3/9
α. Φουτζέιρα 11/8
εσογιαστές έλληνοί
α. Σάντος 14/9
πρός Ρόττερταμ 24/8
πρός Λούπ Τέρμιναλ 8/8
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 4/9
πρ. Τόρ Σαϊό 1/8
Λύμε Μπαϊν 20/8
πρός Άγγλια 5/9
Ρόττερταμ 20/9
εσογιαστές μεταφορές

ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.)	67	1395
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958
ΟΡΕΦΚΑΝ (λιβ.)	75	6817
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Βρ.)	66	22617
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μηχ.)	80	30639
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΛΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΑΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΔΙΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΛΟΥΣ (κ.)	75	16247
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870
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
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181
ΡΕΑ (π.)	71	9025
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.Κεφ.)	67	2838
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΗΦΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΗΦΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646

ἀργεί Πειραιά
πρός Τζιζέλ 27/8
πρός Αφρική 21/9
πρός Αϊνπιτο 14/9
ε. Σινκαπούρ 1/9
στό Τζιμπουτί
πρός Σκίκντα 2/9

α. Σάν Φραντσκο 26/8
πρός Ακαμα 4/9
ε. Σετομπά 9/9
α. Σινκαπούρ 21/9
πρ. «Νεράιδα»
α. Μπρέμερχάβεν 9/9
στό Χορμούζ (αποθήκη)
πρός Ιαπωνία 23/9
πρός Κιούγκα 8/5
πρός Σινκαπούρ 15/9
πρός Φός 7/9
α. Τζάκσονβιλ 29/8
α. Καζαμπλάνκα 7/9
πρός Αλεξάνδρεια 18/8
πρός Ποντάζ 7/9
στό Χορμούζ
ε. Ρουέν 9/9
πρός Γιοκοχάμα 5/9
πρ. «Soblem»
ε. Δαμιάτα 9/9
επιβλήθη άλλοδαπούς
πρός Αλγερία 19/7
α. Πόρτ Σαϊδ 12/8
πρός Ιμπιτούμα 25/8
α. Βανκούβερ 24/8
πρός Καράτσι 20/9
πρός Αρούμπα 19/8
πρός Κουβα 25/8
στή Μπαγκόγκ 29/8
πρός Ισπανία 1/9
πρός Μεροίνη 12/9
ε. Ντάρμαν 12/9
πρός Ρόττερταμ 10/9
πρός Ταιβάν 13/9
πρός Κιουρασάο 3/9
πρ. «World Nisseki»
ε. Λάγος 3/8
πρός Πράβιντενς 18/9
πρός Κίνα 7/8
ε. Γιβραλτάρ 15/9
ε. Δόλφιν Ταιβάν
ε. Μπρουνομπουτέλ 17/9
α. Χάμπτον 14/9
ε. Πειραιά 11/8 *

πρός Δουνκέρκη 22/9 *
ε. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 19/9
α. Μπρέξ 10/9
α. Πόρτ Σαϊδ 14/9
μετ. «Vine» (κ.)
πρός Αλεξάνδρεια 17/8
πρός Φουτζέιρα 17/9
πρός Βόλο 19/8
πρός Σάο Σεμπαστιάο 7/8
πρός Ρας Ταούρα 5/9
πρός ΗΠΑ 17/8
ε. Πειραιά 8/9
πρ. «Ζίρκον»
στό Κολόμπο 19/9
ε. Σινκαπούρ 5/9
πρ. «Fairfield Sunrise»
α. Γιοκοχάμα 29/8
α. Ν. Όρλεάνη 11/9
α. Αμπιτζάν 7/8
πρός Βερακρούζ 19/9
ε. Φιουροπόρτ 22/9
ἀργεί Κίμωλο
στό Χάργκ
πρός Βαλτική 14/9
α. Φουτζέιρα 30/7
ε. Γάνδη 19/9
πρ. «Alkyonika»
πρός Λάγος 20/8
α. Γιουροπόρτ 13/9
πρός ΗΠΑ 23/8
ε. Ντάρμαν 16/9
μετ. «Luck» (π.)
πρ. Πασιρ Γκουντάγκ 9/7
ε. Σάουθεντ Άνκορ. 23/9
α. Σινκαπούρ 20/9
ἀργεί Πειραιά
πρός Ν. Αφρική 15/8
ε. Μπουεναβεντούρα 2/9
πρός Κοτονού 8/9
ε. Ραγκούν 25/8
δ. Π. Σαϊδ 19/9
α. Κόμπε 15/9
πρ. «Santa Ocean»
α. Τζέντα 30/8
στήν Κουτομπντία 14/9
πρός Ντά Νάγκ 29/8
α. Κεμπέκ 11/9
α. Χάμπτον 10/9
στό Κοτονού 14/9
πρός Ταμπίκο 15/9
πρ. «Μοντρόπα»
α. Ντηνρότ 10/9
πρός Ρουέν 10/9
δ. Π. Σαϊδ 18/9
α. Λας Πάλας 5/9
πρ. «Θητα Πήλασος»
πρ. Νουαντίμπου 8/9
πρ. Δ. Αφρική 11/7
πρ. «Μαραθών»
α. Τενερίφη 18/8
α. Τζέντα 18/8
ύψωση ελληνική
πρ. Καλκούτα 31/8
πρ. Ταιβάν 3/9

ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 77 10409
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.) 69 16229
ΡΟΖΑ (κ.) 68 24893
ΡΟΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.) 72 16704
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.) 67 37625
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.) 64 4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.) 71 2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.) 66 39695
ΣΑΓΚΑ (κ.) 73 15498
ΣΑΓΚΡΕΣ (Β.Γ.) 65 10053
ΣΑ'Ι'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.) 71 128929
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
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.) 66 1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.) 65 1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.) 65 1599
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.) 76 2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.) 72 11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.) 75 29068
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.) 72 11506
ΣΑΝ II (π.) 75 14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.) 66 3314
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.) 68 10339
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.) 71 13575
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.) 69 4661
ΣΑΝΣΕΤ (κ.) 70 13907
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.) 67 1600
ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7) 78 6053
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.) 72 3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.) 85 26959
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.) 74 12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.) 76 17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.) 71 43867
ΣΑΧΑΡΑ (δ.) 74 164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.) 77 16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.) 73 8917
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.) 76 19016
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.) 75 51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.) 79 14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.) 78 10077
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ 69 43456
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.) 82 19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.) 76 18174
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.) 75 17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΥ (δ.κ.) 73 17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.) 76 16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.) 70 12142
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Α.) 70 5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.) 71 48685
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.) 73 13631
ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ 75 13079
ΣΗ ΧΟΡΣ 75 15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.) 71 14130
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.κ.) 77 40553
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2/δ.κ.) 78 28025
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (δ.Μ.) 77 40558
ΣΗΣΠΡΕΣΣ (κ.) 75 17203
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.) 73 16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.) 74 20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.) 77 15264
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.) 72 17971
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.) 74 18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.) 70 11188
ΣΗΜΑΝ (κ.) 71 5861
ΣΗΜΑΣΤΕΡ II (κ.) 84 18173
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.) 80 32995
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.) 78 19211
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.) 77 31368
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.) 74 33073
ΣΗΜΠΗΝ (κ.) 74 29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.) 76 32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.) 69 33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.) 71 11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.) 73 18025
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.) 82 18709
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.κ.) 74 18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.) 76 16432
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.) 79 19061
ΣΗΡΟΒΕΡ (Κ.) 79 14592
ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.κ.) 75 42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.) 70 17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.) 71 21807
ΣΗΣΤΑΡ II 83 18173
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.) 75 18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.) 62 11277
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.) 74 31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ 73 29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.) 60 1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.) 73 14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.) 75 17129
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.) 71 10055

ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.) 73 16704
ΣΙΔΕΡΗΣ 72 16406
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ 78 5500
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.) 85 13911
ΣΙΔΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.) 73 7594
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.) 80 14825
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (λιβ.) 69 15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.) 71 24102
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.) 70 24102
ΣΙΓΩΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.) 73 9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.) 63 10617

πρ. Κίνα 5/9
πρ. ΕΣΣΔ 8/6
ε. Άμστερνταμ 18/9
ε. Νικόσσα 22/8
ε. Τερνέστη 8/9
ε. Ρίο Ιανέιρο 11/9
πρ. Τρίπολη 13/9

στή Τζέντα (αποθήκη) *
α. Τέας Σίτυ 6/9
πρ. «Provide»
στό Χορμούζ (αποθήκη)
ε. Ντάρ ες Σαλάμ 1/9
ε. Ντάρμαν 19/9
ε. Πειραιά 5/9
πρ. Ουλσάν 7/8
α. Φός 10/9
πρ. ΗΠΑ 20/9
ε. Γκαόσα 1/9
ε. Πειραιά 10/9
πρ. Αλεξάνδρεια 27/8
πρ. Πειραιά 11/9
ἀργεί Πειραιά
πρ. Βαλένσια 25/8
δ. Παναμά 28/7
στό Ντάρμαν 21/9
μεσογειακές μεταφορές
μετ. «Γιούσιον» (κ.)
πρ. «Lucy Refiner»
επιβλήθη
πρ. Μπαντάρ Άμπας 17/9
πρ. Κωνσταντινούπολη 8/9
πρ. «Επος»
ε. Αύγουστα 7/9
πρ. Άντεν 14/9
ε. Μπαγκόγκ 5/7
ε. Καζαμπλάνκα 9/9
ε. Πειραιά 13/9
πρ. Περσικό 8/8
πρ. Βενεζουέλα 20/7
ε. Λάγος 18/8
ε. Ν. Χάβεν 9/9
πρ. Ιταλία 16/9
πρ. Μπ. Αμπάς 7/8
στό Μπαντάρ Άμπας 24/8
πρ. Ιαπωνία 27/8
πρ. Νιγηρία 11/8
ε. Χαίφα 21/9
πρ. Πειραιά 17/9
πρ. Βενεζουέλα 13/9
πρ. Ικόνιο 13/9
πρ. Μάρκο 12/9
μετ. «Victoria Idown»
υπέστειλε παναμαϊκή
πρ. Λάγος 27/8
πρ. «Mt. Harvard»
α. Ρουέν 14/8
α. Γκαέτα 3/9
α. Γουίλελμσβάδεν 17/9
πρ. Γιβραλτάρ 16/9
ε. Καζαμπλάνκα 11/9
πρ. «Western Express»
ε. Σινκαπούρ 16/7
πρ. Βενετία 13/9
πρ. Αργεντινή 1/9
ε. Νταμράμ 13/9
πρ. Κουβέιτ 14/9
πρ. Αλγερία 8/9
στό Ασσάμ
ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 3/9
μετ. «Σεα Μαγις» (Μ.)
ε. Τζουμπάιλ 15/9
πρ. ΗΠΑ 4/9
δ. Γιβραλτάρ 6/9
πρ. Πουέρτο Όρντζ 31/8
α. Ριγέκα 29/8
ε. Ροζάριο 31/8
πρ. Πειραιά 13/9
πρ. «Reynolds»
πρ. Άντονι 18/8
πρ. Γιβραλτάρ 10/9
ε. Φουτζέιρα 23/9
α. Ρεσίφ 5/9
ε. Αμβέρσα 20/9
δ. Μάλτα 15/9
ε. Μπ. Σαχίβ Ρεζάι 30/8
ε. Ρίο Ιανέιρο 5/9
ε. Μπ. Αμπάς 19/8
ε. Άντονι 19/9
στή Βομβάη
α. Πόρτ Τάλμποτ 28/8
ε. Γκνάνσκ 1259
ἀργεί Πειραιά
α. Φουτζέιρα 22/9
α. Μοντεβιδέο 10/9
α. Αμυόυρο 8/9

πρ. Γιοκοχάμα 9/8
ε. Καράτσι 14/9
πρ. Μεξικό 3/9
α. Αμβέρσα 23/9
α. Τσαρλεστον 5/9
στό Μπ. Άμπας 16/8
ε. Σουέζα 20/9
ε. Γάνδη 19/9
στήν Αλεξάνδρεια
α. Ν. Όρλεάνη 15/9
πρ. Σκίκντα 16/8
στό Μπαντάρ Χομείνι

ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ'.....	76	22377	δ. Σουέζ 17/9	ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.).....	74	11644	α. Χιούστον 12/9
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.).....	76	10804	πρός Μπαγκόγκ 19/8	ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	70	52765	α. Άλγκεθίρας 2/9
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.).....	73	14474	εγκαταλείφθηκε	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.).....	75	47133	ε. Φουτζέιρα 20/9
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.).....	77	19993	α. Νισούρ 7/9	ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.).....	71	12384	α. Μπελέμ 7/9
ΣΚΥΡΩΝ (δ.κ.).....	74	75049	επισκευές Βαλέττα 25/8	ΤΥΧΗ(π.).....	73	6415	α. Χιούστον 15/9
ΣΟΝΙΑ (κ.).....	74	30340	δ. Γιβραλτάρ 4/9	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.).....	72	15948	επωλήθη
ΣΟΥΕΡΤΕ.....	77	33408	πρός Άκαμπα 2/9				
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.).....	67	13540	δ. Π. Σάδ 17/8				
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.).....	72	4827	πρός Άλμωρία 8/9	ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ.....	74	8915	πρός Μακακάιμο 22/8
ΣΠΑΡΤΑ (π.).....	69	1595	α. Λός Πάλαμας 30/8	ΦΑΙΔΑΡΑ (κ.).....	71	1571	μετ. «Transporter»
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.).....	77	12561	ε. Τζέντα 11/9	ΦΑΝΗΣ (κ.).....	77	20608	α. Τζέντα 15/9
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.).....	69	34054	α. Λός Πάλαμας 13/9	ΦΑΣΣΑ (δ.).....	74	67.202	α. Λούπ Τέρμιναλ 30/8
ΣΠΗΛΙΑΔΑ.....	78	12518	α. Πόιντ ω Πιέρ 23/7	ΦΕ'Ι'Θ.....	70	15216	α. Ρουέν 4/9
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.).....	63	31290	πρός Χώρ Φακάν 4/9	ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.).....	68	53226	πρός Περαϊκό 10/11/86
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.).....	71	17878	ε. Σκάλβεστον 25/8	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.).....	68	4080	α. Κοτονού 28/8
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.).....	70	11870	ε. Ρουέν 3/9	ΦΕΣΣΕΝΤ.....	69	8767	πρός Ναμίμπια 19/9
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.).....	69	13942	α. Ν. Όρλεάνη 7/9	ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.).....	71	22523	στό Γιαντάι 3/9
ΣΤΑΜΟΣ.....	85	34000	α. Τζέντα 1/9	ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.).....	72	21743	επωλήθη
ΣΤΑΡ (κ.).....	61	1586	α. Πειραιά 30/8	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.....	73	18583	α. Φόρ 16/9
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.).....	84	20494	α. Λειδός 8/9	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.).....	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.).....	77	22893	ε. Σαγκάη 5/9	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.).....	67	54322	α. Λάρνακα 4/9
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.).....	78	18321	α. Ν. Όρλεάνη 7/9	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.).....	71	9306	στό Κεμκέκ 5/8
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.).....	70	99011	α. Τζέντα 1/9	ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.).....	70	1519	α. Πόρτ Έμπεδοκλε 8/9
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.).....	80	32000	α. Πειραιά 30/8	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.).....	67	15621	α. Πόρτ Έμπεδοκλε 8/9
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.).....	50	1518	ε. Σαγκάη 5/9	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.).....	70	14786	α. Πόρτ Έμπεδοκλε 8/9
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.).....	83	35208	α. Ν. Όρλεάνη 7/9	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.).....	66	13870	πρός Τόμα 15/9
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.).....	68	103176	α. Τζέντα 1/9	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.).....	70	37310	ε. Βόλο 18/8
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ'.....	76	31725	α. Πειραιά 30/8	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.).....	78	6585	δ. Κωνσταντή 9/9
ΣΤΡΕΓΚΑ (Όνδ.).....	65	1911	μετ. «ΑΙ Οασίμ» (Β.Γ.)	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.).....	68	13580	α. Πειραιά 29/6
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	75	111171	α. Ντάς Άιλαντ 31/8	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.).....	74	20513	ε. Άμπιτζάν 25/8
ΣΦΙΝΕ (κ.).....	69	9822	ε. Άμβέρσα 15/9	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.).....	70	16973	δ. Σουέζ 20/9
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.).....	72	9076	ε. Τσιταγκόνγκ 18/9	ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.).....	85	38629	α. Τζουμπάλ 20/9
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.).....	73	16317	α. Καϊμάν Μπράκ 25/8	ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.).....	72	16398	πρός Ρίο Ίανέιρο 5/8
ΤΑΕΣΧΟΡΝ.....	70	18736	πρός Γιβραλτάρ 3/9	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.).....	74	65244	επωλήθη
ΤΑΛΙΣΜΑΝ.....	72	13631	α. Άσταμπούλα 10/9	ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.).....	69	15808	α. Σιγκάγκ 30/7
ΤΑΡΓΚΑ (κ.).....	81	11462	δ. Μπρουνομπουέλε 17/9	ΦΟΞ (κ.).....	72	16441	ε. Βομβάρ 8/9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.).....	78	11562	πρός Κίνα 28/8	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.).....	78	16885	α. Λός Άντζελες 6/9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.).....	73	19420	ε. Καράτσι 13/9	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.).....	63	10736	α. Ντάρμπαν 21/8
ΤΕΛΑΜΩΝ.....	78	11781	πρός Βενεζουέλα 27/8	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	71	10586	δ. Ντόβερ 22/9
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.).....	59	5510	διαγράφεται	ΦΡΑΤΣΕΣΚΟΣ (κ.).....	70	14095	πρ. «Νεφέλη»
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.Μ.).....	65	41195	α. Τζέντα 1/9	ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.).....	76	9282	πρός Δ. Άφρική 14/8
ΤΕΤΙ (κ.).....	70	10328	πρός Περαϊκό 19/9	ΦΡΗΝΤΟΡ (κ.).....	73	29709	α. Πόρτ Έμπεδοκλε 8/9
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.).....	72	24615	πρός Τσιβάν 5/8	ΦΡΟΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).....	68	9342	πρός Χόγκ Κόκ 10/8
ΤΖΕ'Ι' ΝΤ (κ.).....	56	6500	α. Ντάς Άιλαντ 31/8	ΦΡΟΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).....	69	8065	πρός Μόχια Μπλάνκα 19/9
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋλ.).....	69	8812	μετ. «Σορόκος»	ΦΡΟΑΡΚΤΙΚ (π.).....	68	9339	ε. Πειραιά 20/6
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.).....	78	16329	α. Ντουλούβ 24/6	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	61	1652	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.).....	74	22294	α. Χάμπτον 15/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	75	8413	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.).....	66	18781	ε. Ντάρμπαν 17/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΖΙΟΒΙ (π.).....	75	3531	πρός Μομπάσα 26/8	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΖΙΟΥΕΛ.....	83	35762	ε. Σακάντε 11/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.).....	81	3375	α. Άμβέρσα 1/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.).....	70	9954	α. Πειραιά 1/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΖΟΥΤ ΕΠΡΕΣΣ (κ.).....	73	9044	επισκευές Πειραιά 19/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.).....	76	9833	πρός Λά Γκούερα 30/7	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.).....	78	15660	α. Λός Άντζελες 10/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	α. Κολόμπο 22/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΖΩΡΤΣΙΑ Τ. (κ.).....	74	10058	α. Βενετία 11/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μόλτ.).....	58	6492	μετ. «Τελ Στάρ» (Κεϋλ.)	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.).....	72	8987	α. Βρέμ 21/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΙΤΑΝ (κ.).....	76	15356	πρ. «Ραγνέι»	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋλ.).....	68	9627	α. Τενερφί 19/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ.....	71	20670	πρός Τσιβάν 8/8	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.).....	70	5538	ε. Χάλαφ 30/8	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.).....	71	4881	α. Βρέμ 16/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.).....	73	6172	ε. Μπ. Άιρες 14/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ.....	76	18953	ε. Μαντράς 13/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.).....	74	8915	πρός Βερακρούζ 15/8	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ.....	73	50849	α. Σιγκαπούρη 12/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).....	76	30746	α. Σάντος 1459	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ.....	76	18953	α. Τζέντα 16/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.).....	72	79317	πρός Περαικό 16/2	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.).....	69	9305	α. Κεμπέκ 15/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.....	70	48501	ε. Κόπερ 9/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.).....	56	3901	α. Κόπερ 9/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.).....	72	12463	α. Κόπερ 9/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.).....	74	11644	α. Κόπερ 9/9	ΦΡΟΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1568	α. Λός Πάλαμας 18/9

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τοὺς Ναυτικούς μας

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτούς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεύστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικὰ Χρονικά»,
Νοτὲρ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Όνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ:.....

Υπογραφή:

πρ. «Κασκίος»
πρὸς Φιλίππινες 25/6

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

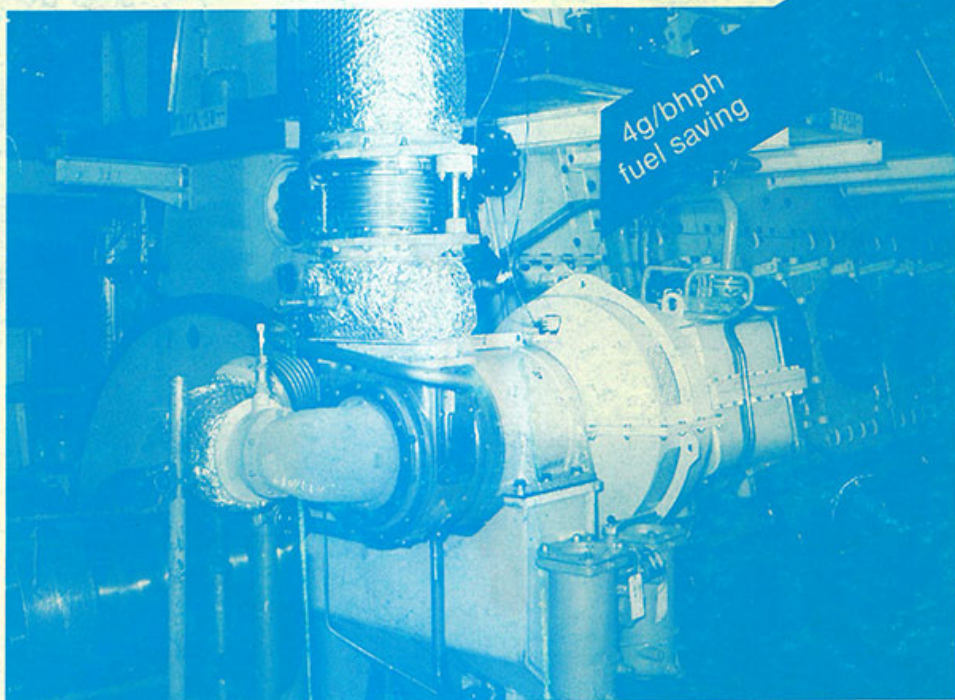

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

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

SULZER®

Sulzer Brothers Limited
CH-8401 Winterthur, Switzerland
Diesel Engine Division
Telephone 052-811122, Telex 896 060 70