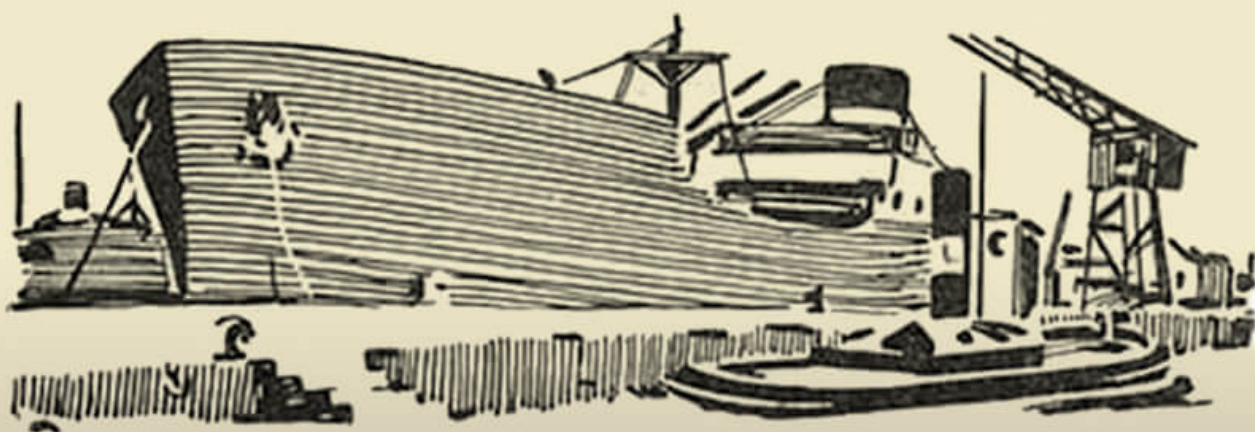


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Δεκεμβρίου 1988

Αρ. Φύλλου 1285/1043

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1285/1043
15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1988
ΔΡΧ. 250



KΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - VAN DOOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - SCHIFFFAHRTSKONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, W. GERMANY
 - L. DEWULF · CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
 - CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
 - YAKA — INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIP. AGENCY, IZMIR, TURKEY
-



Head offices
Psarron & Anapafseos, 186 48 Piraeus
Tel.: 4627800 - 4626269
Telex: 212880 - 212503
Fax: 4626268

**A LEADING COMPANY SINCE 1936
AND INTO THE FUTURE
TRUST US WITH YOUR PROBLEM**



INTER

EQUIPOS NAVALES, S. A.

EQUIPOS NAVALES, S.A.
CALLE DE FERRAZ, 2
TELS: 241 93 91 - 247 94 00
247 94 09 - 542 47 34
TELEX: 22864 RETNI E - 43848 INEN E
TELEFAX: 34-1-2487013
28008 MADRID (SPAIN)

ASK US NOW! FOR...

**CONTAINER LASHING SYSTEMS
EXCLUSIVE AGENTS AND STOCKISTS OF...**



BOTTOM FOUNDATIONS

LASHING POINTS

TRANSVERSAL POTS

STACKING CONES

TRANSVERSAL UNITS

TWISTLOCKS

BRIDGE FITTINGS, SECURING PADS

LASHING BARS AND CABLES

TURNBUCKLES

TRAILER EQUIPMENT

EQUIPMENT FOR CARS

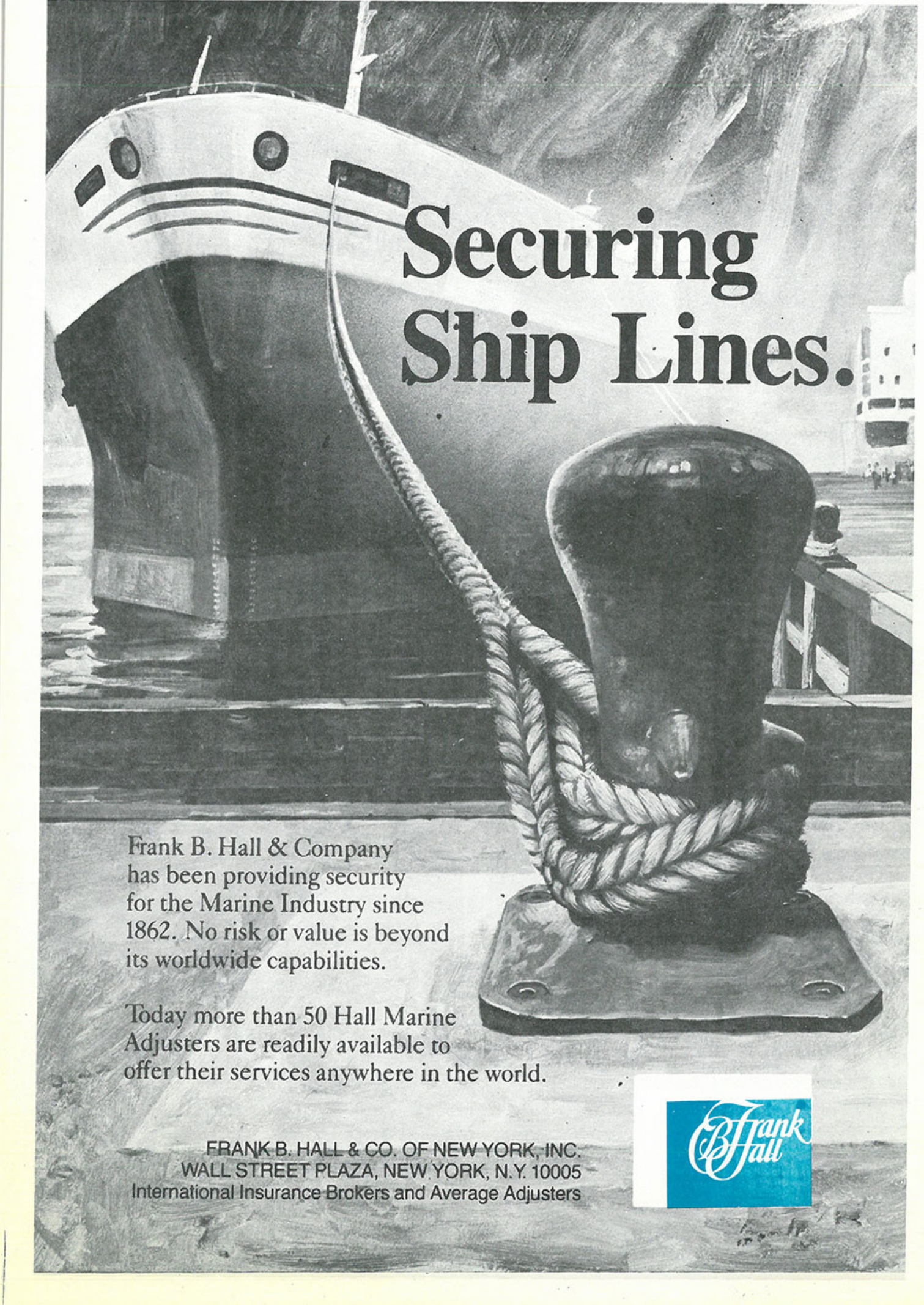
SPREADERS

ELECTRICAL EQUIPMENT FOR SHIPS

MOORING EQUIPMENT

CONVERSIONS/CELL GUIDE SYSTEMS

***Reliability is the key
to lashing equipment***



Securing Ship Lines.

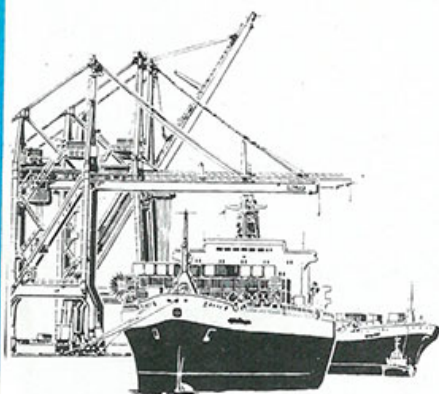
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 57ο**

15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1285/1043

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπαρή
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξέν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. 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. 8.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 6.000
Σέ πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 5.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

57th Year
Issue No. 1285/1043, December 15th, 1988

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
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 14** Μία αποκαλυπτική όμιλία
Ό πρώην Υπουργός Ναυτιλίας κ. Εύαγ. Γιαν-
νόπουλος μιλάει έξω από τὰ δόντια κατά τήν
αποχώρησή του από τό ΥΕΝ.

- 20** Οί "Έλληνες καί ή θάλασσα
Ίστορική διατριβή τοῦ καθηγητή κ. Σπύρου
Βρυώνη.

- 28** Νομικά θέματα
Hamburg Rules: 1978-1988.

- 30** Ή Άρθρογραφία τοῦ 1988
Παρουσίαση τῶν κυριότερων ἀρθρων πού
δημοσίευσαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» κατά τό
χρόνο πού πέρασε.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
33 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
35 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
41 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
43 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
45 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
46 ENGLISH SUPPLEMENT
49 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

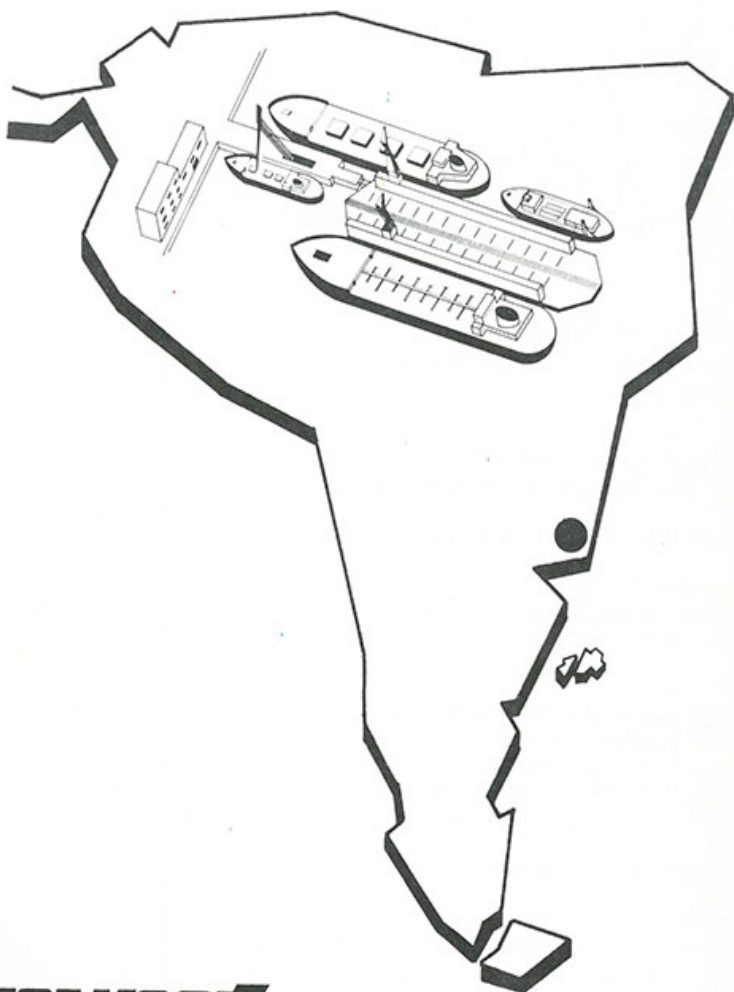
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

LIFTING CAPACITY	20000 TONS
LENGTH	200 MTRS
BREADTH (INT)	33 MTRS
TWO	15/10 TONS

NEW

FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS
CRANE 3 TONS
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY
BACK UP WORKSHOP
OFFICES
CREW FACILITIES



TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY

TEL.: 02-233336/8

TLX.: 22251 STAR UY

FAX: 02-207043

PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.

Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR
Fax.: 4183116

LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,

Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,

Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR
Fax.: 4134269

NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,

Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

**OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL
CARPENTRY, FOUNDRY AT YOUR SERVICE.
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W., B+W ALPHA.**

Δέν άρκουñ οί καλές προθέσεις

Ο Υπουργός κ. Βασίλης Σαραντίτης δήλωσε χθές ότι τό 'Υπουργείο μελετά τή λήψη μέτρων μέ άντικειμενικό σκοπό τήν προσέλευση περισσότερων πλοίων στό έλληνικό νηολόγιο, τήν αύξηση θέσεων έργασίας, τήν αύξηση του συναλλαγματος, τήν ενίσχυση τής εθνικής οικονομίας και γενικά τήν αύξηση όλων τών ωφέλημάτων που προσφέρει ή τόσο χρήσιμη γιά τή χώρα μας έμπορική ναυτιλία και πρόσθεσε ότι γιά τήν επίτευξη του σκοπού αυτού θά γίνουν συγκεκριμένες ενέργειες προς όλες τές κατευθύνσεις.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν άμφισβητούν τές καλές προθέσεις του φίλου Υπουργού, που άλλωστε είναι και «δεμένους» έπαγγελματικά μέ τή Ναυτιλία. Θεωρούν όμως ότι δέν άρκουñ.

Δέν άρκουñ όταν ό όποιοσδήποτε δικηγόρος θά φέρει ενώνιον έλληνικών δικαστηρίων τές άπαιτήσεις του όποιουσδήποτε άλλοδαπου ναυτικού γιά τήν καταβολή τών άποδοχών τής έλληνικής συλλογικής συμβάσεως, καθ' ήν στιγμήν ό όρος 8 τών έγκριτικών πράξεων, που έχουν αύξημένη συνταγματική ισχύ, καθορίζει σαφέςτατα ότι ό καταβαλλόμενος στους άλλοδαπους μισθός και λοιπές άποδοχές καθορίζονται κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διατάξεως έλληνι-

κών νόμων ή συλλογικών συμβάσεων από τές συλλογικές συμβάσεις έργασίας του τόπου προέλευσης του ναυτικού ή από αντίστοιχες διατάξεις τής χώρας αυτής κλπ.

Δέν άρκουñ όταν ό όποιοσδήποτε μπορεί νά «τσαλακώσει» ή νά «ροκανίζει» τό θεσμικό πλαίσιο τής Ναυτιλίας.

Δέν άρκουñ όταν παρά τήν ύπαρξη αντίθετων διατάξεων επιβάλλονται στό πλοίο και τή ναυτιλιακή επιχείρηση μέ διάφορες εύκαιρίες και άφορμές εισφορές και φόροι.

Δέν άρκουñ όταν ή ίδια ή Πολιτεία μέ τές ενέργειες ή τές παραλείψεις γίνεται άναξιόπιστη.

Δέν άρκουñ όταν από τή ναυτεργατική πλευρά προβάλλονται αιτήματα από τά όποια άποδεικνύεται ότι βρίσκεται έκτός τόπου και χρόνου.

Δέν άρκουñ όταν ή δοκιμή τής ξένης σημαίας, τής ξένης έδρας και του ξένου πληρώματος έχει άποδειχθεί τόσο άποδοτική και κυρίως χωρίς προβλήματα.

Υπάρχουν χίλια άκόμα «δέν άρκουñ» τά όποια ό φίλος Υπουργός φοβούμεθα ότι δέν μπορεί νά άνατρέψει ή νά άντιστρέψει. Γι' αυτό τόν καλούμε και πάλι νά περιορισθεί στην επίτευξη του έφικτου — θά κερδίσει και ό ίδιος και ή κυβέρνηση στην όποια άνήκει αλλά και ό τόπος.

Ο ΝΕΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Θεωρείται άναμφισβήτητα εύτύχημα τό γεγονός ότι τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας κατά τόν τελευταίο κυβερνητικό άνασχηματισμό άνατέθηκε στον κ. Βασίλη Σαραντίτη που είναι βαθύς γνώστης τών ναυτιλιακών μας πραγμάτων και λόγω τής προηγούμενης θητείας του ως γενικό γραμματέως του YEN επί ύπουργίας Κασιφάρα αλλά κυρίως λόγω τής επαγγελματικής ένασχολήσεώς του μέ τά τής Ναυτιλίας από τό έτος 1965, όταν δημιούργησε τό δικηγορικό του γραφείο στον Πειραιά που άσχολήθηκε μέ κατ' έξοχήν ναυτιλιακές ύποθέσεις.

Υπενθυμίζουμε ότι ό κ. Βασ. Σαραντίτης, ό όποιος μετά τές σπουδές του στό Πανεπιστήμιο 'Αθηνών (Νομικά και Πολιτικές 'Επιστήμες) έκανε μεταπτυχιακές σπουδές στην 'Αγγλία όπου ειδικεύθηκε στό Ναυτικό Δίκαιο, τό Δίκαιο τών Μεταφορών και τό Τραπεζικό Δίκαιο, ύπήρξε σύμβουλος του Πρωθυπουργού κ. 'Ανδρέα Παπανδρέου σε ναυτιλιακά θέματα από τό 1974 και διετέλεσε 'Υφυπουργός 'Εθνικής 'Αμυνας, 'Υπουργός 'Εμπορίου και 'Αναπληρωτής 'Υπουργός Μεταφορών και 'Επικοινωνιών.

Γιά πρώτη φορά στά χρονικά του YEN δημιουργήθηκε κατά τό τελευταίο άνασχηματισμό και θέση 'Αναπληρωτή 'Υπουργού Ναυτιλίας στην όποια τοποθετήθηκε ό κ. 'Αντ. Ντεντιδάκης.

Οί δύο Υπουργοί, στην πρώτη συνάντησή τους μέ τούς ναυτιλιακούς συντάκτες που ούσιαστικά ήταν συνάντηση γνωριμίας ύποστήριξαν ότι ή τοποθέτηση, γιά πρώτη φορά, στό YEN και δευτέρου Υπουργού σημαίνει ότι ή κυβέρνηση άποδίδει ιδιαίτερη σημασία στον τομέα και ότι αυτό σημαίνει άναβάθμιση του YEN. Δέν συμφωνούμε μέ τήν αντίληψη αυτή, τό 'Υπουργείο δέν άναβαθμίζεται μέ τήν τοποθέτηση δευτέρου Υπουργού και εκείνο που χρειάζεται, όπως έχουν έπισημάνει οι στήλες αυτές, είναι ή δημιουργία θέσεων μονίνου 'Υφυπουργού που νά άσχολεϊται μέ τά διεθνή θέματα τής Ναυτιλίας και ταυτόχρονα νά παρεμβαίνει άποφασιστικά σε κάθε περίπτωση δημιουργίας προβλημάτων σε βάρος έλληνικών πλοίων. Κατά τήν

ταπεινή μας αντίληψη, ή τοποθέτηση δευτέρου Υπουργού στό YEN κάλυψε περισσότερο κομματικές άνάγκες του κυβερνώντος κόμματος και αυτό συνάγεται και από τό γεγονός ότι και αυτή άκόμη τή στιγμή τό αντικείμενο του 'Αναπληρωτού Υπουργού είναι άγνωστο και θά καθορισθεί μέ άπόφαση του Πρωθυπουργού.

Πρέπει νά προσθέσουμε ότι πρό ήμερών άποχώρησε από τό YEN ό μέχρι τώρα γενικός γραμματέας κ. Βασίλης Παπαδόπουλος ό όποιος παραιτήθηκε γιά νά πολιτευθεί στις προσεχείς εκλογές.

Ο κ. Βασ. Σαραντίτης, μιλώντας κατά τήν τελετή τής αναλήψεως τών καθηκόντων, άφου έξήρε τήν προσωπικότητα και τήν προσφορά του τώως Υπουργού κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου — ή πρόωρη άποχώρηση του όποιου όμολογούμε ότι μάς λύπησε ιδιαίτερα — που, όπως είπε ό νέος Υπουργός, άφησε και στό YEN τή σφραγίδα του, ύπογράμμισε τή σημασία που άποδίδει στη συνεργασία τών τριών παραγόντων τής Ναυτιλίας αλλά και στη συνεργασία μέσα στον ίδιο τό διοικητικό φορέα τής Ναυτιλίας και ζήτησε νά παραμερισθούν οι διαφορές και νά έργασθούν όλοι έντατικά, γιά τήν χρειάζεται έντατική δουλειά σε κάθε τομέα.

'Εξ άλλου ό άπελθών Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος, ό όποιος άνέλαβε τό 'Υπουργείο Αιγαίου μιλώντας στην τελετή παραδόσεως τών καθηκόντων του έκανε έκτεταμένο άπολογισμό του έργου του YEN και άπηύθυνε παραινέσεις στους νέους Υπουργούς.

ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΕΙ Η ΦΑΓΩΜΑΡΑ

Νουνεχής πολιτικός ύπάλληλος του YEN έπιβεβαίωσε μέ τηλεφώνημα του προς τά «Ναυτικά Χρονικά» όσα έσημείωσαμε στό προηγούμενο τεύχος μέ τόν τίτλο «Όλα του γάμου δύσκολα» γιά τά προβλήματα που άντιμετωπίζουν οι πολιτικοί ύπάλληλοι οι όποιοι άνέλαβαν διευθυντικές θέσεις βάσει του νέου 'Οργανισμού. Περισσότερο όμως, όπως είπε, μάς τηλεφώνησε γιά νά έπισημάνει ότι πρέπει επιτέλους νά σταματήσει ή άντιπαράθεση λιμενικών και πολιτικών ύπαλλήλων ή όποια έχει δημιουργήσει μιá κα-

τάσταση συνεχούς οξύτητας — ή φαγωμάρα νά σταματήσει, ύπογράμμισε, και νά κοιτάξουμε όλοι, πολιτικοί ύπάλληλοι και λιμενικοί, πως θά ξαναφέρουμε τά πλοία στό έθνικό νηολόγιο που πρέπει νά είναι ό μοναδικός στόχος όλων μας.

Προσυπογράφομε.

35% ΕΠΑΝΩ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΠΟΛΛΑΠΛΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Μας είπαν ότι ό πλοιοκτήτης δύο πλοίων που ύψωσαν πρόσφατα τήν 'Ελληνική «τραβάι» τώρα τά μαλλιά του» όχι μόνον γιά τό κόστος εκμεταλλεύσεως αύξηθηκε κατά 35% περίπου, έπηρεάζοντας άποφασιστικά τήν ανταγωνιστικότητά τους, αλλά και γιά τά προβλήματα που δημιουργούν οι ναυτεργατοπατέρες τών κατωτέρω πληρωμάτων.

Σπεύδουμε νά διευκρινίσουμε ότι δέν συγκεκριμενοποιούμε τήν περίπτωση μόνο και μόνο γιά νά μήν προσθέσουμε και άλλα προβλήματα, μπορούμε όμως νά άναφέρουμε ότι οι άξιοματικοί τών εν λόγω πλοίων φοβούνται ότι ή 'Ελληνική δέν πρόκειται νά διατηρηθεί επί πολύ εάν δέν ληφθούν ούσιαστικά μέτρα και γιά τή μείωση του κόστους εκμεταλλεύσεως, και γιά τήν εξάλειψη τών προβλημάτων.

Αυτά μέ τήν έλπίδα ότι μερικοί θά καταλάβουν έστω και τήν ύσάτη στιγμή ότι μέ τές υπερφίαλες αξιώσεις τους άντί νά ώφελούν βλάπτουν και τά άμεσα αλλά και τά μακροπρόθεσμα συμφέροντα τών ναυτικών που εκπροσωπούν.

ΤΑ ΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ

Μας καταγγέλλεται ότι τό NAT κατακρατεί τά πιστωτικά ύπόλοιπα που προκύπτουν από τήν όριστική εκκαθάριση τών ναυτολογίων που έξακολουθεί νά γίνεται πάντοτε μέ μεγάλη καθυστέρηση. Τό άκρον άωτο όμως τής ιακτικής τής κωλυσιεργίας που άκολουθεί συστηματικά τό Ταμείο επί τής έποχής του συνταξιούχου του ΙΚΑ που ήρθε νά τό άναμορφώσει και νά τό εκσυγχρονίσει είναι ότι στις περιπτώσεις διαγραφής πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο όπότε μαζί μέ τά πιστωτι-

κά υπόλοιπα πού δεν επιστρέφονται κατακρατούνται άδικαιολογητως επί μακρόν και οι έγγραφικές επιστολές πού κατατίθενται υποχρεωτικά κατά τη χορήγηση του πιστοποιητικού διαγραφής για να καλυφθεί κάποια ένδεχομένη όφειλή του πλοίου ή όποια δεν είχε έντοπισθεί κατά την έξοφληση των όφειλομένων εισφορών έκ ναυτολογίου πού προσδιορίζονται πάντοτε καθ' ύπολογισμόν από την ύπηρεσία και είναι συνήθως μεγαλύτερες από εκείνες πού πραγματικά όφειλονται.

Γιά όλη αυτή την κατάσταση δεν ευθύνονται μόνον οι του ΝΑΤ, ευθύνεται και ό έφοπλισμός ό όποιος δεν άντέδρασε και δεν αντιμετώπισε μέ τόν τρόπο πού έπρεπε όλες αυτές τις αυθαίρεσεις.

Μέ την εύκαιρία θέτομε πρόσ συζήτηση και ένα έρώτημα πού άπηύθυνε στά «Ναυτικά Χρονικά» πλοίαρχος ταλαιπωρηθείς από λιμενική άρχή κατόπιν έντολής του ΝΑΤ για όφειλή του πλοίου πρόσ τό Ταμείο. Έρωτά, λοιπόν, ό έν λόγω πλοίαρχος και ζητείται άπάντηση: Πώς νομιμοποιείται τό ΝΑΤ, ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, νά άπευθύνει έντολές πρόσ δημοσία ύπηρεσία και ή ύπηρεσία αυτή νά έκτελεί τις έντολές αυτές πού ένδεχομένως νά μήν είναι σύνομες;

ΕΝΩΣΙΑΚΑ

Στήν τακτική συνεδρίαση του Δ.Σ. της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών της Τρίτης, αποφασίσθηκε ή σύγκληση γενικής συνέλευσεως των μελών ή όποια θά πραγματοποιηθεί στις 11 Ιανουαρίου ήμέρα Τετάρτη. Στήν ίδια συνεδρίαση καθορίσθηκαν και οι ήμερομηνίες των τακτικών συνεδριάσεων του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. κατά τό 1989 ενώ ταυτόχρονα προσδιορίσθηκε και ή ήμερομηνία πραγματοποίησεως της έαρινής κοινής συνόδου των Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. και του Κομμιτέ. Συγκεκριμένα, οι τακτικές συνεδριάσεις του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. κατά τό 1989 θά πραγματοποιηθούν στις 10 Ιανουαρίου, την 7 Φεβρουαρίου, την 7 Μαρτίου, στις 4 Απριλίου, στις 9 Μαΐου, στις 6 Ιουνίου, στις 4 Ιουλίου, στις 5 Σεπτεμβρίου, στις 3 Οκτωβρίου, στις

7 Νοεμβρίου και στις 5 Δεκεμβρίου (τόν Αύγουστο, λόγω των διακοπών, δεν πραγματοποιείται συνεδρίαση του Δ.Σ.).

Έξ άλλου ή κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμιτέ θά πραγματοποιηθεί στις 10 Μαρτίου στο Λονδίνο.

Η ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΗΣ ΕΙΣΦΟΡΑΣ

Έγνώσθη ότι έπειτα από σχετική σύσταση της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, οι ναυτιλιακές εταιρίες άρχισαν νά ζητούν μέ επιστολές πρόσ την Έφορία Πλοίων την επιστροφή της έκτακτης εισφοράς 10% επί της φορολογίας του 1985 πού είχε επιβληθεί λόγω των σεισμών της Καλαμάρας. Για την επιστροφή της εισφοράς γίνεται επίκληση της σχετικής διαιτητικής αποφάσεως μέ την όποια έκρίθη ότι δεν ήαν σύνομη ή επιβολή της εισφοράς αυτής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

ΠΟΥ ΠΑΜΕ;

Ένας γνωστός έφοπλιστής, ό κ. Άριστ. Άλαφούζος, μέ μία αποφασιστική παρέμβαση του και βάζοντας από την τσέπη του ένα ιδιαίτερα σεβαστό ποσό θέλησε, μετά τό φούντωμα της υποθέσεως Κοσκωτά, νά διασώσει την «Καθημερινή» επειδή θεωρούσε ή συνέχιση της εκδόσεως της έφημερίδας αυτής σαν ένα άπαραίτητο στοιχείο για ή διατήρηση του καλού τύπου στην ταλαιπωρη αυτή χώρα. Καί βρήκε τόν μελά του άκούγοντας τό έξ άμάξης — μέχρι και λαθρέμπορος χαρακτηρίσθηκε — από εκείνους πού λόγω είτε πολιτικών σκοπιμοτήτων, είτε έκδοτικών άνταγωνισμών δεν ήθελαν νά συνεχισθεί ή έκδοση αυτής της παραδοσιακής έφημερίδας επειδή όλοι γνωρίζουν ότι ό τύπος έχει δύναμη αλλά είναι δυνατότερος διαν διατηρεί την αξιοπιστία του όπως άκριβώς συμβαίνει μέ την «Καθημερινή» πού για τόν λόγο αυτόν της έχει αποδοθεί ό χαρακτηρισμός «Οι Τάιμς της Ελλάδας».

Είναι αυτονόητο ότι ή επίθεση πού εξαπο-

λύθηκε έναντίον του κ. Άλαφούζου δρ άνασχετικά άκόμη και σέ σκέψεις προσφοράς πρόσ τόν τόπο και ανακόπτεται κάθε σχετική έπιθυμία ή παρόρμηση, αλλά αυτά, στην καίαντα στην όποια έχει περιπέσει ό τόπος, φαίνεται ότι είναι «φιλά γράμματα», δυστυχώς.

ΔΙΚΑΙΩΣΗ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Κοινωφελούς Ίδρύματος «Άλέξανδρος Σ. Ώνάσης» συνεδρίασε κατά τό διαρρεύσαν δεκαπενθήμερο στο Μόντε Κάρλο για την έκλογή προέδρου, μετά τόν άδοκτο θάνατο της Χριστίνας Ώνάσης και τη συμπλήρωση του προεδρείου.

Παμψηφεί πρόεδρος εξέλεγε ό καθηγητής και πρέσβης επί τιμή κ. Ίωάννης Γεωργάκης, γεγονός πού άποτελεί δικαίωση ενός έργου ζωής και της άνεκτίμητης προσφοράς του μέχρι πρότινος αντιπροέδρου πρόσ τό Ίδρυμα.

Στις λοιπές θέσεις του προεδρείου εξελέγησαν: αντιπρόεδροι οι κ.κ. Στέλιος Παπαδημητρίου και Νικόλαος Κοκκίνης, γενικός γραμματέας ό κ. Παύλος Ίωαννίδης και ταμίας ό κ. Άπόστολος Ζαμπέλας. Η έκλογή του προέδρου θά γίνεται κάθε χρόνο ως την ένηλικίωση της Αθηνάς Ώνάση - Ρουσσέλ, ή όποια θά γίνει ισόβια πρόεδρος του Ίδρύματος, σύμφωνα μέ τη διαθήκη του Άριστοτέλη Ώνάση, ή όποια ρητά όρίζει ότι «πρόεδρος του Ίδρύματος Ώνάση διά βίου θά είναι ή κόρη μου Χριστίνα και οι κατιόντες αυτής».

ΔΙΚΑΙΗ ΒΡΑΒΕΥΣΗ

Η Ένωση Συνταξιούχων Πλοίαρχων, στη διάρκεια μιας σεμνής και συγκινητικής τελετής πού έγινε στα γραφεία της ήνήμερα του Αγίου Νικολάου άπένευμε τιμητικές πλακέτες στους Άδελφούς Γιώργο και Νίκο Παπαδάκη και στον αντιπρόεδρο της Ένώσεως Πλοίαρχων κ. Γιάννη Λιόκουρα για την πολύπλευρη προσφορά τους πρόσ την Έλληνική Ναυτιλία και τους ανθρώπους της. Οι Άδελφοί Παπαδάκη και ό κ. Λιόκουρας πρόκειται νά άνακηρυχθούν και επίτιμα μέλη της Ένώσεως Συνταξιούχων Πλοίαρχων, σχετική δέ πρόταση και άπόφαση θά ύπάρξει στη γενική συνέλευση των συνταξιούχων πλοίαρχων πού θά πραγματοποιηθεί στις 22 Ιανουαρίου 1989.

Περισσότερο όμως τιμητικό από τις πλακέτες για τους Άδελφούς Παπαδάκη νομίζουμε ότι ήταν αυτό πού είπε στην προσφώνηση του ό πρόεδρος της Ένώσεως κ. Κων. Καρασταμάτης, ότι δηλαδή τά πλοία της εταιρίας Παπαδάκη ήταν πάντοτε τά πιό περιποιημένα και γι' αυτό όλοι οι Έλληνες ναυτικοί τά καμάρωναν!

Τά «Ναυτικά Χρονικά» συγχαίρουν τους τιμηθέντες αλλά και τη διοίκηση της Ένώσεως Συνταξιούχων Πλοίαρχων πού είχε την πρωτοβουλία νά τους τιμήσει.

Μέ την εύκαιρία αναφέρουμε ότι άνάλογες τιμητικές πλακέτες πρόκειται νά άπονεμηθούν στον πρόεδρο και τόν γεν. γραμματέα της Ένώσεως Πλοίαρχων κ.κ. Γιάννη Χαλά και Άθαν. Βαρίνο για την πολύπλευρη προσφορά τους πρόσ τους συνταξιούχους συναδέλφους τους.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

Ό πλοίαρχος του ιταλικού πλοίου «Adige»

BORCHARD LINES LTD. LONDON

Τακτικές εβδομαδιαίες Άναχωρήσεις
ΜΕ ΠΛΟΙΑ — CONTAINERS ΧΩΡΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ

ΑΠΟ — ΠΡΟΣ:
LONDON — ROTTERDAM — ANTWERP —
LIMASSOL — ALEXANDRIA —
HAIFA — ASHDOD

Προσφέρονται CONTAINERS των 20' και 40'
Γενικοί Πράκτορες εν Έλλάδι:

ΑΔΑΜΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΕΠΕ

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 5-7, ΠΕΙΡΑΙΕΣΥ · ΤΚ 185 36
ΤΗΛ. 4525016 · 4523407 · 4534142
ΤΛΧ: 211988 & 241860 ADAM GR · FAX: 4520363

πού συγκρούστηκε με το κρουαζιερόπλοιο «Τζούπιτερ» κ. Φλάβιο Καμινάλε αποφυλακίσθηκε τελικά χθές. Η αποφυλάκισή του έγινε έπειτα από αίτηση των δικηγόρων του Πειραιώς κ.κ. Βασ. Βενέτη και Νικ. Γωγιού, ή οποια έγινε δεκτή — ευτυχώς — από τον Άνακριτή.

MARPOL 73/78 ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΣ

Μεγάλη επιτυχία σημείωσε το διήμερο σεμινάριο που διοργανώθηκε τις τελευταίες ημέρες του Νοεμβρίου στον Πειραιά από τον IMO, τη HELMERA και την INTERTANKO, σχετικά με τα προβλήματα και το κόστος που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων στην προσπάθειά τους να εφαρμόσουν τις αυστηρές, αστυνομικές θα λέγαμε, διατάξεις της MARPOL.

Συζητώντας πρό ημερών με ένα καταξιωμένο στέλεχος μεγάλης ναυτιλιακής εταιρείας μας επισημάνθηκαν πολλά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα πλοία, καθώς δεν υπάρχουν παρά σε ελάχιστα σημεία της ύδρυσης οι αναγκαίες εγκαταστάσεις παραλαβής των καταλοίπων του μεταφερόμενου πετρελαίου, και ταυτόχρονα το γεγονός ότι τα πλοία καλούνται να πληρώσουν τα «σπασμένα» μεταφέροντας πετρέλαιο που δεν τους ανήκει.

Αναρωτιόμαστε λοιπόν μήπως ενδείκνυται μία εντονότερη προσφυγή των πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων προς τον IMO με την αίτηση ένα σεβαστό μέρος των δαπανών που κρύπτονται μέσα στις απαιτήσεις της MARPOL να καλυφθούν από τους άμεσα ενδιαφερομένους για τη μεταφορά του πετρελαίου, δηλαδή τις εταιρείες πετρελαίου, τα διυλιστήρια και, γιατί όχι, από αυτούς ακόμα τους παραγωγούς του μαύρου χρυσού.

ΕΚΤΟΣ ΤΟΠΟΥ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΥ

Για να προστατευθεί και να κατοχυρωθεί το δικαίωμα για δουλειά των ναυτικών πρέπει, σύμφωνα με τις προτάσεις ναυτεργατικής οργάνωσης, να γίνουν τα εξής:

- Να αποκλεισθεί και τώρα και στο μέλλον κάθε πράξη που θα επιτρέπει τη σύναψη διμερών συμβάσεων.
- Να μην επιτραπεί οποιαδήποτε μείωση της οργανικής συνθέσεως.
- Να απαγορευθεί η ναυτολόγηση άλλοι δαπάν.
- Να καταργηθεί η αναγραφή του λόγου απόλυσεως.
- Να αποσυρθεί ή απόφαση για τη ναυτολόγηση συνταξιούχων.
- Να καθορισθούν σε συνάλλαγμα τα μισθολόγια στα συναλλαγματοφόρα πλοία.
- Να καθορισθεί επίδομα 5% για το βαρύ, ανθυγιεινό και βαρύ επάγγελμα.
- Να αυξηθεί σε δύο μήνες ή αποζημίωση ανεξάρτητα από τον τόπο απόλυσεως.
- Να αυξηθούν οι ασφαλιστικές εισφορές των έφοπλιστών στα επίπεδα της ξηράς.
- Να καταργηθούν τα Π.Δ. περί μειώσεως της συνθέσεως.

Άλλα για την ταμπακέρα, δηλαδή τα πλοία με τα οποία και μόνον μπορεί να εξασφαλισθεί το δικαίωμα της εργασίας δεν αναφέρεται το παραμικρό, εκτός αν θεωρείται ότι η εργασία των ναυτικών μας θα είναι εξασφαλισμένη με τα 200 - 250 πλοία που σύμφωνα με τις αντιλήψεις κάποιου πολιτι-

κού κόμματος χρειάζεται να έχουμε για να καλύπτουν τις εισαγωγικές και εξαγωγικές ανάγκες της χώρας!

Τό έχουμε πεί επανειλημμένα, αλλά παρά ταύτα τό επαναλαμβάνουμε: Οι εκπρόσωποι των ναυτεργατικών οργανώσεων τούς όποιους άποκαλούμε καρεκλοκένταυρους βρίσκονται εκτός τόπου και χρόνου — ψάχνοντας για τό δέντρο χάνουν από τά μάτια τους τό δάσος.

ΕΛΛΕΙΨΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Πρόβλημα εξευρέσεως εν ενεργεία πλοίαρχων (και υποπλοίαρχων) αντιμετωπίζουν τελευταία οι εταιρείες που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια. Οι ικανοί τακτερίστες είναι περιζήτητοι, σε μία δε εταιρία μας έλεγαν ότι επί ένα μήνα προσπαθούν να βρουν πέντε πλοίαρχους για να αντικαταστήσουν ισάριθμους συναδέλφους τους που πρόκειται να επιστρέψουν στην Έλλάδα για να ξεκουρασθούν. Στην ίδια εταιρία μας είπαν ότι πολλοί πετυχημένοι πλοίαρχοι στη διάρκεια της τελευταίας πολύχρονης κρίσεως άλλαξαν επάγγελμα και σταδιοδρομούν πλέον στην ξηρά — ένας λόγου χάρη από τους πλοίαρχους που εργάζονταν στην εν λόγω εταιρία έγινε διευθυντής εργοστασίου, άλλος διατηρεί κατάσταση αθλητικών ειδών (!), άλλος απέκτησε και οδηγεί ταξί και ούτω καθεξής.

Υπενθυμίζουμε ότι στη διάρκεια της κρίσεως, η Ένωση Πλοίαρχων είχε αναλάβει μία έκστρατεία για την εκπαίδευση σε δεξαμενόπλοια πλοίαρχων (και υποπλοίαρχων) που είχαν εργασθεί μέχρι τότε μόνον σε φορτηγά οι όποιοι ναυτολογούνταν σε θέσεις υποπλοίαρχων και ανθυποπλοίαρχων αντίστοιχα και σήμερα εκφράζουν την ευγνωμοσύνη τους για την πρωτοβουλία εκείνης της Ένώσεως Πλοίαρχων ενώ ταυτόχρονα αισθάνονται και υπερηφάνεια γιατί είχαν την έξυπνίδα να επωφεληθούν από την ευκαιρία που τους παροσχέθηκε. Νομίζουμε ότι η Ένωση Πλοίαρχων πρέπει να επαναλάβει την προσπάθεια για την εξειδίκευση και άλλων φορηγίστων πλοίαρχων στα δεξαμενόπλοια και στην προσπάθεια αυτή οφείλουν να βοηθήσουν αποφασιστικά και οι εταιρείες που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια.

Μέ αφορμή την έλλειψη πλοίαρχων και υποπλοίαρχων για τα δεξαμενόπλοια έτέθη από ναυτιλιακές εταιρείες και το θέμα της πρωτοφανούς — έτσι χαρακτηρίζεται — αδιαφορίας που δείχνουν περί την ύπηρεσία τους και τα καθήκοντά τους διπλωματούχοι Γ' Πλοίαρχοι. Δεν δίνουν την παραμικρή σημασία για την καριέρα τους και αδιαφορούν για τα πάντα, λένε — ο ναυγικέτορ δεν ενημερώνει τούς χάρτες, όπως έχει υποχρέωση, παρά μόνον όταν το σκάφος πρόκειται να προσεγγίσει σε αμερικανικό λιμάνι λόγω των αξιώσεων της Κόστ Γκάρντ, ενώ ο σέφτυ αδιαφορεί για τα θέματα ασφαλείας για τα οποία ευθύνεται (σωσίβιες βάρκες, αντλία πυρκαϊδής, πυροσβεστήρες κλπ.) και για να γίνει κάτι πρέπει να υπάρξει ή παρέμβαση του υποπλοίαρχου.

Η στάση αυτή εξηγείται — όπου κι αν γυρίσει κανένας το μάτι, την ίδια αδιαφορία θα διακρίνει, δυστυχώς, στους νέους μας. Φαίνεται ότι είναι φαινόμενο του καιρού μας, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι πρέπει να παραμείνουμε αδιάφοροι. Συνεπώς καλείται η διοίκηση της Ένώσεως Πλοίαρχων, πρωτίστως,

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

Από της παρελθούσης Δευτέρας ανέλαβε την διαχείριση των εμποροναυτικών ζητημάτων, νέος Υφυπουργός της Ναυτιλίας, ο κ. Αμβρόσιος Θ. Τζίφος. Ουτός μετά την όρκωμοσίαν του ενώπιον της Α.Β.Υ. του Αντιβασιλέως Διαδόχου Παύλου μετέβη εις το Υπουργείον, όπου παρουσία του προκατόχου του, κ. Ρεδιάδη ανέλαβε τα καθήκοντά του.

Εις ένα εκατομμύριον λιρών Άγγλιας υπολογίζεται παρά της Τραπεζής της Ελλάδος ότι ανήλθε το εισαχθέν εκ της Ναυτιλίας συνάλλαγμα κατά τα πρώτον εξάμηνον του τρέχοντος έτους.

Η εκ συγκρούσεως απώλεια του φορτηγού «Ακτή» ητις έστοίχισε την ζωήν εις 16 άνδρας του πληρώματος και εις την συζυγον του α' μηχανικού, συνέβη την πρωίαν της Κυριακής 4 Δεκεμβρίου υπό τραγικάς αὐτόχρημα συνθήκας εις απόστασιν 150 περίπου μιλίων από της νηίδος Ουζάν της Βορ. Γαλλίας.

Απεφασίσθη, συμφώνως προς τα παρουσιαζόμενας ανάγκας της ναυτιλίας μας, όπως απονεμηθούν 55 διπλώματα εις πλοίαρχους γ' τάξεως, 3 διπλώματα εις πλοίαρχους ιστιοφόρων και 35 εις μηχανικούς γ' τάξεως. Διά τας λοιπάς ειδικότητας, φροντιστών, ραδιοηλεγραφιστών, οικονομικών αξιωματικών και μηχανικών έσωτερικής καύσεως, αι επιτροπαί έκρινον ότι δεν πρέπει να απονεμηθούν νέα διπλώματα διαρκούντος του 1939.

Ενδείξεις τινάς ευρύτερας αναπτύξεως ενεφάνισεν η διεθνής ναυαλαγορά κατά το διαρρεύσαν δεκαπενθήμερον. Εις ώρισμένους τομείς κυρίως της Άπω Ανατολής οι φορτωταί υπερχρεώθησαν εις ελαφράν έναντι των έφοπλιστών υποχώρησιν, ενώ εις τό Πλέιτ ή κατάσταση έμφανίζεται περισσότερο ευόϊωνος διά φορτώσεις της νέας έσοδείας.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 192/15-12-1938)

αλλά και το Υπουργείο να αντιμετωπίσουν, έπειτα από μελέτη, τό θέμα, γιατί μπορεί μόν στη στεριά ή αδιαφορία των νέων να μην έχει ιδιαίτερα δυσμενείς συνέπειες, στη θάλασσα όμως μπορεί να αποβεί θανάσιμος κίνδυνος όταν συνυπάρχουν θέματα ασφαλείας.

ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΣΤΑ ΚΛΑΜΠΣ

Σημαντική αύξηση, κατά μέσο όρο περί τά 10%, καλούνται να πληρώσουν οι πελάτες των περισσότερων Άσφαλιστικών Κλάμπς, άπόρροια των αυξημένων απαιτήσεων από ατυχήματα και τη παράλληλη μείωση της αποδόσεως των επενδύσεών τους κατά τό τελευταίο 18μηνο. Η αύξηση αυτή τερματίζει μία μακρόχρονη περίοδο σταθερότητας των εισφορών και φαίνεται ότι θα ζητηθεί από τα περισσότερα Ρ & Ι Κλάμπς, με πιθανή εξαίρεση του Steamship Mutual Underwriting Association.

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ;

Τό Δ.Σ. της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών είχε αποφασίσει κατά τη συνεδρίαση της 1ης Νοεμβρίου να ζητηθεί από την ΠΝΟ ή άναστολή της ισχύος της συλλογικής συμβάσεως για τον Περσοαραβικό Κόλπο, σε περίπτωση δέ που δεν θα γινόταν αποδεκτό τό αίτημα από τη Ναυτική Όμοσπονδία να προχωρήσει ή Ε.Ε.Ε. στην καταγγελία της συμβάσεως.

Στήν ΠΝΟ, από την οποία ζητήθηκαν σχετικές πληροφορίες, λένε ότι μέχρι τη στιγμή, μέχρι χθές Τετάρτη δηλαδή, δεν είχε ληφθεί στη Ναυτική Όμοσπονδία κανένα έγγραφο της Ε.Ε.Ε. με τό αίτημα για άναστολή της συμβάσεως για τον Περσικό. Γι αυτό ρωτάμε: Τί συμβαίνει;

ΓΙΑΤΙ «ΠΑΓΩΣΑΝ»;

Μας έρωτούν και με τη σειρά μας ρωτάμε τό φίλτατο Υπουργό κ. Βασίλη Σαραντίτη: Γιατί «πάγωσαν» οι τοποθετήσεις των λιμενικών αξιωματικών που είχαν γίνει από τον προηγούμενο Υπουργό λίγο πριν την αντικατάστασή του; Μία υπεύθυνη διευκρίνιση είναι απόλυτως άπαραίτητη.

ΕΓΙΝΕ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ

Άπό τις έφημερίδες πληροφορηθήκαμε ότι τό παναμαϊκό όχημαγωγό «Έλ Κάριερ Ι.» τό όποιο βυθίστηκε πρό ήμερών στη Μεσόγειο χωρίς εύτυχώς ανθρώπινα θύματα άνήκε στον κ. Εύαγ. Ζαφείρη, ό όποιος άν δεν μάς άπατά ή μνήμη μας, ήταν ό πρώτος διεθνών σύμβουλος της κρατικής εταιρίας «Έλληνική Άκτοπλοία». Φαίνεται λοιπόν ότι μετά την άπομάκρυνσή του από την «Έλληνική Άκτοπλοία» ό κ. Ζαφείρης, με την πείρα που είχε άποκτήσει στό μεταξύ, προχώρησε και στην πλοιοκτησία, πράγμα που μπορεί να κάνει όποιοσδήποτε Έλληνας έχει τούς ά-

ναγκαίους πόρους ή τη δυνατότητα να έξασφαλίζει δανειοδότηση. Δεν είναι λοιπόν αυτό τό περίεργο με την περίπτωση του κ. Ζαφείρη, τό περίεργο είναι ότι ένας άνθρωπος σαν αυτόν που άναδείχθηκε στον ναυτικό χώρο από μία κρατική επιχείρηση, προτίμησε για τό πλοίο που άπέκτησε ξένη σημαία και όχι την Έλληνική.

ΣΥΝΕΧΗΣ ΑΝΟΔΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Ό Έλληνικός Νηογνώμονας που τά τελευταία χρόνια παρουσίασε άλματώδη άνάπτυξη συνεχίζει την άνοδική πορεία του ή όποια όφειλεται στην άμεσότητα των υπηρεσιών που προσφέρει, την ποιότητα των εργασιών και τό συγκριτικά χαμηλό κόστος που έξασφαλίζεται από ένα έπιτελείο ιδιαίτερα έμπειρων στελεχών.

Όδω, όπως έξήγησε στα «Ναυτικά Χρονικά» ό ναυπηγός - μηχανικός κ. Διον. Μελισσηνός που ανέλαβε εκ νέου τά καθήκοντα του γενικού τεχνικού διεθυντού, άμεσος στόχος είναι ή περαιτέρω άνάπτυξη των εργασιών του Έλληνικού Νηογνώμονα που περιλαμβάνουν πλέον και τον τομέα των βιομηχανικών κατασκευών. Στά πλαίσια της προσπάθειας αυτής πραγματοποιήθηκε πρόσφατα σύσκεψη των στελεχών του Έλληνικού Νηογνώμονα με τούς υπεύθυνους αντιπροσώπους και έπιθεωρητές του σε όλα τά λιμάνια της χώρας, στη διάρκεια της όποιας ό κ. Μελισσηνός έδωσε συγκεκριμένες οδηγίες για την περαιτέρω άνάπτυξη των εργασιών και ύπογράμμισε ότι οι υπηρεσίες που παρέχει ό Νηογνώμονας πρέπει να είναι σωστές, γρήγορες και άποτελεσματικές. Στη σύσκεψη αυτή δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα στον τομέα των βιομηχανικών κατασκευών και προϊόντων και στη συμβολή του Νηογνώμονα στη γενικότερη έντική προσπάθεια για να άναποκριθεί ή χώρα στις άπαιτήσεις του 1992.

Ό κ. Μελισσηνός δήλωσε στα «Ναυτικά

Χρονικά» ότι παρόμοιες συσκέψεις θα πραγματοποιηθούν τμηματικά και με τούς αντιπροσώπους και τούς έπιθεωρητές του Έλληνικού Νηογνώμονα στα διάφορα λιμάνια του κόσμου ώστε να ένστερνισθούν όλοι τη νέα πολιτική που άποβλέπει στη διεύρυνση και την περαιτέρω άνάπτυξη των εργασιών. Παράλληλα όμως θα συνεχισθεί και άναπτυχθεί περισσότερο τό κοινωνικό έργο του Νηογνώμονα με την ύποστήριξη της ναυτικής εκπαίδευσως και την ένίσχυση του προγράμματος για την εκπαίδευση νέων ναυπηγών σε διάφορα ναυπηγεία και ναυτιλιακές εταιρίες με έξοδα του Νηογνώμονα.

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΠΗΓΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Όπως προβλέπει πρόσφατη μελέτη των Drewry, ή συμμετοχή των Δυτικοευρωπαϊκών ναυπηγείων στις παγκόσμιες ναυπηγήσεις πρόκειται να μειωθεί κάτω από τό 10%, στην έπόμενη δεκαετία. Παρά την αίσιοδοξη πρόβλεψη για έλαφριά αύξηση της ναυπηγικής παραγωγής που θα φτάσει στα 44,1 έκκατ. τον. τό 1997, ή άδυναμία των Εύρωπαϊκών ναυπηγείων να συναγωνισθούν τις τιμές των μονάδων της Άπω Άνατολής θα όδηγήσει στην μείωση του μεριδίου τους στην ναυπηγική αγορά. Η άναμενόμενη αύξηση στην ζήτηση μεγάλων δεξαμενοπλοίων δεν μπορεί να καλυφθεί στην Εύρώπη όπου οι τιμές ναυπηγήσεων είναι πολύ ύψηλές. Τά Εύρωπαϊκά ναυπηγεία μπορούν όμως να προσελκύσουν εργασίες μετατροπής παλαιών πλοίων καθώς οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να άποφύγουν την αγορά νέων πλοίων με τον εκσυγχρονισμό των ήδη ύπαρχόντων. Τό μέλλον των Εύρωπαϊκών ναυπηγείων θα βασισθεί κυρίως στην ναυπήγηση πολεμικών πλοίων, καθώς και έμπορικών πλοίων είδικά σχεδιασμένων σύμφωνα με τις άνάγκες και τις προδιαγραφές που θα θέτει ό πελάτης.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

**Συνολική άξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1987 ήταν
περισσότερη από 16.000.000.000 δολάρια.**

Διά πληροφορίας άποτείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνο αντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.

Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΙΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

Τήν ικανοποίησή της εξέφρασε η Έπιτροπή των Έφοπλιστικών Ένώσεων της Εύρωπαϊκής Κοινότητας (CAACE) για την πρόθεση της Κομισιόν όπως υιοθετήσει θετικά μέτρα υπέρ του Εύρωπαϊκού έμπορου στόλου. Κατά την Έπιτροπή, τα μέτρα αυτά κατέχουν πολύ υψηλή προτεραιότητα για τις εύρωπαϊκές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στο βαθμό που θέτουν σε εφαρμογή τους 4 ναυτιλιακούς κανονισμούς του 1986 αποτελούν ένα πρώτο βήμα, το οποίο πρέπει όπως πιστεύεται να συνεχισθεί με το δεύτερο βήμα της βελτιώσεως της ανταγωνιστικότητας του πλοίου της Εύρωπαϊκής Κοινότητας. Η έλλειψη των μέτρων αυτών είναι βέβαιο πως θα οδηγήσει στην παρακμή της Εύρωπαϊκής ναυτιλίας.

Έξάλλου ο Πρόεδρος της Έπιτροπής υπενθύμισε ότι από τον περασμένο Μάιο η CAACE έχει υποβάλει στη Κομισιόν συγκεκριμένες προτάσεις, οι οποίες αναφέρονται ειδικότερα:

α) Στην ενίσχυση των ναυτικών εταιριών με οικονομικά μέσα για επενδύσεις σε νεο-ναυπήγητα ή καλής ποιότητας μεταχειρισμένα πλοία με παράλληλο συντονισμό σε επίπεδο ΕΟΚ.

β) Στην ενίσχυση των επενδύσεων με απαλλαγή από τη φορολογία κερδών των περιπτώσεων πωλήσεως και απόλειψης του πλοίου.

γ) Στην ελάφρυνση των πλοιοκτητών από το βάρος που αντιπροσωπεύει ο φόρος εισοδήματος των ναυτικών. Έπ' αυτού υποδεικνύεται η απαλλαγή εκ της φορολογίας κατά το διάστημα της θαλασσίας υπηρεσίας του ναυτικού.

δ) Στην μείωση των κρατικών απαιτήσεων που αναφέρονται στις κοινωνικές δαπάνες, και

ε) Στην ουσιαστική άμοιβαία αναγνώριση των ναυτικών διπλωμάτων, του δικαιώματος παλιννοστήσεως, της ναυτικής εκπαίδευσής και των αποζημιώσεων ασθένειας με παράλληλο έναρμονισμό επί Κοινοτικού επιπέδου.

Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Με την ευκαιρία της συνόδου της UNCTAD για την αναθεώρηση του Κώδικα Συμπεριφοράς των Κόνφερανς, επανήλθε στην επιφάνεια το γενικότερο θέμα της αναθεώρησης των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων.

Παρά την φαινομενική απλότητα, η αναθεώρηση δεν είναι καθόλου απλή υπόθεση.

Πολλές φορές η ανανέωση μιας διεθνούς συμβάσεως προβλέπεται στο ίδιο το αρχικό κείμενό της. Πράγμα που σημαίνει ότι οι συντάκτες της υπελόγησαν εξαρχής ότι οι κανόνες αυτής δεν έχουν οριστικό χαρακτήρα αλλά ότι θα πρέπει να επανεξετασθούν υπό το φως της πείρας που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της. Τέτοιο είναι το παράδειγμα του Κώδικα Συμπεριφοράς των Κόνφερανς.

Σε άλλες περιπτώσεις η αναθεώρηση είναι καρπός της πρωτοβουλίας της διεθνούς Κοινότητας, ή οποία κινητοποιείται εξ αιτίας των μεταβολών που επήλθαν στον κύκλο ενεργείας μιας διεθνούς συμβάσεως, συνεπεία των οποίων η λειτουργία αυτής δεν ανταποκρίνεται πια στους επιδιωχθέντες στόχους. Έτσι π.χ. τα πρωτόκολλα του 1969 και 1971 για την αποκατάσταση ζημιών εκ ρυπάνσεως της θαλάσσης διά πετρελαιοειδών, αναθεωρήθηκαν για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις ενός αριθμού κρατών τα οποία στο πλαίσιο του IMO εξέφρασαν την ανάγκη υιοθέτησεως νέων πρωτοκόλλων.

Πρέπει να προστεθεί ότι οι διεθνείς συμβάσεις που αναφέρονται στην ευθύνη του μεταφορέως προβλέπουν ορισμένα ποσά αποζημιώσεως τα οποία παρίσταται ανάγκη να προσαρμόζονται προς τις εκάστοτε οικονομικές συνθήκες. Στις περιπτώσεις αυτές δεν πρόκειται κυριολεκτικά για αναθεώρηση αλλά για προσαρμογή. Η καθιέρωση των Ειδικών Τραβηκτικών δικαιωμάτων (DTS) έχει απαλύνει σημαντικά αυτή τη διαδικασία, δεδομένου ότι βάσει της σχετικής διακυμάνσεως των διαφόρων νομισματικών μονάδων, οι συμβάσεις που αναφέρονται σε DTS υποβάλλονται σε μία διαρκή αναπροσαρμογή.

ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

Άγνωστα στον πολύ κόσμο παραμένουν τα τεράστια τεχνολογικά επιτεύγματα που επιτελούνται στον τομέα των πλωτών εξεδρών και γεωτρυπάνων. Με άφορμή την πρόσφατη εγκατάσταση υπό της Total δύο εξεδρών στο πεδίο Alwyn North, μας δίνεται η πραγματική εντυπωσιακή εικόνα των πολύπλοκων αυτών έργων.

Το πεδίο υποθαλασσιών εξορύξεων του Alwyn North βρίσκεται στη Βόρειο θάλασσα 160 χμ. ανατολικά των νησιών Σέτλαντ και 400 χμ. βορειοανατολικά του Άμπερντιν της Σκωτίας. Ανακαλύφθηκε το 1975 και την αξιοποίησή του ανέλαβε η Total Oil Marine σε σύμπραξη με την Elf U.K. με κόστος που ξεπέρασε το 1,500 εκατ. λιρών. Σημειώτεον ότι θεωρείται ένα από τα μικρότερα πεδία της Β. Θάλασσας. Τα αποθέματά του υπολογίζονται σε 200 εκατ. βαρελιών πετρελαίου και 27

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Σ' αυτόν τον τόπο της παμπάλαιης ιστορίας, που κάθε σπιθαμή του εδάφους και των άκτων του κρύβει και κάποιο αρχαιολογικό θησαυρό, δεν νομίζουμε πως υπάρχει ειδική παρακολούθηση των απωλειών μας σε αρχαιότητες και καλλιτεχνήματα. Σποραδικά μόνο διαβάζουμε στις εφημερίδες για μερικούς ξένους τουρίστες που αποκομίζοντας από κάποια παραλία μας αρκετούς άμφορες ή αγαλματίδια, δικαιολογούνται στα όργανα της τάξεως πως δεν ήξεραν ότι αυτό απαγορεύεται.

Στην Αγγλία όμως, που υπερέχει ασφαλώς σε έργα τέχνης αλλά υστερεί καταφανώς σε αρχαιότητες, αναγγέλθηκε η έκδοση ενός νέου περιοδικού ονόμαζομένου «Ιχνος» το οποίο έχει ως μοναδικό σκοπό την αποκάλυψη και ανακάλυψη των απειρών κλοπών σε αρχαιότητες και έργα τέχνης που γίνονται κάθε χρόνο στη Μ. Βρετανία, στοιχίζοντας εκατοντάδες εκατομμυρίων λιρών.

Το περιοδικό θα δημοσιεύει φωτογραφίες και περιγραφές των κλαπέντων αντικειμένων από στεριά και θάλασσα ώστε να ενημερώνονται εγκαίρως οι έμποροι και οι άλλοι ενδιαφερόμενοι. Περί τα 1000 τεύχη θα στέλνονται δωρεάν στις αστυνομικές και λιμενικές Αρχές της χώρας. Για δέ τους έμπειρογνώμονες, τους οίκους δημοπρασιών, τους εμπόρους έργων τέχνης και αρχαιοτήτων, τα Μουσεία και τις γκαλερί τέχνης, το περιοδικό διατίμηθηκε στις 25 λίρες.

Καλό το περιοδικό και άγιος ο σκοπός του. Πολύ όμως θα θέλαμε να μάθουμε αν στο πρώτο τεύχος, στις πρώτες σελίδες, θα περιλάβει μία απ' τις μεγαλύτερες κλοπές αρχαιοτήτων των αιώνων: Τά Έλγινεια.

δισεκ. κ.μ. φυσικού αερίου. Η εξορύξη απέδειξε ότι το πεδίο παρουσιάζει μία ασυνήθιστη περίπλοκη γεωλογική μορφή, δεδομένου ότι τα αποθέματα πετρελαίου και αερίου βρέθηκαν σε δύο 'Ιουράσιους ψαμμιτικούς σχηματισμούς βάθους 3.100 και 3.400 μέτρων.

Από τον πρώτο σχηματισμό προέρχεται

GREEK PRESENCE TO PROTECT YOUR SHIPPING INTEREST IN SINGAPORE



HELLENIC SHIPPING PTE LTD.



* SHIPPING AGENCY IN SINGAPORE * STEVADORES * SURVEYS *

133, CECIL STR.
* 10-01 A KECK SENG TOWER
SINGAPORE 0106
SINGAPORE

TEL: 2245188 (6 lines)
FAX: 2243076
TLX: HELLAS RS 26480
CABLE: ELENIC LINE

DIRECTORS:
GEORGE PILILIS (HELLENIC)
KUMAR NATHAN (SINGAPOREAN)
TEL: A.O.H. 2514670

IN PIRAEUS PLEASE CONTACT:
(Tel): 4825810 - 4
(Tlx): 21 2601

τό πετρέλαιο, τό οποίο όμως έχει τόσο χαμηλή πίεση ώστε χρησιμοποιούνται ειδικές μέθοδοι για νά τό αναγκάσουν νά φθάσει ως τήν επιφάνεια. Από εκεί μέ άγωγούς 12 ιντσών καί μήκους 16 χμ. οδηγείται στήν πλωτή εξέδρα καί από εκεί μέ άλλον άγωγό στό τέρμιναλ Sullom Voe. Σήμερα ή ήμερήσια παραγωγή φθάνει τά 100 χιλιάδες βαρέλια.

Από τόν δεύτερο σχηματισμό προέρχεται τό συμπακνωμένο άέριο πού μέ άγωγούς 12 ιντσών καί μήκους 112 χμ. φθάνει στήν πρώτη εξέδρα καί κατόπιν μέσω δεύτερης πλατφόρμας πιέσεως φθάνει στό τέρμιναλ του St. Fergus. Η ήμερήσια παραγωγή άερίου φθάνει σήμερα τά 90 έκ. κ.μ.

Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΟΣ

Τό σύστημα πού χρησιμοποιεί ό Βρεταννικός Νηογνώμων, Lloyd's Register of Shipping ως πρός τή χορήγηση ενός διαρκούς άναγνωριστικού άριθμού σέ όλα τά άνω των 100 κοχ πλοία, υιοθετείται τελικά από τόν IMO ως βάση για τό νέο διεθνές σύστημα άριθμού ταυτότητας των πλοίων. Όπως είναι γνωστό ό έξαψήφιος άριθμός του LR δίνεται όταν ένα πλοίο παραγγελλθεί καί παραμένει ό ίδιος καθ' όλη τή διάρκεια της ζωής του πλοίου.

Η άπόφαση του IMO για τήν καθιέρωση άριθμού ταυτότητας πιστεύεται ότι θά άποτελέσει ένα σημαντικό βήμα προς τήν κατεύθυνση της επί διεθνούς επιπέδου ένισχύσεως της άσφαλείας ναυσιπλοίας, της προλήψεως της ρυπάνσεως καί της καταπολεμήσεως της ναυταπάτης. Αναμένεται τώρα ή περάτωση της μελέτης έφαρμογής τήν οποία έκπονει ή ειδική ομάδα εργασίας του Βρεταννικού Υπουργείου Μεταφορών καί έν συνεχεία ή «σύσταση» (recommendation) της Έπιτροπής Άσφαλείας Ναυσιπλοίας του IMO.

Ό άριθμός ταυτότητας πλοίου θά αναγράφεται στό έγγραφο ένθικότητας, στό υπό των διεθνών συμβάσεων του IMO καθοριζόμενα πιστοποιητικά καθώς καί σέ όλα τά λοιπά ναυτιλιακά έγγραφα όπως τό πρωτόκολλο καταμετρήσεως, τό πιστοποιητικό ταξινόμησης σέ Νηογνώμονα κλπ.

Η ΣΗΡΑΓΓΑ

Σύμφωνα μέ τούς περί συναγωνισμού κανόνες της Συνθήκης της ΕΟΚ, ή Κομισσιόν των Βρυξελλών παρέσχε τήν άδειά της για τό συμβόλαιο κατασκευής της σήραγγας της Μάγχης. Ός γνωστόν τό κονσόρτσιουμ πού

άνέλαβε τό έργο, πού είναι παγκόσμια γνωστό ως Eurotunnel, συγκροτείται από τό Βρεταννικό οικονομικό γκρούπ Channel Tunnel Group Ltd καί από τό Γαλλικό οικονομικό γκρούπ France Manche SA, των οποίων ή σύμπραξη άποτελεί συνεταιρισμό (partnership) του άγγλικού δικαίου καί μετοχική εταιρία (societe en participation) του γαλλικού δικαίου.

Επί τή βάσει του συμβολαίου κατασκευής ή σήραγγα θά κατασκευασθεί καί θά τεθεί σέ υπηρεσία από τό συγκρότημα Transmanche Link πού άποτελείται από πέντε βρεταννικές καί πέντε γαλλικές εταιρίες τεχνικών καί μηχανικών κατασκευών. Η άπόφαση της Κομισσιόν επιβεβαιώνει ότι οι συμφωνίες δέν συνιστούν κανένα περιορισμό του συναγωνισμού κατά τήν έννοια του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Στό χρηματιστήριο των Παρισίων ή τιμή της μετοχής Eurotunnel φέρεται στό 41,45 φράγκα, πού άποτελεί τιμή ρεκόρ στηριζόμενη σέ μεγάλο άριθμό πράξεων πού φθάνουν τό 1,3 έκ. τίτλων, έναντι 200-300 χιλιάδων του ήμερήσιου μέσου όρου. Τό ρεκόρ αυτό δέν βρήκε τό αντίστοιχό του στό Λονδίνο, όπου οι πράξεις κινήθηκαν στό 370.000 τεμάχια.

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΟΙ ΑΓΓΛΟΙ ΜΑΘΗΤΕΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΝ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΣΩΣΗ ΤΟΥΣ

Μέσω του Γραφείου Τύπου της Βρεταννικής Πρεσβείας στην Αθήνα, λάβαμε έπιστολή του Διευθυντή του Άγγλικού Σχολείου Μπράουνχιλλς στην οποία ευχαριστεί τούς Έλληνες ναυτικούς πού πήραν μέρος στή διάσωση των μαθητών του Σχολείου του όταν τό κρουαζιερόπλοιο «Τζούπιτερ» στό όποιο επέβαιναν βυθίστηκε μετά από σύγκρουση έξω από τόν Πειραιά.

Ο Διευθυντής του Σχολείου παρακάλεσε νά δοθεί δημοσιότητα, στην ευχαριστήρια αυτή έπιστολή.

Κύριε Διευθυντά,

Έχουν πιά περάσει μερικές εβδομάδες από τό τραγικό ναύαγιο του «Τζούπιτερ». Σάν ένα από τά σχολεία πού μαθητές του έπέβαιναν στό άτυχο πλοίο είχαμε τόν καιρό νά αναλογιστούμε πόσο τυχεροί είμαστε πού όλα τά μέλη της ομάδας μας γύρισαν πίσω σά καί άβλαβή. Έχουμε πλήρη επίγνωση για τό πόσο πολλά χρωστάμε στον Έλληνικό λαό. Η Χριστίνα Χόρτον, ή καθη-

γήτρια πού ήταν άρχηγός της ομάδας, γράφει τά εξής:

«Θάθελα νά πω ένα μεγάλο ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ στους Πειραιώτες για τή βοήθεια, τήν καλωσύνη καί τή φροντίδα τους άπέναντί μας όταν τό κρουαζιερόπλοιο βυθίστηκε τό βράδυ της Παρασκευής 21 Οκτωβρίου καί κατά τίς άμέσως επόμενες ώρες.

Η ομάδα μας από τό σχολείο του Μπράουνχιλλς της περιοχής Ούέστ Μίντλαντς της Άγγλίας περιελάμβανε 28 παιδιά καί 7 συνοδούς. Πολλά από τά πρόσωπα αυτά άνασύρθηκαν από τά νερά του λιμανιού του Πειραιά από ντόπιους ναυτικούς καί από τά μέλη του πληρώματος του «Τζούπιτερ».

Χάρης στή γενναιότητα καί τό θάρρος τους, των οποίων τά μέλη του σχολείου μας υπήρξαν μάρτυρες τή φοβερή εκείνη νύχτα, όλοι μας γυρίσαμε στό σπίτι μας σώοι καί άβλαβείς.

Πολλοί επιβάτες σώθηκαν χάρη στίς συνεχείς προσπάθειες των Έλλήνων ναυτικών πού διακινδύνευαν τή ζωή τους για νά σώσουν άλλους καί οι σκέψεις μας βρίσκονται

πολύ κοντά στίς οικογένειες των ναυτικών του «Τζούπιτερ» πού χάθηκαν.

Δέν θά ξεχάσουμε ποτέ τήν άνδρεία αυτών των ανθρώπων πού οι μορφές καί ή καλωσύνη τους θά μείνουν για πάντα χαράγμένες στην καρδιά μας.

Σας εύχαριστώ πάρα πολύ».

Η Χριστίνα μιλάει για λογαριασμό όλων μας εδώ στό σχολείο. Σέ μία περίοδο πού πολλά σχόλια του Τύπου συγκεντρώνονται στό τί έφταιξε εκείνο τό βράδυ της 21ης Οκτωβρίου βρίσκουμε πώς είναι σημαντικό νά επιστήσουμε τήν προσοχή του κόσμου στή θαυμάσια έπιχείρηση διάσωσης καί στίς πάρα πολλές πράξεις καλωσύνης πού είδαμε νά γίνονται από ανθρώπους του Πειραιά.

Μέ τιμή
C.J. HUNT

Brownhills School and Community Centre

Walsall, 7 Νοεμβρίου 1988

ΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΕΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Θά άρχίσω τήν έπιστολή μου αυτή, κάπως άνάποδα. Διαθέτουν άρκετοί αυτό τό ταλέντο, νά διαβάσουν άνάποδα, μόνο πού αυτοί μπορούν νά διαβάσουν καί τά κανονικά γραμμένα..

Απλό μαθηματικό Δημοτικό: Σέ ένα καράβι εργάζονται 25 ξένοι ναυτικοί

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-930 7561

από χώρες της 'Ασίας ή της 'Αφρικής και παίρνουν τόν μήνα κατά μέσο όρο 500 δολ. περίπου. Έχουμε λοιπόν $25 \times 500 = 12.500 \times 12 \text{ μήνες} = 150.000 \text{ δολ.}$ από ένα μόνο καράβι.

— 'Αν από πέντε πλοία πάρεις από 100 δολ. από τό κάθε ένα, θά βάλεις στην τσέπη σου 500 δολ.

— 'Αν από 500 πλοία πάρεις από 1 δολλάριο θά βάλεις στην τσέπη πάλι 500 δολλάρια, αλλά θά έχεις δώσει δουλειά σέ πολλούς άνεργους και θά έρθουν και τά δολλάρια στην Πατρίδα μας και μέ έμμεσο τρόπο πάλι στην τσέπη σου.

Κάθε φορά πού βλέπω νά φεύγουν οί χιλιάδες αυτές δολλάρια και ύπολογίζω ότι αυτά είναι εκατομμύρια τόν χρόνο πού φεύγουν από τά 'Ελληνόκτητα πλοία πού απασχολούν άλλοδαπούς, και ξέρω πόση ανάγκη έχει από αυτά τά ζωοφόρα εκατομμύρια δολλάρια ή Χώρα μας, ανατριχιάζω.

Κάθε φορά πού ακούω ή βλέπω παλαιμάχους ναυτικούς νά απασχολούνται στίς οίκοδομές ή κάπου αλλού — έκτός της θάλασσας — γιά νά ζήσουν τίς οικογένειές τους γιατί δέν βρίσκουν δουλειά στά πλοία, και όταν έρχονται οί φουρνιές τών 'Ασιατών και τών 'Αφρικανών στά 'Ελληνόκτητα πλοία, πάλι ανατριχιάζω.

Δέν μπορώ νά ξέρω πιά, ακριβώς, τί φταίει γιά τήν ποιότητα γι αυτή τήν αλλοπρόσκληση κατάσταση. Μέ σιγουριά όμως θά πώ ότι φταίμε όλοι μας! Ναυτεργάτες — Πλοιοκτήτες — Κράτος.

Συνηθίζουμε νά κατηγορούμε τούς 'Εφοπλιστές γιά τήν σκληρή και ώμη επιχειρηματική τους θέση και τήν έλλειψη συναισθηματισμού.

'Ας μή ξεχνούμε όμως ότι αυτό είναι φυσιολογικό. Είναι επιχειρηματίες και επενδύουν δισεκατομμύρια και έχουν τήν απαίτηση νά τούς αποδώσουν κάποια κέρδη ή υπέρκερδη — αν θέλετε — τά όποια, όπως και τίς ζημιές πού συχνά παθαίνουν, δέν προτίθενται νά τά μοιράσουν μέ κανένα, όπως ακριβώς θά κάναμε κι εμείς στή θέση τους.

Παράλληλα ό κάθε επιχειρηματίας γιά νά επενδύσει θέλει κυρίως μιά ξεκάθαρη και αταλάντευτη θέση του Κρατικού φορέα πάνω στον τομέα της επιχειρηματικής δραστηριότητός του.

'Υπάρχουν τώρα τρία στρατόπεδα:

Τό ένα μέ χιλιάδες στρατιώτες, μέ 14 στρατηγούς και έναν αρχιστράτηγο. Οί προτάσεις πού υποβάλλουν οί στρατηγοί αυτοί στον αρχιστράτηγο είναι πάντα αντιφατικές και μερικώς κατευθυνόμενες. 'Όποια απόφαση κι αν πάρει ό αρχιστράτηγος θά είναι εσφαλμένη και κατηγορητέα από τούς στρατηγούς πού δέν εισακούστηκαν. 'Αρα, ύπάρχει μιά φανερή και πραγματική άδυναμία, εν αντιθέσει μέ τό άλλο στρατόπεδο πού έχει σύμπτωση, ταυτότητα άπόψεων και όμόνοια, άρα δύναμη, και επιπροσθέτως είναι άπαλλαγμένο από κομματισμούς και ύποβολεις.

Πρέπει νά καταλάβει τό πρώτο στρατόπεδο ότι έχει άδυναμία λόγω τών παραπάνω πού είπα, και πρέπει νά συνειδητοποιήσει ότι όλων τών στρατηγών κοινός στόχος είναι ένας και μοναδικός, ή, χρώμα κι αν έχει τό λάβαρό τους, ότι κάθε φορά πού θά γίνεται και μιά επίθεση είς βάρος τους, θά χάνουν και από ένα κομμάτι έδάφους, μέχρι πού τό έδαφος κάποτε θά τελειώσει και θά πέσουν ή θά πέσομε στον γκρεμό.

Στή μέση είναι τό άλλο στρατόπεδο, τό τρίτο, ή θέση του οποίου είναι σαφώς δύσκολη αλλά και όχι ξεκάθαρη έπειδή ακριβώς είναι δύσκολη.

Δύσκολο όμως σέ καμιά περίπτωση δέν θά πεί άδύνατο, ακατόρθωτο. 'Η δυσκολία δέν θά πρέπει νά φέρνει σύγχυση και θολούρα και μπερδεμα.

'Αντί λοιπόν τά ναυτεργατικά σωματεία και ή ΠΝΟ νά ζητούν εύθύνες από όλους τούς άλλους, και αντί νά κατηγορούν τούς πάντες σάν αίτιους της κακοδαιμονίας και της κακομοιριάς πού περιήλθαμε, και αντί νά παίζουν τό κομματικό τους παιγνίδι στή συνδικαλιστική σκακιέρα, θά πρέπει νά καθίσουν νά μονιάσουν και νά απαιτήσουν από τό Κράτος νά κάνει μιά μελέτη γιά σωστή εκπαίδευση στίς ΑΔΣΕΝ, γιά νά βγάλουν 'Αξιωματικούς έμπλουτισμένους μέ σύγχρονες γνώσεις και όχι γνώσεις από κιτρινωμένα βιβλία, άχρηστες. Θά πρέπει νά μάθουν στά μέλη τους ότι πρέπει νά δουλεύουν σωστά και ύπεύθυνα και νά γίνουν καλύτεροι από τούς άλλους, τούς φθηνούς και άχρηστους.

'Όταν τά καταφέρουν αυτά, νά καθίσουν στό τραπέζι νά διαπραγματευθούν, νά συζητήσουν, νά συνδιαλλαγούν, νά απαιτήσουν αλλά όχι νά καυγαδίσουν. Και τά δύο αντίκρουστά εύρισκόμενα στρατόπεδα, όχι αντίπαλα, νά υποβάλλουν τίς τεκμηριωμένες προτάσεις τους στον κρατικό φορέα ό όποιος θά πρέπει νά δει σφαιρικά τό όλο θέμα και τίς προτάσεις τών πλέον ειδικών πού δέν είναι άλλοι από τούς Ναυτεργάτες και τούς 'Εφοπλιστές. Και νά κυτάξει τίς άπλές

πράξεις της άριθμητικής πού έκανα πιο πάνω και νά καταλάβει ότι δέν πρέπει νά τροφοδοτούμε μέ συνάλλαγμα άλλες χώρες μιά και ή δική μας τό έχει άπόλυτη ανάγκη και ότι δέν πρέπει νά επιλύομε τό πρόβλημα της άνεργίας άλλων χωρών μιά και ή Χώρα μας έχει τό ίδιο πρόβλημα.

Νά δει ότι οί άλλοι τρέχουν μέ πυραυλική ταχύτητα και εμείς μέινουμε ούραγοί. Να δει τέλος τί έφταιξε και νά μήν έπαφείται στό ότι τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα αύξήθηκε. Θά μπορούσε νά είχε διπλασιασθεί και τριπλασιασθεί και όχι άπλά νά αύξηθεί.

Τότε θά μπορούσαμε όλοι μας νά μιλούσαμε πάλι 'Ελληνικά μέσα στά καράβια τά 'Ελληνικά, νά βλέπαμε 'Ελληνικές μούρες μέ κανονικά μάτια και δικό μας γνώριμο χρώμα δέρματος — άς μήν κατηγορηθώ γιά ρατσιστής, θέμα επιβίωσης ύπάρχει εδώ θά μπορούσαμε νά βλέπαμε στίς πρύμες τών καραβιών νά κυματίζει πάλι ή γνώριμη δική μας σημαία, θά μπορούσαμε νά χτίζομε πάλι, νά αγοράζαμε πάλι νά τονώσομε τήν δική μας οίκονομία, τό δικό μας Ταμείο, τό δικό μας Κράτος.

Δυστυχώς δέν βλέπω νά πέφτει κανένα άστέρι γιά νά κάνω αυτή τήν εύχή μήπως και πιάσει, μήπως και πραγματοποιηθεί. Γιατί είναι εγκάρδια ψυχόβγαλτη εύχή.

ΝΙΚΟΣ ΚΑ'Ι'ΜΑΚΗΣ

'Αστυρμαστιστής

St. Croix, 23 Νοεμβρίου 1988

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 OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: M.N. MAVROLEON (HELENE)
J. HARRISON A.O.H. 7323271

OPERATIONS: Mr. P.N. LIRISTIS - A.O.H. 2208682

ΧΡΟΝΙΑ ΠΟΛΛΑ ΑΠΟ Τ



“Κρατήστε ένα ζωηρό
νεανικό κέφι για όλη
την καινούρια χρονιά

Starlet



“Θερμές ευχές
για μια ήρεμη
και ασφαλή χρονιά,”

**Corolla
Sedan**



“Απολαύστε
ένα όμορφο
και τυχερό 1989,”

**Corolla
Liftback**

Η ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΤΟΥΤΟΥ



“Χαρείτε ένα
συναρπαστικά
έντονο νέο χρόνο,”

**Corolla
Hatchback**



“Ζήστε την
καινούρια χρονιά
μέσα σε άνεση
και πολυτέλεια,”

**Carina
Liftback**



“Κρατήστε το στυλ και
το δυναμισμό σας για
ΧΡΟΝΙΑ ΠΟΛΛΑ!,”

**Celica
Liftback**



ΤΟΥΤΟΥ
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ
ΒΑΛΒΙΔΩΝ

ΤΟΥΤΟΥ

Πρωτοπορία για δική σας ευχαρίστηση.

Μία αποκαλυπτική όμιλία

Λόγω του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που παρουσιάζει, τα «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν σε δύο συνέχειες ολόκληρη την αποχαιρετιστήρια όμιλία του πρώην Υπουργού Ναυτιλίας και νυν Υπουργού Αιγαίου κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλου κατά την παράδοση του Υπουργείου στον αντικαταστάτη του κ. Βασίλη Σαραντίτη.

Υπενθυμίζουμε ότι όρισμένα σημεία από αυτή την όμιλία και κυρίως όσα παρουσιάζουν πολιτικό ενδιαφέρον έπισημάνθηκαν από τις ημερήσιες εφημερίδες. Παρά ταύτα και έπειδή πιστεύουμε ότι η όμιλία αυτή μπορεί να αποτελέσει τον πιλότο για εξελίξεις στα ναυτιλιακά μας πράγματα δημοσιεύουμε το πλήρες κείμενο για να έχει μία πλήρη γεύση και πλήρη εικόνα για τα συμβαίνοντα ολόκληρη η ναυτιλιακή μας οικογένεια.

Τό πρώτο μέρος της όμιλίας του κ. Γιαννόπουλου ό όποιος τά λέει όλα έξω από τά δόντια και πρόσ κάθε κατεύθυνση έχει ως εξής:

Συνάδελφοι Υπουργοί,
Κυρίες και Κύριοι,
Αγαπητοί Συνεργάτες και Συνεργάτισσες του Υπουργείου

Ήρθα χτές τ' απόγευμα από τό Λονδίνο, πού είχα συνδεύσει τή γυναίκα μου για μία έγχείρηση καρδιάς — 4 μπάι μπάς, για να παραδώσω τό Υπουργείο. Πληροφορήθηκα χτές τό βράδυ τά του άνασχηματισμού και έσπευσα να έπληρώσω τό καθήκον μου. Έπι-στρέφω πάλι αύριο στό Λονδίνο.

Αναφέρθηκα στη γυναίκα μου γιατί ολόκληρη ζωή από μικρά παιδιά στους άγώνες, στους δημοκρατικούς, κοινωνικούς, προοδευτικούς άγώνες του Λαού μας. Στην Έθνική Αντίσταση, σ' όλη τή διαδρομή του Δημοσίου βίου. Διετέλεσε και βουλευτής του ΠΑΣΟΚ. Για να είμαι πάλι αύριο κοντά της, σε τέτοιες στιγμές και τά παιδιά μου εκεί και τά άνήψια μου, γιατί σε τέτοιες στιγμές δύσκολες στιγμές πρέπει ό άλλος να νοιώθει τουλάχιστον τήν ασφάλεια και τή συμπαράσταση γύρω του. Μήν ξεχνάτε ποτέ, ότι όλοι μας έχουμε ανάγκη συμπαράστασης. Και εκείνοι πού φάγανε τό μπαρούτι με τή χούφτα πού λένε και οι Καραϊσκάκηδες και οι Κολοκοτρωνάιοι και οι Μιαούληδες σε δύσκολες στιγμές είχαν ανάγκη συμπαράστασης της οικογένειας. Είμαι υπερήφανος για τή γυναίκα μου γιατί ολόκληρη ζωή σηκώσαμε μεγάλο βάρος άγώνων και άγώνων, διατηρώντας τις ιδεολογικές, πολιτικές και ήθικές αρχές μας πότε μπροστά στα βόλια του κατακτητή

πότε στην καταδίωξη του άυταρχικού κράτους, όπως τότε έτσι και τώρα πού ούτε οι έχθροι λείπουν ούτε οι αντίπαλοι λιγοστεύουν.

Ήρθα λοιπόν να παραδώσω τό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας με τήν πολυσήμαντη και πολυδιάστατη δικαιοδοσία του και άποστολή, πού τό υπήρξε κοντά 14 μήνες, δίνοντας τις δυνάμεις μου με συνέπεια και πειθαρχία για τήν άνασυγκρότησή του, τήν αναβάθμισή του και τήν ύψωση της θέσης του στο μέτρο πού του άνήκει, σύμφωνα με τήν Κυβερνητική φιλοσοφία στον τομεα της Ναυτιλίας και πρόσ τό συμφέρον της έθνικής οικονομίας γενικότερα.

Ό Γενικός Γραμματέας, θύμισε κάτι πού είπα όταν ανέλαβα τό Υπουργείο πέρυσι. Όφείλω πάλι να τό τονίσω, ότι η Ναυτιλία μας αποτελεί έθνικό κεφάλαιο, εισφέρει στο κράτος, δέν παίρνει τίποτα από τό κράτος, δίνει δουλειά σε εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενους στη θάλασσα και στη στεριά και στις δουλειές πού είναι συνδεδεμένες με τή Ναυτιλία. Και γενικά αποτελεί ένα σοβαρό ένισχυτή, με τό συνάλλαγμα πού εισάγεται για τό ίσοζύγιο έξωτερικών πληρωμών. Φέτος στο 1,5 δίσ περίπου θά φτάσει τό συνάλλαγμα έναντι ενός δίσ περίπου πέρυσι, αυτό δέ πού μπήκε για τή Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη και τή Ναυπηγεία της Ελλάδας από τό έξωτερικό υπερέβη τό 1 δίσ, από 300 - 400 εκατομμύρια πού ήταν τό 1977. Από αυτή τήν πλευρά λοιπόν, άντιλαμβάνεται κανείς τί θέση πρέπει να παίρνει άπέναντι στην Έμπορικη Ναυτιλία γενικότερα.

Τά μέτρα πού πήραμε:

1. Αναβάθμιση και έκσυγχρονισμός των υπηρεσιών του Υπουργείου κατά προτεραιότητες και κατά ένότητες σημειώθηκε σε όλα τά κλιμάκια και σε όλες τις λειτουργικές εκφάνσεις.

2. Αναμορφώσαμε τό νέο Όργανισμό του Υπουργείου δίνοντας «ήθική στέγη υπό τόν ήλιο» και τά δικαιώματά τους στους πολιτικούς υπαλλήλους, ύψώνοντας τους σε διευθύνσεις και τμήματα πού οι άνάγκες του Υπουργείου και επιτρέπουν και επιβάλλουν. Κάποιος όργανισμός με άλλο περιεχόμενο — περιεχόμενο διάλυσης και διάσπασης της ένότητας του Υπουργείου — ήταν στο σур-τάρι, για στάχτη στα μάτια επί χρόνια.

3. Προωθήσαμε τις προαγωγές των υπαξιωματικών πού έκκρεμούσαν επί χρόνια κι έτσι 200 υπαξιωματικοί περίπου του Λ.Σ. άποκαταστάθηκαν ήθικώς στους βαθμούς

τους.

4. Αύξησαμε τις θέσεις των υπαξιωματικών κατά 325 και των λιμενοφυλάκων κατά 364. Στόν τελευταίο διαγωνισμό πέτυχαν 141 λιμενοφύλακες και 23 λιμενοφυλάκινες, ζητήσαμε από τό Υπ. Οικονομικών πίστωση για τό 1989, για τις 200 νέες θέσεις, 100 άνδρες και 100 γυναίκες πού ψήφισε η βουλή με έισηγητή μου φέτος τόν Ιούνιο, καθώς έπίσης πίστωση και για άλλους 104 άνδρες και γυναίκες πού πέτυχαν στον διαγωνισμό.

Παραδίδω κυρίες και κύριοι τό Υπουργείο σε δύο εξαίρετους φίλους μου και άγωνιστές της δημοκρατίας και της έλευθερίας τό Βασίλη Σαραντίτη Υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας και τόν Άντώνη Ντεντιδάκη Άναπληρωτή Υπουργό, για να τονισθεί ότι ό Πρωθυπουργός εισήκουσε τις έισηγήσεις μου τουλάχιστον ότι τό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας δέ μπορεί να διευθύνεται από τό Υπουργείο μόνο και πρέπει να έχει άναπληρωτή Υπουργό, η να έχει και ύφυπουργό σαν άλλα ύπουργεία με μερικότερη σημασία πού έχουν άκριβώς βοηθούς συνεργάτες στο πλάι των Υπουργών.

Τό Υπουργείο τουτο έχει πολυδιάστατη και πολυσήμαντη δικαιοδοσία και άρμοδιότητα δουλειά και έκφραση έξι Υπουργείων: Έθνική οικονομία, Αστυνομία λιμένων. 444 λιμάνια, 15,5 χιλ. χιλιόμετρα άκτές, 3026 νησιά. Έπικοινωνία και Μεταφορές. Έξωτερικών — Προξενικοί λιμενάρχες — σε μεγάλα λιμάνια του έξωτερικού (17). Σχολές, εκπαίδευση — παιδιά — ύγεια και Πρόνοια, Κοινωνική Ασφάλιση όσα δέν έχουν άλλα Υπουργεία τάχει τουτο τό Υπουργείο μόνο του.

Έκκρεμεί ακόμη η γραπτή έισηγήσή μου για τήν αναβάθμισή του και τήν ένταξη του σε θέση άνάλογη με τό προσήκον ύψος, όπως τήν έχω διατυπώσει. Αυτό παραμένει άκόμη στα χέρια του Πρωθυπουργού.

Θάχω καιρό να του τό θυμίσω, γιατί εγώ μετακινούμενος από τουτο τό ύπουργείο και πηγαίνοντας στο ύπουργείο Αιγαίου συμβαίνει να έχω τήν 13η θέση στο προβάδισμα και στην προτεραιότητα, ενώ τό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας έχει τήν 22η θέση, ήτοι τήν τελευταία, αυτό ήταν μία αντίληψη μιάς παλιάς έποχής, πού κληρονομήθηκε γιατί έτσι τόθελαν τό Υπουργείο αυτό στη γωνιά, παραπεταμένο, υποβαθμισμένο, ύπηρετικό για άλλα ύπουργεία και όχι με έντότητα.

Τού τήν δώσαμε τήν έντότητα και δέν υπάρχουν πλέον γόρδιοι δεσμοί αγαπητέ Βα-



Member of the
Rennies Group

John T. Rennie & Sons

Division of Rennies Ships Agency Limited

OFFICES AT EVERY SOUTH AFRICAN PORT

REPRESENTED IN GREECE BY:
CAPT. GEORGIOS TSAMIS

7-9 Akti Miaouli, Piraeus

Tel: 4132998 - Tlx: 241929 — Fax: 4176028

Head Office:
The Marine

22 Gardiner Street
Durban 4001

South Africa

Telex: 6-22673

Telegrams: RENIFORM

Telephone: 3047965

Fascimile: 3047341

σίλη (ἀπευθυνόμενος στο Γεν. Γραμματέα Β. Παπαδόπουλο — ο οποίος στη προσφώνησή του μίλησε για γόρδιους δεσμούς, για κόψιμο. Οι δεσμοί όλοι οι γόρδιοι δεσμοί κόπηκαν. Καί άρκει νά συντηρηθούν τά δρομολογηθέντα καί τά προγραμματισμένα.

Καί θά θεωρήσω έχθρική πράξη νά αλλάξει πολιτική τό 'Υπουργείο γιά όποιοδήποτε θέμα, γιατί ή πολιτική πού εφαρμόστηκε ήταν έγκειμένη από τόν Πρωθυπουργό. Καί μίν άκούτε άγαπητοί φίλοι, συνάδελφοι καί σύντροφοι, στόν άγώνα, (ἀπευθύνεται στους δύο 'Υπουργούς YEN) μίν άκούσετε τίς σειρήνες πού θά σάς έρθουν αύριο κατά κύματα σάν έπιτροπές, έπιτροπάτα κ.λ.π. καί σάς εϊπούνε τούτο ή εκείνο ξέρεις...

Στό θέμα του 'Οργανισμού του 'Υπουργείου είχαμε βαθιές μελέτες καί βαθιές συνεργασίες καί έπεξεργασίες, πήγανε, ήρθανε οί άπόψεις, διασταυρώθηκαν. 'Ακόμη καί κρατάει ό φίλος μου ό Κακλαμάνης κάνα μήνα τώρα στο 'Υπουργείο, παρά τίς φωνές καί τίς διαμαρτυρίες μου γιά τήν καθυστέρηση, γιά νά του πώ σήμερα, τό θεωρήσεις ιδιοκτησία σου τό 'Υπουργείο; (Νά πάρτα τώρα!).

Διότι θεωρεί, κακώς, ό καθένας μας ότι έχει ιδιοκτησία του, τό 'Υπουργείο. 'Ετσι τόχε καί ό Γεννηματάς τό 'Υπουργείο 'Εσωτερικών. Θά πώ καί εγώ μερικά πράγματα γιά τότε — ξέρετε μέ λένε άθυρόστομο — δέν είμαι άθυρόστομος, είμαι ειλικρινής καί σαφής, τά σύκα-σύκα καί τή σκάφη-σκάφη. 'Όταν κάναμε τό νόμο γιά τήν έθνική αντίσταση, ό κύριος 'Υπουργός τών έσωτερικών τότε τό δικό μου σχέδιο νόμου πού μου τόχαν αναθέσει νά τό φτιάξω σάν έγκριτον δικηγόρον πού λένε καί νομομαθή, οί σύντροφοί μου στόν άγώνα καπεταναίοι καί του τό παρέδωσαν, τόβαλε στο περιθώριο. 'Ενώ εγώ μέ κείνον τόν νόμο έλυνα όλα τά προβλήματα. Καί τήν αναγνώριση τής 'Εθνικής 'Αντίστασης καί τήν άποκατάσταση τών 'Αγωνιστών της. Καί τίς συντάξεις γιά τά θύματα καί τούς έχοντες νεκρούς του άγώνα. Καί γιά τίς τιμές άκόμα πού θά γίνουν καί τά άγάλματα καί τά 'Ηρώα πού όφείλουμε στους άγωνιστές τής έθνικής αντίστασης όλων τών παρατάξεων, είτε στόν ΕΑΜ - ΕΛΑΣ, είτε στό Ζέρβα καί στήν ΕΚΚΑ καί στίς άλλες 'Οργανώσεις, στήν ΠΕΑΝ, γιατί όλοι πολεμήσανε όλοι γιά τήν πατρίδα.

Είχαμε άποκλίσεις, βέβαια, μάς τρώει καί τό δαιμόνιο νά τά καπελώσουμε όλα καί έκει σφαζόμαστε. 'Αλλά κάποτε ξυπνάμε καί μοιάζουμε. Δύο έμφυλίου πολέμους είχαμε, τό 21, παραλίγο νά καταστραφεί ή επανάσταση, παραλίγο νά καταστραφεί ή χώρα.

Πάλι όμως έμεις οί "Ελληνες, βρίσκουμε τό δρόμο μας καί πάλι ύψωνόμαστε. 'Ο κύριος λοιπόν Γεννηματάς, έκανε κομμάτια τό

νόμο κι άκόμα βασανίζομαστε. Μ' άλλον επικύραρχο θ' άσχοληθώ τώρα έδω, τόν 'Υπουργό Οικονομικών, ό οποίος 'Υπουργός τών Οικονομικών όταν εγώ του είσηγούμην, τούστελνα έγγραφα γιά λύση θεμάτων πότε μέ εκκλήσεις, πότε μέ κεκαλυμμένες σταυροπαναγίες, άπαντούσε άρνητικώς. Καί δέν έκανε π.χ. τήν άπαλλαγή τών άξιωματικών τής άκτοπλοίας από κάποιο φόρο, έπρεπε νά γίνει άναστάτωση, νά πάει εκεί τό Σωματείο καί νά τό δώσει αυτός ύστερα από ένα χρόνο, σάν κομματάρχη, νά τό δώσει αυτός, ενώ είχε από πρόπερσι ύποσχεθεί. 'Εγώ δέν ήμουν 'Υπουργός όταν ύποσχέθηκε ότι θά βάλει τό ΝΑΤ, τήν έπιχορήγηση δηλ. του ΝΑΤ στόν κρατικό προϋπολογισμό. Καί δέν τήν έχει βάλει παρά τά άλλαπάλλα έγγραφα καί θά χρειασθεί άγώνας στή Βουλή τώρα. Καί θά συνδέσω τήν παραμονή μου στήν Κυβέρνηση, γιά νά μπει τό ΝΑΤ στόν Κρατικό προϋπολογισμό, γιά νά πάψει εκείνη ή άηδής έπιστολογραφία μεταξύ ΝΑΤ καί Οικονομικών 'Υπουργείων, καί ό δανεισμός εκείνος, πότε έχουμε λεφτά πότε δέν έχουμε. Ναι είναι άγχος αυτό πού τραβάει καί τό 'Υπουργείο καί ή Διοίκηση του ΝΑΤ καί έμεις προσωπικά καί οί συνταξιούχοι. Γιατί; Για ποιο πράγμα; 'Εμαθα λοιπόν προχθές ενώ άπουσίαζα στο Λονδίνο ότι θά δώσει καί τό 5% στούς άξιωματικούς συνταξιούχους του ΝΑΤ από τό 20% πού δικαιούνται γιά τήν άποκατάσταση τής σύνταξης τους. Καί παρήγγειλε νά του στείλω τό έγγραφο καί του τόστειλα γιά τρίτη φορά. Γιατί; Γιατί πήγανε οί συνδικαλιστικές οργανώσεις καί οί καπεταναίοι του 'Εμπορικού Ναυτικού στο 'Υπουργείο του, δικαίως. Τό έζήτησε λοιπόν τό έγγραφο προχθές γιά νά δώσει τή λύση εκείνος. Νά δείτε αντίληψη. Καί είναι αυτό αντίληψη τής παλιάς έποχής.

Ξέρετε ποιά είναι τά μεγάλα έμπόδια στήν Κυβέρνηση πού προκαλούν δυσλειτουργία; 'Η γραφειοκρατία μεταξύ τών 'Υπουργείων καί χρειάστηκε κάποτε νά ειπώ σέ συνάδελφο ή τό στέλνεις ύπογεγραμμένο ή στείλτο πίσω όπως είναι.

Καί γιά ποιο πράγμα; 'Ηταν νά ταχτοποιήσουμε τό θέμα τής βαθμολογικής άποκατάστασης τών 'Υπαξιωματικών. Από τή μέρα πού ήρθα τόβαλα τό θέμα μπροστά, βρήκα στο συρτάρι τό σχετικό ν.σ. πού τό φιλοξενούσε χρόνια, χρειάστηκαν 6 μήνες γιά νά τό τελειώσουμε αυτό καί νά γίνει ό νόμος μετά 8 μήνες. Γιατί; Γιατί έμεις οί "Ελληνες 'Υπουργοί θεωρούμε ιδιοκτησία μας τό 'Υπουργείο. Δέν είναι ιδιοκτησία μου τό 'Υπουργείο, ξέρω εγώ ότι θά φύγω μία μέρα. 'Ενώ έσεις οί 'Υπάλληλοι θά καθήσετε, έσεις θά ζησετε έδω πέρα, δέν είναι ιδιοκτησία λοιπόν καί τό 'Υπουργείο 'Εσωτερικών. 'Εφυγε ό Γεννηματάς καί άφησε νά καταθέτει

στεφάνι γιά τήν έθνική αντίσταση ό κάθε Δήμαρχος κι όχι εκείνοι πού πολεμήσανε. "Οχι οί έπιζώντες άγωνιστές τής αντίστασης!

Προχωρώ, είναι καί παραινήσεις πού πρέπει νά τίς άκούσουν οί αντικαταστάτες μου συνάδελφοι του YEN. Είναι δύσκολο 'Υπουργείο τό YEN γιατί έχει δύσκολους ανθρώπους. Δέν έχει δύσκολα θέματα, έχει δύσκολους ανθρώπους. Καί οί δύσκολοι άνθρωποι μπορεί νά βρίσκονται καί στούς 'Οργανισμούς, πού κι εκεί θεωρούν τόν 'Οργανισμόν ιδιοκτησία τους μερικοί. Κι έρχεται μία μέρα πού σέ μετακινεί ό άλλος, ό άνώτερος ή σέ άπολύει καί σέ παύει καί ήσυχάζεις. Καί λές ύστερα βρέ τί έπαθα. Μά νά μίν τό κυττάξω έτούτο νά μίν τό κυττάξω εκείνο; 'Εγώ λοιπόν επειδή είμαι άρκετά μεγάλης ηλικίας άνθρωπος καί πείρας, αυτά τά πράγματα κάπως τά έχω περιορίσει.

4. Μισθώσαμε τόν Ούρανοξόστη του Πειραιά από τό Δήμο μέ όμόφωνη άπόφαση του δημοτικού του συμβουλίου όλων τών δημοτικών πολιτικών πτερύγων, γιά νά περιμαζέψουμε τίς ύπηρεσίες του 'Υπουργείου πού είναι έγκατεσπαρμένες σέ 18 κτίρια. 'Εχει κληθεί ή διαδικασία γιά τήν έπισκευή του κτιρίου δαπάνης 1.800.000.000 δρχ. εκ τών οποίων τό 1 δίσ μέ τό νόμο 1801/88 διατίθεται από τό Κεφάλαιο Ναυτικής 'Εκπαίδευσης. 'Επ' αυτού έχει αντιρρήσεις ή "Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, έλπίζω ότι στο μεταξύ θά τίς άρει, γιά νά ευθυγραμμισθεί καί μέ τό κοινό αίσθημα, γιατί τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας, δουλεύει κυρίως γιά τήν πλοιοκτησία, τούς πλοιοκτήτες, τούς εργαζόμενους στή θάλασσα καί στίς συναφείς μέτό πλοίο δουλειές, παρέχει ύπηρεσίες έθνικές όπως προανέφερα κι εκείθεν έμέσως ώφελείται καί ή 'Εθνική Οικονομία. 'Ενώ όλα τ' άλλα 'Υπουργεία δουλεύουν γιά όλο τό Λαό όπως π.χ. τά 'Υπουργεία Παιδείας, 'Εργασίας, 'Υγείας, Πρόνοιας καί Κοινωνικών 'Ασφαλίσεων, Μεταφορών, 'Εθνικής 'Αμυνας καί όλα τά 'Υπουργεία γιά όλα τά στρώματα του 'Ελληνικού Λαού.

7. 'Αποκαταστήσαμε κύριοι συνάδελφοι καλές σχέσεις μέ όλες τίς Ναυτιλιακές 'Ενώσεις, 'Εργοδοτών καί 'Εργαζομένων. Καλές σχέσεις μέ τό 'Εργατικό Κέντρο του Πειραιά καί τούς 'Επαγγελματικούς Φορείς όλου του Πειραιά. Καλές σχέσεις μέ τό KOMMITΗ του Λονδίνου, προχθές στο Λονδίνο είχαμε μακρά τηλεφωνική έπικοινωνία μέ τόν κύριο Γιάννη Χατζηπατέρα, πρόεδρο του KOMMITΗ όταν έμαθε ότι βρίσκόμεν στο Λονδίνο γιά τήν έγχείρηση τής γυναίκας μου καί είχαμε προγραμματίσει προσωπική γιά χτές συνάντηση τό μεσημέρι, ή όποία όμως ματαιώθηκε μέ τήν αναχώρησή μου. Είναι ψέματα όσα γράφει ό κύριος Δημ. Καπράνος στήν "Καθημερινή" περί διαστάσεων. Θ' ά-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548

AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

κούσετε και τα όνόματά σας όρισμένοι από τους δημοσιογράφους, όπως τ' ακούνε συγγενείς μου, σήμερα από μένα. Θά τ' ακούσει και ο κύριος 'Αθανασίου — είναι δημοσιογράφος των «24 ώρων» — και θά τ' ακούσει και κάποιοι άπών που δέν τόν βλέπω έδω.

Συνεργαστήκαμε μέ όλους, σύμφωνα μέ τό συμφέρον της 'Εθνικής μας Οικονομίας και της Ναυτιλίας, σύμφωνα μέ τό συμφέρον του 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, Θεσσαλονίκης, και των άλλων Λιμανιών της χώρας, σύμφωνα μέ τά συμφέροντα των παράλιων Δήμων του Πειραιά. Τελευταία κάναμε και μία δημόσια συζήτηση μέ τά θέματα του Λιμανιού του Πειραιά και της εύρύτερης περιοχής. Καί όταν κύριε πρόεδρε του ΟΛΠ απομαγνητοφωνήσετε εκείνη τή συνεδρία, ή όποία τόσο σημαντικά προβλήματα έβαλε, θά παρακαλέσω νά μου στείλετε κι έμένα ένα αντίγραφο, μετά τήν κωδικοποίηση των θεμάτων που θά κάνετε γιά νά τό έχω κι εγώ μαζί μου μέ τή δήλωση, όχι γιατί έζησα κι έγώ στόν Πειραιά κάμποσο καιρό και τελείωσα τήν τελευταία τάξη σέ κάποιο Γυμνάσιο της μεζονος περιοχής του Πειραιά, όχι γιατί πονάω τόν Πειραιά και τόν άγαπάω, αλλά συνδεθείς και μέ τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας, άς νοιώθετε πώς σάς παρακολουθώ. Νά μήν νοιώθετε πώς σάς έλέγχω, νά μήν νοιώθετε πώς θά σάς βάζω τίς φωνές, νά μήν νοιώθετε πώς έχετε έκτός από τόν πρωθυπουργό και έναν συνάδελφό σας, που δέν ξέρετε μεθαύριο, μπορεί νά μέ κάνει και έμένα αντιπρόεδρο π.χ. Γιατί οι άλλοι έγιναν; Καί θά έχετε νά λογοδοτήσετε και έσεις. Καί πέραν από όλα αυτά έζετε ψηφίζω και στήν Κοκκινιά. 'Εγώ τά δικαιώματά μου τά πολιτικά δέν τά μετέφερα, ό υποψήφιος βουλευτής ψηφίζει σέ όποια περιοχή εκτίθεται γιά νά τόν «περιποιηθούν» οι ψηφοφόροι του. 'Εγώ έμεινα στήν Κοκκινιά γιατί υπάρχει κάποια παράδοση γιά μένα, συνεπώς νά μου στείλετε και έμένα, αγαπητοί Γιώργηδες (Πρασιανάνκης και Κλαυδιανός) γιατί έχω χρεώσει ειδικώς και τόν φίλο μου τόν Γιάννη τόν Καλαντίδη τό θέμα του Περάματος νά τό παρακολουθεί και νά μου αναφέρει. Μήν θε-

ωρείτε ότι φεύγω από τό θαλάσσιο μέρος, φεύγω από λιμάνι και σέ λιμάνι θά πάω. 'Από κει και ύστερα τά λέμε.

8. Προσέξαμε μέ ιδιαίτερη φροντίδα τά συνδικάτα του ναυτεργατικού κόσμου, δουλέψαμε γιά τήν άνασυγκρότηση του ΝΑΤ του Οίκου Ναύτη και των άλλων οργανισμών. 'Εχουμε έτοιμη τή διαδικασία αναβάθμισης της 'Υπηρεσίας των λιμανιών και ίδρυση ειδικής γενικής γραμματείας λιμένων.

9. Κάναμε νέο 'Οργανισμό γιά τίς Σχολές 'Εκπαίδευσης του 'Εμπορικού Ναυτικού. Φοιτούν σ' αυτές, είναι γραμμένοι μάλλον σ' αυτές, 2.200 και άλλοι 750 πρόκειται νά εισαχθούν φέτος στήν Α' Τάξη. 700 θέσεις είχαμε όρίσει, μου ανάφερε ο 'Αρχηγός του Λ.Δ. ότι είναι 750 οι αίτήσεις.

'Αγαπητέ Βασίλη (Σαραντίτης) νά τούς γράψετε όλους, γιατί δέν φτάνουν, γιατί νά τούς γράψετε όλους; Γιατί κάπου 430 είναι οι λεγόμενοι σκασιδάρηδες, πήραν άναστολή άπ' τόν στρατό και φοιτούν 250 περίπου 5 χρόνια κι' άλλοι 180 4 χρόνια μέ προοπτική νά κάτσουν άλλα 3 χρόνια δηλ. 8 χρόνια ενώ ή φοίτηση είναι τριετής.

Και ό κ. πρόεδρός τους ένας διάσημος Χαρμπαντίδης όνοματι άχαιρέτους, χαραιοφάης και ξεγάνωτος ντενεκές είναι 7 χρόνια στήν Α' τάξη και δέν έχει περάσει ούτε ένα μάθημα. Τήν τελευταία χρονιά δέν πάτησε καθόλου στό σχολείο. Αυτόνου είχα διατάξει τήν διαγραφή, δέν ξέρω αν τήν πρόλαβα. 'Αλλά μήν διστάσετε νά τήν κάνετε, και νά μήν διστάσετε νά πάρετε μέτρα γιά νά φτιάξετε άξιωματικούς του 'Εμπορικού Ναυτικού. Τούς έχουμε ανάγκη.

Δέν υπάρχουν πλέον μηχανικοί γιά τά πλοία και δίνουμε άδεια σέ συνταξιούχους. Μου έχουν ειπεί ήδη ότι υπάρχουν πλοίαρχοι λίγοι. Ναύτες και κατώτερα πληρώματα κινδυνεύουμε νά μήν έχουμε. Χωρίς 'Ελληνες ναυτικούς όμως στά καράβια, δέν μπαίνει συνάλλαγμα έδω, θά πάει στό Πακιστάν, θά πάει στήν Φορμόζα, θά πάει στήν Κορέα, θά πάει στήν Πολωνία στίς Φιλιππίνες κ.λ.π. εκεί που είναι οι γονείς τους και οι συγγενείς τους, τό συνάλλαγμα θά πάει. 'Ηταν ένας μεγάλος βραχνάς αυτό τό θέμα της Ναυ-

τικής 'Εκπαίδευσης τελευταία. Καί είπα έδω θά έχουμε και σύγκρουση και άς βεβαιώσει ο 'Αρχηγός τί του είπα όταν ήταν ήρεμη ή κατάσταση. Του είπα, ξέροντας τή νοοτροπία των τεμπέληδων. Θά έχουμε σύγκρουση. Δέν βάλαμε και τίς στολές γιατί δέν είχαμε και τά 500 έκατομ. άμέσως νά τά διαθέσουμε.

Τότε θά γινόταν μέ τό πρόσχημα αυτό άναστάτωση. 'Αναγκάστηκα νά κλείσω τή Σχολή της Μηχανiωνας γιατί επεχείρησαν κατάληψη. Τήν κλείσαμε και ξέρουμε σήμερα πόσοι φοιτούν. Φοιτούν κάπου 80 και οι άλλοι δουλεύουνε στή ΔΕΗ και επιδιώκουνε νά πάρουν τό πτυχίο των Μηχανικών της Σχολής Μηχανiωνας. Ούτε «ντροπή» δηλαδή «ούτε στράτα» που λέει ο λαός, που έξαπάτησαν τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας αυτοί και τό 'Ελληνικό δημόσιο, εξαπάτησαν τίς 'Αρχές, έπηγαν και σπουδάσανε γιά νά πάν νά δώσουνε τά φώτα τους στά άλλα φώτα της ΔΕΗ.

Και τό 'Υπουργείο δέν υπεχώρησε σέ τίποτα. Καί είπα θά κλείσουν οι σχολές όσες δέν έχουν μαθητές. Καί μήν διστάσετε νά τό κάνετε αυτό κύριοι συνάδελφοι, σάς τό άφήνω αυτό σάν εύχή, που λένε, μήν πω και τό παρακάτω.

9. 'Εμπλουτίσαμε τήν άκτοπλοική ναυτιλία μέ νέα σκάφη και νέες γραμμές. Καί αναπτύξαμε νέες επικοινωνίες. 'Ετσι φέτος δέν άκούστηκε κανένα παράπονο γιά τήν άκτοπλοία των νησιών.

10. Μέ άπόλυτη διαφάνεια χορηγήσαμε άδειες σκοπιμότητας γραμμής σέ δικαιούχους αίτούντες γιά άγορά ή κατασκευή πλοίων.

11. 'Αποφασίσαμε νά εμπλουτίσουμε άκτοπλοϊκές γραμμές μέ ταχύπλοα σκάφη τύπου ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ ή ΦΛΑ'Ι'Ν ΝΤΟΛΦΙΝ και χορηγήσαμε σχετικές άδειες σέ όσους τό ζήτησαν. Βεβαίως είχα διαμαρτυρίες από τίς 'Ενώσεις 'Ακτοπλοϊκών Σκαφών και από τίς 'Ενώσεις των άλλων σκαφών, ότι δίνουμε άδειες, τί θά γίνει έδω, δέν βγαίνουμε κ.λ.π.

Μιά χαρά πήγαν τό καλοκαίρι όλα. Διπλασιάστηκαν τά δρομολόγια και είχαν καλές δουλειές, καλές εισπράξεις και όλα γίνανε.

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: 4134607/4125297
Telex: 212901 (MARL GR.)

Υπάρχει γκρίνια. Αυτή η πράξη μας είναι υπηρέσια στον Έλληνικό Λαό για να ταξιδέψει και να διακινηθεί περισσότερος κόσμος στα νησιά μας. Και με υψηλής τάξης εισοδήματα πολίτες και τουρίστες θα πάνε και στα ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ θα πάνε και στα άλλα Υδροπτέρυγα και των άλλων νησιών του Άργοναυτικού.

12. Έργαστήκαμε σκληρά με συνέπεια και με λεπτούς χειρισμούς για τον επαναπατισμό των πλοίων στην Έλληνική σημαία. Και γύρω στα 250 πλοία ύψωσαν τη γαλανόλευκη και τιμημένη Έλληνική σημαία από την ημέρα που ανέλαβα τη Διεύθυνση του Υπουργείου.

13. Μετά τα μέτρα που πήραμε το συνάλλαγμα αυξήθηκε το 1988 ξεπερνώντας το 1,5 δις έναντι του 1 δις του 1987.

14. Έκκρεμούν έγγραφά μας στο Υπουργείο Έθνικής Οικονομίας με εισηγήσεις μας ώστε τα πλοία να επανεγγραφόμενα στην Έλληνική Σημαία να έχουν κι αυτά την ατέλεια φόρου στις ναυπηγοεπισκευές. Επίσης εκκρεμεί κι άλλο έγγραφό μας προς τα πάνω για κάποια άλλα θέματα αντιμετώπισης φορολογίας πλοίων κ.λ.π. Γιατί το ένα μετά το άλλο όλα τα βήματα τα επιχειρήσαμε για να όμαλοποιήσουμε την αγορά της Έμπορικης

Ναυτιλίας. Είναι προτιμότερο κυρίες και κύριοι, να μειωθεί η φορολογία κατά 30% για ναρθούν 300 ή 400 πλοία άκρη, που μπορεί και περισσότερα για να εισπράξει το κράτος ένα 20%, παραπάνω από ότι εισπράττει από το πλοίο σήμερα, παρά να είναι σε ξένες σημαίες τα πλοία μας, τα ελληνικά πλοία που είναι ζημιά για την Ελλάδα. Γιατί η ναυτιλιακή κρίση, η μεγάλη ναυτιλιακή κρίση 1980-1987 στοίχισε βαρύ τίμημα στην Ναυτιλία την Έλληνική, η οποία είχε τις όμως μικρότερες απώλειες έναντι των ναυτιλιών των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, 71% η Νορβηγία, απώλεια σκαφών, 62% η Δανία, 61% η Αγγλία, 55% η Γερμανία, 45% η Γαλλία, 43,5% η Ελλάδα, γιατί ο Έλληνας Ναυτικός έχει και την παράδοση, έχει και το δαιμόνιο της φυλής να αντιδράσει στις αντιξοότητες.

15. Σχεδιάσαμε την ίδρυση ειδικής αντιτρομοκρατικής μονάδας του Λιμενικού Σώματος για τη φρούρηση των Λιμανιών και των χωρών επιβίβασης και αποβίβασης στα Λιμάνια, την οποία θα επανδρώσουμε προσηκόντως ύστερα από την έξοδο από τη Σχολή των Υπαξιωματικών και των Λιμενοφυλάκων. Μπορεί να ιδρυθεί άνετα αυτή η μονάδα καθώς και να ανασυγκροτηθεί και η άλλη μονάδα της πολλαπλής χρησιμότητας,

— εκλεκτή αυτή μονάδα — των λεγόμενων βατραχανθρώπων. Ωστε και οι δύο μονάδες και της αντιτρομοκρατικής ομάδας για την προστασία την φρούρηση και την ασφάλεια των πλοίων μας — όπως προείπα — γιατί δεν ξέρει κανείς τι μας επιφυλάσσει ο επόμενος χρόνος, σχετικά με τη δραστηριότητα ορισμένων διεθνών ή μεμονωμένων δρώντων τρομοκρατικών οργανώσεων, και της μονάδας πολλαπλής χρησιμότητας ή οργάνωση και ανασυγκρότηση θα είναι πλήρης προς εκπλήρωση της αποστολής τους.

Αφήνουμε πολλά θέματα στη μέση, εύχομαι να τα αποτελειώσετε σύντομα. Όπως εκκρεμής παραμένει η εισήγησή μου όπως προείπα για την κατάταξη του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας στον κύκλο των οικονομικών υπουργείων και την προσήκουσα σειρά προβαδίσματος έναντι των Υπουργείων για να έχει και η Ναυτιλία τη σημασία της μέσα στο υπουργικό συμβούλιο. Εγώ ευχαρίστως παραχωρώ τη 13η θέση του Υπουργείου Αιγαίου στην οποία είμαι σήμερα, στην Έμπορικη Ναυτιλία και πηγαίνω εγώ στην 22η θέση, μαθημένος που είμαι να κάθομαι στη γωνιά.

(συνέχεια στο επόμενο)

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνουμε την κατασκευή ούουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR.



Ε. Τ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

1963 - 1988

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΠΙ

25 ΣΥΝΕΧΗ ΧΡΟΝΙΑ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ



ΦΙΛΩΝΟΣ 97 - 99, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 185 35

ΤΗΛ: 4122789 - 4128530 - 4173993

Τ.Θ. 80081, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 10

ΤΕΛΕΞ: 212246 - 212197 EGRL GR FAX: 4121506

PICCARD

HELLAS DIVERS

S. HIOTIS & Co.

81, Akti Miaouli
PIRAEUS
Tel.: 4514208 - 4180343
AOH: 9835152 - 9842737
7653930
TLX: 213073 PICA
241005 COBA

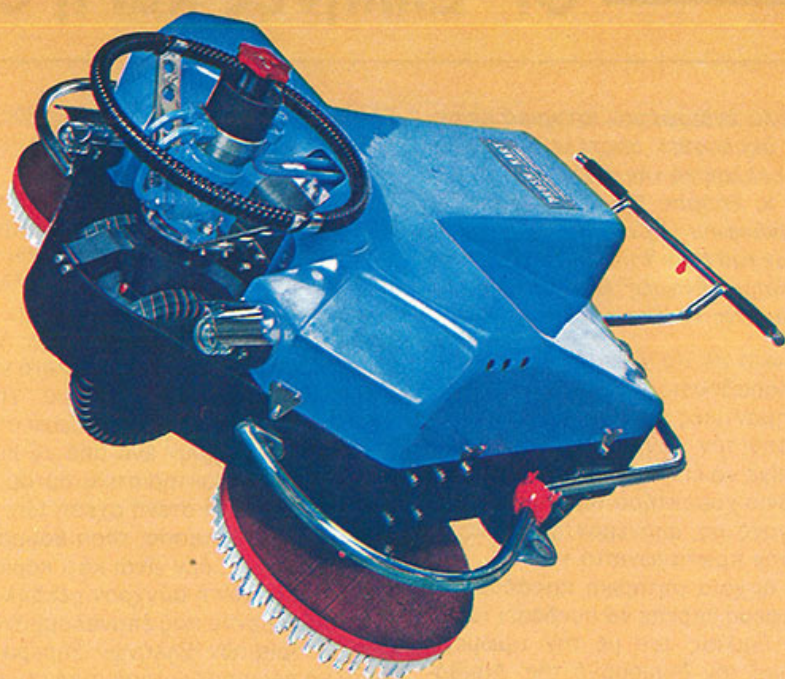
SERVICES:

UNDERWATER HULL CLEANING —
WELDING — CUTTING — PLUGGING
RUPTURES — HOLES — PLUGGING
SEA CHESTS — PLUGGING TAIL
SHAFT — VIDEO — CAMERA —
PHOTOGRAPHY — INSPECTION

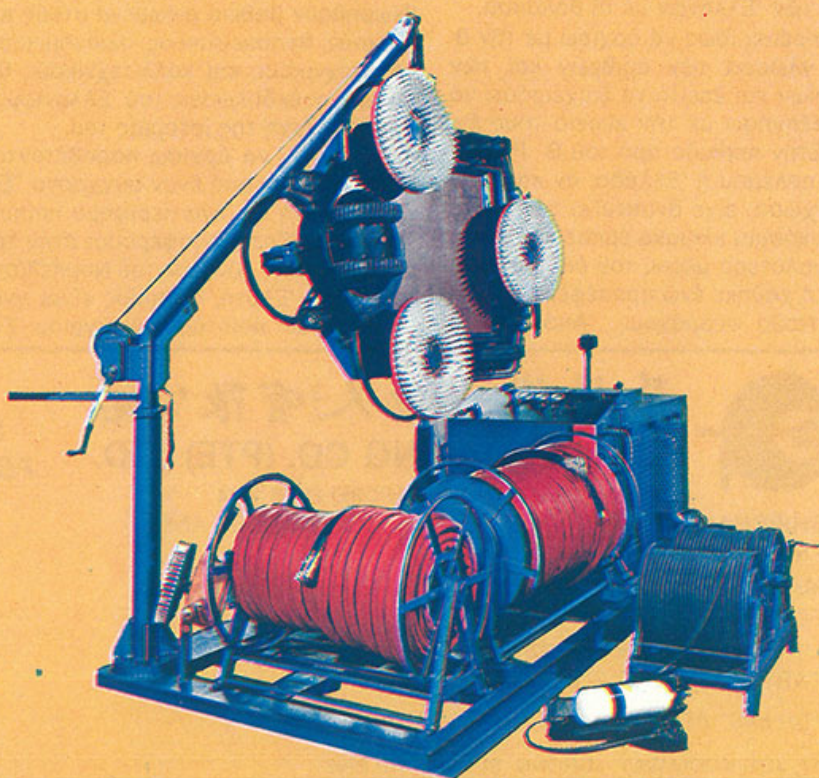
DIVERS TEAMS
CAN BE SENT
ABROAD
ON REQUEST

PERMANENT SERVICE
STATIONS

- PIRAEUS
- LAVRION
- PYLOS



BRUSH — KART SYSTEM OUTPUT 2500 Sq/M/hr



Οί "Ελληνες καί ἡ Θάλασσα

Τοῦ Καθηγητῆ κ. ΣΠΥΡΟΥ ΒΡΥΩΝΗ

Τό πολύ ἐνδιαφέρον ἱστορικό κείμενο πού ἀκολουθεῖ, ἀποτελεῖ μετάφραση στήν ἐλληνική τῆς διάλεξης τοῦ Καθηγητῆ κ. Σπύρου Βρυῶνη, διευθυντῆ τοῦ Ὑπάρχοντος Κέντρου Ἑλληνικῶν Σπουδῶν τοῦ New York University, κατά τήν ἐπίσημη ἐναρξη λειτουργίας τοῦ Κέντρου στίς 10 Ὀκτωβρίου.

Σύμφωνα μέ τίς γραπτές καί προφορικές παραδόσεις τῶν Ἑλλήνων, τέτοιες σημαντικές περιστάσεις συνοδεύονταν ἀπό τόν πανηγυρικό λόγο, πού σκοπό εἶχε νά ἐπισημάνει καί νά ἐξάρει τόν σπάνιο χαρακτήρα τοῦ συγκεκριμένου γεγονότος, ἀπονέμοντας κλέος — δόξα στόν πρωταγωνιστή του.

Στήν ἀρχαία ρητορική παράδοση, ὁ συγγραφέας ἔπρεπε νά συνδέσει τό θέμα τῆς ὁμιλίας του μέ τήν τιμώμενη πράξη καί τόν δημιουργό της. Λαμβάνοντας ὑπ' ὄψη τὸ ὄνομα τοῦ Ἰδρύματος καί τή μακρόχρονη σχέδι του μέ τόν αἰώνιοστο Ἀριστοτέλη Ὑνάση, τό θέμα τῆς ὁμιλίας μου προσδιορίστηκε ἀμέσως καθοριστικά: Οἱ "Ελληνες καί ἡ Θάλασσα. Ἐτοί λοιπόν ἀπευθύνομαι σέ ὅλους αὐτούς πού συγκεντρώθηκαν γιά νά τιμήσουν τό Ὑπάρχοντος Κέντρο Ἑλληνικῶν Σπουδῶν, μέ θέμα αὐτό γιά τό ὁποῖο ὁ Ἀριστοτέλης Ὑνάσης ἔγραψε μέ τή ζωή καί τό ἔργο του, ἕνα ἀπό τά πιό λαμπρά κεφάλαια, σέ ἕνα μεγάλο καί συναρπαστικό βιβλίο γεμάτο λαμπρά κεφάλαια. Τήν ἱστορία τῆς συνάντησης τῶν Ἑλλήνων μέ τή θάλασσα.

Θά πρέπει ἴσως νά ἀρχίσω μέ τήν ἀχαρη γλῶσσα τῶν ἀριθμῶν καί τῶν στοιχείων καί ἔπειτα νά ἐπιχειρήσω νά τὰ ἐπεξηγήσω μέ τήν εὐρεία τους ἐννοιά. Στήν περίοδο πρό τοῦ Β' Παγκοσμίου πολέμου ἡ Ἑλλάδα, ἂν καί ἦταν μικρή χώρα, εἶχε ἀναπτύξει τόν ἑνατο σέ παγκόσμια κλίμακα ἐμπορικό στόλο, τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ ὁποῖου βυθίστηκε ἢ χάθηκε ἐνῶ προσέφερε ὑπηρεσίες στούς συμμάχους. Ἀπό τά 607

πλοῖα πού ἀριθμοῦσε ὁ Ἑλληνικός ἐμπορικός στόλος στήν ἀρχή τοῦ πολέμου, μόνον 130 σώθηκαν.

Ὅμως τό 1981, 37 χρόνια ἀργότερα, ὑπῆρχαν 3.896 πλοῖα ὑπὸ τήν Ἑλληνική σημαία μέ συνολικό τοννάζ τό 10% τοῦ παγκοσμίου, μέ ἀποτέλεσμα ὁ Ἑλληνικός ἐμπορικός στόλος νά κατέχει τήν τρίτη θέση στόν κόσμο, μετά τόν Λιβεριανό καί τόν Παναμαϊκό. Ἀρκετά νομίζω μέ τίς ἀχρωμες στατιστικές. Ὑπάρχει ἐν τούτοις κάτι ἀξιοσημείωτο σ' αὐτές, γιάτι περιέχουν ἕνα ἀπό τά κύρια πολιτιστικά χαρακτηριστικά αὐτοῦ τοῦ ἀρχαίου λαοῦ. Ἡ στενή σχέση τῶν Ἑλλήνων μέ τή θάλασσα, τόσο θαυμαστή στίς μέρες μας, δέν εἶναι κάτι καινούργιο. Εἶναι μόνον ἡ σύγχρονη ἐκδήλωση ἑνός φαινομένου πού ἐπαναλαμβάνεται στήν ἱστορία τῶν Ἑλλήνων. Σήμερα ἐπιθυμῶ νά περιγράψω ἀναλυτικά τήν προέλευση καί τήν ἀνάπτυξη τοῦ θαλάσσιου στοιχείου στή δομή τοῦ Ἑλληνικοῦ πολιτισμοῦ.

Τό θέμα «Οἱ Ἑλληνες καί ἡ Θάλασσα», ὑποδηλώνει τό δεσμό τοῦ ἀνθρώπου μέ τή φύση, ἀπό τήν ὁποία ἐπηρρεάζεται, καί τήν ἀξία πού ἐναποθέτει στή θάλασσα καί στή ζωή τοῦ ναυτικοῦ. Καθώς οἱ Ἑλληνες ἦταν οἱ πρῶτοι ἀπό τοὺς Εὐρωπαίους πού ἀνέπτυξαν μιά σύνθετη καί δυναμική ναυτιλία καί καθὼς ἡ σχέση τους μέ τή θάλασσα διατηρήθηκε μέ ἀρραγή συνέχεια, τὰ ἀποτελέσματα αὐτῆς τῆς σχέσης πρέπει νά θεωρηθοῦν βαθειά ριζωμένα στοὺς πολιτικούς, θρησκευτικούς, οικονομικούς, λογοτεχνικούς καί καλλιτεχνικούς θεσμούς καί ἐκδηλώσεις τοῦ Ἑλληνισμοῦ ἀπό τήν ἀρχή τῆς ἱστορίας του.

Θά ἤθελα νά ἀρχίσω παραθέτοντας ἀποσπάσματα ἀπό ἕναν σύγχρονο Ἑλληνα ποιητή καί ἕνα περίφημο ποίημα. Τό "Ἄξιον Ἑστί. Ἀναφέρομαι στήν τριμερῆ ποιητική σύνθεση τοῦ Νομπελίστα Ὁδυσσεά Ἐλύτη, ὁ ὁποῖος εἶναι γνωστός καί ὡς ποιητής τοῦ Αἰγαίου. Στό

πρῶτο μέρος, τό ἐπονομαζόμενο «Ἡ Γένεση» ὁ Ἐλύτης τραγουδάει τή γέννηση τοῦ Ἑλληνικοῦ κόσμου.

ΑΥΤΟΣ
ὁ κόσμος ὁ μικρός, ὁ μέγας!
Μεγάλο μέρος αὐτοῦ τοῦ «κόσμου τοῦ μικροῦ, τοῦ μεγάλου» εἶναι βέβαια ἡ θάλασσα, τά νησιά, οἱ ἄνεμοι καί τά ψάρια. Τότε εἶπε καί γεννήθηκεν ἡ θάλασσα καί εἶδα καί θαύμασα
Καί στή μέση της ἔσπειρε κόσμους μικρούς κατ' εἰκόνα καί ὁμοίωσή μου:
Ἴπποι πέτρινοι μέ τή χαίτη ὀρθή καί γαλήνιοι ἀμφορεῖς καί λοξές δελφινίων ράχες ἢ Ἴος, ἡ Σίκινος ἢ Σέριφος ἢ Μήλος...

Ἀφοῦ τραγούδησε τή δημιουργία κι ἄλλων τόπων αὐτοῦ τοῦ «κόσμου τοῦ μικροῦ, τοῦ μεγάλου», ὁ Ἐλύτης γυρίζει στή θάλασσα καί στά πλάσματά της.

Σημαίνοντας οἱ ἔντεκα πέντε ὀργιές τοῦ βάθους πέρκες γοβιοὶ σπάροι μέ πελώρια σβάραχνα καί κοντές προυναιές οὐρές ἀνεβαίνοντας ἐβρίσκα σπόγγους καί σταυρούς θαλάσσης καί λίγες ἀμίλητες ἀνεμώνες καί πιό ψηλά στά χεῖλη τοῦ νεροῦ πεταλίδες τριανταφυλιές καί μισάνοιχτες πίνες καί ἀρμυρήθρες...

Προχωρώντας στό δεύτερο μέρος, «Τά Πάθη», ἐνώνει τή θάλασσα μέ τόν Ὀμηρο καί τήν Ἑλληνική γλῶσσα, στή δική του ποίηση.

ΤΗ ΓΛΩΣΣΑ μου ἔδωσαν ἑλληνική τὸ σπῆτι φτωχικό στίς ἀμμουδιές τοῦ Ὀμήρου.
Μονάχη ἔγνοια ἡ γλῶσσα μου στίς ἀμμουδιές τοῦ Ὀμήρου...

Ἐπειτα συνεχίζει γιά τή δύναμη τοῦ Αἰγαίου.

Ο ΠΟΙΗΤΗΣ τῶν νεφῶν καί τῶν κυμάτων κοιμάται μέσα μου!

Στή θηλή τῆς θύελλας τά σκοτεινά του χεῖλη



藝林貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTD 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR EAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262
TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN
FAX: 8615433 CABLE GAYLINTRAD

LEADING SHIPCHANDLERS
SERVING THE GREEK FLEET
FOR YOUR COMPLETE STORING
IN SINGAPORE

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.
1, CH. TRIKOUPI STR.
18536 PIRAEUS
PHONES: 4525559/4512156
TELEX: 21 1420

καί η ψυχή του πάντοτε μέ της θαλάσσης τό λάχτισμα
πάνω στά πόδια του δρους!

Τέλος, ό ποιητής επιστρέφει στά καράβια.

ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙ...

ΤΑ ΚΑΡΑΒΙΑ τά ὄρθια μέ τό μαύρο πόδι
τά καράβια οί αἶγες τῶν Ὑπερβορείων
τά καράβια οί πεσσοί του Πολικοῦ καί
του Ὑπνου
τά καράβια οί Νικοθόες κι οί Εὐάνδες

Τά γεμάτα βοριάδες καί φουντούκι του
Ὅρους
τά μωρίζοντας μούργα καί χαρούπι ἀρ-
χαῖο
τά γραμμένα στή μάσκα τους καθώς οί
Ἄγιοι
τά τήν ἴδια στιγμή λοξά καί ἀκίνητα...

Ὁ Ἑλύτης περιγράφει τό δεσμό τῶν
Ἑλλήνων μέ τή θάλασσα μέ εἰκόνες
σύγχρονες καί Ὀμηρικές. Ἡ ὁμοιότης
μέ τόν Ὀμηρο στήν ἀπεικόνιση τῆς θά-
λασσας, βρίσκεται στό λόγο του Ἑλύ-
τη. Ἀπό τίς 100 περιπου ναυτικές λέ-
ξεις του, 55 βρίσκονται στόν Ὀμηρο καί
32 στήν μετα-Ὀμηρική, κλασσική Ἑλλη-
νική γλώσσα. Οἱ πῶς πολλές, εἶναι ζων-
τανά στοιχεῖα τῆς σημερινῆς Ἑλληνι-
κῆς γλώσσας. Πραγματικά, οἱ τρεῖς ἀπό
τίς τέσσερις λέξεις πού χρησιμοποιεῖ ὁ
Ὀμηρος γιά νά ὀνοματίσει τή θάλασσα,
ἔχουν ἐπιβιώσει στά σύγχρονα Ἑλληνι-
κά καί χρησιμοποιοῦνται πολύ ἀπό τόν
Ἑλύτη: Πόντος, Πέλαγος, Θάλασσα.

Στόν Ἑλύτη βλέπουμε πόσο κοντά
στή θάλασσα ζοῦν οἱ σύγχρονοι Ἕλλη-
νες. Γιά πολλούς, ὁ Ἕλληνας εἶναι συ-
νώνυμος μέ τήν ἔννοια «Θάλασσα», ἀ-
κριβῶς ὅπως τό ψάρι, τά κύματα καί οἱ
ἀκτές, καί συχνά παραβλέπεται τό ὅτι
αὐτό δέν συνέβαινε πάντα μέ τούς ἀρ-
χαίους προγόνους τῶν Ἑλλήνων. Οἱ φι-
λόλογοι πού ἀσχολοῦνται μέ τίς ἰνδοευ-
ρωπαϊκές γλώσσες ἔχουν ἀπό καιρό
διακηρύξει ὅτι ἀπό τίς τέσσερις ἀρ-
χαῖες Ἑλληνικές λέξεις γιά τή θάλασ-
σα, ἡ πῶς κοινή — Θάλασσα — δέν ἔχει
Ἑλληνική ρίζα. Τό ἐπιχείρημα πού φαί-

νεται πῶς λογικό εἶναι τό ὅτι οἱ Ἕλληνες
υἱοθέτησαν αὐτή τή λέξη ὅταν γιά πρῶ-
τη φορά ἦλθαν στό Αἰγαῖο, στίς ἀρχές
τῆς δευτέρας χιλιετίας, ἀπό τόν πρό-
ἑλληνικό πληθυσμό πού βρῆκαν ἐκεῖ.
Σύμφωνα μέ τήν παράδοση, οἱ πρῶτοι
Ἕλληνες ἔφθασαν στή σημερινή Ἑλλη-
νική χερσόνησο ἀπό κάποια ἡπειρωτική
χώρα. Γι' αὐτό καί ὅταν ἐγκαταστάθη-
καν στό πελάγη του Ἰονίου καί του Αἰ-
γαίου, ἡ ἐπαφή τους μέ τή θάλασσα ἦ-
ταν μιά νέα ἐμπειρία. Αὐτή εἶναι ἡ βασι-
κή θέση τῆς ἐξαιρετικά γόνιμης καί ἐν-
διαφέροντας μελέτης του Albin Lesky,
«Thalatta». Τό πρῶτο κεφάλαιο «Ἡ ἀρ-
χική ξενικότητα τῆς θάλασσας γιά τούς
Ἕλληνες», συγκεντρώνει τά στοιχεῖα
τά ὅποια πιστοποιοῦν ὅχι μόνον πῶς ἡ
θάλασσα ἦταν ξένη στούς Ἕλληνες,
ἀλλά καί τή μακρά περίοδο ἐγκλιματι-
σμοῦ πού ἀκολούθησε τή συνάντησή
τους μαζί της, καί τέλος, τήν ἀτελή φύ-
ση αὐτῆς τῆς προσαρμογῆς. Πραγματι-
κά, ὁ Lesky βλέπει τή συνάντηση τῶν
Ἑλλήνων μέ τή θάλασσα ὅπως ὁ Α.
Τοynbee, δηλαδή σάν μιά διεργασία
πρόκλησης καί ἀνταπόκρισης. Δέν τή
βλέπει μόνον σάν μέρος τῆς ἱστορίας
του πνεύματος τῆς ἀρχαίας Ἑλλάδας
ἀλλά καί σάν τήν ἑναρξη τῆς Εὐρωπαϊ-
κῆς ἐμπειρίας μέ τή φύση, καί τῆς εὐαι-
σθησίας ἀπέναντί της.

Ἡ ἀπάντηση τῶν ἀρχαίων Ἑλλήνων
στήν πρόκληση τῆς θάλασσας ἦταν δι-
πλή. Ἐγιναν θαλασσοπόροι οἱ ἴδιοι, καί
ἐξελλήνισαν ἕνα μεγάλο μέρος τῶν πα-
ραλίων. Καί οἱ δύο μετασχηματισμοί ἦ-
ταν πλήρεις.

Ἡ Πολιτική, Στρατιωτική καί Τεχνολο- γική ἐπαφή μέ τή θάλασσα

Ἡ πολιτική καί στρατιωτική ἀπάντη-
ση τῶν Ἑλλήνων στή θάλασσα, ἦλθε
νωρίς, παρέμεινε σταθερή καί συνοδεύ-
τηκε ἀπό σταδιακή βελτίωση τῆς ναυ-
πηγικῆς τεχνολογίας. Ὁ Θεοκυδίδης
μᾶς δίνει μιά σχηματική ἀλλά περιεκτι-
κή ἱστορία τῆς ἀνάδου τῆς Ἑλληνικῆς
Ναυτιλίας σέ μιά πραγματεία του, περί
ναυπηγικῆς. Οἱ Ἕλληνες, γιά πρῶτη
φορά ἐμφανίζονται ὡς ναυτική δύναμις
κατά τήν ἐκστρατεία ἐναντίον τῆς

Τροίας, μᾶς λέγει ὁ Θεοκυδίδης.

«Τεῖνω νά πιστέψω πῶς ὁ Ἀγαμέ-
μνων κατόρθωσε νά ἐπανδρώσει τήν ἐκ-
στρατεία ... γιατί ἦταν ὁ μεγαλύτερος
θαλασσοπόρος τῆς ἐποχῆς του... Ἄν
δεχθούμε τήν μαρτυρία του Ὀμηρου,
κυβερνήτης τῶν περισσοτέρων καρα-
βίων ἦταν (αὐτός) ὁ ἴδιος».

Στή συνέχεια ἀκολούθησαν οἱ εἰσβο-
λές τῶν Δωριέων μέ παρένθετη τή ναυ-
τική ὑπεροχή τῶν Φοινίκων, ἕως τήν ἀ-
ποικιοκρατική ἐκστρατεία τῶν Ἑλλή-
νων πού τούς ἔφερε γιά μιά ἀκόμη φορά
στή θάλασσα. Οἱ Ἕλληνες ἀρχισαν νά
κατασκευάζουν στόλο καί νά κάνουν τή
θάλασσα τό στοιχεῖο τους.

Ὁ Θεοκυδίδης ἀναφέρειται στήν ἀνά-
πτυξη τῆς ναυτιλίας τῆς Κορίνθου, τῶν
Ἰώνων καί του Πολυκράτη, τοποθετών-
τας τήν πρώτη μεγάλη ναυμαχία ἀνάμε-
σα στήν Κόρινθο καί τήν ἀποικία τῆς
Κόρκυρα, γύρω στό 660 π.χ. Τελειώνον-
τας αὐτή τή μελέτη τῆς πρωτογενούς
ναυτικῆς δύναμης στό Αἰγαῖο, ὁ Θεοκυ-
δίδης τή συνοψίζει πολύ φειδωλά, ὡς
«ἀμελητέα». Σέ μιά ἀπό τίς πῶς λακωνι-
κές ἀπό τίς πολλές λακωνικές του ἐκ-
φράσεις, ὁ Θεοκυδίδης καταγράφει τήν
ἀποφασιστική στιγμή τῆς μεταμόρφω-
σης τῶν πολιτικῶν σχέσεων τῶν ἀρ-
χαίων Ἑλλήνων μέ τή θάλασσα, μέ μιά
πρόταση:

«Οἱ Ἀθηναῖοι, καθώς ἡ Περσική στρα-
τιά προχωροῦσε, ἀποφάσισαν νά ἐγκα-
ταλείψουν τήν πόλη τους, νά διαλύσουν
τά σπίτια τους, καί μπαίνοντας στό κα-
ράβια τους ἐγιναν ναυτικοί».

Ὁ Ἡρόδοτος, πάντοτε πῶς ὁμιλητι-
κός ἀπό τόν λακωνικό Θεοκυδίδη, ἀνα-
φέρειται ἐκτενῶς σ' αὐτά τά γεγονότα
καθώς καί στό χρησμό του μαντείου του
Ἀπόλλωνα στούς Δελφούς, πού πῆραν
οἱ Ἀθηναῖοι τίς παραμονές τῆς εἰσβο-
λῆς τῶν Περσῶν στήν Ἑλλάδα.

«... τεῖχος τριτογενεῖ ξύλινον διδοί εὐ-
ρύοπα Ζεὺς
μούνον ἀπόρρητον τελέθειν, τό σέ τέ-
κνα τ' ὄνῃσει».

Στήν πασίγνωστη διαμάχη πού ἀκο-
λούθησε ὡς πρὸς τή σημασία του χρη-
σμοῦ ἐπεκράτησε ἡ ἀποψη του Θεμιστο-

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

St. Clare House, 30/33 Minorities,
London EC3N 1DD, England.
Telephone: 01-4819885 (6 lines)
Telex: 885427 SAMJON G
Telex (A.C.H.): 927498 SAMJON G
Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3
Telefax: 01-4807502

κλή, ότι το «ξύλινο τεῖχος» ήταν τὰ καράβια καὶ ὄχι τὸ περίγραμμα γύρω ἀπὸ τὴν Ἀκρόπολη. Ὁ Θουκυδίδης παρουσιάζει τὸν Θεμιστοκλῆ ὡς ὁραματιστὴ τῆς Ἀθηναϊκῆς ναυτικῆς αὐτοκρατορίας καὶ ἀρχιτέκτονα τῆς ὑποδομῆς τῆς, μὲ τὴν κατασκευὴ τοῦ στόλου, τῆς ναυμαχίας τῆς Σαλαμίνας, τῆς θαλάσσιας νίκης ἐναντίον τοῦ Ξέρξη, καὶ ὡς αὐτὸν ποὺ ἀνόρθωσε τὰ τεῖχη τῆς Ἀθήνας καὶ τοῦ Πειραιᾶ, προκηρύσσοντας διαρκῶς στοὺς Ἀθηναίους ὅτι «πρέπει νὰ ἐπικρατήσουν στὴ θάλασσα». Ἔτσι ἡ πολιτικοποίηση τῆς θάλασσας, γιὰ τὴν ὁποία ἐνδιαφέρθηκαν ὁ Θουκυδίδης καὶ ὁ Ἡρόδοτος, ἔφτασε στὸ ἀπόγειό της κατὰ τὸν 5ο αἰώνα.

Ἐχοντας ἐπίγνωση τῶν πολιτικῶν, οικονομικῶν καὶ πολιτιστικῶν συνεπειῶν ποὺ θὰ εἶχε ὁ ἔλεγχος τοῦ Αἰγαίου, αὐτοὶ οἱ δύο ἱστορικοὶ ἦταν ἐπίσης, ἀλλὰ σὲ μικρότερο βαθμὸ, γνώστες τῶν μεγάλων τεχνολογικῶν ἐξελίξεων ποὺ συνόδευσαν τὴν ἐμφάνισή τῆς ναυτικῆς δυνάμεως τοῦ Ἑλληνισμοῦ. Ἀπὸ τὴ σκοπιὰ του, ποὺ εἶναι ὁ κόσμος τῶν ναυμαχιῶν τοῦ τέλους τοῦ 5ου αἰώνα, ὁ Θουκυδίδης βλέπει τὴν Τριήρη ὡς τὸ ἐπιστέγασμα τῆς σύγχρονης ναυπηγικῆς καὶ περιγράφει μὲ ἐνδιαφέρον τὴν ἀφίξή της στὸν Ἑλληνικὸ κόσμο.

«Λέγεται ὅτι πρῶτοι οἱ Κορίνθιοι υἱοθέτησαν σύγχρονη τεχνολογία στὴν κατασκευὴ καραβίων, καὶ πῶς οἱ πρῶτες Ἑλληνικὲς Τριήρεις ναυπηγήθηκαν στὴν Κόρινθο... 300 περίπου χρόνια πρὶν τὸν Πελοποννησιακὸ πόλεμο».

Τὸ ἀποκορύφωμα τῆς Ἑλληνικῆς ναυπηγικῆς ὑπῆρξε ἡ Τριήρης, ἡ ὁποία ἀντιπροσωπεύει τὸ τελειότερο σημεῖο τῆς τεχνολογικῆς ἐξέλιξης.

Ἡ Τριήρης κατασκευάστηκε ἀπὸ τοὺς Ἑλληνες σὰν ἀντίδραση στὴν πρόκληση τῆς θάλασσας. Κατὰ τὴ Μινωικὴ καὶ τὴ Μυκηναϊκὴ περίοδο, ἡ τριήρης ἦταν ἀπλούστερη, λεία, ἐπιμήκης, μὲ πολλὰ κουπιά καὶ ἓνα ἱστίο. Γύρω στὸ 1000 π.χ., προσετέθη ἓνα μεταλλικὸ ἔμβολο στὴν πλώρη, ποὺ τῆς ἔδωσε τὴ δυνατότητα νὰ ἐπιτίθεται καὶ εἶχε σὰν ἀποτέλεσμα τὴν ἀλλαγὴ τῆς κατασκευ-

ῆς τῶν καραβίων, τὰ ὁποῖα στὸ ἐξῆς θὰ ἔπρεπε νὰ γίνονται πιὸ ὀγκώδη καὶ στέρεα. Τὰ ἐπόμενα στάδια ἦταν, ἡ ταχύτης καὶ ἡ δυνάμη κρούσης. Αὐτὰ ὅμως χρειάζονταν τὴν προσθήκη κωπηλατῶν, σχέδιο ποὺ ἦταν περιοριστικὸ ἐπειδὴ τὸ σκαρί θὰ μάκραινε ὑπερβολικὰ γιὰ νὰ χωρέσει περισσότερους κωπηλάτες καὶ θὰ γινόταν ἔτσι πιὸ εὐθραυστο. Ἡ λύσις ἦταν ἡ μετατροπὴ — γύρω στὸν 8ο αἰώνα — τοῦ καταστρώματος ποὺ βρισκόταν πάνω ἀπὸ τοὺς κωπηλάτες γιὰ νὰ χωρέσει μιὰ δευτέρη σειρὰ κωπηλατῶν. Αὕτη ἦταν ἡ Πεντηκόντορος, τὸ καράβι ποὺ μετέφερε τοὺς Ἑλληνες μετοίκους στὶς νέες τους πατρίδες στὰ ξένα. Τὸ τελευταῖο βῆμα ἦταν ἡ προσθήκη μιᾶς ἐπέκτασης στὰ πλάσια τοῦ σκάφους, πάνω ἀπὸ τὸ δευτέρο κατὰστρωμα, ὥστε νὰ τοποθετηθεῖ μιὰ τρίτη ὁμάδα κωπηλατῶν, καὶ ἔτσι δημιουργήθηκε ἡ Τριήρης. Μιὰ ἔτοιμη Τριήρης εἶχε μῆκος 115-120 πόδια, πλάτος 16, καὶ 170 κωπηλάτες.

Ἡ διάρκεια ζωῆς γιὰ μιὰ Τριήρη ἦταν τὰ 20 χρόνια, γιὰ αὐτὸ καὶ ἡ ναυτικὴ πολιτικὴ ποὺ ἴσχυε ἐκεῖνο τὸν καιρὸ — γιὰ τὸν πόλεμο ἢ τὸ ἐμπόριο — προϋπόθετε ἑκτενὴ λιμενικὴ ὑποδομὴ, ναυτιλιακὴ βιομηχανία, καθὼς καὶ δυνατότητα κατασκευῆς, ἐπιδιόρθωσης καὶ τροφοδοσίας αὐτῶν τῶν πλοίων.

Ἐπομένως, ἡ στρατιωτικὴ καὶ πολιτικὴ πρόκληση τῆς θάλασσας προέξενε εὐρεία τεχνολογικὴ ἀνάπτυξη, ἡ ὁποία ἐμπλούτισε καὶ ἄλλαξε ἀκόμη περισσότερο τὴν Ἑλληνικὴ κοινωνία.

Οἱ Ἑλληνες καὶ ἡ Θάλασσα: Μετανάστευση διὰ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ

Ἡ ἐξέλιξη τῆς ναυτικῆς δυνάμεως καὶ τεχνολογίας τοῦ Ἑλληνισμοῦ ἀπὸ τὸν 8ο ἕως τὸν 6ο αἰώνα, συνέπεσε μὲ δύο σημαντικὰ γεγονότα. Μία δημογραφικὴ ἔκρηξη μὲ ἐπακόλουθο τὴ ραγδαία ἀνάπτυξη τῶν πόλεων, πράγμα ποὺ ὑπερέβη τοὺς οικονομικοὺς πόρους τῆς Ἑλλάδας. Ἡ ἀρχικὴ λύση στὸ πρόβλημα τοῦ ὑπερπληθυσμοῦ ἦταν ἡ μετανάστευση. Οἱ μεγάλες ἀποικιοκρατικές ἐκ-

στρατεῖες τῶν 8-6 π.χ. αἰώνων, ἔσπειραν στὰ παράλια τῆς ἀνατολικῆς Ἰσπανίας, νότιας Γαλατίας, νότιας Ἰταλίας, Σικελίας, Ἀδριατικῆς, βόρειου Αἰγαίου, Μαύρης Θάλασσας καὶ βόρειας Ἀφρικῆς, περισσότερες ἀπὸ 120 Ἑλληνικὲς κτίσεις. Ὄταν τὸν 6ο π.χ. αἰώνα κόπασε ἡ λαίλαπα τῆς μετανάστευσης, ὁ κόσμος τῶν κλειστῶν θαλασσῶν εἶχε γιὰ πάντα ἀλλάξει, οἱ Ἑλληνες ἦταν διασπαρμένοι κατὰ μῆκος ὁλῶν αὐτῶν τῶν παραλίων ἔχοντας ἰδρύσει νέες πολιτεῖες καὶ καθιερώσει τὸν Ἑλληνικὸ τρόπο ζωῆς. Γιὰ τοὺς Ἑλληνες τῶν 5-4 π.χ. αἰώνων, ἡ γεωγραφικὴ ἔννοια τοῦ Ἑλληνισμοῦ εἶχε διευρυνθεῖ πάρα πολὺ. Σ' ἓνα πασίγνωστο ἀπόσπασμα ἀπὸ τὸν «Φαῖδρο», ὁ Πλάτων τοποθετεῖ στὸ στόμα τοῦ Σωκράτη, τὸ ἀκόλουθο σχόλιο:

«Πιστεύω πῶς ἡ γῆ εἶναι πολὺ μεγάλη, καὶ πῶς ἐμεῖς ποὺ κατοικοῦμε μετὰ ξὺ τῶν στηλῶν τοῦ Ἡρακλέους (Γιβραλτάρ) καὶ τοῦ ποταμοῦ Φάσσης (Καύκασος), ζοῦμε γύρω ἀπὸ ἓνα μικρὸ παράκτιο κομμάτι, σὰν τὰ μυρμύγκια ἢ τοὺς βατράχους στὸ χεῖλος μιᾶς γούρνας».

Μὲ τὴν ἐδραίωσή της, ἡ νέα Πόλις - Ἀποικία, ἀνεξαρτητοποιήθηκε πολιτικὰ ἀπὸ τὴν Πόλη - Μητέρα, διατηρώντας ὅμως, παράλληλα, στενοὺς πολιτικούς καὶ οἰκογενειακοὺς δεσμούς μαζί της. Παρ' ὅλο ποὺ βρίσκονταν σὲ ξένο κόσμο, οἱ Ἑλληνικὲς ἀποικίες ὑπῆρξαν ἐξαιρετικὰ ἐπιτυχεῖς στὴ διατήρηση τοῦ Ἑλληνικοῦ τρόπου ζωῆς καὶ παιδείας. Ἡ σύγκρισή τους μὲ τοὺς γειτονικοὺς λαοὺς ἔδωσε σημασία στὴν ἔννοια Βάρβαρος — αὐτὸς ποὺ δὲν μιλάει τὰ Ἑλληνικά — ἐνῶ συγχρόνως, ὁ πλοῦτος καὶ ἡ πολυτελής ζωὴ τῶν ἀποίκων δημιουργήσαν τὴ νοοτροπία τοῦ νεόπλουτου ἀπέναντι στοὺς Ἑλληνες τῆς Πατρίδας. Ὅμως σέβονταν τοὺς φωτοδότες τοῦ πολιτισμοῦ της, καὶ οἱ Πλάτωνα καὶ οἱ Πίνδαροι ἦταν φιλοξενούμενοι τῶν πλουσιῶν καὶ ἰσχυρῶν τοῦ νέου Ἑλληνικοῦ κόσμου.

Οἱ ἐμπειρίες τῆς μετανάστευσης, ἡ ἐπαφὴ μὲ τοὺς ξένους λαοὺς, ἔδωσαν στοὺς Ἑλληνες ἓνα βαθύ αἶσθημα αὐ-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

**ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 21, ΤΗΛ. 530.347 — 530.374 — ΤΛΞ. 412125

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

τοπεποιθήσης και έλευθερίας διευρύνοντας τούς φυσικούς, ψυχικούς και πνευματικούς τους όριζοντες. Έχει σημασία όμως να σημειώσουμε, πώς ύστερα από τό στάδιο της εξέλιξης, τά συναισθήματα αυτά ήταν χαρακτηριστικά τών Έλλήνων πού ζούσαν στη θάλασσα και στά παράλια, όχι όμως και αὐτῶν πού ζούσαν στά βάθη τών ήπειρωτικῶν περιοχῶν. "Ενα επίγραμμα πού αποδίδεται στόν Πλάτωνα και άπευθύνεται στούς "Ερετριείς πού κατοικοῦν στά "Εκβάτανα" τής Περσίας, εκφράζει απόλυτα τόν δεσμό μέ τή θάλασσα.

"Εμείς πού κάποτε παρατήσαμε τό βουερό κύμα τοῦ Αἰγαίου, τώρα ζοῦμε στόν κάμπο τῶν "Εκβατάνων.

Χαίρε, άλλοτινὴ μου πατρίδα, ξακουστή "Ερέτρια

Χαίρε "Αθήνα, γειτόνισσα τής Εὐβοίας
Χαίρε αγαπημένη θάλασσα».

Πιό συναρπαστική άκόμα είναι ή εξέιστόρηση τής επιστροφής τοῦ Ξενοφῶντα μέ τούς 10.000 "Ελληνες από τή Μεσοποταμία, μέσ' από τά βουνά τής Βόρειας Μικρασίας πρὸς τήν Τραπεζοῦντα, και τής αντίστασής τους μέ τή θάλασσα.

"Όταν φάνηκε ή θάλασσα κάτω, μιά μεγάλη κραυγή σηκώθηκε. "Ο Ξενοφῶν μέ τήν όπισθοφυλακή, μόλις άκουσαν τήν κραυγή προχώρησαν πρὸς τά ἔμπρός... Ξαφνικά άκούστηκαν οἱ φωνές τῶν στρατιωτῶν "Θάλαττα, Θάλαττα" καθώς πλησίαζαν. Καί τότε άνοιξαν δρόμο όλοι, ή όπισθοφυλακή, τά ύποζύγια, τά άλογα. Καί φθάνοντας στό ύψωμα, άγκάλιασαν ό ένας τόν άλλον, στρατηγοί και λοχαγοί, κλαίγοντας...».

Τό επίγραμμα και ή εξέιστόρηση τής εὐτυχισμένης στιγμής όπου οἱ "Ελληνες έσμιξαν και πάλι μέ τή θάλασσα, καθώς και ή είσοδός τους στη Μιλησία άποικία τής Τραπεζοῦντας, λένε πολλά γιά τή σχέση τῶν "Ελλήνων και τής θάλασσας. "Η θάλασσα τούς έδινε έλευθερία κινήσεως.

Οικονομική εκμετάλλευση τής Θάλασσας.

"Η ναυτιλία, γρήγορα ώθησε τούς

"Ελληνες πρὸς τήν οικονομική εκμετάλλευση τής θάλασσας, καθώς συνειδητοποιούσαν πώς ή ζωή μπορούσε νά αλλάξει και νά γίνει περισσότερο άνεκτή, μέ τή συγκομιδή τοῦ πλούτου της. "Η αύξηση τοῦ πληθυσμοῦ δέν έφερε μόνον τή μετανάστευση, άνάγκασε επίσης τούς "Ελληνες νά επανοήσουν μιά μέθοδο γιά νά προμηθεύονται σιτηρά και κρέας πού ήταν άπαραίτητα γιά νά συντηρηθουν οἱ παλαιότερες "Ελληνικές πολιτείες. "Επιπλέον χρειάζονταν μέταλλο γιά τήν πολεμική και τίς άλλες βιομηχανίες. "Ετσι, οἱ "Ελληνες έμποροι και τά καράβια τους, γρήγορα έκαναν νά άνθίσει ένα επάγγελμα πού είχε πρωταρχικό σκοπό τήν άπόκτηση τῶν αγαθῶν, και τῶν χρημάτων μέ τά όποια θά αγοράζαν αυτά τά αγαθά από τό έξωτερικό. Οἱ "Ελληνες προσαρμόστηκαν άξιοποιώντας τά άγροτικά προϊόντα τής γῆς τους — κρασί και λάδι — αλλά και μιά άκμαία και πολυποικίλη κεραμική βιομηχανία και τέλος, άσήμι γιά τίς χώρες πού δέν έδειχναν ένδιαφέρον γιά τά κεραμικά τους.

"Ός τόν πέμπτο αἰώνα, τό σύστημα τής "Ελληνικής ναυτιλίας, είχε περάσει κάτω από τόν μερικό έλεγχο τής "Αθήνας και κατά κάποιο τρόπο, αυτό είναι τό άπόγειο στην όλη εξέλιξη τοῦ πρωτογενούς έμπορικοῦ συστήματος τής "Ελλάδας. "Ενας άνώνυμος αντιπρόσωπος τής όλιγαρχίας, σημειώνει:

"Τά πιό εκλεκτά είδη από τή Σικελία και τήν "Ιταλία, τήν Κύπρο, τήν Αἴγυπτο, τή Λυδία ή όπουδήποτε άλλου ... όλα μαζεύονται... σ' ένα κέντρο».

Δεδομένου ότι τά περιθώρια μεταξύ επάρκειας και πείνας στίς "Ελληνικές πόλεις ήταν πολύ στενά, οἱ εισαγωγές είχαν τόσο μεγάλη σημασία πού κατά τόπους παρατηρούμε αυτό τό γεγονός νά άντανακλά στίς ελάχιστες νομοθεσίες πού σώζονται. Μία έπιγραφή τοῦ 5ου π.Χ. αἰῶνος πού αναφέρεται στό Τέος τής Μικρᾶς "Ασίας, δηλώνει:

""Όποιος, μέ όποιοδήποτε τρόπο έμποδίσει τή μεταφορά τῶν σιτηρῶν στό Τέος, διά ξηρᾶς ή θαλάσσης, ή επανεξάγει όσα έχουν ήδη εισαχθει, αυτός ό ίδιος και ή οίκογένειά του θά θανατώνονται».

"Αλλά ή ναυτιλία εκμεταλλεύτηκε μόνον τήν επιφάνεια τής θάλασσας. "Υπήρχε και ό πλοῦτος πού παραμόνευε από κάτω. "Ο ποιητής "Οππιανός περιγράφει — φιλολογώντας βέβαια — τίς τέσσερις βασικές μεθόδους μέ τίς όποιες έβγαζαν τά ψάρια από τή θάλασσα στόν άρχαίο κόσμο. "Αγγίστρι και κλωστή, δίχτυα, παραγάδι και καμάκι. Μεγάλη σημασία είχε ό τόννος, και οἱ "Ελληνες τόν ψάρευαν συστηματικά από τή Σικελία ως τό Αἰγαίο και ψηλά στόν "Ελλησποντο και τό Βόσπορο, μέχρι τή Μαύρη θάλασσα.

Οἱ ψαράδες κυνηγούσαν τούς θησαυρούς τής θάλασσας στην επιφάνεια, αλλά ό άρχαῖος "Ελληνας γρήγορα άνέπτυξε τήν ικανότητα νά κατεβαίνει ό ίδιος στό βυθό αὐτοῦ τοῦ στοιχείου και νά κυνηγάει εκείνους τούς θησαυρούς πού δέν μπορούσε νά φέρει κοντά του μέ πονηριά ή δόλο. "Ετσι άναπτύχθηκε άνάμεσα στούς "Ελληνες μιά τάξη ειδιευμένων ψαράδων. Οἱ δύτες. "Ο πιό γνωστός απ' αὐτούς, διάσημος από τά γραπτά τοῦ "Ηρόδοτου και άλλων, ήταν ό Σκυλλίας απ' τή Σίωνα. "Ο "Ηρόδοτος περιγράφει τόν Σκυλλία σάν τόν καλύτερο δῦτη τής εποχής, πράγμα πού σημαίνει πώς υπήρχαν πολλοί δύτες. Αυτό φαίνεται και από τήν εύρεία διάδοση τοῦ σφουγγαριοῦ στην άρχαία "Ελληνική κοινωνία. Στούς στίχους τής "Ιλιάδας και τής "Οδύσσειας τό σφουγγάρι χρησιμοποιείται γιά τόν καθαρισμό τῶν χειρῶν, τοῦ προσώπου τοῦ στήθους και τοῦ λαιμοῦ, αλλά και γιά νά σκουπίζουν τό τραπέζι και τίς καρέκλες στην τραπεζαρία. "Ετσι, ως κοινό οικιακό είδος είναι αρκετά άρχαίο, και αυτό προϋποθέτει τήν ύπαρξη δυτῶν στά βάθη τής θάλασσας. "Η καλύτερη περιγραφή τῶν σφουγγαράδων και ό τρόπος πού εξασκοῦσαν τήν τέχνη τους είναι στά "Αλιευτικά" τοῦ "Οππιανού:

"Αὐτοί, όταν προετοιμάζονται γιά τή δουλειά τους, τρώνε και πίνουν ελάχιστα, και χορταίνουν τόν ύπνο... έτσι πολύ προσέχουν ώστε ή άναπνοή τους νά άντέξει χωρίς ζημιά όταν κατεβούν στό βυθό, και νά συνέλθουν γρήγορα από αὐτή τή δοκιμασία. Πρίν όμως τολμήσουν νά φέρουν σέ πέρας τή μεγάλη ά-

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 YOUR IN CYPRUS

ποστολή τους, δοξάζουν τούς εύλογη-
μένους θεούς που κυβερνούν τά βάθη
της θάλασσας... Ο δύτες είναι ζωσμέ-
νος με ένα μακρύ σχοινί πάνω από τη
μέση και, χρησιμοποιώντας και τά δύο
χέρια, με τό ένα αρπάζει ένα βαθύ κομ-
μάτι μολύβι, με τό άλλο βαστάει ένα κο-
μμάτι δρεπάνι ενώ μέσα στο στόμα του
συγκρατεί λίγο άσπρο λάδι... Στέκεται
στην πλώρη και παρατηρεί τά κύματα
με τό νοῦ του στο βαρύ καθήκον και στο
άπεραντο νερό. Οί σύντροφοί του τόν
παρωτρύνουν με ένθαρρυντικά λόγια.
Μόλις όμως πάρει κουράγιο, βουτάει
πρός τά άφρισμένα κύματα και καθώς
πέφτει, ή δύναμη του γκρίζουν μολυ-
βιού τόν τραβάει κάτω. Τώρα όταν φθά-
σει στον βυθό, φτύνει τό λάδι τό οποίο
γυαλίζει και φέγγει καθώς ανακατεύε-
ται με τό νερό, σαν δέσμη φωτεινή στο
σκοτάδι της νύχτας. Πλησιάζοντας
τούς ύφάλους, βλέπει τά σφουγγάρια
πού φυτρώνουν εκεί, γερά κολλημένα
στά βράχια... όρμα καταπάνω και χωρίς
χρονοτριβή τραντάζει τό σχοινί κάνον-
τας έτσι σήμα στους συντόρφους του
νά τόν τραβήξουν γρήγορα επάνω».

Έτσι ό ψαράς, ό δύτες και ό σφουγ-
γαράς, έδωσαν τή δυνατότητα στους
άρχαιους Έλληνες όχι μόνο νά δρέ-
ψουν τούς καρπούς της θάλασσας, άλ-
λά και νά θεθούν μαζί της, νά γίνουν κυ-
ριολεκτικά ένα με τή θάλασσα, μία προ-
έκταση της Ελλάδας μέσα στη θάλασ-
σα.

Οί Έλληνες και ή Θάλασσα: Θρησκεία

Η στενή σχέση της Ελλάδας με τή
θάλασσα επηρέασε τή θρησκεία των
Ελλήνων, έτσι πού ή θάλασσα φαίνεται
νά έχει σχεδόν τόσους τύπους πνευμά-
των όσους και ψαριών. Κυρίαρχη ναυτι-
κή θεότης, από τήν εποχή των Όμηρι-
κών έπων είναι, βέβαια, ό Ποσειδών ό ά-
δελφός του Δία και του Πλούτωνα, με
τούς όποιους και μοιράστηκε τόν ούρα-
νό, τή γή και τή θάλασσα. Είναι αυτός
πού παρέχει καλά ή κακά ταξίδια, πού
γαληνεύει ή ταράζει τή θάλασσα, είναι

αυτός στον όποιο προσφέρει θυσίες ό
Όδυσσεύς στο Όμηρικό έπος. Για τούς
Έλληνες της κλασσικής εποχής, ό Πο-
σειδών είναι άδιαφιλονίκητος ήγεμό-
νας της θάλασσας. Όμως δέν ήταν
πάντοτε έτσι, γιατί υπάρχουν άπολιθω-
μένα κατάλοιπα λατρείας του από πα-
λαιότερες εποχές όταν ήταν θεός της
γής και των πηγών. Έτσι καταλήγουμε
στο συμπέρασμα ότι όταν ό Θεός αυτός
έφθασε στην Έλληνική Χερσόνησο μα-
ζί με τούς Έλληνες πού μετοίκησαν ά-
πό πατρίδα ήπειρωτική προς τά βόρεια,
ό Ποσειδώνας κατέβηκε στη θάλασσα
μία και οί Έλληνες μπήκαν μέσα σ' αυ-
τήν.

Οί πιό διακεκριμένες ύπηκοοί του
Ποσειδώνα είναι οί νύμφες πού είναι
γνωστές σαν Νηρηίδες. Ένώ αρχικά ή-
ταν πνεύματα της Έλληνικής γής, οί
Νηρηίδες έγιναν θαλασσινές ίσως έπει-
δή άπ' όλες τίς νύμφες, αυτές είχαν
σχέση με τίς πηγές (και έξακολουθούν
νά έχουν στη σύγχρονη Έλληνική πα-
ράδοση). Στίς πολυπληθείς ομάδες των
Νηρηίδων δόθηκαν σαν θαλάσσιοι συ-
νοδοί οί Τρίτωνες, πιθανότατα προ-
Ελληνικά πνεύματα της θάλασσας τά ό-
ποια οί Έλληνες υιοθέτησαν.

Χωρίς νά φιλοδοξώ νά εξαντλήσω τό
ζήτημα, θά ήθελα καταλήγοντας νά το-
νίσω, ότι ή έπαφή του Έλληνα με τή θά-
λασσα μεταμόρφωσε τούς θεούς του,
δηλαδή τούς έκανε θαλασσινούς και ά-
κόμη, οί Έλληνες «έξανθρόπισαν» τίς
θεότητες της θάλασσας δημιουργών-
τας μία σειρά πιό αγαθές και λιγώτερο
τρομακτικές θαλάσσιες θεότητες και
πνεύματα. Έτσι, ή έπαφή με τή θάλασ-
σα είχε σαν άποτέλεσμα τόν εξέλλη-
νισμό της στο θρησκευτικό επίπεδο.

Η Έλληνική Φιλολογία και ή Θάλασσα

Η Έλληνική φιλολογία κάνει τήν έμ-
φάνισή της με όρίζοντα τήν θάλασσα
και πολλές φορές μάλιστα είσχωρεί σ'
αυτή. Από εκείνη τή στιγμή και σέ όλη
της τή μακρόχρονη ύπαρξη, ή θάλασσα
παραμένει στον Έλληνικό γραπτό λό-
γο.

Ένώ ό Άχιλλέας ένδιαφέρεται κυ-
ρίως για τή δόξα πού άποκτάται στα πε-
δία των μαχών της στεριάς, έν τούτοις
ό ίδιος οί σύντροφοί του και οί σύμμα-
χοί τους, έχουν όλοι διασχίσει τά νερά
με καράβια, και ζούν σέ μία λουρίδα άμ-
μου στην άκτή του Τρωϊκού πελάγους,
πλάι στα καράβια τους. Ο Όδυσσεύς
ζει στη θάλασσα και ένδιαφέρεται για
τή ναυσιπλοία, τήν αντιμετώπιση των
φοβερών κινδύνων της και τήν άπεραν-
τοσύνη της. Έτσι ή θάλασσα είναι παν-
ταχού παρούσα σ' αυτά τά έπη, και ό
ποιητής έξωραίζει τή ζωή σ' αυτήν χρη-
σιμοποιώντας όρους άνθρωπόμορφους
πού δείχνουν πόσο ζωντανή είναι ή επί-
δραση της προσαρμογής στη θάλασσα
πού έτσι γίνεται μία έμπειρία ή όποία έ-
πηρεάζει βαθειά τήν Έλληνική ύπαρξη.

Μετά από αυτήν τήν άρχική φάση, ό
τρόπος άναπαράστασης της θάλασσας
έξαπλώθηκε γρήγορα σέ όλη τή λογο-
τεχνία, σέ άναφορές και έπεξηγήσεις
στά πολιτικά, τό κράτος, τόν έρωτα και
τήν τραγική κατάσταση της άνθρώπι-
νης ζωής: Η θύελλα της συμφοράς, ή
τρικυμία της ζωής, τό πηδάλιο και ό κυ-
βερνήτης του κράτους, οί έσωτερικές
καταιγίδες πού ταράζουν ή συντρίβουν
τή ψυχή, τόν νοῦ και τήν καρδιά. Η άπό-
λυτη καταστροφή ίσοδυναμεί με «ναύα-
γιο».

Η έπιστημονική λογοτεχνία, στην
προσπάθειά της νά αποδώσει μία άνα-
λυτική περιγραφή της θάλασσας, αρχί-
ζει με τίς άόριστες θεωρίες της γένε-
σης του κόσμου, βλέποντας τό νερό
σαν ένα από τά βασικά στοιχεία, σέ με-
ρικές φιλοσοφίες τό ένοποιητικό στοι-
χείο. Άλλά στον Άριστοτέλη, ή ναυτική
έπιστήμη γίνεται άκριβής, λεπτομερής,
υπόκειται σέ ρυθμίσεις και τελικά, σέ
άρχες και νόμους.

Στήν «Περί Ζώνων Μορίων» Ιστορία
του, ό Άριστοτέλης έπιχειρεί νά περι-
γράψει τά ζωντανά των ούρανών, της
γής και της θάλασσας. Στίς γενικές κα-
τηγορίες ό Άριστοτέλης άφιερώνει έ-
κτεταμένο χώρο και προσοχή στη θα-
λάσσια ζωή, με έναν πλούτο στη λεπτο-



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 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



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

μέρεια ό όποιος μοιάζει νά βασίζεται πολύ σέ προσωπικές του παρατηρήσεις, στίς παρατηρήσεις ψαράδων και ναυτικών, αλλά και συγγραφών. 'Αρχίζει μέ τή γενική περιγραφή τών ψαριών, τήν απόδειξη γιά τήν ύπαρξη αισθήσεων στά ψάρια και στούς τρόπους μέ τούς όποιους αναπαράγονται. Στήν «Περί Ζώνων Μορίων» 'Ιστορία, φαίνεται καθαρά πώς ή 'Ελληνική επιστημονική ματιά δέν έβλεπε μόνον τή γή και τόν άέρα, αλλά έβλεπε και τή θάλασσα και μάλιστα λεπτομερώς και μέ μεγάλη ό-ξυδέρκεια.

Οί "Ελληνες και ή Θάλασσα: Τέχνη

Στίς εικαστικές τέχνες έχουμε σχετικά λιγώτερα αποδεικτικά στοιχεία γιά τήν ένασχόληση μέ τό θέμα τής θάλασσας άπ' ότι στή φιλολογία. 'Η παλαιότερη προτίμηση στά θαλάσσια όντα πού είναι τόσο έντονη στή Μινωική και τή Μυκηναϊκή τέχνη, εξαφανίζεται από τήν 'Ελληνική τέχνη — γιά μία περίοδο — πρίν έμφανιστεί ξανά. Τό καράβι και οί ναυτικοί ύπάρχουν βέβαια σποραδικά πάνω στά άγγεία τής γεωμετρικής περιόδου, από εκεί όμως και πέρα καθιερώνονται μόνον στίς άπεικονίσεις τών μελανόμορφων άγγείων τού βου π.Χ. αιώνα. 'Εδώ οί ζωγράφοι τους φέρονται μέ άπόλυτη κατανόηση ως πρós τήν άποστολή τους. Συχνά τά πλεούμενα συνοδεύονται από τό δελφί, φίλο τού ναυτικού και όδηγό τών καραβιών. 'Απεικονίζονται σκηνές κολυμβητών, ναυμαχίες, ναυτεμπόριο, θεοί και μύθοι τής θάλασσας.

Κολύμβηση, Ψυχαγωγία, 'Απόλαυση.

Στόν χειρισμό τού θέματος τών 'Ελλήνων και τής θάλασσας, δέν πρέπει νά παραλείψουμε τήν κολύμβηση, τήν ψυχαγωγία και τήν απόλαυση. Στά 'Ομηρικά έπη, δύο βασικοί ήρωες έμφανίζονται σάν δεινοί κολυμβητές. 'Ο 'Αχιλλέας, σέ μία φάση τής δίωξης τών Τρώων, τούς όδήγησε κατ' ευθείαν στόν Σκάμανδρο, όπου βγάζοντας τήν πανοπλία του βούτηξε στό ποτάμι και κυνήγησε τούς Τρώες πού κολυμπούσαν. 'Η περίπτωση τού 'Αχιλλέα φαίνεται λογική, άφού ή μητέρα του ήταν Νηρηίδα, ένα πνεύμα τού νερού. 'Η περιγραφή τού ναυαγοϋ 'Οδυσσέα, χωρισμένου από τή σχεδία του από τήν άγριεμένη θάλασσα, νά κολυμπάει άπεγνωσμένα και άκατάπαυστα, είναι μία ρεαλιστική άπει-

κόνιση τού ναυτικού πού άγωνίζεται νά επιβιώσει στή θάλασσα.

'Ο 'Ηρόδοτος είναι ένας έντυπωσιακός μάρτυς τής σχετικά διαδεδομένης ικανότητας τών 'Ελλήνων τής έποχής του στήν κολύμβηση. Κατά τήν διάρκεια τής ναυμαχίας τής Σαλαμίνας, γράφει:

«'Εκεί σκοτώθηκε ό στρατηγός 'Αριαβίγνης, γιός τού Δαρείου και άδελφός τού Ξέρξη, και πολλοί όνομαστοί Πέρσες, Μήδοι και άλλοι σύμμαχοί τους, λίγοι όμως 'Ελληνες. Γιατί οί "Ελληνες γνωρίζουν νά κολυμβούν... και κολύβησαν ως τή Σαλαμίνα. 'Αλλά οί περισσότεροι βάρβαροι χάθηκαν στή θάλασσα έπειδή δέν ήξεραν νά κολυμβήσουν».

Στούς «Νόμους», ό Πλάτων αναφέρεται στούς άμαθείς και στούς άξεστους, σάν ανθρώπους πού «μήτε γράμματα, μήτε νείν επιστώνται».

Τίθεται τό έρώτημα αν οί "Ελληνες ένοιωθαν ευχαρίστηση μέ τήν κολύμβηση και τή θάλασσα ή όχι. Λόγω όμως τής φύσεως τών πηγών είναι δύσκολο νά δοθεί ικανοποιητική άπάντηση. Βέβαια, αν περιοριστούμε στόν 'Ησιόδο θά πρέπει νά συμπεράνουμε πώς πολλοί "Ελληνες φοβόνταν ή μισούσαν τή θάλασσα. Τό ότι τά θαλάσσια σπόρ δέν άποτελούσαν μέρος τών μεγάλων άθλητικών άγώνων στήν 'Ελλάδα, αληθεύει μάλλον. 'Από τήν άλλη μεριά, γίνεται άναφορά σέ λεμβοδρομίες κατά τή διάρκεια τών Παναθηναίων και ό Πausanias καταγράφει ότι στήν Τροιζίνα γίνονταν κολυμβητικοί άγώνες και λεμβοδρομίες πρós τιμήν τού Θεοϋ Διόνυσου. Τό ότι οί "Ελληνες συνεδιάζαν τήν απόλαυση μέ τή θάλασσα, είναι φανερό από διάφορες πηγές. Μία από αυτές είναι και τό δέκατο τέταρτο από τά «γράμματα ψαράδων» τού 'Αλκίφρονος, στό όποιο περιγράφεται μία νεανική έξοδος:

«Πρίν λίγες μέρες ό Πάμφιλος και ή παρέα του, νοίκιασαν τή βάρκα μου γιά νά πάνε περίπατο, μις και ή θάλασσα ήταν ήρεμη, αλλά και γιά νά ψαρέψουν μαζί μας. Τότε ανακάλυψα πόσο μεγάλη πολυτέλεια και χλιδή τούς παρέχεται άπό στεριά και θάλασσα. 'Επειδή δέν μπορούσε νά ύποφέρει τά σανίδια τής ψαρόβarkας και ξάπλωσε πάνω σέ κάτι σκεπάσματα και κάπες ποή είχε φέρε μαζί του (είπε πώς τού ήταν άδύνατον νά ξαπλώσει, όπως όλοι έμείς, στό γυμνό κατάστρωμα...) και μάς ζήτησε νά τού εξασφαλίσουμε λίγη σκιά κατα-

σκευάζοντας μία τέντα από τό ιστίο... Καθώς λοιπόν άρμενίζαμε — ό Πάμφιλος δέν ήταν μόνος, ούτε και συνοδεύονταν μοναχά από τούς φίλους του, γιατί μία παρέα από πανέμορφες κοπέλες είχε έλθει μαζί, όλες τραγουδίστριες... ή βάρκα μου ήταν γεμάτη μουσική, ή θάλασσα άντηχούσε από τά τραγούδια, οί πάντες ήταν χαρούμενοι».

'Ενας συγγραφέας τής πρώτης Ρωμαϊκής περιόδου, έχει συνθέσει στά 'Ελληνικά ένα επίγραμμα πού αναφέρεται σέ χαρούμενα πλοία ενός άλλου είδους. Τό επίγραμμα είναι τού 'Αντίφιλου τού Βυζαντίου και τιτλοφορείται:

«'Ενα καράβι πάνω στό όποιο πόρνες διασχίζουν τήν θάλασσα έξασκώντας τό έμπόριο τής άμαρτίας».

Στό επίγραμμα μιλάει τό ίδιο τό καράβι:

«Παληά, ήμουν συνεταίρος ενός ανθρώπου τού κέρδους.

'Εκείνον τόν καιρό πήρε σάν επιβάτιδα τήν κοινή Κυπρίδα.

Τότε, μετέτρεψε τήν καρίνα μου έτσι ώστε

ή Κυπρίς νά μέ βλέπει νά λικνίζομαι στήν θάλασσα, από τήν στεριά.

'Ιδού ό έρωτικός μου έξοπλισμός:

'Υπάρχουν λεπτά άσπρα πανιά (σεντόνια) και ένα λεπτό στρώμα από φύκια πάνω στά σανίδια (ό πάτος τού καραβιϋ).

Τώρα έσεις ναύτες, όλοι σας, έλάτε νά άνεβήτε στήν πλώρη μου μέ θάρρος, γιατί έγώ ξέρω νά κουβαλώ πολλούς κωπηλάτες».

Οί "Ελληνες και ή Θάλασσα: Τό φαγητό και τό διαιτολόγιο τών 'Ελλήνων

Σχετικό μέ τήν θάλασσα και τίς απολαύσεις τών 'Ελλήνων είναι και τό διαιτολόγιο, έπειδή — όπως και σέ άλλους λαούς — παρ' όλο πού τό φαγητό είναι μία ανάγκη, σάν τήν αναπαραγωγή, τούτο μπορεί νά ξελεχθεί σέ ύπόθεση έκλεπτυσμένη και έντονα απολαυστική. Στόν κατάλογο τών φαγητών τής κλασσικής έποχής, τά θαλασσινά είχαν θέση περίοπτη. Βέβαια, είναι αλήθεια ότι οί 'Ομηρικοί ήρωες δέν έτρωγαν ψάρι εκτός αν ήταν άπόλυτη ανάγκη, ότι πάντα έτρωγαν κρέας βοδινό και άρνίσιο, ότι ποτέ δέν θυσίαζαν ψάρια στούς θεούς. 'Εν τούτοις, στά έπη ύπάρχει πλήρης γνώση τής τεχνικής τού ψαρέματος.

PHONES: 875.4321, 321.7588

TELEX: 87517

FAX No. 301 675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Τόσο πολύ συνηθίστηκαν αργότερα στο Έλληνικό διαιτολόγιο τα θαλασσινά, ώστε η παραγωγή ελεγχόταν από το κράτος και το ψάρι θεωρείτο βασική τροφή, τόσο για τις μάζες, που έπρεπε να το βρίσκουν σε καλή τιμή και σε άφθονία, όσο και για τους πλούσιους γαστρονόμους. Η ιχθυομανία των Έλλήνων πήρε τέτοια έκταση, που σάν έθνικό «βίτσιο» έφτασε στο ίδιο επίπεδο με την άσωτία τους. Ο Αθηναίος διηγείται μια πασίγνωστη περίπτωση:

«Ο ρήτωρ Δημοσθένης ύβριζει τον Φιλοκράτη και λαίμαρο, επειδή ξόδευε τα πλούτη που είχε κερδίσει από την προδοσία, σε πόρνες και σε ψάρια».

Ο ρόλος του μάγειρα ψαριών θεωρείτο σημαντικός σύμφωνα με τον συγγραφέα Αθήναιο, και τόσο μεγάλης περιωπής στην αστική κοινωνία, που ένας πραγματικά σπουδαίος μάγειρας ήταν άφορητα υπερόπτης. Αφού αποδείχθηκε πως η σοφία και η τέχνη είναι απαραίτητα προσόντα ενός καλού μάγειρα — και εδώ είναι η τέχνη της μαγειρικής των ψαριών που μετράει — ένας μάγειρας πληροφορεί κάποιον συνάδελφό του, πως δεν μπορεί να εργάζεται για φτωχούς ή φιλάργυρους. Ο οικοδεσπότης πρέπει να είναι πλούσιος και γενναϊόδωρος.

«Οχι Δράκοντα, δεν έρχομαι να εργαστώ κοντά σου, εκτός και αν σκοπεύεις να περνάς την μέρα σάν καλοφαγάς και να μου παρέχεις άφθονα και καλά υλικά. Γιατί εγώ δεν πηγαίνω σε κάποιον, αν πρώτα δεν βεβαιωθώ ποιός είναι αυτός που παραθέτει το θυσιαστήριο γεύμα και ποιούς έχει προσκαλέσει... Πάρε για παράδειγμα την τάξη του λιμανιού. Ένας καπετάνιος προσφέρει θυσίες γιατί έχει κάνει κάποιο τάμα. Έχασε το κατάρτι ή το πηδάλιο του караβιού του, και αυτό καταστράφηκε... Αφήνω λοιπόν ήσυχο έναν τέτοιο άνθρωπο γιατί δεν κάνει τίποτε με ευχαρίστηση... Όσο διαρκούν οι σπονδές, αυτός λογαριάζει πόσο μερίδιο από τη ζημιά θα εισπράξει απ' τους επιβάτες... Ένας άλλος, έχει μόλις φτάσει στο λιμάνι από το Βυζάντιο. Δυό μέρες ταξίδι μόνον, χωρίς γρατζουνιά. Κέρδισε χρήματα και είναι ένθουσιασμένος που πήρε το 12 ή 13%. Φλυαρεί για το ναύλο, καυχιέται για τις πιστώσεις και εξωκείλει πανηγυρίζοντας με τη βοήθεια κάποιων μαστροπών. Τόν πλευρίζω όλο γαλιφιά, τη στιγμή που αποβιβάζεται. Του πιάνω το χέρι, του θυμίζω τον Δία τόν σωτήρα. Είμαι έντελώς απορροφημένος από τη σκέψη να τόν υπηρετήσω. Έτσι είμαι εγώ».

Αυτοί οι υπερ-μάγειροι έχουν τις αγαπημένες τους συνταγές για την υψηλή κουζίνα των φίλων του ψαριού, συμπεριλαμβανομένου και ενός πλήρους γεύματος (τό «μενού» έχει σωθεί) με δώδεκα διαφορετικά «πιάτα» ψαριού. Ο Αθηναίος και οι ειδήμονές του, διακρίνουν ανάμεσα στα ψάρια που είναι κατάλληλα για τις τάξεις των φτωχών και αυτά τα όποια μόνον οι πλουσιότεροι μπορούν να αγοράσουν. Επίσης, στην προσπάθειά του να ολοκληρώσει, ο συγγραφέας πληροφορεί τους αναγνώστες του για τα προτερήματα του κάθε ψαριού και που μπορούν να βρίσκουν τα καλύτερα. Έχοντας λοιπόν εμπλουτίσει τις γνώσεις τους μ' αυτές τις σημαντικές πληροφορίες, υπερτερεί από τους άλλους που συγγράφουν περί ψαριών, αναφέροντας διάφορες βλαβερές συνέπειες της ψαροφαγίας καθώς και τα προληπτικά μέτρα που πρέπει να παίρνονται. Εφ' όσον γράφει για έναν κόσμο όπου η κραιπάλη και η ιχθυοφαγία ήταν αξιοσημείωτες, κλείνει αυτό το κεφάλαιο της διατριβής του, καταγράφοντας την επίδραση της ψαροφαγίας στην έρωτική ζωή:

«Τα θαλασσινά, ύποκινούν την έρωτική επιθυμία και απόλαυση, ειδικά η σάρκα του χταποδιού... όμως το μπαμπούνι δεν πρόκειται ποτέ να δυναμώσει τους αδένες, γιατί είναι παιδί της παρθένας Θεάς Αρτεμης και απεχθάνεται το ξεσέκωμα του πάθους».

Τό ψάρι είχε αναβαθμιστεί από την Όμηρική εποχή, όχι μόνον στην υπόληψη, τις αξίες και την κοινωνική κλίμακα των ανθρώπων, αλλά και των θεών επίσης. Ενώ ο Όμηρος δεν φαίνεται να αναφέρει θυσίες ψαριών στους θεούς, αυτό είναι κάτι που συνηθίζεται πολύ στη μετέπειτα Έλληνική κοινωνία. Έχοντας λοιπόν οδηγηθεί προς τη θάλασσα και μέσα σ' αυτήν και έχοντας πάρει το βάπτισμα του αλμυρού νερού, οι Θεοί — όπως άλλωστε και οι Έλληνες — έτρωγαν τη σάρκα του ψαριού.

Η στενή σχέση με τόν κόσμο της θάλασσας αντανakλάται στον ρόλο της θάλασσας και των ψαριών, στο Έλληνικό χιούμορ και τις παροιμίες. Η πιό γνωστή από αυτές, στα Αρχαία αλλά και στα Νέα Έλληνικά είναι:

«Πύρ, Γυνή και Θάλασσα, κακά τρία».

Σχετικά με αυτήν την πλούσια παρακαταθήκη παροιμιών υπάρχει ένα πλήθος από παραδόσεις, ιστορίες και ανέκδοτα, που έχουν σάν θέμα τα ψάρια, τους ψαράδες, τους φίλους και τους εμπόρους ψαριών, και εκεί ο Αθηναίος είναι ένας θησαυρός ανεκτίμητος. Θά

κλείσω αυτή την όμιλία με μερικές από αυτές. Ένα ανέκδοτο αντιπροσωπευτικό της Έλληνικής ιχθυομανίας:

«Όταν ο δούλος του απέτυχε να βρει ψάρια στην αγορά, ο επίκουρος Δωριών τόν μαστίγωσε και τόν πρόσταξε να πει τα ονόματα των καλύτερων ψαριών. Και όταν ο δούλος ανέφερε την πέρκη, τη σμέρνα, τόν κόγκρο και άλλα, ο Δωριών (μισολιπόθυμος) είπε: Σού ζήτησα ονόματα ψαριών, όχι Θεών!»

Από τη γαστρονομική φιλολογία των Έλλήνων αναδύθηκε μία τάξη ήρώων που έγιναν διάσημοι, χάρις στην επική ψαροφαγία. Απ' αυτούς, ίσως ο πιό όνομαστός ήταν ο Φιλόξενος, ο διθυραμβικός ποιητής από τα Κύθηρα. Βρήκε αντίξιο τέλος κατά την επίθεση στα στενά των Συρακουσών. Πέθανε προσπαθώντας να καταπιεί ένα όλόκληρο χταπόδι μήκους ενός μέτρου...

Επειδή όμως δεν είχε προλάβει να φάει τό κεφάλι, ζήτησε να του επιτραπεί να τό πάρει μαζί του στον τάφο, καθώς ξεψυχούσε.

Ο Φιλόξενος... κάποτε προσευχήθηκε για να μακρύνει ο οίσοφάγος του τρεις πήχεις. «Θέλω» είπε «να κάνω όσο τό δυνατόν περισσότερο χρόνο να καταπιώ, ώστε να απολαμβάνω όλων των ειδών τα φαγητά μονομιάς».

Ο γαστρονόμος Εύφρανωρ, μαθαίνοντας τόν θάνατο ενός φίλου ιχθυοφάγου ενώ κατάπινε ένα ζεστό κομμάτι ψάρι, αναφώνησε:

«Ο θάνατος είναι ένας ιερόσυλος ληστής».

Η μελέτη του θέματος «Οι Έλληνες και η Θάλασσα», μās μετέφερε τελικά από τα θαυμαστά στα κάπως γελοία. Πρέπει λοιπόν να σοβαρευτώ και να δώσω στον πανηγυρικό λόγο, ένα τέλος.

Η εικόνα που διαφαίνεται μέσα από αυτήν τη γρήγορη και επιφανειακή ανάλυση της σχέσης των Έλλήνων και της θάλασσας αποτελεί, νομίζω, μία συγκλονιστική μαρτυρία για τη θεμελιώδη μεταμόρφωση ενός έθνους στην επαφή του με τη φύση. Ένας λαός αρχικά στεριανός, αντιμετώπισε τις προκλήσεις της Μεσογείου προσαρμόζοντας σώμα, πνεύμα και ψυχή στη ζωή από τη θάλασσα, πάνω και μέσα στη θάλασσα. Κατακτώντας τη θάλασσα, οι Έλληνες εμπλουτίστηκαν. Και ακόμα πιό σπουδαίο είναι, τό ότι ελευθερώθηκε τό σώμα, τό πνεύμα και η ψυχή τους. Όπως είπε ο Γκαίτε:

«Η ελεύθερη θάλασσα, δημιουργεί ελεύθερους ανθρώπους».

ΣΠΥΡΟΣ ΒΡΥΩΝΗΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

HAMBURG RULES: 1978 - 1988

The creation of the Hamburg Rules was initiated in 1978 in an effort to resolve problems which had arisen by the Hague Rules 1924 and Hague Visby Rules 1968.

However, 10 years have elapsed since, and the future of these Rules looks very bleak, mainly due to the fact that not enough countries have ratified the Rules (the required number of contracting states is set to 20 by the Convention). Thus, after 10 years the situation remains that the Hamburg Rules 1978 have yet to come into force.

This article is intended to examine the need for such Rules, and as near as possible, enumerate the reasons behind the cause of their 'unpopularity' with the Western industrialised nations.

Firstly, let us put forward what it appears to be the main difference between the principles of the Hague and Hague Visby Rules and the Hamburg Rules, in so far as allocation of risk is concerned.

In short, the former Rules place the risk on the shipper/cargo owner, as long as no human error is involved. Where human error risks by the shipowners are involved before the voyage, they lay upon the shipowner, and human error risks in general during the voyage, are borne by the cargo. This is the philosophy or principles underlying the Hague and Hague Visby Rules in so far as the allocation of risk is concerned.

The Hamburg Rules, on the other hand, allocate all the risks, arising from human error, on the voyage as well as pre-voyage to the shipowners. In fact the Hamburg Rules allocate all risks to

the shipowners, unless he can satisfy the court that there was nothing he could have done to avoid them. Indeed, at least theoretically, there is no reason why maritime transport should be different when it comes to the law of tort, which law ordinarily provides that the employer is vicariously liable for his employees' errors.

A brief going through of the provisions of the Hamburg Rules will be in order at this point, to appreciate the various problems which appear to me to be those on which some concentration and consideration is necessary.

Firstly, the scope of application of the Hamburg Rules; the Rules apply to all contracts of carriage except charter-parties. This is substantially different provision to the corresponding in the Hague Visby Rules which apply only to contracts of carriage which are covered by bills of lading. Also the Hamburg Rules would apply to all deck cargo and live animals, in contrast to the Hague Visby Rules.

In addition, there could be some problems in so far as jurisdiction and application of the appropriate law are concerned, due to the fact that the Hamburg Rules apply not only to outward cargo but also to inbound cargo.

Secondly, under the Hamburg Rules the liability for the goods lies with the carrier, while he is in charge of them. This is another substantial difference with the corresponding provision of the Hague Visby Rules. This difference could give rise to some difficulties while a through carriage of goods is made.

Thirdly, under the Hamburg Rules the carrier in order to escape liability must show that he, his servants or agents took all the reasonably required measures to avert the occurrence. Annex II, 'Common Understanding', of the Hamburg Rules, although is set up to explain the principle behind this provision by stating that this provision is based on the principle of presumed fault or neglect, it would appear that such provisions would have the effect of widening rather than narrowing their application. Such provision would reflect some influence in some areas of recourse actions, such as general average, the result of which cannot at this stage be clearly pinpointed.

There are other possible problems or difficulties which may arise from Hamburg Rules coming into force, such as possible clash with some existing E.E.C. Conventions, or the effect of the onus of proof provisions when loss, damage or delay is caused partly by fault or neglect of the shipowner and partly by another cause, but such analysis is beyond the scope of the present article.

Turning attention to the USA, the legislation in relation to the carriage of goods by sea currently in force is the Carriage of Goods by Sea Act 1936 which is a variant of the Hague Rules 1924. It would appear that the U.S.A. are considering two options:

1) ratify the Hague Visby Rules 1968.

2) ratify the Hamburg Rules 1978. Of these two options, USA shipping circles appear to favour the former; the Maritime Law Associations Committee has expressed its preference for the former, for example. The reasons for such preference would appear to vary considerably. However, they are notably based on comparisons of the present regime, not with the Hague Visby Rules 1968, but with the Hamburg Rules 1978.

It would appear that the U.S.A. is determined to move forward in the area of the carriage of goods by sea legislation, and the reason behind such move seems to be the possible effects on U.S. exporters, importers and taxpayers, if no new measures are adopted, due to their continuing to have unrecoverable losses on freight.

MARSHALL CLEGG MARINE CONSULTANTS

JONATHAN CLEGG

STRATIS PORFYRATOS

THE KEF BUILDING 110-112 NOTARA STR. 185 35 PIRAEUS, GREECE
TEL: (01) 4532428-4532451 TELEX: 211070 MCMC GR TELEFAX: (01) 4533160

However, the global picture seems to be the same, in so far as the Hamburg Rules are concerned; there are two dividing interests involved, namely, shipping and insurance on the one hand, and shippers on the other. In states where the Hague Visby Rules have not been adopted, and therefore, only the Hague Rules 1924 are in force, such as the USA, the former interests lobby for the adoption of the Hague Visby Rules, whereas the latter interests support the adoption of the Hamburg Rules.

On the other hand, in countries where the Hague Visby Rules are in force, shipping and insurance interests support the regime in force, whereas shippers advocate the adoption of the Hamburg Rules.

One possibility would be co-existence of the Hamburg Rules regime with the Hague regime. As the two systems are going to co-exist until governments decide or consider ratification of the Rules, the Rules actually provide that a space of five years after the Hamburg Rules come into force will be allowed to elapse, co-existence would be unavoidable.

However, it must be noted that the two regimes are conflicting and incompatible, despite the suggestion made in Article 31 (iv) that a state may continue to apply the Hague Rules and the Hamburg Rules at the same time. One of the reasons, probably the most important one, for the introduction and adoption of legal Rules such as the Hamburg Rules, is uniformity of law. However, the Hamburg Rules in their application to inbound cargo and jurisdiction modify the ordinary accepted principles of private international law, and this may give rise to some difficulties in so far as the interpretation of the Rules in various jurisdictions is concerned.

The Hague and Hague Visby Rules which are the present legal regime clearly do not contain any provision about the proper law of the contract or jurisdiction and thus they do not disturb the commonly accepted rules of the public international law.

Finally, the adoption of the Hamburg Rules will not reduce the need for cargo insurance as cover will be needed for the period of transport in which the cargo is not in the charge of the shipowners.

Furthermore, cover will be needed for excepted perils, and in order to meet any excess over the Hamburg Rules limits and the limits under the present limitation Conventions. The latter would probably be due to the probable increase in the operation of the limitation in cases of total loss by collision stranding when cargo would come into the limitation fund in competition with the others.

In addition, it appears that there will be more recourse actions by the cargo insurers against the ship. This in turn will involve administrative costs, because the cargo insurer, has to run a claims department which the P & I Club has to run as well.

In concluding, it would appear that a general adoption of the Hamburg Rules by governments will involve a perhaps small increase in the sea transport overall, and it will not lead to a real uniformity of application, in so far as jurisdiction is concerned. Also, although this is to be expected by the introduction of any new legislation, there will probably be a period of uncertainty on interpretation of the Hamburg Rules, whereas under the present regime most matters of interpretation and jurisdiction have been ascertained and settled.

The other alternative would be the co-

existence of the Hamburg Rules with the present regime. As mentioned above, such co-existence, would give rise to conflicts. Such co-existence would depend of course on the number of the states adopting the Hamburg Rules. The larger the number the fewer the possible conflicts, although this could lead to major maritime nations, such as the USA, which have not adopted the new Rules to stand out as a minority, which would probably lead to possible political and perhaps economic conflicts between governments.

The ultimate choice lies with the governments who will have to take into account other factors in deciding which line they are going to follow. Such political considerations are beyond the scope of this article, but it is submitted that a balance must be struck between political and commercial considerations in order to reach a viable decision.

Perhaps the adoption of the Hamburg Rules by the USA or another major maritime nation may lead to a considerable increase in the number of states adopting these Rules, since the trading partners of such state would be encouraged to adopt the Rules for the sake of uniformity.

It seems that the important question to be considered by governments and the shipping industry in relation to the Hamburg Rules, is the one put forward by Lord Justice Roskill on 11th May, 1978, in his address to the British Association of Average Adjusters,:

'...Is this change necessary to a better working result in practice?... Once again I venture to repeat, has anyone counted the cost of these changes if they are made?'

Nicholas Kouladis LL.M., M.C.I.T.

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 : "NIVAFREIGHT"



Sole Agents for

MITSUI LINES KUGYO KAISHA LTD. JAPAN
DELTA RUBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT

Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1988

“Όπως καθιερώσαμε από τό 1984, σ’ αυτό τό τελευταίο τεύχος του 1988 παρουσιάζεται τό εύρετήριο τών άρθρων πού έχουν δημοσιευθεί στό «Ναυτικά Χρονικά», από τήν 1η Ιανουαρίου έως καί σήμερα.

Ο κατάλογος αυτός, στόν όποιο τά άρθρα παρουσιάζονται μέ χρονολογική σειρά δημοσιεύσεως, θά βοηθήσει τούς αναγνώστες μας στήν γρήγορη αναζήτηση εκείνων πού τούς ενδιαφέρουν. Τά ένυπόγραφα άρθρα παρουσιάζονται μέ τό όνομα του άρθρογράφου.

Τεύχος 1262/1020 — 1 Ιανουαρίου

- Σχολές καί Στολές (Δημ. Παϊζης)
- Πλοιοκτησία καί Διαχείριση
- Η Ναυπηγική Βιομηχανία τής ΕΟΚ
- Γορτυνιακή Ναυτιλία (Ν. Κωστήρα)

Τεύχος 1263/1021 — 15 Ιανουαρίου

- Πρωταρχικός στόχος ή προσέλκυση πλοίων στό έθνικό νηολόγο (Εύαγγ. Γιαννόπουλου)
- Έμφαση στή Ναυτική Έκπαίδευση (Βασ. Παπαδόπουλου)
- NAT καί Ναυτική Έκπαίδευση (Κων. Φαφαλιού)
- Ναυτιλιακοί Παράγραφοι 1987. (Ι.Α. Χατζηπατέρα)
- Τά Έλληνικά δεξαμενόπλοια τελούν υπό σαφή άπειλή (Βασ. Παπαχρηστίδη)
- Έμπιστοσύνη καί Έλευθερία (Στρατή Ανδρεάδη)
- Νοικοκυριό, προσοχή καί σύνεση (Άριστ. Καραγεώργη)
- Η εύημερία θά σημάνει τήν έπιστροφή (Μαν. Κουλουκουνητή)
- 1988 - 1992 Όξύτερος ό ανταγωνισμός γιά τά έλληνικά έπιβατηγά πλοία (Άνδρέα Ποταμιάνου)
- Άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες (Μηνά Σιγάλα)
- Ό έπαναπατρισμός τών έλληνόκτητων πλοίων μέ ξένη σημαία (Γ. Μ. Δρακόπουλου)
- Μέ θάρρος καί δύναμη (Μιχ. Κ. Περατικού)
- Νά άποφύγουμε τά ίδια λάθη (Γερ. Αγούδημου)
- Ναυτική Έκπαίδευση — Έπánδρωση τών πλοίων (Μιχ. Βελώνια)
- Ship's Management — Ίδιοσυγκρασίες, προβλήματα καί λύσεις (Μαν. Α. Βορδώνη)
- Σκέψεις γιά νά μήν έπαναλαμβάνουμε τά ίδια λάθη (Γ. Γράτσου)

- Έπτά θεμελιώδεις στόχοι (Διαμ. Διαμαντίδη)
- Ναυτιλία χωρίς Έλληνες ναυτικούς δέν θά ύπάρξει (Ίωάν. Θεοδωρακόπουλου)
- Νά ισχύσουν πάλι οι άρχές τής έλεύθερης άγοράς (Γρηγ. Καλλιμανόπουλου)
- Η ναυτιλιακή πολιτική είναι πράξη καί όχι θεωρία (Βασ. Κούση)
- Νά αλλάξει ή στάση τής Πολιτείας (Νικ. Σ. Λαιμού)
- Λαμπρό τό μέλλον στήν Θάλασσα (Παντ. Χρ. Λαιμού)
- Ό Όιστορικός συμβιβασμός (Ματθαίου Δ. Λώ)
- Έπένδυση στήν Ναυτιλία (Τάκη Μακρή)
- Πολύ άπλά τά μέτρα πού χρειάζονται (Εύαγγ. Ποθητού)
- Σκέψεις καί προβληματισμοί (Θεοδώρου Σιούφα)
- Είναι μακρύς ό δρόμος (Παναγιώτη Τσάκου)
- Περεστρόικα (Γιώργ. Μ. Φουστάνου)
- Τεράστια ή συμβολή τής Ναυτιλίας (Λουκά Χατζηγιάννου)
- Η κοινωνική δυναμική τής Έλληνικής Ναυτιλίας (Γιάννη Χαλά)
- Τά βασικά θέματα τής Ναυτικής Έκπαίδευσής (Ξεν. Άντωνιάδη)
- Στατιστική διακρίβωση τής δυνάμεως τής Έλληνόκτητης Ναυτιλίας
- Τό υπό ναυπήγηση τοννάζ
- Τά άτυχήματα του έλληνόκτητου στόλου
- Άνασκόπηση τής Ναυλαγοράς καί τής άγοράς Άγοραπωλησιών του 1987
- Άνασκόπηση τής Παγκόσμιας Ναυτιλίας
- Έλληνικά καί Έλληνόκτητα πλοία, στόχοι του Περσούρακιου Πολέμου (Γ. Μαρκογιάννη).

Τεύχος 1264/1022 — 1 Φεβρουαρίου

- Ναυτική Παιδεία. Μία άναδρομή καί μία πρόταση (Δημ. Παϊζης)
- Η διαχείριση ξένων πλοίων
- Τά βραβεία τής ΠΕΠΕΝ γιά τόν άλτρουισμό καί τήν άνθρωπιστική συμπεριφορά τών Έλλήνων Πλοιάρχων
- Έπωνυμίες καί τίτλοι ναυτικών έταιριών (Κ.Ν. Τριανταφύλλου)
- Κνώσος: Τό κέντρο τής Μινωικής Θαλασσοκρατίας (Άλεξ. Λαγκαδά).

Τεύχος 1265/1023 — 15 Φεβρουαρίου

- Περί ίδρύσεως Πανεπιστήμιου ή Άκα-

- δημίας (Δημ. Παϊζης)
- Τό Cabotage στίς χώρες τής ΕΟΚ καί του ΟΟΣΑ (Κων. Παπαγιαννούλη)
- Οι μεγάλοι οίκοι Διαχείρισεως Πλοίων
- Άναγκαστικός πλειστηριασμός πλοίου.

Τεύχος 1266/1024 — 1 Μαρτίου

- Η έλεύθερη διακίνηση ναυτικών στίς χώρες - μέλη τής Κοινής Άγοράς
- Η Εύρωπαϊκή σημαία: Προτερήματα καί Μειονεκτήματα
- Τραπεζική Πίστη καί Ναυτιλία

Τεύχος 1267/1025 — 15 Μαρτίου

- Οι συμφωνίες γιά τίς Συμβάσεις τών ποντοπόρων καί τών έπιβατηγών πλοίων
- Σέ έκκρεμότητα παραμένει τό θέμα του 80%
- Τουριστική Ναυτιλία: Ραγδαία συρροή νέων παραγγελιών
- Διμερείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις
- Έλληνικά άτμόπλοια μέ ξένη σημαία γύρω στό 1925 - 1926 (Κ.Ν. Τριανταφύλλου)

Τεύχος 1268/1026 — 1 Άπριλίου

- Η πρόκληση του 1992 καί τό θεσμικό πλαίσιο τής Έμπορικής Ναυτιλίας (Γ. Άναστασόπουλου)
- Η έαρινή σύνοδος Ε.Ε.Ε. καί Κομμίτη στό Λονδίνο
- Περί ναυπηγήσεων (Γιώργου Μπάνου)
- Ναυτιλία καί θαλάσσιες μεταφορές

Τεύχος 1269/1027 — 15 Άπριλίου

- Η μεταρρύθμιση τής Άμερικανικής Φορολογίας καί οι έπιπτώσεις στήν Έλληνόκτητη Ναυτιλία (Παύλου Σαρλή)
- Ό Προστατευτισμός στήν Ναυτιλία
- Οι παγκόσμιες ναυπηγήσεις στό χαμηλότερο επίπεδο τής Εικοσαετίας
- Τά μέλη τών 11 Έπιτροπών τής Ε.Ε.Ε.

Τεύχος 1270/1028 — 1 Μαΐου

- Όχι μόνο Ληστές αλλά καί Παράνομοι! (Δημ. Παϊζης)
- Η νέα Σύμβαση τών ποντοπόρων Πλοίων — Α' μέρος
- Οι Ίάπωνες εισέρχονται στήν άγορά τών κρουαζιεροπλοίων
- Η Ναυτιλία τής Δανίας καί τά προβλήματα της

NIPPON YUSEN KAISHA**(N.Y.K. LINE - TOKYO)**

**Τακτική Γραμμή έξ Ίαπωνίας καί τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως
μέ προσεγγίσεις καί είς έτέρους λιμένας Άπω Άνατολής.**

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

— Προβλήματα των δεξαμενών στα πρόν-
τακτ κάρριερς.

Τεύχος 1271/1029 — 15 Μαΐου

— Δυναμική ή συμμετοχή της Ελλάδος
στην Κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική (Βασ.
Παπαδόπουλου) — Α' μέρος
— Οί 'Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί
Πλοιοκτητών P and I Clubs)
— Ταξίδια στο Αιγαίο τό 1835 μέ ελληνικό
καϊκι (Α. Ι. Τζαμτζής)
— 'Η νέα Σύμβαση των ποντοπόρων
πλοίων — Β' μέρος
— 'Η Σύμβαση των Πλοιάρχων
— 'Επισημάνσεις του Διοικητή της Τράπε-
ζας Ελλάδος για την πορεία της 'Ελληνικής
Οικονομίας.

Τεύχος 1272/1030 — 1 'Ιουνίου

— 'Αφιέρωμα: Οί "Ελληνες και τὰ Δεξαμε-
νόπλοια
— Διπλή ή πρόκληση για την κυανόλευκο
στά Δεξαμενόπλοια (Βασ. Παπαρησιτίδη)
— Αισιόδοξοι αλλά και όλιγαρκείς (Παν.
Τσάκου)
— 'Ατενίζοντας τό μέλλον μέ αισιοδοξία
(Γρηγ. Καλλιμανόπουλου)
— Δικαιολογημένη ή νέα στροφή των 'Ελ-
λινων στα δεξαμενόπλοια (Μ. Κυριακού)
— 'Επιτακτική ανάγκη νά εξασφαλισθεί ή
άνταγωνιστικότητα των δεξαμενοπλοίων
(Σπύρου Μ. Πολέμη)
— Οί Προοπτικές για τὰ δεξαμενόπλοια
(Πόλη Χατζηγιάννου)
— 'Η Troodos Shipping πρώτη διεθνώς
στά δεξαμενόπλοια
— 'Αξίες και Ναύλοι
— 'Ο Πόλεμος του Περσικού και ό "Ελλη-
νας ναυτιλλόμενος ('Αντ. Ι. Γρυπαίου)
— Δυναμική ή συμμετοχή της 'Ελλάδος
στην Κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική (Βασ.
Παπαδοπούλου) — Β' μέρος
— Ναυτιλία — 'Ελληνικό Φιλότιμο (Γιώρ-
γου Π. Λιβανού)
— Ναυτική Συνείδηση (Ευάγ. Ποθητού)
— Ποσειδώνια και Μεσίτες
— Οί 'Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί
Πλοιοκτητών
— Όμιλος Χανδρή: Τό 1990 έπτά κρουα-
ζιερόπλοια μέ 6.000 κρεβάτια
— Τά Διεθνή Βραβεία 'Ωνάση 1988
— 'Η Ναυτική 'Ιθάκη: Καταγραφή των θυ-
σιών της 'Ελληνικής Ναυτιλίας
— Συλλογική σύμβαση πλοιάρχων των με-
σογειακών πλοίων

Τεύχος 1273/1031 — 15 'Ιουνίου

— Βάση τό 'Ελληνικό προηγούμενο (Παύ-
λου Σαρλή)
— 'Αφιέρωμα: Κοινοτικός Στόλος και 'Ελ-
ληνική Ναυτιλία
— 'Η Ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας
(Γ.Ν. 'Αναστασόπουλου)
— 'Ελληνικός 'Εφοπλισμός και Εύρωπαι-
κή Ναυτιλία (Στάθη Γουρδομιχάλη)
— Κοινοτική Ναυτιλιακή Πολιτική (Βασ.
Κούτση)
— 'Η Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (Λεων.
Λαγάκου)
— Σχέδιο 'Εκθέσεως για μία Εύρωπαική
Λιμενική Πολιτική ('Αντζ. Καρασσίνου)

— Θέσεις και απόψεις για την Λιμενική
Πολιτική της 'Ελλάδος (Γ. Πρασιανήκη)
— 'Η έτήσια Σύνοδος της 'Ιντερκάργκο
— 'Εμπορικά Πρότυπα και Διαχείριση
Πλοίων μέχρι τό 2000 (Βασ. Παπαρησιτίδη)
— Ποσειδώνια '88

Τεύχος 1274/1032 — 1 'Ιουλίου

— Τό 5% πρέπει νά καταβληθεί άμέσως
(Γεώργ. Μ. 'Αμπουσελάμ)
— Ναυτιλία: Πρεσβευτής καλής θέλησης
και συνεργασίας των λαών (Γιώργ. Π. Λιβα-
νού)
— Οί 'Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί
Πλοιοκτητών
— 'Η Ναυτική 'Εκπαίδευση στην 'Ελλάδα
(Γεώργ. Μαρκογιάννη)
— Δορυφορική Ναυτιλία 'Εξελίξεις και
'Εφαρμογές (Μιχ. Φραγκιά)

Τεύχος 1275/1033 — 15 'Ιουλίου

— 'Αφιέρωμα: 'Η 'Ελληνόκτητη 'Επιβατη-
γός Ναυτιλία
— Κράουν 'Οντισσιν: 'Η Ναυαρχία του έπι-
βατηγού μας στόλου
— 'Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί
Πλοιοκτητών
— Πρόσκληση του 'Ελληνικού Νηογνώμο-
να προς τούς "Ελληνες Πλοιοκτήτες

Τεύχος 1276/1034 — 1 Αύγουςτου

— 'Η έπιστροφή καταβληθέντος ΦΠΑ σέ
έταιρίες και γραφεία του Ν. 814/78
— 'Η Σοβιετική Ναυτιλία υπό την Περε-
στρόϊκα
— Διαχείριση πλοίων μέ ξένη σημαία από
ναυτικές έταιρίες Ν. 959/79 ('Αντων. Ε. Κου-
τσοφίου)

Τεύχος 1277/1035 — 15 Αύγουςτου

— Προοπτικές της 'Ελληνικής Ναυτιλια-
κής 'Επιχειρήσεως (Ματθαίου Λώ)
— 'Η Διεθνή Σύμβαση περί άρρωγής και
διασώσεως
— Ναυτικά Πρόνομια. 'Απαίτηση έκ φό-
ρων 'Αλλοδαπού Δημοσίου
— MARPOL — Κόστος και Προβληματι-
σμοί

Τεύχος 1278/1036 — 1 Σεπτεμβρίου

— 'Αφιέρωμα στην μνήμη του Πρύτανι
της 'Ελληνικής Ναυτιλίας Μανώλη Κουλου-
κουντή
— Ναυτιλιακή κρίση 1981 - 1987 (Παναγ.
'Αποστολόπουλου)
— Διδάσκηση προσώπων στη θάλασσα (Ν.Γ.
Γερασίμου)

Τεύχος 1279/1037 — 15 Σεπτεμβρίου

— 'Επιθεωρώντας τον μεγαλύτερο στόλο
του κόσμου
— Όμαδική κλήση πλοίων και ασφάλεια
ναυσιπλοΐας (Μιχ. Μ. Φραγκιά)
— Οί νέοι άγωγοί πετρελαίου και τὰ δεξα-
μενόπλοια ('Αντ. Γρυπαίου)
— Φορολογικές άπαλλαγές λόγω έπι-

σκευών πλοίου στην 'Ελλάδα και τερματι-
σμός της φορολογικής του υποχρεώσεως σέ
περίπτωση πωλήσεως προς άλλοδαπούς
('Αντ. Ε. Κουτσοφίου).

Τεύχος 1280/1038 — 1 'Οκτωβρίου

— 'Η Συμβολή της Ναυτιλίας στην 'Ελλη-
νική Οικονομία (Στάθη Γουρδομιχάλη)
— Διαχείριση και διαχειριστής πλοίου (Γ.
Μπάνου)
— Σύντομη 'Ιστορία της 'Ελληνικής 'Εμ-
πορικής Ναυτιλίας (Ματθαίου Λώ)
— 'Η κίνηση του Σουέζ

Τεύχος 1281/1039 — 15 'Οκτωβρίου

— Τάσεις και εξελίξεις της Μεσογειακής
'Εμπορικής Ναυτιλίας
— Τό Salvage Association
— 'Η Διώρυγα του Παναμά και οί συνέ-
πειες της κρίσεως ΗΠΑ - Παναμά
— 'Η κίνηση των πλοίων στον Σαρωνικό
και έποπτεία των 'Ελληνικών Λιμένων

Τεύχος 1282/1040 — 1 Νοεμβρίου

— Τό ναύγιο του κρουαζιεροπλοίου
"Τζούπιτερ"
— Προβληματισμοί και άπορίες. (Γερ. 'Αλ.
'Αγούδημου)
— 'Η Ναυτιλία της Λατινικής 'Αμερικής
— Τό Πλήρωμα πολλαπλής χρησιμότητας
— 'Αναγκαστικός πλειστηριασμός πλοίου
νηολογημένου ως κεφαλαίου έξωτερικού
— 'Η νέα μηχανή S20 της Σούλζερ

Τεύχος 1283/1041 — 15 Νοεμβρίου

— 'Αφιέρωμα: Παγκόσμια Οικονομία και
Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση
— 'Εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία
και έπιπτώσεις στην ναυτιλία (Α. Κάρπεντερ)
— Μοναδική λύση ή διάλυση της παρήλι-
κης χωρητικότητας (Βέστου Χόεγκ)
— 'Η έπιρροή των τιμών μπώνκερς στους
ναύλους των μεγάλων δεξαμενοπλοίων
(Τζάκ Ντεβάνεϋ)
— 'Η ναυτιλιακή πολιτική των έταιριών
πετρελαίου και οί έπιπτώσεις στους άνεξάρ-
τητους πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων (Στέ-
λιου Χατζηγιάννου)
— Εύρώπη και Δυτική 'Αφρική
— 'Ηλεκτρονικοί Ναυτικοί Χάρτες ('Αντ.
Γρυπαίου)

Τεύχος 1284/1042 — 1 Δεκεμβρίου

— Τό Παγκόσμιο Σύστημα 'Ασφαλείας και
Κινδύνου GMDSS (Μιχ. Φραγκιά).
— Τά Πλωτά Ξενοδοχεία.

Τεύχος 1285/1043 — 15 Δεκεμβρίου

— Μία άποκαλυπτική όμιλία του ύπουρ-
γού Ε.Ν. κ. Ευάγ. Γιαννόπουλου.
— Οί "Ελληνες και ή Θάλασσα (Σπύρου
Βρυώνη)
— Hamburg Rules: 1978 - 1988.
— 'Η άρθρογραφία του 1988.

NO COMPROMISE!

Founded on four decades of international shipping expertise, Papachristidis Ship Management Services offers:

- Highly economical vessel running costs
- No compromise on safety and performance



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED

«TRADEWINDS»
190 VAUXHALL Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 8289911
Fax: (01) 8289179
Telex: 895-6714 FRIXOS G.



United Shipstores Group

(A DIVISION OF MASTROCOSTAS BROS. SHIPPING CO. PTY. LTD.)

SERVICING N.S.W. PORTS OF: SYDNEY - BOTANY BAY - NEWCASTLE - PORT KEMBLA

- * Personal service
- * We operate around the clock all through the year.
- * We are the only independent Greek shipchandlers in Australia

CHRISTMAS GREETINGS

Representatives in LONDON:
"AFLOAT LTD." Capt. N. Mendrinos
Tel: 0322/58859
Fax: 0322/56634

Representatives in GREECE:
"ANIXIS SHIPPING CO. LTD."
Captain N. Mastrocostas
Tel: 0295/32343
Fax: 6438646

24 HOURS SERVICE

AUSTRALIA



HEAD OFFICES:

OFFICE & WAREHOUSE: 84-88 ATCHISON STREET, CROWS NEST N.S.W. 2065
TELEPHONES OFFICE: 437 6096 - 439 2635 A.H.: 428 5768 - 662 6482
CABLES: "UNISTORES SYDNEY" TELEX: AA71844 FAROS FAX: (612) 439 4371

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

Ναυπηγήσεις νέων υπερκρουαζιεροπλοίων

Η Royal Caribbean Cruise Lines πρόσφατα ανέθεσε τη ναυπήγηση δύο νέων κρουαζιεροπλοίων, αδελφών του «Κυρίαρχος των Θαλασσών» στα γαλλικά ναυπηγεία του «Ατλαντικού». Όπως και το παραπάνω σκάφος, τα δύο νέα πλοία θα έχουν χωρητικότητα 2.600 επιβατών και θα κοστίσουν 300 εκατ. δολάρια το καθένα, με προβλεπόμενες παραδόσεις τον Μάρτιο και τον Νοέμβριο του 1991. Αναμένεται ότι η Γαλλική κυβέρνηση θα επιχορηγήσει τις δύο ναυπηγήσεις με ποσό που θα υπερβαίνει κατά πολύ το 28% του συνολικού κόστους ναυπηγείας που επιτρέπει ο ΟΟΣΑ, καθώς η ναυπήγηση κάθε πλοίου θα δημιουργήσει 4 εκατ. εργάτες για τα ναυπηγεία και 3,5 εκατ. εργάτες για τους υπερβολάβους. Το γαλλικό ναυπηγείο έχει ακόμα στο καντέ των παραγγελιών του ένα κρουαζιερόπλοιο 1.600 επιβατών της Admiral Cruises, ένα επιβατηγό των 1.470 επιβατών της Κοινοπραξίας P & O — Sitmar, ένα μεγάλο όχημα-ταχυγό των Brittany Ferries και ένα φορτηγό για το τοπικό εμπόριο της Βόρειας Αφρικής.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

Ανανέωση, όχι επέκταση

Σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Γιουγκοσλάβων Έφοπλιστών, ο εμπορικός στόλος της χώρας στα μέσα των 1988, αριθμούσε 346 πλοία, συνολικού τοννάζ 3.385.004 τόν. γκρός ή 5.350.079 τόν. d.w. Σε σύγκριση με τον Δεκέμβριο του 1987 παρουσιάζει μία μικρή αύξηση κατά δύο πλοία και 60 χιλιάδες τόνους. Τα στοιχεία αυτά διαφέρουν λίγο από τα επίσημα της Υπηρεσίας Νηολογίων της χώρας όσο και από τις στατιστικές του Λόυδ Ρέτζιστερ και καλύπτουν το 97% των γιουγκοσλαβικών ναυτιλιακών συμφερόντων, εκπροσωπούμενων από 17 εταιρίες.

Το κρατικό πρόγραμμα για αύξηση του τοννάζ σε 5 εκατομ. τόν. γκρός φαίνεται εκτός πραγματικότητας και οι αυτοδιαχειριζόμενες ναυτικές εταιρίες σκέπτονται απλώς την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό των σκαφών τους και όχι την επέκταση, δεδομένου ότι σχεδόν τα μισά τους πλοία, είναι παλιά και τεχνικώς απηρχαιωμένα.

Από τις μεγάλες εταιρίες, η Jugolijina, με 59 πλοία 965.945 τόν. γκρός, αντιμετώπιζει άμεσο πρόβλημα εκσυγχρονισμού, δεδομένου ότι η μέση ηλικία του στόλου της ανέρ-

χεται σε 12,4 έτη, μολοντί όρισμένες κατηγορίες πλοίων της (κοντέινερ, ρό-ρό) έχουν μέση ηλικία 7-8 ετών. Η μόνη γιουγκοσλαβική εταιρία δεξαμενοπλοίων είναι η Jugotankers που ιδρύθηκε το 1955. Κατέχει στόλο 31 σκαφών υγρού φορτίου (πετρελαιοφόρα, πρόντακτ, χημικά, άκτοπλοϊκά) και όκτω ξηρού φορτίου. Τα δύο τελευταία νεοναυπηγεία πλοία της παρέλαβε πρόσφατα από τα εθνικά ναυπηγεία, ενώ ένα των 143.000 τόν. d.w. τελεί υπό ναυπήγηση σε ισπανικά ναυπηγεία.

ΔΑΝΙΑ

Έξαμελές Πλήρωμα!!

Τρία από τα μεγαλύτερα πλοία - ψυγεία παρήγγειλε η Δανική ναυτιλιακή εταιρία J. Lauritzen και προτίθεται να τα επανδρώσει με πλήρώματα μόνον έξι έως δέκα ατόμων. Η σημαντική αυτή μείωση στον αριθμό του πληρώματος θα γίνει δυνατή με την έκτακτη μένη αυτοματοποίηση των πλοίων.

Τα πλοία μεταφορικής ικανότητας 600.000 κυβ. ποδών θα ναυπηγηθούν σε θυγατρικό ναυπηγείο της πλοιοκτητριάς στο Φρεντερικάσβαρν εναντίον κόστους περί των 45 εκατ. δολαρίων το καθένα και η ναυπήγηση τους θα δημιουργήσει απασχόληση για 1.000 - 2.000 εργαζόμενους μέχρι το τέλος του 1990. Τα νέα πλοία θα νηολογηθούν στο νεοϊδρυθέν Δανικό Διεθνές Νηολόγιο (DIS) και θα επανδρωθούν αποκλειστικά με Δανούς ναυτικούς.

Αυξάνονται τα τέλη του IMO

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Όργανισμός (IMO) αποφάσισε να αυξήσει τα τέλη συνδρομής των μελών του κατά 4,8% και να ακυρώσει τις μισές από τις εκδηλώσεις που

είχε προγραμματίσει για το 1989, λόγω της κακής οικονομικής κατάστασης που προέκυψε για πρώτη φορά στα 29 χρόνια της λειτουργίας του. Το έλλειμμα του προϋπολογισμού του IMO φθάνει το 10% και είναι συνέπεια της μη πληρωμής συνδρομών από όρισμένα μέλη, όπως ο Παναμάς και οι ΗΠΑ.

Τώρα ο IMO εξετάζει τρόπους που θα υποχρεώσουν όλα τα μέλη να πληρώνουν το μερίδιό τους, την εξόφληση των παλαιών οφειλών καθώς και την αύξηση των εισφορών για να καλυφθεί το έλλειμμα. Άκόμα είναι πιθανόν να αλλάξει το ποσοστό που πληρώνει κάθε χώρα καθώς όρισμένα μέλη παρά τους μεγάλους εμπορικούς στόλους τους, είναι στην ουσία χώρες του Τρίτου Κόσμου με υψηλά χρέη.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τήν αγόρασε η Σένκερ

Επί πέντε γενιές το όνομα Gehrckens κατείχε επιφανή θέση στους ναυτιλιακούς και πρακτορειακούς κύκλους του Άμβουργου. Η επιχείρηση είχε ιδρυθεί το 1830 ως ναυλομεσιτική και μετά μία τριακονταετία εισηλθε και στον εφοπλιστικό τομέα με την αγορά ενός επιβατικού ιστιοφόρου το 1864.

Στο τέλος του αιώνα εγκατέστησε γραμμή με τα Σκανδιναβικά κράτη. Όπως και πολλοί άλλοι εφοπλιστές έτσι και οι Gehrckens έχασαν τον στόλο του στους δύο παγκόσμιους πολέμους, αλλά το 1949 ήταν οι πρώτοι που ξανάρχισαν την εφοπλιστική δράση. Συνολικά απέκτησαν 28 πλοία, αξίας 300 εκατομ. μάρκων, όκτω από τα οποία είναι ακόμα εν υπηρεσία.

Ηδη εγνώσθη ότι η ανωτέρω φίρμα πουλήθηκε στην γνωστή εταιρία μεταφορών Schenker, η οποία είναι θυγατρική των Σιδηροδρόμων της Ομοσπονδιακής Γερμανίας. Κύριοι λόγοι της έκποιήσεως είναι, αφενός μεν ότι ο τελευταίος των Gehrckens είναι ήδη υπερηλικίας και αποφάσισε να αποσυρθεί του επαγγέλματος και αφετέρου οι οικονομικές δυσχέρειες της εταιρίας μετά την πρόσφατη παραγγελία του πλοίου Railship III, η οποία απαιτεί επένδυση της τάξεως των 150 εκατ. μάρκων.

Όπως ανακοινώθηκε επίσημα η πώληση αυτή δεν θα φέρει καμμία αλλαγή στην εξυπηρέτηση της γραμμής της Φινλανδίας, ούτε άλλη μεταβολή στην οργάνωση και διεύθυνση της εταιρίας.

TAX FREE CARS DOUCAR



Καινούργια αυτοκίνητα σε στόκ. Διά δσους προβλέπει ο Νόμος.
Υπεύθυνη παράδοση σε μία εβδομάδα. Χαμηλό κόστος Μεταφοράς
μέχρι 12.000 B.F.

VERVERSUI 9, ANTWERP BELGIUM

TEL.: 00323.2253188 — FAX: 2338824

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: 431.2404

Ε.Ο.Κ.

Μειώνονται οι επιχορηγήσεις

Σοβαρές αντιδράσεις από τους Ναυπηγούς συναντά η πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να μειώσει τις επιχορηγήσεις προς τα νεοναυπηγέα πλοία κάτω από το 28% του συνολικού κόστους ναυπηγήσεως. Σε περίπτωση που το Συμβούλιο Υπουργών της ΕΟΚ συμφωνήσει σε μείωση των επιχορηγήσεων αναμένεται αύξηση στα κερνή των παραγγελιών της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας, όπου οι τιμές ναυπηγήσεως είναι πολύ ανταγωνιστικές έναντι των Ευρωπαϊκών Ναυπηγείων.

ΙΣΡΑΗΛ

Τό κρατικό ναυπηγείο

Τό μόνο μεγάλο ναυπηγικό και έπισκευαστικό κέντρο του Ισραήλ, τό κρατικό ναυπηγείο Israel Shipyards, ίσως κατά τόν επόμενο χρόνο νά πάψει νά είναι έλλειμματικό. Τόν Μάρτιο του 1986 παρουσίαζε έλλειμμα 25 εκατομ. δολλάρια τό οποίο μειώθηκε σε 15 εκατομ. τό 1987 και σε 8 εκατομ. τό 1988. Έλπίζεται ότι τόν Μάρτιο του 1989 θά πετύχει τό ίσοζύγιο. Πάντως τά χρέη της εταιρίας, ανερχόμενα σε 44 εκατομ. δολλάρια και όφειλόμενα κυρίως στό κράτος εξακολουθούν νά είναι παγωμένα.

Μεταξύ των μελλοντικών σχεδίων γιά τήν τύχη του ναυπηγείου είναι ή ιδιωτικοποίησή του ή άκόμα ή προσφορά του μεγαλύτερου ποσοστού των μετοχών του στό ξένο ναυπηγικό συγκρότημα που θά ανακηρυχθεί μειοδότης στό διαγωνισμό ναυπηγήσεως τριών κορβελών του Πολεμικού Ναυτικού της χώρας. Γιά τό ναυπηγικό αυτό πρόγραμμα καθώς και τή ναυπήγηση δύο υποβρυχίων έχουν εγκριθεί πιστώσεις 1.21 δισεκ. δολλαρίων μέρος των οποίων μπορεί νά άντατεθούν υπερβολαβικώς στό Israel Shipyard τό οποίο διαθέτει άρκετή πείρα στη ναυπήγηση πολεμικών σκαφών.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τά ραδιενεργά κατάλοιπα

Τό Υπουργείο Περιβάλλοντος αντίτιθεται σφόδρα στό βρετανικό σχέδιο γιά τό θάψιμο των ραδιενεργών καταλοίπων στόν θαλάσσιο πυθμένα. Τήν αντίθεση αυτή ανακοίνωσε επίσημα στους Βρετανούς, οι όποιοι μολονότι θεωρητικά αντιμετωπίζουν και άλλες λύσεις, σε πρώτο στάδιο έχουν πάρει τήν απόφαση νά προχωρήσουν στό θάψιμο των καταλοίπων στη Βόρεια Θάλασσα άνοικτά του Dounreay, στη Σκωτία και στη θάλασσα της Ιρλανδίας.

Μέ έγγραφό του προς τήν άρμόδια Βρετανική Υπηρεσία χειρισμού ραδιενεργών καταλοίπων (NIREX) τό Νορβηγικό Υπουργείο Περιβάλλοντος τονίζει ότι από πολλών ήδη ετών ή Νορβηγία έχει κηρυχθεί υπέρ της ψηφίσεως διεθνούς νόμου άπαγορεύοντος τήν άπόρριψη των καταλοίπων στη θάλασσα. Έστω και άν ή λύση αυτή του θαψίματος στόν βυθό θεωρείται προτιμότερη άπό τόν άπλό διασκορπισμό των καταλοίπων στους ώκεανούς, δέν παύει νά άποτελεί ένα σοβαρότατο κίνδυνο μέ άνυπολόγιστες μακροπρόθεσμες συνέπειες στη θάλασσα πανίδα και χλωρίδα.

Έκτός των άλλων στό Νορβηγικό έγγραφο διευκρινίζεται ότι ή απόφαση της Μ. Βρετανίας δέν πρέπει νά τεθεί σε έφαρμογή πριν ή μελετηθούν έπισταμένως οι ένδεχόμενες επιπτώσεις επί του περιβάλλοντος. Καί ότι επί του θέματος αυτού είναι άνάγκη νά υπάρξει διεθνής συνεννόηση ή όποία νά πάρει τελικώς τή μορφή ύποχρεωτικής διεθνούς συμβάσεως.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Συμβιβαστική λύση

Ό έφοπλιστικός οίκος Primlaks κατέληξε σε συμβιβαστική λύση ως προς τόν περιορισμό του προσωπικού του κατά 207 άτομα.

Ό έν λόγω οίκος τόν περασμένο Άπρίλιο

είχε άνακοινώσει τήν πρόθεσή του νά θέσει όλα τά πλοία του υπό ξένη σημαία σε μία προσπάθεια μειώσεως του κόστους έπανδρώσεως του στόλου του. Όπως ήταν φυσικό ή άνακοίνωση αυτή προκάλεσε ισχυρές αντιδράσεις των πληρωμάτων τά όποία σε όρισμένα πλοία της εταιρίας προέβησαν σε στάσεις εργασίας και άπεργία. Κατόπιν αυτού ή διεύθυνση της εταιρίας άποφάσισε νά διατηρήσει μέν τούς Όλλανδούς άξιωματικούς στα πλοία της αλλά νά άντικαταστήσει τούς υπόλοιπους μέ χαμηλόμισθους Άσιάτες ναυτικούς.

Πρέπει νά σημειωθεί ότι ό διακανονισμός αυτού του είδους είναι έπιτρεπτός σύμφωνα μέ τήν όλλανδική ναυτική νομοθεσία. Τό άρμόδιο δικαστικό όργανο στό όποιο έφθασε ή ύπόθεση επέβαλε στην εταιρία νά άντικαταστήσει τό όλλανδικό πλήρωμα μέ άσιατικό πλήρωμα, μόνον έφόσον ή άντικατάσταση δέν συνεπάγεται τήν άζήμια γιά τόν πλοιοκτήτη λύση των συμβάσεων εργασίας. Μέ βάση τήν άπόφαση αυτή ή εταιρία Primlaks πρότεινε τελικά τή χορήγηση επιδόματος άπολύσεως άνάλογο μέ τόν χρόνο ύπηρεσίας του άπολυομένου, ή όποία έγινε δεκτή από τά πληρώματα.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Ναυπηγική συρρίκνωση

Τρία ναυπηγεία της Φινλανδίας πρόκειται νά συνενωθούν σε μία εταιρία καθώς συνεχίζεται ή κρίση στις ναυπηγήσεις και ή άρνηση της κυβέρνησης της χώρας νά επιχορηγήσει τά ναυπηγεία. Ήδη ή Wartsila άπερρόφησε τά δύο ναυπηγεία της Valmet τά όποία έκλεισαν, ενώ τό κερνή των παραγγελιών της Rauma - Repola άναμένεται νά εξατληθεί μέχρι τά μέσα του επομένου έτους άν δέν ύπάρξουν νέες παραγγελίες. Μέχρι τώρα τά ναυπηγεία της Φινλανδίας βασίζονταν σε παραγγελίες από τήν Σοβιετική Ένωση, αλλά τώρα οι μόνες παραγγελίες από τήν ΕΣΣΔ είναι ή όλοκλήρωση μίας σειράς μικρών φορτηγών και δεξαμενοπλοίων και ενός πλοίου έφοδιασμού.

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 - 4523.446 - 4510.316 - 4526.715 - 4112.400 - 4136.213

TELEX: 21 2989 - 21 2571 - 21 3805 - 21 2265 - 21 3825 - 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

Κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου έζητήθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Όλυμπιάδα» δεξαμενόπλοιο, πρώην «Juan A. Lavalleja» υπό σημαία Ουρουγουάης, 68.931 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Komi Shipping Company Limited» (κ. Έλσι. Σαρόγλου).

— «Πάτμος Ρήφερ», πλοίο - ψυγείο, πρώην «Hanseat Reefer» υπό παναμαϊκή σημαία, 10.095 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Bona Compania Naviera S.A.» (κ. Άλξ. Πούλμαν).

— «Κάσος Ρήφερ», πλοίο - ψυγείο, πρώην «Venture Reefer» υπό σημαία Μάλτας, 8.190 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Mota Compania Naviera S.A.» (κ. Άλξ. Πούλμαν).

— «Αραγκόν», μπάλκερ, πρώην «Γρανάδα» υπό κυπριακή σημαία, 9.751 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «ΑΝΔΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Εύστ. Βροντίσης).

Σταθερά αυξημένο το ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Αυξημένο κατά 20,8% ήταν το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισήχθη το δεκάμηνο Ιανουαρίου — Οκτωβρίου 1988, σε σύγκριση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 1987.

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το δεκάμηνο Ιανουαρίου — Οκτωβρίου 1988 ανήλθε σε 1.147 εκατ. δολάρια, έναντι 949,2 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου χρονικού διαστήματος του 1987.

Τόν περασμένο Οκτώβριο το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 112 εκατ. δολάρια, έναντι 95,8 εκατ. δολλαρίων του Οκτωβρίου 1987, (αύξηση 16,9%).

Άγοραπωλησίες

— «Έλληνες είναι οι αγοραστές του στροβιλοκίνητου Κορεατικού υπερδεξαμενοπλοίου «Korea Star» 267.038 τόν. d.w., 138.764 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 22,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε μη κατονομαζόμενους αγοραστές περιήλθε το υπό ελληνική σημαία πρόντακτ κάρριερ «Όλύμπικ Ντρήμ» 31.086 τόν. d.w., 18.204 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στον Σκαρμαγκά το 1974, έναντι τιμής περί των 7,4 εκατ. δολλαρίων.

— «Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές του Βελγικού μπάλκερ κάρριερ «Bogey» 75.724 τόν. d.w., 38.460 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί των 12,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επωλήθη επίσης το μικρό φορτηγό πλοίο «Elsborg» 3.120 τόν. d.w., 1.598 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, αντί ποσού 1,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε συμφέροντα Άπω Ανατολής επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Ελλησπόντος» 22.716 τόν. d.w., 10.851 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 2,7 εκατ. δολλαρίων.

— Νορβηγοί είναι οι αγοραστές του υπό ελληνική σημαία μπάλκερ κάρριερ «Καπετάν Γιάννης» 28.600 τόν. d.w., 15.619 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής περί των 10,6 εκατ. δολλαρίων.

— Στους Σοβιετικούς επωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκερ κάρριερ «Κ.Α. Μαργαρώνης» 37.178 τόν. d.w., 22.629 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στη Κορέα το 1985, έναντι τιμής περί των 16,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το νοτιοκορεατικό μπάλκερ κάρριερ «Global Pacific» 56.104 τόν. d.w., 35.379 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1969, έναντι τιμής περί των 5,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Νορβηγικά συμφέροντα επωλήθη το υπό ελληνική σημαία μικτό πλοίο «Στάνταρντ Άρντορ» 57.181 τόν. d.w., 39.951 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1967, έναντι ποσού 4,6 εκατ. δολλαρίων.

— «Έλληνες είναι οι αγοραστές των αδελφών πλοίων - ψυγείων «Απονα» και «Vectarine» 9.710 τόν. d.w., 8.190 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1970, έναντι συνολικής τιμής 5,6 εκατ. δολλαρίων.

— «Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές των δύο αδελφών φορτηγών πλοίων «Leon» και «Tukuru» 14.600 τόν. d.w., 8.203 τόν. γκρός, έναντι τιμής 8,6 εκατ. δολλαρίων en bloc.

— Σε συμφέροντα Σιγκαπούρης επωλήθη το υπό σημαία Παναμά πλοίο γενικού φορτίου «Μαρίτσα Σκηνίτη» 19.922 τόν. d.w., 13.687 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974 έναντι τιμής περί των 5,1 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Νορβηγούς επωλήθη το μπάλκερ κάρριερ «Θαλασσινή Χαρά» 77.827 τόν. d.w., 37.992 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 22,7 εκατ. δολλαρίων.

— «Έλληνες είναι οι αγοραστές του Ιαπωνικού μπάλκερ κάρριερ «New Apollo» 57.400 τόν. d.w., 30.742 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 9,5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Μάριαντ» 20.660 τόν. d.w., 12.079 τόν. γκρός του 1965, έναντι τιμής περί των 4 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Ιταλούς επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Ση Κόνσερτ» 20.162 τόν. d.w., 11.409 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Νορβηγούς επωλήθη το υπό σημαία Μάλτας μπάλκερ κάρριερ «Σηξέπρες» 27.923 τόν. d.w., 17.203 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 6 εκατ. δολλαρίων.

— Σε αγοραστές της Άπω Ανατολής επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Σηλίντερ» 31.449 τόν. d.w., 17.971 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972 έναντι τιμής περί των 4,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Σε Νορβηγούς επωλήθη το υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Ελλάνα II» 37.512 τόν. d.w., 19.634 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1979, έναντι τιμής περί των 13 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες τέλος περιήλθε το πλοίο μεταφοράς χημικών προϊόντων «Berlin» 3.014 τόν. d.w., 1.596 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1970.

Τό πλοίο μετονομάστηκε «Στέινλες Στήλ»

Διαλύσεις

Για διάλυση επωλήθη το υπό ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Καπετάν Κώστας» 8.313 τόν. γκρός, 4.506 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1959, αντί δολ. 185 ανά τόνο βάρους

Άγορά νεοτεύκτου

«Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν από τα ναυπηγεία Χιουντάι της Νοτ. Κορέας ένα νεότευκτο πάναμαξ μπάλκερ κάρριερ, το οποίο θα παραδοθεί το 1989, έναντι τιμής περί των 22 εκατ. δολλαρίων. Τό πλοίο είχε παραγγείλει εταιρία του Χόγκ Κόγκ τόν Οκτώβριο του 1987, αντί τιμήματος 18 εκατ. δολλαρίων.

Οι εισαγόμενοι στις Α.Δ.Σ.Ε.Ν.

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν τα ονόματα των εισαγομένων στις Α.

UNITY MARINE INSURANCE SERVICES

SEASON'S GREETINGS
AND BEST WISHES FOR
A SUCCESSFULL 1989

Professional Services for all HULL, CARGO,
P + I and MARINE LIABILITIES

48, Filonos Street
PIRAEUS 185 35

TEL: 4131726 - 4131789
TELEX: 21 1355 UMS GR

‘Η Ένωση ‘Ελλήνων Έφοπλιστών βράβευσε ναυτικό καί παιδιά ναυτικών μας



‘Η Ένωση ‘Ελλήνων Έφοπλιστών στα πλαίσια των κοινωνικών δραστηριοτήτων του έφοπλισμού καί ύστερα από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου πραγματοποίησε την Τρίτη 13 Δεκεμβρίου στα γραφεία της, τις εξής εκδηλώσεις:

‘Απένειμε βραβεία στον Θαλαμηπόλο Ε.Ν. κ. Έμμανουήλ Μαραγκουδάκη ο οποίος συνταξιοδοτήθηκε τό έτος 1986 τιμώντας αυτόν για την μακρά (25ετή περίπου) ευδόκιμο υπηρεσία του σε φορτηγά πλοία άνω των 4.500 d.w.t. ‘Ο κ. Έμμανουήλ Μαραγκουδάκης κατέγεται από την Έρμούπολη της Σύρου, έναν ακόμη ναυτότοπο που προσφέρει στην χώρα μας ικανούς ναυτικούς καί προστίθεται στην αλυσίδα των άλλων ναυτότοπων που από 12ετίας ή Ε.Ε.Ε βραβεύει συνταξιούχους ναυτικούς των, με τη μακρότερη υπηρεσία.

Στόν τιμηθέντα ναυτικό παρεδόθη τιμητικό δίπλωμα καί έπιταγή ποσού 200.000 δραχμών.

Παράλληλα, ή Ε.Ε.Ε. βράβευσε κατά τη διάρκεια της ίδιας τελετής δέκα παιδιά ναυτικών που διακρίθηκαν κατά τις εξετάσεις για την είσαγωγή τους στα Άνώτερα καί Άνώτατα Έκπαιδευτικά Ίδρύματα της χώρας καί συγκεκριμένα τούς εξής φοιτητές καί φοιτήτριες:

Βασιλοπούλου Μαρία του Νικολάου, Βώκου Παναγιώτα του Έλευθερίου, Καραμαούνα Πολύκαρπο του Στεφάνου, Λάβδα Γεώργιο του Νικολάου, Μανώλη Εύφροσύνη του Δημητρίου, Μπαρμπούση Νικόλαο του Διονυσίου, Πίτσα Χρήστο του Κυριάκου, Σδράκα Βασιλική του Άντωνίου, Σορώτου Άννα του Πέτρου, Χρυσοχοϊδή Νικόλαο του Έμ-

μανουήλ.

Στό κάθε ένα από τά παιδιά αυτά καί σε μνήμη του επί πολλά χρόνια Προέδρου της Ε.Ε.Ε., άειμνήστου Άντωνίου Χανδρή, του οποίου τό ενδιαφέρον για την σπουδάζουσα νεολαία υπήρξε έντονο καί έκδηλο, δόθηκε τιμητικό δίπλωμα καί έπιταγή 150.000 δραχμών.

Τιμήθηκαν λοιπόν με αυτή την τελετή αντιπροσωπευτικά δείγματα τόσο των άξιων συνεργατών του Έλληνικού Έφοπλισμού στην ανάπτυξη καί εδραίωση παγκόσμια της Έμπορικης μας Ναυτιλίας, των Έλλήνων Ναυτικών όσο καί απόγονοι των ναυτικών μας που διακρίθηκαν στα πρώτα τους βήματα καί θά συνεχίσουν τις σπουδές καί την καριέρα τους σε άλλους τομείς της επαγγελματικής ζωής.

‘Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών τό άπόγευμα της ίδιας ημέρας, ύλοποιώντας μία από τις σχετικές με τό θέμα αποφάσεις του Συμβουλίου της τίμησε την μνήμη του ικανού θαλασσανθρώπου, επιχειρηματία καί καλλιτέχνη Μανώλη Κουλουκουνητή.

Στήν μνήμη του Μανώλη Κουλουκουνητή δόθηκε τό όνομά του σε Αίθουσα Συνεδριάσεων της Ε.Ε.Ε. στην όποία άναρτήθηκε μόλις τό πορτραίτο του καθώς καί τά ζωγραφικά του έργα τά όποια είχε κατά καιρούς δωρήσει στην Ε.Ε.Ε. Με την έκδήλωση αυτή τιμήθηκε μία ναυτιλιακή προσωπικότητα διεθνούς έμβέλειας της όποιας τό έργο θά παραμείνει γνώμονας των αποφάσεων καί ενεργειών των μελλοντικών γενεών ανθρώπων της Έλληνικής Ναυτιλιακής Οικογένειας.

νώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικού Ναυτικού σπουδαστών για τό εκπαιδευτικό έτος 1988-89.

Σύμφωνα με τά αποτελέσματα εισάγονται στις Σχολές Πλοιάρχων 276 άνδρες καί 10 γυναίκες, μηχανικών 344 άνδρες καί 81 γυναίκες καί ραδιοηλεγραφητών 50 άνδρες.

Νέος Γεν. Διευθυντής της Σίτιμπανκ Έλλάδος

Νέος γενικός διευθυντής της Σίτιμπανκ στην Έλλάδα ανέλαβε ό κ. Δημήτρης Κροντηράς στή θέση του κ. Φιλ. Μάρκετ που αναλαμβάνει τό γραφείο της Τράπεζας για την Άφρική στο Λονδίνο.

‘Ο κ. Κροντηράς διατηρεί καί την διεύθυνση του Ναυτιλιακού Τμήματος της Τράπεζας.

Σέ ανακοίνωση της Σίτιμπανκ αναφέρεται επίσης ότι βάσει των τελευταίων οργανωτικών αλλαγών στο διεθνές δίκτυο της Σίτιμπανκ, ή Έλλάδα θά άνήκει διοικητικά στο τμήμα Νότιας Εύρώπης που από πλευράς ΕΟΚ περιλαμβάνει την Ίσπανία, την Πορτογαλία καί την Ίταλία.

Νέος πρόεδρος στον Σκαρμαγκά

Μετά την παραίτηση του διοικητού της ΕΤΒΑ κ. Σάλλα προκειμένου νά πολιτευθεί στις προσεχείς εκλογές, τη θέση του στην προεδρία των Έλληνικών Ναυπηγείων κατέλαβε ό ύποδιοικητής της Τράπεζας Βιομηχανικής Αναπτύξεως κ. Νικ. Ζωγράφος. Όπως αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση, ό νέος πρόεδρος του Δ.Σ. των Ναυπηγείων του Σκαρμαγκά που άνήκουν κατά 100% στην ΕΤΒΑ, θά αναλάβει τη συνέχιση του μεσοπρόθεσμου προγράμματος δραστηριότητας των ναυπηγείων που περιλαμβάνει την προώθηση των ναυπηγικών έργων για λογαριασμό του πολεμικού ναυτικού, την άνάληψη βιομηχανικών έργων (κατασκευή σιδηροδρομικού ύλικού) καί την άνάληψη νέων ναυπηγοεπισκευαστικών έργων.

Υπενθυμίζεται ότι διευθύνων σύμβουλος καί γεν. διευθυντής των Έλληνικών Ναυπηγείων είναι ό κ. Γρηγ. Δημητρίου.

Ίνδονήσιοι ψαράδες διέσωσαν Έλληνα ναυτικό

Άπό Ίνδονησιακό ψαράδικο περισυνελέγει τελικά μετά 12 ώρες στη θάλασσα σώος ό 16χρονος Γιώργος Ράπτης, βοηθός θαλαμηπόλου στο έλληνικό φορτηγό «World Argonaut», που είχε πέσει στη θάλασσα της Μάλαγας Β.Δ. της Σιγκαπούρης στις 6 Δεκεμβρίου καί άγνοείτο ή τύχη του.

Τήν πληροφορία αυτή έδωσε ό ίδιος ό Ράπτης στον πατέρα του σε τηλεφωνική έπικοινωνία.

**RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIPBROKERS**

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ωνία που είχε μαζί του.

Ο Γιώργος Ράπτης, όπως είπε ο πατέρας του, βρίσκεται στο λιμάνι Μπελάγουαν της Σουμάτρας όπου τον οδηγήσε το ψαράδικο που τον διέσωσε. Έκει τον βοήθησε ο πλοίαρχος κ. Κοσμάς Παπαδόπουλος που υπηρετεί στο μέσημα Λιμενίου φορτηγό «Owl Transporter» που βρισκόταν στο παραπάνω λιμάνι.

Από την πλοιοκτήτρια εταιρία έγινε γνωστό ότι άμεσα μετά την ενημέρωση από τον πατέρα του Ράπτη για την διάσωση του γιού του ειδοποιήθηκαν οι ναυτικοί πράκτορες του πλοίου στη Σουμάτρα και την Σιγκαπούρη προκειμένου να μεριμνήσουν για τον έπαναπατρισμό του.

Οι αγορές της Global Ocean Carriers

Η νέα εταιρία επενδύσεων στο χώρο της ναυτιλίας Global Ocean Carriers, η οποία άσκει τη διαχείριση των πλοίων της από τον Πειραιά, απέκτησε πέντε πλοία χύδην φορτίων έναντι συνολικής δαπάνης περί των 46 εκατ. δολλαρίων.

Πρόκειται για τα μπάλκ κάρριερς «Al Noor» 45.798 τόν. d.w. του 1985, «Carnival» 56.494 τόν. d.w. του 1972, «Eastray» 71.600 τόν. d.w. του 1976, «New Era» 47.789 τόν. d.w. του 1970 και «New Fortune» 47.042 τόν. d.w. του 1969.

Οικονομική ενίσχυση ναυτικών από τον ΕΛΟΕΝ

Με απόφαση που υπέγραψε ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Βασίλης Σαραντίτης θα διανεμηθεί ποσό ύψους 800 εκατ. δρχ. σε οικογένειες των ναυτικών, υπό μορφή έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης. Το ποσό αυτό προέρχεται από τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Έπιδόμων (ΕΛΟΕΝ) και θα καταβληθεί σε δύο δόσεις.

Δικαιούχοι της πρώτης δόσης είναι 20.000 περίπου οικογένειες ναυτικών οι οποίες είχαν λάβει οικογενειακό επίδομα τα έτη 1984 και 1985 και το ποσό που θα διατεθεί είναι 470 εκατ. δρχ.

Η δεύτερη δόση αφορά τους δικαιούχους των ετών 1981 και 1982 (25.000 οικογένειες που θα εισπράξουν το ποσό των 330 εκατ. δρχ.).

Ηδη εδόθησαν σχετικές εντολές στην διοίκηση του ΕΛΟΕΝ και άρχισε η διαδικασία υλοποίησης της απόφασης.

Διευκρινίζεται ότι το ποσό που θα λάβει κάθε δικαιούχος ναυτικός θα είναι ανάλογο του αριθμού των παιδιών και του χρόνου υπηρεσίας του.

Καθέλκυση άρματαγωγού στα Ναυπηγεία Έλευσινας

Αύριο το μεσημέρι στις εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων Έλευσινας θα γίνει η καθέλκυση του πρώτου άρματαγωγού Έλληνικής σχεδίασης και κατασκευής, η τοποθέτηση τρόπιδας του τρίτου άρματαγωγού και η παράδοση της πλωτής δεξαμενής και έξι αποβατικών σκαφών των άρματαγωγών και τριών περιπολικών ακάτων βάσεων.

Διεθνές Συνέδριο για την πυρασφάλεια

Το Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας οργανώνει στην Ελλάδα διεθνές συνέδριο με θέμα «Fire Safety of Ships».

Σκοπός του ΕΛ.Ι.Ν.Τ., πέραν του συγκεκριμένου αντικείμενου του συνεδρίου, είναι η για μία ακόμα φορά συγκέντρωση της προσοχής του ναυτιλιακού επιστημονικού και επιχειρηματικού κόσμου, στην Ελλάδα και να τονισθεί το ενδιαφέρον της για θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων.

Ηδη έχουν αποσταλεί περίπου χίλιες προσκλήσεις στο διεθνές και ελληνικό χώρο για τη συμμετοχή στο συνέδριο.

Η νέα διοίκηση του ΣΩ.Ν.Π.Α.Π.

Το νέο διοικητικό συμβούλιο του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πειραιώς που προήλθε από τις αρχαιρεσίες της 28.11.88 συγκροτήθηκε σε σώμα ως ακολούθως:

— Χρ. Παπάκης πρόεδρος, Π. Καφατζής αντιπρόεδρος, Ζήσης Λυχνάρης, γεν. γραμματέας, Άριστ. Άστράς ειδικός γραμματέας, Βελισ. Οικονόμου, ταμίας, Βασ. Κανάκης

SKOLARIKOS PUBLICATIONS SA ΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΕ! SKOLARIKOS GREEK MERCHANT MARINE DIRECTORY

(ΟΔΗΓΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ)

ΠΡΟΣΟΧΗ

Μία εντελώς ΝΕΑ έκδοση με 40% περισσότερα στοιχεία - πληροφορίες από οποιαδήποτε άλλη, περιέχει εκτός των άλλων τεχνικών στοιχείων και στοιχείων ταυτότητας, επιπλέον αριθμούς καταστροφών - δεξαμενών - κυτών - χωρητικότητες φορτίων υγρά, σιτηρά, μπάλες, μεταλεύματα, ψυκτικούς χώρους.

Αριθμούς ανοιγμάτων κυτών.

Διαστάσεις ανοιγμάτων κυτών (μήκος x πλάτος).

Θέση μηχανοστασίου.

Μέσα φορτώσεως/εκφορτώσεως βαρούλκα - γερανούς - φορτωτήρες, αριθμό ανά είδος, ωφέλιμη ανυψωτική ικανότητα κ.α.



Αγοράζοντας τον

"SKOLARIKOS GREEK MERCHANT MARINE DIRECTORY"

γίνεσθε συνδρομητής της

"SKOLARIKOS MARITIME DATA BANK"

της μοναδικής στην Ελλάδα ναυτιλιακής τράπεζας πληροφοριών.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ
ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ



SKOLARIKOS PUBLICATIONS SA

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 24 - 18535 ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΗΛ 4119060 - 4119071 FAX 4128829

LINE ADVERTISING

Παραδόθηκε τό πρώτο Σοβιετικό πλοίο ψυγείο



Στις 10 Δεκεμβρίου, πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις των Έλληνικών Ναυπηγείων ή παράδοση του «Posyet», του πρώτου από μία σειρά τεσσάρων πλοίων ψυγείων, που έχουν παραγγελθεί από τό Σοβιετικό Όργανισμό SUDO-IMPORT, προκειμένου νά αναχωρήσει τις επόμενες ημέρες γιά τήν έδρα τής ναυτιλιακής εταιρίας των πλοιοκτητών του, τό Βλαδιβοστόκ τής Ανατολικής Σιβηρίας.

Στήν παράδοση παραβρέθηκαν εκπρόσωποι τής πλοιοκτητικής εταιρίας, εκπρόσωποι τής Σοβιετικής αντιπροσωπείας στήν Έλλάδα, εκπρόσωποι τής εταιρίας TRANSMED, ή Διεύθυνση καί στελέχη των Έλληνικών Ναυπηγείων.

Τό πλοίο έχει μήκος 103 μέτρα καί ή καθαρή χωρητικότητα του είναι 4.880 κ.μ., ενώ έχει επιπλέον τήν ικανότητα νά μεταφέρει 20 ψυχόμενα έμπορευματοκιβώτια. Η ταχύτητα πού μπορεί νά αναπτύσσει είναι 17 κόμβοι, έχει βύθισμα 6,5 μέτρα καί ή αυτονομία του είναι 12 χιλ. ναυτικά μίλια.

Πρέπει νά τονισθεί ότι τό σκάφος διαθέτει όρισμένα χαρακτηριστικά ξεχωριστής τεχνολογικής σημαίας, όπως:

— Δυνατότητα λειτουργίας σέ άκραίες θερμοκρασιακές ζώνες, δηλαδή, Άρκτικές καί Τροπικές καί δυνατότητα πλεύσης σέ περιοχές μέ πάγους. Γιά τό σκοπό αυτό όλα τά υλικά είναι σχεδιασμένα γιά λειτουργία μέχρι μέϊον 25 βαθμούς Κελσίου ενώ παράλληλα τό σκάφος φέρει τό είδικά χαρακτηριστικά καί ένισχύσεις πού του επιτρέπουν νά λειτουργεί σέ παγωμένες θάλασσες.

— Πολλαπλότητα φορτίων. Τό σκάφος προσφέρεται γιά εύρεία ποικιλία φορτίων διότι διαθέτει 8 διαμερίσματα κατανεμημένα σέ 5 χωριστές θερμοκρασιακές ζώνες, πού ανήκουν στά τρία άμπάρια του. Οί θερμοκρασίες πού επιτυγχάνονται στούς χώρους αυ-

τούς μπορούν νά κυμανθούν από μέϊον 25 βαθμούς Κελσίου ως συν 15 βαθμούς. Τά ψυκτικά μηχανήματα διατηρούν, άν απαιτείται τήν κατωτάτη θερμοκρασία των μέϊον 25 βαθμών Κελσίου σέ όλα τά άμπάρια όταν ή έξωτερική θερμοκρασία είναι συν 40 βαθμοί.

— Ταχεία φορτοεκφόρτωση πού επιτυγχάνεται μέ 6 πλευρικές πόρτες γιά διακίνηση παλετιών (2 ανά άμπάρι, δεξιά καί άριστερά) καί ένα διπλό (των 2 Χ 8τόνων), καθώς καί 1 μόνο (των 1Χ8 τόνων) γερανούς καταστρώματος.

— Σύγχρονο μηχανοστάσιο, πού διαθέτει μεταξύ άλλων: άργόστροφη κύρια μηχανή πού διακρίνεται γιά χαμηλή κατανάλωση (127 gr/HP. hr) καί μεγάλη αξιοπιστία λειτουργίας.

Επίσης οι σύγχρονες άνέσεις γιά τό πλήρωμα περιλαμβάνουν:

— σύστημα κλιματισμού πού ανταποκρίνεται στίς αύστηρές προδιαγραφές του Σοβιετικού Υπουργείου Υγιεινής

— γυμναστήριο πού διαθέτει πολλές συσκευές καί όργανα γυμναστικής, σάουνα, πισίνα, χώρο κινηματογράφου, διπλούς χώρους άνάπαυσης (γιά πλήρωμα καί αξιωματικούς).

Τέλος, σέ σχέση μέ τίς επιδόσεις του σκάφους, όπως μετρήθηκαν στίς δοκιμές σημειώνουμε ότι:

— άνέπτυξε ταχύτητα 18,1 κόμβων σέ σχέση μέ τούς 17,0 πού προέβλεπε ή σύμβαση,

— έχει όγκο 4.880 κυβικά μέτρα φορτίου έναντι των 4.750 κυβικών μέτρων πού προέβλεπε ή σύμβαση,

— έχει κατανάλωση 127 gr/HP, hr έναντι 133 τής σύμβασης,

— έχει 20% καλύτερη θερμομόνωση στούς χώρους φορτίου (τιμή συντελεστή θερμοπερατότητας).

καί Γεώργ. Άλογάκος σύμβουλοι.

Αναπληρωματικά μέλη γιά τό Δ.Σ. εξέλεγαν οι: Ι. Θεολογίτης, Δ. Μπότσος καί Π. Τριαντάφυλλος ενώ γιά τήν Έξελεκτική Επιτροπή, εξέλεγαν οι Εύαγ. Μακρυγιάννης πρόεδρος, Παντ. Άθανασιάδης, γραμματέας καί Κώστας Μυστιλιόγλου μέλος.

Η Λέσχη Πλοιάρχων Λονδίνου

Μετά από έκλογές πού πραγματοποιήθη-

καν τόν περασμένο Νοέμβριο, συγκροτήθηκε σέ σώμα τό νέο διοικητικό συμβούλιο τής Λέσχης Έλλήνων Πλοιάρχων Λονδίνου, τό όποιο αποτελείται από τούς κ.κ. Μάρκο Παπαδόπουλο πρόεδρο, Γεώργιο Κουράκο αντιπρόεδρο, Βασίλειο Μακρή γραμματέα, Άριστοίδη Λημνιό ταμία, Γεώργ. Μ. Άναστασίου βοηθό γραμματέως, Κωνίνο Στυλιανό βοηθό ταμία. Καθήκοντα festivity committee ανέλαβαν οι: Μιχαήλ Μούρτζινος, Γεώργιος Μπεκατώρος καί Παναγιώτης Κάσσης.

Άλλαγή Διευθύνσεως
τής PICCARD

Η εταιρία Piccard Divers (Σ. Χιώτης) μεταφέρθηκε πρόσφατα σέ νέα γραφεία στήν όδό Άκτις Μιαούλη 81. Νέα τηλέφωνα 4514208 - 4180343 — Τέλεξ! 213073 PICA, 241005 COBA.

Διανομή θεατρικών εισιτηρίων σέ
ναυτικούς

Η Έστία Ναυτικών άνακοίνωσε ότι κατά τή χειμερινή θεατρική περίοδο, 1988-89 θά διαθέσει σέ ναυτικούς καί τίς οικογένειές τους 30.000 θεατρικά εισιτήρια καί 15.000 εισιτήρια παιδικών σκηνών.

Η διανομή των εισιτηρίων άρχισε στίς 8 Δεκεμβρίου.

Τά εισιτήρια διανέμονται στούς έν ενεργεία ναυτικούς κάθε Δευτέρα, Τετάρτη καί Παρασκευή στούς δέ συνταξιούχους κάθε Τρίτη καί Πέμπτη.

Η διανομή γίνεται από τόν Οίκο Ναύτου Πειραιά γιά όσους τά επώνυμα άρχίζουν από Α-Λ καί από Ύψηλάντου καί Τσαμαδού γιά όσους τά επώνυμα άρχίζουν από Μ-Ω κατά τίς ώρες από 9 π.μ. - 2 μ.μ.

Η Λέσχη Άποφοίτων
τής Σχολής Ύδρας

Μεγάλη επιτυχία σημείωσε ή διάλεξη πού διοργάνωσε τήν 1 Δεκεμβρίου στό ξενοδοχείο «Royal Olympic» ή Λέσχη Άποφοίτων Σχολής Ναυτιλίας Ύδρας μέ θέμα «High performance antifoulants and tank linings» καί όμιλητή τόν κ. Kevin Brown.

Στό μεταξύ άνακοινώθηκε ότι ή έτήσια χοροεπιδείξη τής Λέσχης θά πραγματοποιηθεί στίς 19 Ιανουαρίου στό κέντρο «Νεράϊδα». Προσκλησεις διατίθενται στή γραμματεία τής Λέσχης, τηλ. 452.9497.

Ο Σύλλογος Άποφοίτων τής Σχολής Κύμης

Ο Σύλλογος Άποφοίτων τής Σχολής Πλοιάρχων Κύμης επαναδραστηριοποιείται. Ηδη ό Σύλλογος έχει εγκατασταθεί σέ καινούργια γραφεία, στήν όδό Νοταρά 125-127 (Α' όροφος, τηλέφωνο 452.5681) τά όποια είναι άνοιχτά κάθε Τετάρτη καί Παρασκευή από 9-12 π.μ. Όπως άνακοινώθηκε, ή διοίκηση του Συλλόγου σχεδιάζει διάφορες εκδηλώσεις αλλά ό βασικός στόχος θά είναι ή έπιστροφή όλων των έλληνόκτητων πλοίων στό έθνικό νηολόγιο.

Αύριο ή παρουσίαση του βιβλίου
«Αιώνες άκμής»

Στήν αίθουσα τής Αρχαιολογικής Έταιρίας (Πανεπιστημίου 22) θά γίνει αύριο Παρασκευή καί ώρα 7.30 μ.μ. ή παρουσίαση του βιβλίου του φίλτατου κ. Μαθιού Δ. Λω «ΑΙΩΝΕΣ ΑΚΜΗΣ». Η παρουσίαση γίνεται από τόν έκδοτικό οίκο «ΑΚΡΙΤΑΣ» μέ τήν ευκαιρία τής Αγγλικής έκδόσεως του έργου μέ τόν τίτλο «Ages of the Sea».

Υπενθυμίζουμε ότι τό βιβλίό «ΑΙΩΝΕΣ ΑΚΜΗΣ» του κ. Μαθιού Δ. Λω, πρώτο στή σειρά ΑΙΠΟΣ των Έκδόσεων «Ακρίτας» (όπως καί ή Αγγλική μετάφρασή του), αποτελεί μία πολυτιμή, πλούσια εικονογραφημένη έκδοση, πού πραγματεύεται τή συναρπαστική ιστορία τής Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας, από καταβολής των Έλλήνων μέχρι τίς μέρες μας.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Κυκλοφόρησαν οι Έλληνικοί Ναυτικοί Όδηγοί 1989

Κυκλοφόρησαν πρόσφατα δύο νέοι Ναυτικοί Όδηγοί για το 1989.

Από τις Έλληνικές Ναυτιλιακές Έκδόσεις Ε.Π.Ε. (Σκουζέ 14, Πειραιάς) κυκλοφόρησε η τριακοστή δεύτερη (32) ετήσια έκδοση του Έλληνικού Ναυτικού Όδηγου (Greek Shipping Directory) για το έτος 1989. Ο τόμος στη διάρκεια του χρόνου ενημερώνεται με δωρεάν μηνιαία συμπληρωματικά (supplements) που από τον καινούργιο χρόνο θα έχουν τη μορφή και το περιεχόμενο ναυτιλιακών περιοδικών.

Επίσης, κυκλοφόρησε μία νέα έκδοση ο ΟΔΗΓΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ, την οποία εκδίδει ο γνωστός στη ναυτιλιακή κοινωνία κ. Σ. Σκολαρίκος (Μπουμπουλίνας 24, Πειραιάς).

Η πρώτη εντύπωση που μας δημιουργήθηκε ξεφυλλίζοντάς τον, ήταν η εξαιρετική ποιότητα των χαρτιών που χρησιμοποιήθηκαν και γενικά η προσεγμένη τεχνικά δουλειά. Όσον αφορά το περιεχόμενο του Όδηγου μας εντυπωσίασε η πληρότητα των αναφερομένων στα πλοία στοιχείων, που παρουσιάζονται για πρώτη φορά σε Έλληνική έκδοση όπως δεξαμενές, κύπη, χωρητικότητα αυτών σε μπάλες — σιτηρά — υγρά, μεταλλεύματα — ψυκτική χωρητικότητα — αριθμός κυτών, ανοίγματα αυτών — μέσα φορτώσεως/εκφορτώσεως κλπ., χωρίς βέβαια να υπολείπονται των άλλων στοιχείων ταυτότητας των πλοίων.

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ Α.Ν. 89/67

Κυκλοφόρησε το ενδιαφέρον βιβλίο του Υποναύαρχου Α.Σ. έ.α. κ. Γεωργίου Σπαρτιώτη με τίτλο «Ναυτιλιακές Έταιρίες Α.Ν. 89/67» στο οποίο περιέχεται προσθήκη για τις Ειδικές Ανώνυμες Ναυτιλιακές Έταιρίες του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53 και για τις Ναυτικές Έταιρίες του Ν. 959.

Το βιβλίο αποτελεί συστηματική και μακρόχρονη προσπάθεια του συγγραφέα, περιλαμβάνει όλη την μέχρι σήμερα νομοθεσία που διέπει τόσο τις ναυτιλιακές εταιρίες του Α.Ν. 89/67 και Ν. 814/78, όσο και τις εμποροβιομηχανικές γενικά αλλοδαπές εταιρίες που εγκαθίστανται στην Ελλάδα.

Περιλαμβάνει επίσης όλες τις σχετικές υπουργικές αποφάσεις που αφορούν τις εταιρίες αυτές, το περιεχόμενο των εκδομένων εγκριτικών αδειών, αποσπάσματα από αποφάσεις του Συμβουλίου Επικρατείας και τέλος σημαντικό αριθμό απόψεων που έχουν εκφραστεί από τη Διοίκηση σχετικά με τον θεσμό, τη λειτουργία τους, ως και τον τρόπο εφαρμογής για τις εταιρίες αυτές των σχετικών διατάξεων περί Φ.Π.Α.

Κεντρική διάθεση: «Ναυτικά Χρονικά» ΕΠΕ, Νοταρά 77, Πειραιά.

Όδηγός Έκθέσεων στη

Δ. Γερμανία

Με τη συνεργασία του Έλληνο-Γερμανικού Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου, η γερμανική εθνική αεροπορική εταιρία Lufthansa, εξέδωσε ενημερωτικό οδηγό με τις Διεθνείς Εκθέσεις που θα γίνουν στη Δ. Γερμανία το 1989.

Η προβολή της Ελλάδος από το ελληνικό πλοίο



Οι στήλες αυτές έχουν επισημάνει επανειλημμένα τις τεράστιες δυνατότητες που προσφέρει το ελληνικό πλοίο για την προβολή της Ελλάδος στα πέρατα του κόσμου και μάλιστα σε περιοχές στις οποίες είναι αδύνατο να φθάσει οποιοδήποτε ελληνικό διαφημιστικό μήνυμα.

Αυτές τις δυνατότητες μας υπενθύμισε με επιστολή του και με τη φωτογραφία που δημοσιεύεται ανωτέρω ο υποπλοίαρχος του μπάκερ «Ανδρος» κ. Χρήστος Γιαννίσης. Στην επιστολή του προς τα «Ναυτικά Χρονικά» ο κ. Γιαννίσης υπογραμμίζει ότι η πρωτοβουλία για την προβολή της υποψηφιότητας

της Ελλάδος για τη Χρυσή Ολυμπιάδα πηγάζει από προσωπική του επιθυμία αλλά και από την επιθυμία όλων των μελών του πληρώματος του «Ανδρος» να δείξουν επί τέλους στην Πολιτεία ότι οι Έλληνες ναυτικοί μπορούν να γίνουν πρέσβεις της Έθνικης Ίδεας για την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων 1996 στην πατρίδα μας. Και τονίζει ότι μια τέτοια διαφήμιση-προβολή θα είναι και τελείως ανέξοδη για το Έλληνικό Δημόσιο, δεδομένου ότι καμμία ναυτιλιακή εταιρία δεν θα ζητούσε χρήματα για την αξία εξι μέτρων μουςαμά και λίγου χρώματος.

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J. N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J. N. & N. J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:

Capt. COSTAS D. TSATIRIS

Phone: 413 6766 - 453 4327

A.O.H.: 6524166

Tlx: 21 1317 ATMA GR

ΠΕΝΘΗ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΘ. ΚΑΒΟΥΚΑΣ



Με βαθύτατη θλίψη και οδύνη ο Ναυτιλιακός Πειραιάς έκηδευσε στις 2 Δεκεμβρίου ένα έκλεκτό τέκνο του, τόν

ΓΙΩΡΓΟ ΚΑΒΟΥΚΑ,

πού έφυγε από αυτήν τη ζωή, τόσο ξαφνικά και άπροσδόκητα, τό απόγευμα της 2ης Δεκεμβρίου.

Γνήσιο τέκνο του Πειραιά, γεννήθηκε, μεγάλωσε και ανδρώθηκε στο λιμάνι εργαζόμενος σκληρά για τη Ναυτιλία, για την οποία κατανάλωσε τό σύνολο της δυναμικότητάς του, τόσο σά ναυτιλιακός πράκτορας όσο και σάν έφοπλιστής. Μοίρα κακή έκοψε τό νήμα της ζωής του, πρίν κλείσει μισό αιώνα ζωής, σέ μία στιγμή πού έκανε ακόμα σχέδια για τό μέλλον, ένα μέλλον πού προοιωνιζόταν λαμπρό, παραγωγικό, ευτυχισμένο.

Τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», μαζί μέ όλόκληρο τό ναυτιλιακό Πειραιά, μέ τό σύνολο της πρώτης ναυτιλίας του κόσμου, εκφράζουν πού του οικογένεια του μεταστάντος τό πιο θερμά τους συλλυπητήρια για τήν αδόκητη απώλεια του καλού εργάτη της Ναυτιλίας μας και αγαπητού φίλου. Του λόγου τό αληθές μαρτυρεί τό πλήθος και ή θλίψη εκείνων πού του άπηύθυναν τό τελευταίο «χαίρε».

“Ας είναι έλαφρό τό χώμα πού τόν σκέπασε...

ΨΗΦΙΣΜΑ

‘Η Διοικούσα ‘Επιτροπή του Ναυτικού ‘Επιμελητηρίου της ‘Ελλάδος σ’ έκτακτη Συνεδρίασή της μετά τό θλιβερό άγγελμα του άδόκητου θανάτου του

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΑΒΟΥΚΑ

έπίλεκτου Μέλους της έφοπλιστικής οικογένειας πού είχε διατελέσει επί σειρά έτών Μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου και της Διοικούσας ‘Επιτροπής (1982 - 1986) κι άφού άκουσε τόν Πρόεδρο πού έξηρε τήν εξέχουσα προσωπικότητά του, τίς άπαράμιλλες άρετές του, τίς πολυσήμαντες υπηρεσίες του πρός τό Ν.Ε.Ε. καθώς και τήν πολύτιμη προσφορά του στην ‘Ελληνική ‘Εμπορική Ναυτιλία.

Ψηφίζει

- Νά παρακολουθήσει αντιπροσωπεία της Διοίκησης του Ν.Ε.Ε τήν κηδεία του.
- Νά κατατεθεί στεφάνι στη σορό του.
- Νά διαβιβαστούν τά συλλυπητήρια στην οικογένειά του.
- Νά διατεθεί ποσό 20.000 δρχ. σέ φιλανθρωπικούς σκοπούς.
- Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον ‘Ημερήσιο Τύπο και στο Δελτίο Ναυτιλίας του Ν.Ε.Ε.

‘Ο πρόεδρος
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΝΑΡΑΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιον της «Διεθνούς Ναυτικής ‘Ενώσεως» συνελθόν έκτάκτως επί τώ άγγέλματι του θανάτου του

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΑΘ. ΚΑΒΟΥΚΑ

διατελέσαντος Διευθυντού του Πρακτορείου «TRANSMAR» και έκλεκτου μέλους της «Διεθνούς Ναυτικής ‘Ενώσεως» και άκούσαν του Προέδρου αυτού, εξάραντος τάς άρετάς και τάς υπηρεσίας τάς όποιάς ό έκλιπών προσέφερεν εις τήν ‘Ελληνικήν Ναυτιλίαν και τήν «Διεθνή Ναυτικήν ‘Ενωσιν»

‘Αποφασίζει

1. Νά διατεθεί εις μνήμην του — αντί στεφάνου — τό ποσόν των δέκα χιλιάδων δραχμών εις τόν Πειραικό Σύνδεσμο — τμήμα Ναυτικών Σπουδών.
2. Νά εκφρασθούν τά συλλυπητήρια της Δ.Ν.Ε. εις τήν οικογένειαν του έκλιπόντος.
3. Νά άποσταλεί αντίγραφον του παρόντος Ψηφίσματος εις τήν οικογένειαν αυτού.

‘Ο Πρόεδρος
ΣΠ. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

‘Ο Γεν. Γραμματέυς α.α.
ΑΛΕΞ. ΜΠΕΖΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΧΡΙΣΤΙΝΑΣ ΑΡ. ΩΝΑΣΗ

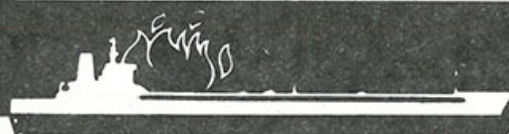
Τό Διοικητικό Συμβούλιο τή ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ - HELMEPA, συνελθόν έκτάκτως μέ τή θλιβερή άναγγελία του αίφνιδίου θανάτου της

ΧΡΙΣΤΙΝΑΣ Α. ΩΝΑΣΗ,

άποφάσισε όμόφωνα:

1. Νά παρακολουθήσει σύσσωμο τή νεκρόσιμη ακολουθία
2. Νά καταθέσει στέφανο από μέρους της HELMEPA.
3. Μέ δεδομένη τήν ευαισθησία της έκλιπούσης για τό θαλάσσιο περιβάλλον, νά διατεθεί ποσό δρχ. 1.000.000 από τή HELMEPA για τή μεταφορά και έπίσκεψη κατά τό 1989, 5.000 μαθητών των Δημόσιων Σχολείων στην περιβαλλοντική ‘Εκθεση της HELMEPA στον Πειραιά.
4. Νά δημοσιευθεί τό παρόν στον Τύπο.

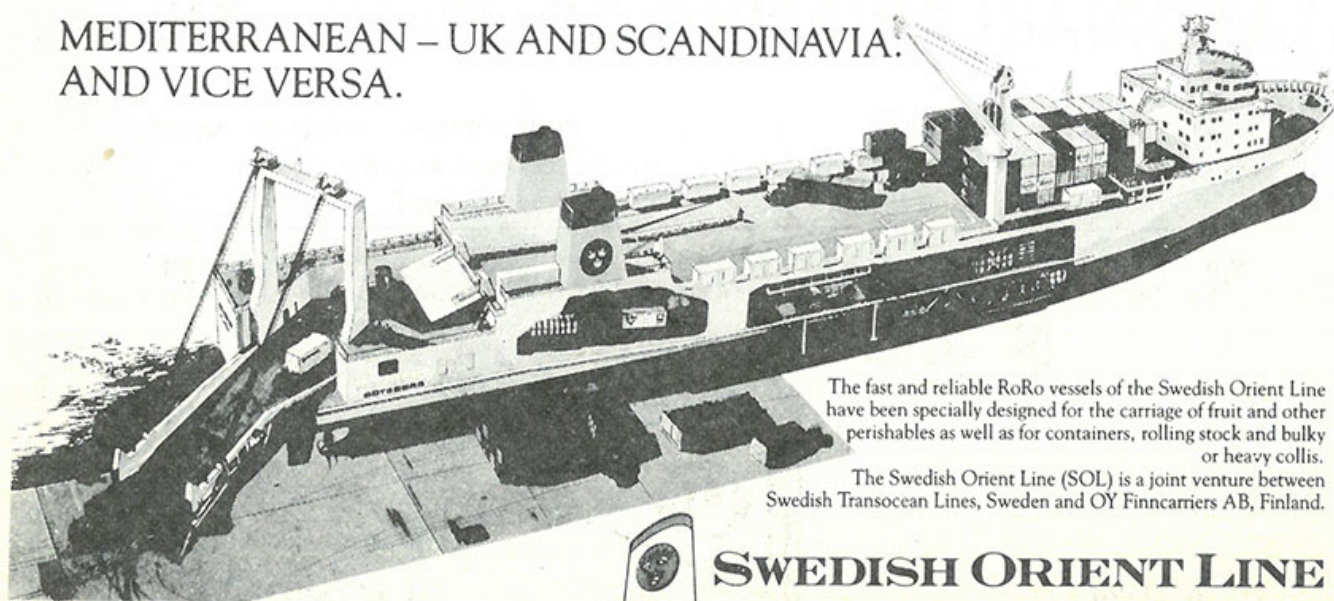
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γ.κρόσ	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Έλληνική	8.374	1965	Υπέστη ζημιές λόγω κακοκαιρίας στις 9/12 στη Μάλτα.
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	Έλληνική	9.099	1969	Συγκρούστηκε λόγω κακοκαιρίας στη Μόνγκλα στις 29/11 με το φορτηγό «Banglar Mamata».
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ	Κυπριακή	1.599	1977	Κατά τον απόπλου από Άνναμπα στις 5/12 υπέστη βλάβη στην μηχανή.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ.	Μάλτας	1.579	1964	Ρόττερταμ για Πειραιά υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 10/12 και ρυμουλκήθηκε στο Σαουθάμπτον.
ΜΑΝΩΛΗΣ	Κυπριακή	9.800	1974	Υπέστη βλάβη του ραντάρ ανοικτά του Καϊμάν Μπράκ στις 4/12 και ζήτησε βοήθεια ρυμουλκού.
ΜΑΡΑΚΙ	Έλληνική	11.282	1976	Ρίο Ίανέιρο για Ν. Όρλεάνη υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή και ρυμουλκήθηκε στην Ν. Όρλεάνη στις 23/11.
ΦΟΡ ΣΤΑΡ Ι.	Κεϋλάνης	1.982	1969	Βυθίσθηκε νότια της Μάλτας στις 9/12. Δύο Έλληνες ναυτικοί και ένας άλλοδαπος άγνοούνται. Το υπόλοιπο πλήρωμα παραλήφθηκε από παραπλέον πλοίο.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΪΝΤΗΑΛ ΠΡΟΓΡΚΕΣ	Παναμαϊκή	43.479	1972	Τουμπάρσο για Γκάνδη υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 8/10. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Ρόττερταμ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ:	Έλληνική	20.960	1983	Βοστώνη για Τουρκία ανέφερε πρόσκρουση σε απόβραθρα στις 17/11 και κατέπλευσε στην Χαλκίδα.
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪΫ	Παναμαϊκή	15.119	1971	Επιθεωρήθηκε στο Τανζούγκ στις 9/12 συνεπεία σοβαρών ζημιών λόγω κακοκαιρίας που υπέστη κατά το ταξίδι. Είλει για Πόρτ Λουίς και Νιόρμπαν.
ΜΙΣΤΡΑΛ	Λιβεριανή	39.050	1974	Κατά το ταξίδι Αυστραλία για Γάνδη υπέστη βλάβη

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



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

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



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,
Akti Miaouli 35 - 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

ΠΑΤΜΑΝ	Κυπριακή	56.893	1969
ΣΑΓΚΑ	Κυπριακή	15.498	1973
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι.	Κυπριακή	11.122	1970
ΣΗΡΟΒΕΡ	Κυπριακή	14.592	1979
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	Παναμαϊκή	14.397	1980
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	Κυπριακή	17.485	1970
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	Έλληνική	19.752	1975
ΚΟΡΑΛ ΚΕΐ'Π	Κυπριακή	112.825	1974
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	Λιβεριανή	65.068	1974
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	Έλληνική	32.300	1983
ΜΑΝΤΩ V	Έλληνική	17.432	1972
ΟΘΟΝΗ	Έλληνική	17.355	1971
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ	Παναμαϊκή	59.882	1979
ΠΑΣΑΔΕΝΑ	Έλληνική	45.127	1967
ΦΟΥΤΖΙ	Παναμαϊκή	8.332	1975
ΜΙΚΤΟ:			
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	Λιβεριανή	48.501	1970
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:			
EL CARRIER I	Παναμαϊκή	1.593	1970

στη μηχανή, τον Νοέμβριο. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στην Γάνδη.
Προσέκρουσε σε αποβάθρα στον Τάρντα στις 18/11 και υπέστη σοβαρές ελασματοургικές ζημιές.
Υπέστη βλάβη στη μηχανή ανοικτά του Τρίνιν'ανι στις 6/12 και κατευνθύνθηκε στο Ίτακούϊ.
Προσάραξε στον Πειραιά στις 22/11 και υπέστη ρήγμα σε δεξαμενή καυσίμου. Αναλήφθηκαν επισκευές.
Κατά την άγκυροβόληση στο Μπορντώ προσέκρουσε στην αποβάθρα στις 3/12.
Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 18/11.

Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Kota Megah» στο Νταλιάν στις 27/11.
Βενεζουέλα για Ν. Μπράουνσβικ υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή στις 19/11 και κατέπλευσε στο Κιουρασάο για επισκευές.
Ίράν για Βορ. Κορέα υπέστη βλάβη στην μηχανή στις 4/12.
Επιθεωρήθηκε στη Ν. Ορλεάνη στις 22-23 Νοεμβρίου συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή.
Νέα Ορλεάνη για Έσμεράλντας στις αρχές Νοεμβρίου, υπέστη βλάβη στη μηχανή. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στη Ν. Υόρκη.
Κατέπλευσε στην Έλευσίνα στις 28/11 με σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας.
Κόρυτον για Κεμπέκ υπέστη σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στις 22/11.
Σίνι Κερρί για Ντελαγουέρ Σίτυ υπέστη σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στις 21 Νοεμβρίου.
Υπέστη βλάβη στη μηχανή ανοικτά της Φουτζέιρας. Αναλήφθηκαν επισκευές.
Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο και κατέπλευσε στη Χονολουλού στις 25/11.

Κατά την εκφόρτωση στο Γιουροπόρτ στις 12/12, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο.

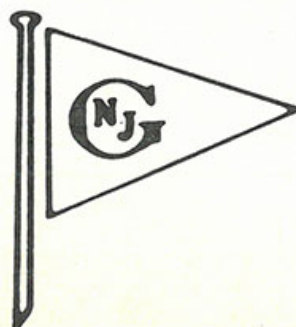
Υπέστη μετατόπιση του φορτίου και κλίση και εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμα σε θέση 32.48 Β, 19.51 Α στις 11/12.

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου άνοιξε με ζωηρή ζήτηση και μάλλον ύψηλους ναύλους άν και πολλοί παρατηρητές (κυρίως μεσίτες) εξέφραζαν φόβους ότι εισερχόμεθα ήδη στη συνήθη άπραξία των Χριστουγέννων. Προς τό παρόν όμως και μέχρι τήν ώρα που γράφονταν αυτές οι γραμμές, οι φόβοι φαίνονταν νά διαψεύδονται. Αντιθέτως, έλαφρώς άνοδικές τάσεις παρατηρήθηκαν σέ μερικούς από τούς βασικούς τομείς τής ναυλαγοράς.

Παρά τό σχετικά περιορισμένο άριθμό έντολών από τόν Κόλπο ΗΠΑ, οι ναύλοι γιά πάναμαξ προς Ίαπωνία κρατήθηκαν σταθερά στά δολ. 23, γιά νά βελτιωθούν περαιτέρω μέχρι και τά δολ. 24.50 περί τό τέλος τής περιόδου. Ο προς Κόντινεντ αντίστοιχος ναύλος ανέβαινε στά δολ. 14.25, ένώ δολ. 14.60 περίπου πλήρωναν οι 50.000 τόννοι από Β. Ειρηνικό γιά Κορέα. Σταθερή ύπήρξε και ή κίνηση από Μεγάλες Λίμνες άν και, έπικειμένου του κλεισίματος των διωρύγων, ή εισοδος μετά τις 7 Δεκεμβρίου γινόταν μόνο με εύθύνη του πλοίου. Κίνηση στά σιτηρά παρατηρήθηκε και από άλλες περιοχές (Εύρώπη, Ν. Αφρική) ένώ λίγα ακούγονταν από τό Πλεϊτ.

Γαϊάνθρακες και σιδηρομεταλλεύματα, κινήθηκαν με σχετική ζωηρότητα και έδωσαν καλούς ναύλους, προφανώς κάτω από τήν επίδραση του όλου κλίματος τής ναυλαγοράς.

Αντίστοιχα ένδιαφέρουσα ύπήρξε ή ζήτηση γιά ζάχαρη, με τούς 14.400 τόννους από Άγιο Μαυρίκιο γιά Λονδίνο στίς λίρες 16.50 με 1.500/750 φορτοεκφόρτωση. Σημειώσαμε επίσης ικανό άριθμό κλεισιμάτων γιά άγροτικά προϊόντα (ζωοτροφές) από Ίνδονησία, παλαιοσιδηρά από Χαττέρας γιά Ν. Κορέα, καθώς επίσης λιπάσματα γιά Ίνδία από Βαλτική και άλλοι.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Αξίζει ιδιαίτερη ματιά στίς χρονοναυλώ-

σεις ταξιδίου που κάλυψαν πολύ μεγάλο ποσοστό τής όλης κίνησης και εκφράζουν καλύτερα παντός άλλου τύπου ναυλώσεως τήν τρέχουσα πραγματικότητα.

Τά μισθώματα γιά φορτώσεις από ΗΠΑ παρέμεναν σέ ύψηλά επίπεδα πράγμα που ένίσχυε ή συνεχής σχεδόν παρουσία των Σοβιετικών στήν άγορά. Πάναμαξ ναυλωνόταν γιά κυκλικό Άτλαντικού μεταξύ δολ. 11/12.000 ένώ οι 38/40.000 τον. d.w. πληρώνονταν γιά τό ίδιο ταξίδι μεταξύ δολ. 8.300/9.000. Από τό «δυατό» Κόντινεντ, πλοιοκτήτης ύπεδείκνυε δολ. 14.000 γιά 22.000 τον. d.w. πλοίο γιά ταξίδι προς Περσικό. Τά μισθώματα γιά πλοία γενικού φορτίου παρέμεναν σέ ύψηλά επίπεδα. Συνήθη σάνταρντ τύποι (Freedom ή SD-14) ζητούσαν περί τά δολ. 7.000 γιά ταξίδι έντός τής λεκάνης του Άτλαντικού.

Ένδιαφέρουσα και ή Νότια Αφρική με μεγάλη ζήτηση και χαρακτηριστική έν προκειμένου την περίπτωση μισθώσεως πλοίου 64.000 τον. d.w. με παράδοση Έρυθρά και προορισμό Άπω Ανατολή μέσω Ν. Αφρικής!

Αντιθέτως, και παρά τά σχετικά ύψηλά μισθώματα σέ όρισμένες περιπτώσεις (δολ. 12.000 γιά μοντέρνο πάναμαξ και κυκλικό Ειρηνικού) έλαφρώς αλλά σαφώς καθοδικές ήσαν οι τάσεις στήν Άπω Ανατολή. Βεβαίως, ή Αυστραλία συγκράτησε κάποιο τόνο και έδωσε δολ. 9.000 πλέον δολ. 30.000 ballast bonus γιά 22.000 τον. d.w. πολλαπλής χρήσεως με έπαναπαράδοση Άπω Ανατολή.

Αν πρέπει νά αποτολμήσουμε μιά πρόβλεψη, πιθανολογούμε κάποια γενικότερη πτώση κατά τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου, οι προοπτικές όμως γιά τόν Ίανουάριο είναι μάλλον εύνοϊκές γιά τό πλοίο.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ζωηρό τό άγοραστικό ένδιαφέρον γιά μαύρο χρυσό έν ύψει τής εφαρμογής των

προσφάτως συμφωνηθεισών ποσοτώσεων από τις χώρες του ΟΠΕΚ από τής 1ης Ίανουαρίου 1989, ένώ αυτές διατήρησαν γιά τό Δεκέμβριο τό ύψος τής κατά Νοέμβριο παραχθείσης ποσότητας άν όχι αύξημένη παραγωγή.

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου, έπομένως, διακρίθηκε γιά τά ύψηλά επίπεδα ζήτησεως χωρητικότητας και ναύλων, τουλάχιστον μέχρι τή στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές. Κάποια πτωτική τάση, ιδίως στον Περσικό, διαφαινόταν τις λίγες τελευταίες ήμέρες.

Τό VLCC ξεκίνησε (με βάση 230-250.000 τόννους) στά WS 65 γιά δυτικές όσιόν, WS 80 γιά Ταϊβάν, WS 82 γιά Ν. Κορέα, ένώ WS 110 πληρώθηκε γιά Έρυθρά Θάλασσα. Άργότερα, υπό τό κράτος κάποιας συγκράτησης, WS 60 και 65 διαμορφώθηκε γιά δύση και ανατολή, αντίστοιχα.

Ζωηρή και ή Μεσόγειος, με έξαρση των εξαγωγών κυρίως από τή Λιβύη με ναύλους τής τάξεως του WS 200 γιά 60.000 τόννους και WS 160 γιά τούς 80.000 γιά ένδομεσογειική μεταφορά.

Ύψηλοι οι ναύλοι από Δυτική Αφρική με τούς 130.000 τόννους γιά Κόλπο ΗΠΑ στά WS 95 ένώ στά WS 70 κλεινόταν VLCC γιά 250.000 τόννους και τόν αυτό προορισμό.

Ιδιαίτερη δραστηριότητα και στήν Καραϊβική με τούς 80.000 γιά ΗΠΑ (Άτλαντικό) στά WS 130, ένώ WS 190 πληρωνόταν γιά 50.000 τόννους.

Τίποτα τό ιδιαίτερα αξιο λόγου από Βόρειο Θάλασσα που, τηρουμένων των αναλογιών, έμεινε στήν άφάνεια.

Ποικιλία τόπων φορτώσεων και προορισμών καθιστά τήν άναφορά στά καθαρά φορτία ελάχιστα διαφωτιστική. Πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις, οι 30.000 τόννοι από Μεσόγειο γιά Κόντινεντ στά WS 190 και οι 40.000 τόννοι (condesate) γιά Κόλπο ΗΠΑ στά WS 175.



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

TELEX No. 6-20129 SA *
CABLE ADDRESS: *
«HERMES» DURBAN *

HERMES SHIP CHANDLERS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

Athens Office Telephone 4112252 - Telex 21 1136
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

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία**ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ**

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ: Ποταμό Μισισσιπί 84.500 τον. σιτηρά Ρόττερταμ, δολ. 1.095.000 κατ' άποκοπή, 12 ήμερες, Δεκεμβρίου 17-24.

ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ: Βανκούβερ 15.000 τον. λιπάσματα 'Ανατολ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 37 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 7-18.

ΝΑΤΑ: 'Αμερ. Κόλπο 13.000 τον. άλευρα σέ σάκους Αίγυπτο, δολ. 37,50 φίο, 1.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκέμβριο.

ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 55.000 τον. γεννήματα 'Αμβούργο, δολ. 13,70 φίο, 10 ήμερες, Δεκεμβρίου 23— 'Ιανουαρίου 2.

ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ: Μόμπιλ 70.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 10,40 φίο, 2,5/2,5 ήμερες φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 5-12.

ΑΛΦΑ: Βορ. Κέιπ Χάττερας 25.000 τον. γεννήματα Βαλένσια καί Σεβίλλη, δολ. 20,95 φίο, 5 ήμερες/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 15-22.

ΑΔΑΜΑΣ: Χάμπτον Ρόντς 72.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 7,50, 5 ήμερες, Δεκεμβρίου 18-22.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα Καλντέρα, δολ. 21,53 φίο, 4 ήμερες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 15-20.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ: 'Αμβούργο 25.000 τον. κριθής Τυνησία, δολ. 24 φίο, 7.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III: Νουαντχίμπο 105.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 4,85 3/3 ήμερες φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 22-30.

ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ: 'Ιμνίχαμ 24.000 τον. περίπου σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 35,50 φίο 4.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 1-5.

ΝΙΚΟΛ. Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τον. σιτηρά Καζαμπλάνκα, δολ. 16 φίο, 5.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκέμβριο.

ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ: Βέντοπιλς 23.000 τον. ποτάσα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 43,75 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 20-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΟΥΡΑΝΙΑ: 62.500 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Ιαπωνία Δεκέμβριο, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 8.350 την ήμερα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: 64.31 τον. d.w. του 1987 παράδοση 'Απω 'Ανατολή μέσω Δεκεμβρίου, ταξίδι 2-4 μηνών, δολ. 13.000 την ήμερα.

ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ: 26.670 τον. d.w. του 1976, παράδοση Λισαβόνα άμεση, αξίδι 50-75 ημερών με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 8.750 την ήμερα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ: 29.611 τον. d.w. του 1985, παράδοση Νότιο 'Αφρική Δεκέμβριο, έπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 9.000 την ήμερα.

ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ: 21.000 τον. d.w. του 1976, παρά-

δοση Βραζιλία Δεκέμβριο, έπαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 10.000 την ήμερα, πλέον δολ. 25.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΑΦΗ: 65.282 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία Δεκεμβρίου 1-10, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 12.500 την ήμερα.

ΣΑΠΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 65.051 τον. d.w. του 1974, παράδοση Δυτ. 'Αφρική Δεκέμβριο, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέϊτ με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 9.450 την ήμερα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ: 58.248 τον. d.w. του 1980, παράδοση Χόγκ Κόγκ άρχές Δεκεμβρίου, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με έπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 10.450 την ήμερα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.767 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 12.000 την ήμερα.

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: 161.805 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Βανκούβερ με έπαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 13.975 την ήμερα.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ: 71.700 τον. d.w. του 1975, παράδοση Χόγκ Κόγκ άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με έπαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.000 την ήμερα.

ΓΑΛΗΝΗ: 71.730 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ταϊβάν άμεση, ταξίδι μέσω Γκόκ με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ήμερα.

ΣΟΥΕΡΤΕ: 55.740 τον. d.w. του 1977 παράδοση στον πιλότο Σάφαγκα Δεκέμβριο, ταξίδι μέσω Νότιας 'Αφρικής με έπαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 11.500 την ήμερα.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: 29.982 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο άρχές Δεκεμβρίου, έπαναπαράδοση Μπαγκκόκ, δολ. 10.250 την ήμερα.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: 15.130 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σμύρνη Δεκεμβρίου 15, έπαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 8.000 την ήμερα.

ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ: 46.753 τον. d.w. του 1976, παράδοση Πισμπίνο άμεση, κυκλικό ταξίδι Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Πάσσαρο, δολ. 11.500 την ήμερα.

ΣΗΜΠΟΣΣ: 57.150 τον. d.w. του 1969, παράδοση Ρόττερταμ, κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. άκτή Νοτ. 'Αμερικής με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ 'Αμστερνταμ, δολ. 10.500 την ήμερα.

ΑΡΙΑΝΝΑ: 41.052 τον. d.w. του 1973, παράδοση Βανκούβερ άμεση, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 8.100 την ήμερα, πλέον δολ. 162.500 για πλού υπό έρμα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.159 τον. d.w. του 1982, παράδοση Πορτογαλία Δεκεμβρίου 1-5, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 13.000 την ήμερα.

ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ: 64.491 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Κίνας με έπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 12.450 την ήμερα.

ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 18.433 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βαλπαράϊζο Δεκέμβριο, ταξίδι μέσω Δυτ. άκτή Νοτ. 'Αμερικής με έπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/ 'Ιαπωνία, δολ. 9.850 την ήμερα.

ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II: 16.160 τον. d.w. του 1976, παρά-

δοση διερχόμενο Ντάρμπαν άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 8.500 την ήμερα.

ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ: 33.688 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Δεκεμβρίου 15-25, έπαναπαράδοση Χάβρη/ Σκώ / ΗΒ δολ. 7.750 την ήμερα.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: 108.600 τον. d.w. του 1971, παράδοση 'Αμστερνταμ Δεκεμβρίου 18-22, ταξίδι μέσω Χάνσμπορτ με έπαναπαράδοση Φλάσσινγκ, δολ. 18.000 την ήμερα.

ΣΑΜΤΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: 54.270 τον. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Πάσσαρο, μέσα Δεκεμβρίου, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσαρο, δολ. 9.400 την ήμερα.

ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: 23.278 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο μέσω Δεκεμβρίου, ταξίδι Καραϊβικής, δολ. 10.000 την ήμερα.

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ: 41.150 τον. d.w. του 1969, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο άμεση, κυκλικό ταξίδι Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Πάσσαρο, δολ. 7.500 την ήμερα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: 77.961 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Δεκέμβριο, ταξίδι με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ήμερα, πλέον δολ. 350.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΠΟΝΙΤΟ: Σαλλόμ Βόε 67.000 τον. μέρος φορτίου Ρόττερταμ, WS 120, Δεκεμβρίου 9.

ΙΛΙΑΝΤ: Λιβύη 65.000 τον. 'Αμβούργο, WS 225, Δεκεμβρίου 10.

ΑΦΘΟΡΟΣ: Λιβύη 52.000 τον. μέρος φορτίου Τρίεστη, WS 225, Δεκεμβρίου 8.

ΚΑΤΙΝΑ: Λιβύη 59.000 τον. μέρος φορτίου Τρίεστη, WS 225, Δεκεμβρίου 8.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Λιβύη 80.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 250, άμεση.

ΦΕΡΤΙΑΙΤΥ Λ: 'Αμουαύ Μπαίη 30.000 τον. νάφθα 'Αμερ. Κόλπο, WS 185, Δεκεμβρίου 5.

ΡΑΜΠΙΣ ΜΠΑΙΗ 1: Μεσόγειο 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ WS 167,5, Δεκέμβριο.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Καραϊβική 67.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 120, Δεκεμβρίου 1.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. 'Αφρική 126.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 72,5, Δεκεμβρίου 13.

ΑΡΑΜΙΣ: Ράς Σουκχέιρ 130.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 100, Δεκέμβριο.

ΦΑΙΔΡΑ: Ράς 'Ισα 130.000 τον. Μεσόγειο, WS 115, Δεκεμβρίου 15.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Μομπάσα, WS 155, Δεκεμβρίου 22.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Λιβύη 80.000 τον. 'Ισπανία, WS 130, Δεκεμβρίου 4.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Κολέ 95.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 97,5, Δεκεμβρίου 17.

ΜΑΡΙΑ Κ: Δυτ. 'Αφρική 100.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 92,5, Δεκεμβρίου 3.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Κέυχαν 135.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 125, Δεκεμβρίου 9.

ΣΗΜΠΡΕΣΣ: Μαύρη Θάλασσα 80.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 165, Δεκέμβριο.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά διά-

**ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ****ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ****ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ**

10th Floor Dona Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro — Manila
M.C.P.O. BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ALEXANDROS ATHANASIOU ADAMOPOYLOS
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ADAMSON PHIL. INC.

Tel.: 816-2316, 816-2300
TX 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Cable Address: "ADAMOPOULOS"

Οι αγοραπωλησίες

φορες όψιόν, WS 140, Δεκέμβριο 2.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μαύρη Θάλασσα 80.000 τον. Λαβέρα, WS 150, Δεκέμβριο.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ: Καραϊβική 33.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, δολ. 750.000 κατ' άποκοπή, Δεκεμβρίου 15.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Πουέρτο Μιράντα 54.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 190, Δεκεμβρίου 9.

ΙΛΛΙΝΟΪΣ: Γιάμπο 275.000 τον. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 72,5, Δεκεμβρίου 9.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περσικό Κόλπο 245.000 τον. μέρος φορτίου Ταϊβάν, WS 80, Δεκεμβρίου 19.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 58.000 τον. Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 145, Δεκεμβρίου 5.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Ράς Μπουντράν 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 155, Δεκεμβρίου 10.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Ράς Σουκχέρ 120.000 τον. Ιταλία, WS 150, Δεκεμβρίου 8.

ΚΙΡΚΗ: Κερτέχ 80.000 τον. Μπρίσμπαν, WS 135, Δεκεμβρίου 13.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Καραϊβική 78.000 τον. Βορ. άκτή ΗΠΑ, WS 115, Δεκεμβρίου 12.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Άνατολ. άκτή Μεξικού 38.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 225, όψιόν Δυτ. άκτή Κεντρ. Άμερικής WS 250, Δεκεμβρίου 13.

ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ: Περσικό Κόλπο 115.000 τον. μέρος φορτίου Αυστραλία, WS 135, Δεκεμβρίου 14.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Μίνα άλ Άχμάντι 88.000 τον. μέρος φορτίου Σριράχα, WS 175, Δεκεμβρίου 10.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Γιάμπο 78.000 τον. Μεσόγειο, WS 177,5, Δεκεμβρίου 12.

ΝΕΔΙ 1: Σιντίρ Κερφ 80.000 τον. Ιταλία, WS 180, Δεκεμβρίου 4.

ΛΕΟΝΤΑΣ: Σιντί Κερφ 109.000 τον. Ιταλία, WS 125, Δεκεμβρίου 4.

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου Ιαπωνία, WS 140, Δεκεμβρίου 20.

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ: Σκίλντα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου Κόντινεντ, WS 180, Δεκέμβριο.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Δυτ. Άφρική 133.000 τον. Δυτική όψιόν, WS 65, Δεκέμβριο.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Περσικό Κόλπο 220.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 105, Δεκεμβρίου 17.

ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Όκινάουα 31.000 τον. μέρος φορτίου Χόγκ Κόγκ, Δεκεμβρίου 20.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Δυτική Άφρική 130.000 τον. διάφορες όψιόν, WS 110, Δεκεμβρίου 15.

ΣΗΤΡΕΪΝΤΕΡ II: Αύγουστα 24.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 376, Δεκεμβρίου 10.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Άρζου 41.000 τον. καθαρά Άμερ. Κόλπο WS 170, Δεκεμβρίου 12.

ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ: Καραϊβική 32.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 170, Δεκεμβρίου 17.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ: Περσικό Κόλπο 270.000 τον. Γαλλία, WS 60, Δεκεμβρίου 21.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Δύση, WS 65, Δεκεμβρίου 13.

Μέ προεξάρχοντες τούς Νορβηγούς, ή ζήτηση γιά μοντέρνα πλοία όλων τών τύπων ύπηρεξεί έντυπωσιακή άν και ή σπάνις παρόμοιου τουνάζ περιόριζε ή έν γένει δραστηριότητα.

Άπό τίς γνωσθείσες πωλήσεις τού δεκαπενθήμερου καί γά παραλείπομενα τού Νοεμβρίου αξίζει νά αναφέρουμε:

Δεξαμενόπλοια:

— T/T KOREA STAR (267.000/76) δολ. 22.800.000 σέ Έλληνες.

— T/T AMBOR (269.747/74) δολ. 22.000.000 σέ Νορβηγούς.

— M/T FLORIDA (124.624/74) δολ. 13.400.000 σέ Νορβηγούς.

— M/T NORTANK QUEEN (77.800/86) δολ. 26.750.000 σέ Δανούς.

— M/T CERRO COLORADO/CERRO ATALAYA (132.000/78-77) δολ. 32.000.000 συνολικά.

— M/T SEAMAGIC (57.000/80) δολ. 14.500.000 σέ Κινέζους.

— M/T PATRICIA (39.732/76) δολ. 11.000.000 (περίπου) στή Σιγκαπούρη.

— M/T CERVINO (56.000/76) δολ. 11.500.000 έντός ής Ιταλίας.

— M/T ALDERAMINE SECONDA (40.200/76) δολ. 9.000.000 ως άνωτέρω.

Παραλείπομε πράξεις συνδεδεμένες μέ ναυλώσεις κ.λ.π. σάν μή αντιπροσωπευτικές.

Μικτά Πλοία:

— M/V MICHAEL K. (OBO, 101.500/72) δολ. 12.000.000 σέ Νορβηγούς.

— M/V MELINA ONE (49.800/72) δολ. 5.500.00.

Μπάλκ κάρριερς:

Ή μεγάλη ζήτηση γιά μοντέρνα πλοία, ειδικά γιά πάναμαξ, κράτησε τίς τιμές ύψηλά:

— M/V PLANET (62.500/72) δολ. 8.000.000 σέ Έλληνες.

— M/V TAI (42.200/84) δολ. 16.300.000 μέ Bare Boat στους πωλητές γιά 10 χρόνια (i)

— M/V MICROBA (65.100/82) δολ. 16.500.000 σέ αγοραστές Λονδίνου.

— M/V BOGEY (75.700/78) δολ. 12.500.000.

— M/V SINGA WILTRADER (30.400/82) δολ. 11.200.000 στό Χόγκ Κόγκ.

— M/V EPTALOFOS (34.100/76) δολ. 8.100.000.

— M/V PROGRESSUS (22.450/83) δολ. 8.500.000 σέ Κινέζους.

— M/V MICHELLEC (27.250/69) δολ. 2.700.000 σέ Κινέζους.

Πλοία Γενικού Φορτίου:

Ίδιαίτερη κινητικότητα μέ μεγάλο αριθμό πράξεων, ή αναφορά στίς όποιες δέν είναι πάντοτε διαφωτιστική δεδομένων τών ιδιαίτεροτήτων πολλών πράξεων καί τού ιδιότυπου τών προδιαγραφών τών έν λόγω πλοίων. Όπωςδήποτε αναφέρουμε:

— M/V MADRIGAL INTEGRITY (20.400/80, μάλλον ύψηλών προδιαγραφών) δολ. 8.000.000 στή Σιγκαπούρη.

— M/V CGM ROUSSEAU/CGM RODIN (21.700/76) δολ. 15.000.000 έκαστο σέ Νορβηγούς.

— M/V AVANCE (SD-14 τού 1974) δολ. 3.500.000.

Άνεφέρθη, τέλος, αριθμός πράξεων επί πλοίων 4/7.000 τον. d.w.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μέ τήν Ταϊβάν «μή άκουομένη», τή Ν. Κορέα όριστικώς πλέον άπούσα, τήν Ταϊλάνδη καί τό Πακιστάν έν άπραξία καί τήν Ίνδία έν άναμονή τής έξασφάλισης τού άπαραίτητου κρατικού συναλλάγματος πού άκόμη δέν δόθηκε (οί φήμες έλεγαν γιά δολ. 50.000.000 γιά άγορές πλοίων πρós διάλυση) ή άγορά κρατήθηκε ύποτονική, γεγονός πού έλάχιστα ένόχλησε τήν πλοιοκτησία πού μέ τίς σημερινές συνθήκες τής ναυλαγοράς δέν πολυενδιαφέρεται γιά τό scrap.

Μόνη ή Κίνα προέβη στήν άγορά ενός μπάλκ κάρριερ 5.795 LDT, τού M/V LJUBIJA, αντί δολ. 241 ένώ αναφερόταν καί ή πώληση τού πλοίου μεταφοράς αυτοκινήτων M/V PACIFIC WING (6.420 LDT) αντί δολ. 240.

Ένα μικρό μεταλλοφόρο, τό M/V AZOYSTAL (2.230 LDT) άγόρασαν οί Τούρκοι αντί δολ. 120 μέ παράδοση Πειραιά.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

361-6490
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

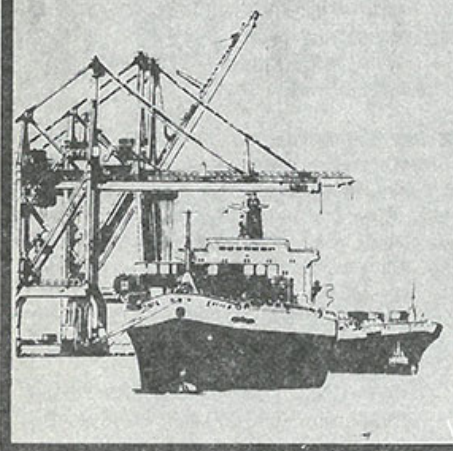
Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

NAFTIKA CHRONIKA



REVISING THE CONVENTIONS

On the occasion of the UNCTAD meeting to revise the Code of Conduct of the Conferences, the more general subject of revising the international maritime conventions has resurfaced.

Such revisions, however, are not as simple as they might seem. Very often, the revision of a convention is provided for in the original text. This means that the people who drafted it knew from the start that certain features of it would have to be reconsidered under the light of experience gained through their application. The Code of Conduct of the Conferences is a case in point.

In other cases the revision is the fruit of initiatives by the international community when it is realised that the application of an international convention, as it stands, does not fulfill its objectives. Thus, for instance, the Protocols of 1969 and 1971 for compensating damage caused by oil pollution of the sea were revised in order to meet the claims of a number of countries which demanded such a revision via IMO.

It should be added that international conventions which refer to the carrier's liability and mention specific sums of money, perforce need to be revised to suit new circumstances. In such cases, the word should probably not be 'revision' but 'adjustment'. The establishment of special drawing rights (DTS) has smoothed this operation considerably since, on the basis of currency fluctuations, conventions which refer to DTS are continuously being readjusted.

WHATEVER CAN BE DONE

It is generally considered that despite his considerable knowledge of the shipping business and his acknowledged ability, the new Minister of Mercantile Marine, Mr. Vassilis Sarantitis can do very little to solve the many problems that need to be solved both because of the current political situation and because of the pending elections which must be held by next June at the latest. That is why we think he should try to do whatever can be done which, to our mind, is the following:

First, to settle the matter of the taxation of large vessels which could be done by scaling it with regard to ships of more than 30,000 tons. Secondly, to settle the matter of the refund of the 10% contribution for Kalamata earthquake relief which was applied in 1985 without making it necessary for each shipping firm to make a separate application. Thirdly to settle the matter of the training academies before the next term begins. Fourthly to settle the status of se-

amen with regard to national service, the matter of recognising their service on foreign flag ships not under contract with NAT, extending work permits to other categories of pensioners to cover manning shortages without recourse to foreign seamen, etc.

Fifthly in issuing instructions to all and sundry to facilitate Greek ships whether flying the Greek or other flags.

Sixthly in ensuring immediate action by the Greek authorities or the state whenever Greek ships are in trouble for any reason.

Last but by no means least, making sure that NAT pensions are paid promptly.

If the new minister can accomplish all the above, it will be a significant achievement which will have a correspondingly beneficial effect on the national register for the promotion of which we must all strive continuously and without respite.

THE NEW ERA OF MARPOL 73/78 IN SHIPPING

The HELMEPA — IMO — INTERTANKO Workshop on the implementation of Annex I to MARPOL 73/78 convened in Piraeus, on November 28th and 29th, to consider practical problems encountered by the shipping industry in complying with the MARPOL 73/78 Convention and was attended by more than 150 persons representing a wide spectrum of the international maritime community including shipping companies, seafarers' associations, international oil companies, government agencies, classification societies, shipping finance institutions and P & I Clubs.

Noting that 53 states representing more than 80 percent of the world's merchant tonnage are parties to MARPOL 73/78 and recognizing that in the five years since its entry into force experience has been gained with respect to the implementation of Annex I regulations, and that it has been clearly illustrated in this Workshop that considerable problems still exist *inter alia*.

— Whereas ships have been constructed, equipped and certified in accordance with all applicable requirements and that crews are trained and instructed to comply with all these requirements it was apparent that notwithstanding efforts by shipowners and ships crews, full compliance with these regulations is contingent upon the provision of adequate reception facilities which in many parts of the world presently do not exist, thus preventing observance of Annex I in its entirety;

— Moreover that compliance with operational requirements has reportedly been hampered by the ineffectiveness

and lack of reliability of oil discharge monitoring and control equipment functioning under extremely arduous conditions on board ship, illustrating the continuing need for the manufacturing industry to thoroughly investigate and rectify such problems;

— Recognizing that contracts of affreightment aspects of oil transportation often do not reflect the operational requirements of Annex I, and that ship operations, charterers and oil traders should recognize their shared responsibility regarding the prevention of pollution from ships and should incorporate such requirements into these contracts;

Noting the above, the Workshop strongly appeals to the international maritime community to address the above problems by increasing its efforts to effectively implement MARPOL 73/78 on a truly global scale and in particular to launch a new initiative to overcome the present lack of adequate shore reception facilities through

— Renewed efforts by Parties to MARPOL 73/78 to fully meet their obligations in respect of their own ports and to provide assistance through multi-lateral and bi-lateral aid schemes

— Promotion of internationally financed schemes involving oil exporting countries and both the private and public financing sectors, as appropriate, for the design and construction of ballast reception facilities in 'special areas' which has been identified as the most serious impediment to the implementation of Annex I of MARPOL 73/78.

EUROPE'S SHIPOWNERS

The Committee of Shipowners Associations of the EC (CAACE) has expressed its approval of the Commission's decision to adopt positive measures with regard to Europe's merchant fleet. According to the Commission, these measures have a very high priority for European shipping enterprises and to the degree in which they apply the four maritime rules of 1986, constitute a first step which must be followed by a second step, i.e. improving the competitiveness of EC ships. If these measures are not taken, European shipping will probably not survive.

The chairman of the committee noted that since last May, CAACE had submitted certain proposals to the Commission as follows:

- The provision of financial assistance to shipping firms for the acquisition of newbuildings or good quality second-hand ships.
- Promoting investments by not taxing firms for gains made from the sale or loss of a ship.
- Removing from shipowners the burden of income tax imposed on seamen's active service.
- Reducing social burdens and
- Mutual recognition of seamen's certificates, repatriation rights, mariti-

me training and sickness compensation, all to be harmonised on a Community level.

THE CHANNEL TUNNEL

According to EC rules of competition, the Brussels Commission gave its permission for the award of the contract for the construction of the Channel Tunnel. The consortium which undertook the project, known as Eurotunnel, consists of the British Channel Tunnel Group Ltd. and the French France Manche S.A. group and is a partnership under British law and a *societe en participation* under French law.

Under the terms of the construction contract, the tunnel will be built and operated by Transmanche Link which consists of 5 British and 5 French technical and construction companies. The Commission's decision confirms that the agreements are not contrary to the rules of competition contained in article 85 of the Treaty of Rome.

On the Paris stock exchange, a Eurotunnel share is quoted at 41.45 francs. This is considered a record price and is based on the large number of transactions which have reached a figure of 1.3 million shares against a daily average of 200-300,000 shares. In London, transactions were limited to 370,000 shares.

50 YEARS AGO

— A new undersecretary of Mercantile Marine took up his duties last Monday. He is Mr. Ambrosious Th. Tsifos. He was sworn in before the Regent, H.R.H. Prince Paul and took over from his predecessor, Mr. Rediadis.

— Foreign exchange earnings from shipping during the first half of the year are calculated at one million pounds by the Bank of Greece.

— The loss of the cargo ship 'Akti' following a collision, which cost the lives of 16 seamen and the wife of the first engineer, occurred on the morning of Sunday, December 4, about 150 miles from Ushant.

— It has been decided to grant 55 second mates' certificates, 3 skippers' certificates and 35 third engineers' certificates to fill the needs of the Greek merchant fleet. The committee concerned has decided that there is no need to grant any certificates for other categories during 1939.

— The freight market showed signs of recovery during the past fortnight. In certain sectors, the Far East in particular, shippers were obliged to make certain concessions to shipowners while in the 'Plate' the situation seems more propitious for loading new grain.

(Naftika Chronika No. 192, 15.12.38)

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®

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



FOTIS G. POULIDES
President



PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
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 SPECIALIZED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

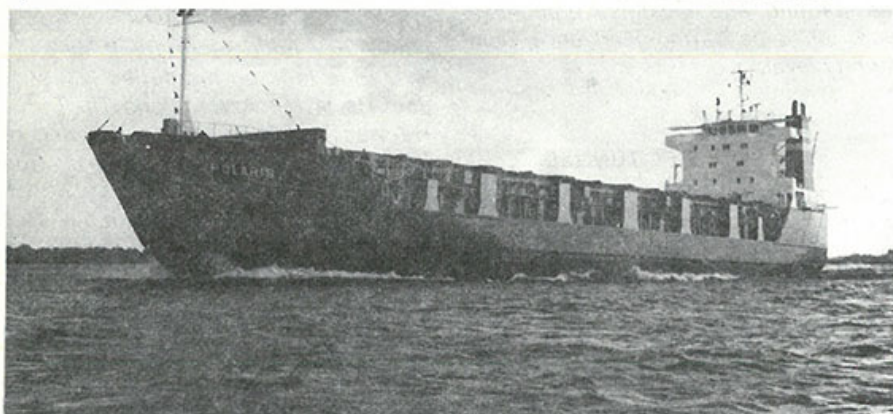
Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX)

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

FIRST WARTSILA VASA 46 IN OPERATION

Wartsila Diesel's first Vasa 46 is now in operation. The engine was ordered by the German Schiffahrtsgesellschaft MS Odin KG from the J.J. Sietas Shipyard in Hamburg.

The 6,300 dwt multipurpose Ro-Ro vessel MS Polaris is equipped with one 6-cylinder Wartsila Vasa 46 main engine with an output of 5,430 kW at 450 rpm. The engine is connected to a CP propeller through a reduction gear and mounted resiliently. It runs on 380 cSt heavy fuel.

DECLAWING THE I.T.F.

A Swedish court has declared the boycott of the Cypriot ship 'Britannia' in Gothenburg harbour by the I.T.F. and the Swedish Seamen's Union to be illegal in accordance with Swedish law.

Obviously, this decision is a significant one when one considers that another Swedish court recently decided that the boycott of a Greek-owned Panamanian - flag ship, the 'Euboea Luck', was legal. It should be noted that in this

case the court's decision was based on the fact that a British court had rejected the 'Euboea Luck's' suit against the I.T.F.

The case of the 'Britannia', however, constitutes a serious blow against the I.T.F. and the Swedish Seamen's Union and creates a favourable precedent for shipowners against the arbitrariness of the I.T.F. and the unions which support it. In other words, the I.T.F. which has mauled so many Greek-flag and Greek-owned ships, is being declawed.

SERIAL NUMBER

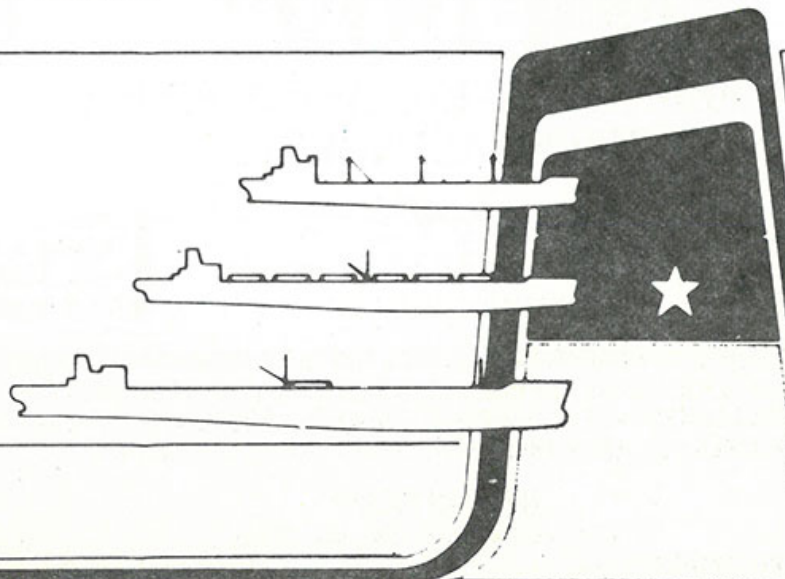
IMO is finally adopting the same system as Lloyd's Register for giving a permanent serial number to all ships of more than 100 grt. The six - digit Lloyd's number is given when a ship is ordered and it remains unchanged during the ship's life.

IMO's decision to establish the permanent serial number system is considered a major step towards improving safety of navigation, the prevention of sea pollution and combating maritime fraud. All that remains now is the completion of the final study by a work group of the British Ministry of Transport followed by the recommendation of IMO's Safety of Navigation Committee.

A LETTER OF THANKS

The Information Office of the British Embassy in Athens has sent us for publication (see page 10) a letter of thanks from Mr. C. J. Junt, Headmaster of Brownhills School, to the officers and men of the cruise ship 'Jupiter' for their efforts in rescuing the schoolchildren who were on board, following the collision of the 'Jupiter' and her subsequent sinking outside Piraeus harbour. The letter has been made public at the headmaster's request.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ χωρησις - δ. = δηλαδή - ε. = έφ' όσον)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μολύβι

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	α. Τζουμπάιλ 12/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	δ. Σουέζ 3/10
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Τενερίφη 8/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	πρός Άμβούργο 29/9
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	ε. ΒΟμβά 8/9
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ε. Άμβέρσα 11/10
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	πρός Ιαπωνία 22/9
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	α. Κολόμπο 12/10
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	πρός Ν'ώρμπαν 22/9
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	ε. Τσιόζια 28/9
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Κωϊτζακούσκας 16/9
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Πειραιά 10/10
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣΣ	69	6326	υπερταίρια κυπριακή
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	α. Λέγκυρον 11/10
ΑΘΛΩΝ	79	10428	πρός Μαράκκιπο 23/9
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671	πρός Πειραιά 21/8
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898	ε. Μαρούσι 30/9
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	ε. Ρουέν 4/10
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	σόν Πειραιά 17/9
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Βομβά 1/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	ε. Χάλιφα 4/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Μόνιρεαλ 5/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ε. Κάνιλα 23/8

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083	πρός Άλεξάνδρεια 30/9
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	α. Μομπίλ 5/9
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	ε. Μανίρας 3/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Βοσιώνη 10/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	πρός Σιγκαπούρη 15/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ε. Ν. Όρλεάνη 11/10
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΑΚΜΗ	77	16080	ε. Φρεντερίσια 10/10
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Σικάγο 4/10
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	πρός Πειραιά 27/8
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	πρός Ιαπωνία 9/9
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 9/10
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	δ. Πόρτ Σαϊδ 6/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Τόκυο 4/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	α. Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	δ. Πόρτ Σαϊδ 2/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	δ. Πόρτ Σαϊδ 13/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	αργεί Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	σόν Μπαντάρ Άμπας
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	πρός Τάϊβαν 3/9
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	πρός Ροστόκ 29/9
ΑΛΙΝΕ	63	10383	ε. Άμστερνταμ 1/10
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	δ. Γιβραλτάρ 13/10
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Ν'ώρμπαν 8/10
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	πρός Κασσιόυγκ 16/9
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	πρός Μελβούρνη 22/9
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	πρός Ιαπωνία 29/9
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	πρός Μαρούσι 17/9
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224	μετ. «Aegean Dolphin»
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Άσσάμπ 7/10
ΑΛΜΑΡ	69	10373	μετ. « Άης Νικόλας» (κ)
ΑΛΜΠΑ	69	4796	δ. Παναμά 7/10
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	δ. Νιόβερ 12/10
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	πρός Χιόυστον 7/10
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	12963	α. Κήλαγκ 11/10
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	α. Σαβόνα 95/10
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	πρός Κήλαγκ 24/9
ΑΛΦΑ ΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	α. Άμβέρσα 16/10
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	α. Σάντος 6/10
ΑΛΦΑ ΦΑΕ'Ι'Μ	82	32320	πρός Πόρτ Έλζαμπεθ 4/9

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Κουσίρο 19/9
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	πρός Άλγερία 24/8
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	επωλήθη Νορβηγούς
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε. Μπαγκκόκ 17/8
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	πρός Βαλτιμόρη 13/9
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Ν. Όρλεάνη 4/10
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Χουάγκου 28/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	ε. Θέβερν 95/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Λέ Χάρβη 1/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Σιγκαπούρη 10/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	ε. Λίβερπουλ 22/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	α. Ν'ώρμπαν 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	πρός Άβάνα 5/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390	σόν Πειραιά 27/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	δ. Πόρτ Σαϊδ 4/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	δ. Γιβραλτάρ 12/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	ε. Ν. Όρλεάνη 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432	α. Πόρτ Κέλαγκ 29/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655	πρός Κέυ Γουέι 7/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	ε. Όκλαν 9/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Χιμέι 3/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	πρός Αύγουστα 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΝΙΤΥ	84	24643	πρός Πόρτ Κέμπα 27/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18841	α. Γκίλντοκ 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	ε. Σβίνουσκ 8/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΤΣ	74	13631	ε. Άμβέρσα 15/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Μαυρίκι 8/10

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	ε. Χόγκ Κόγκ 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Ρίο Άνιέρο 5/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Νιόβερ 5/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	πρός Κοιανού 22/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Πόρμπαντάρ 14/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Τσάρλεστον 7/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Μπόγγουιν 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	δ. Θέρανου Άϊλαν 5/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Σιγκαπούρη 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	πρός Κούταγκ 27/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	α. Πόρτ Γκίλες 12/10
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	ε. Κολόμπο 13/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	δ. Δαρδανέλλια 8/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	α. Γιούρπουρι 9/10
ΑΝΑΦΗ	85	34400	α. Ν. Όρλεάνη 10/10
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	πρός Άλγερία 22/10
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	πρός Τάραντα 28/9
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	πρός Σιγκαπούρη 29/9
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	δ. Παναμά 5/10
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	83	10520	α. Πόρτλαν 10/10
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	πρός Τάραντα 17/9
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	πρός Οίτα 8/9
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	αργεί Τάραντα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781	πρός Γιοκοχάμα 30/9
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	δ. Παναμά 5/10

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Βενετία 12/10
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	πρός Γαλλία 23/9
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646	α. Σαλβαντάρ 4/10
ΑΝΘΟΣ	79	11000	ε. Πόρτ Χένιλαρ 8/10
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Ν'ώρμπαν 5/10
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214	δ. Παναμά 29/9
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	πρ. «Fort
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Τενερίφη 3/10
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	α. Σάν Λορέντζο 8/10
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Χάμπτον 7/10
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	πρός Κίνα 14/7
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	πρός Κορέα 21/9
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Τζένια 25/9
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	ε. Χάμπτον 21/10
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	α. Τσίμα 19/10
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Κολόμπο 1/10
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Σάν Φραντίζκο 2/10
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 11/10
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Κόρπους Κρίστι 1/10
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	ε. Κολούμπια Ρίβερ 95/10
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	α. Ν. Υόρκη 11/10
ΑΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	δ. Γιβραλτάρ 35/10
ΑΠΕΕ	73	16397	πρός Ρίτσαρντ Μπαϊ 14/9
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	α. Σάν Λορέντζο 85/10
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	σόν Άκαμπα 6/20
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ XII	66	1506	ε. Πειραιά 15/9
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Σιγκαπούρη 5/10
ΑΡΑΝ	80	10428	πρός Μπαγκκόκ 29/9
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	74	18309	δ. Παναμά 9/10
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	ε. Μοντιόρ 8/10
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328	ε. Σονάιμα 2/10

ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Υμουίντεν 5/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	ε. Καράσι 15/9
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Ν'ώρμπαν 95/10
ΑΡΙΑΝΗ I	68	5230	ε. Πειραιά 24/9
ΑΡΙΕΛ	70	7571	ε. Κόλουμπια Ρίβερ 10/10
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	ε. Μόουντ Μαγκκόου 3/10
ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Χόγκ Κόγκ 95/10
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Λέ Χάρβη 13/10
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	ε. Θάντερ Μπαϊ 2/10
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	δ. Σουέζ 35/10
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	αργεί Πειραιά
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	ε. Κουέλλα 11/10
ΑΡΚΑΣ	88	36309	α. Πρίνς Ρούπερτ 11/8
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Τζένια 4/10
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	πρός Άνιόν 29/9
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	πρός Κίνα 1/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36848	ε. Τσίμα 7/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259	α. Φός 11510
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	84	22172	α. Κολούμπια Ρίβερ 8/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Γιοκοχάμα 12/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	19633	πρός Κίνα 23/9
ΑΡΧΙΜΕΔΗΣ	84	25063	α. Κακογκάβα 21/9
ΑΡΧΙΜΕΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αϊοί
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Τερνέσι 1/10
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	σόν Ν. Μαγκκόρ 8/10
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	πρός Ματάντι 21/9
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065	ε. Αύγουστα 9/10
ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447	ε. Χέυ Πόιντ 8/10
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Βομβά 6/10
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Φάλαμουθ 13/10
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Φιλαδέλφεια 5/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	α. Ρίο Άνιέρο 1/10

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Σάο Σεμπαστιά 26/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΝΗ	78	10350	ε. Βομβά 14/10

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	δ. Δαρδανέλλια 7/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	πρόξ Τσίμπα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΤ'ΛΟΡ	77	37456	δ. Παναμά 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Νάπολι 13/10
ΑΤΛΑΣ	77	11804	δ. Σουέζ 12/10
ΑΥΛΙΣ	72	16402	πρόξ Σουραμπάνγια 25/9
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Βαλπαράϊζο 10/10
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096	α. Τενερίφη 85/10
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Παρανάγουα 1/10

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	δ. Γιβραλτάρ 4/10
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. Μπαντίρ Σαχίνι Ρεζάι 23/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 23/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Ρότερνταμ 85/10
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Λονδίνο 15/10
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	δ. Παναμά 95/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	πρόξ Μεθούλ 13/9
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	πρόξ Ελλάδα 8/9
BIBH M.	78	1600	α. Άμβερσα 16/10
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	πρ. «Tropical Sea»
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	ε. Τσιότζια 75/10
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Κήλαγκ 7/10
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	ε. Φιλαδέλφεια 5/9
ΒΙΤΙΝΑ (δ.)	75	60930	πρόξ Δ. Αφρική 18/9
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	μετ. «Μονακό» (ε.)
ΒΟΛΟΣ I.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	δ. Κων/πολη 9/10

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	ε. Βομβάη 15/9
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	ε. Σαβάννα 7/10
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Ντάρμπαμ 10/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	πρόξ Τερνεουζέν 31/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	επιλήθη άλλοδαπου
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Βενετία 13/10
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	πρόξ Τίμα 16/9
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Άμβούργο 15/10
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Χουέλβα 14/10
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Μπυμόνι 28/9
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Πειραιά 10/10
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Κοινού 5/10
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. Βηρυτ 8/10
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Κορούνα 4/10
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 11/10
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Σουέζ 15/10

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	ε. Νόρντενχαμ 13/10
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Βαρκελώνη 12/10
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014	πρόξ Λά Γκουαίρα 10/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Βανκούβερ 22/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036	δ. Παναμά 8/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Χιούστον 18/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	ε. Βερακρούξ 5/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Κόρπους Κρίστι 2/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΦΙΝ	77	16275	δ. Παναμά 10/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	ε. Βερακρούξ 18/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	ε. Ν. Όρλεάνη 12/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 30/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	α. Ν. Όρλεάνη 27/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Χιούστον 24/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Λισσαβόνα 20/9
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (αποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34850	πρ. «Juliana 1»
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. Ξηγκάγκ 5/10
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ	75	15646	μετ. «Silver Faith» (Μπχ.)
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	ε. Χοντζίνα 21/9
ΓΟΥΑΙΒ (δ.)	58	12732	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	ε. Γκίλογκα 10/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Φιλαδέλφεια 5/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρόξ Φιλίππινες 3/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	α. Σιγκαπούρη 4/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Παλεμπάγκ 10/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Βανκούβερ 12/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Σάντος 11/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Ούλου 1/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	πρόξ Χάμπτον 30/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Εϊβονμαουθ 13/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	δ. Σουέζ 15/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Μπουσάν 28/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	δ. Παναμά 9/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Μόνιρεαλ 2/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	δ. Σουέζ 8/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Ντάρ ες Σαλάμ 7/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			
(δ.)	74	18204	δ. Κων/πολη 5/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Φιλαδέλφεια 8/10

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Χάλιφαξ 9/10
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρόξ Κωνσταντίνα 18/9
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	ἀργεί Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	σιό Άμβούργο 7/10
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Νάπολι 13/10
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Ν. Όρλεάνη 1/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρόξ Αυστραλία 25/9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	α. Γιούροπορτ 1/10
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	υψωσε κυπριακή
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	α. Ν. Μαγκαλόρ 1/10
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Φουτζέρα 11/10
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 28/9
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	πρόξ Μαπούτο 24/9
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	πρόξ Σουρινάμ 15/9

ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Βασόρα *
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ρότερνταμ 7/10
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	πρόξ Χαλούλ Άιλαντ 26/9
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Μπάνμποουρ 3/10
ΕΙΡΗΝΗΣ	85	12811	α. Φρημνίλ 11/10
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	α. Σιγκαπούρη 6/10
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Ν. Όρλεάνη 28/9
ΕΛΕΝΗ	60	1995	επιλήθη διάλυση
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Πειραιά 11/10
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	α. Πειραιά 13/10
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	α. Λας Πάλμας 10/10
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	δ. Σουέζ 10/10
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	μετ. «Ζίμ Μέλμπορν» (ε.)
ΕΛΛΗ	76	12315	ε. Τέμα 11/10
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Άμβέρσα 14/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Φρημνίλ 9/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	ε. Ίντσόν 30/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	πρόξ Έσκομπάρ 30/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	δ. Γιβραλτάρ 9/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Τζουμπάιλ 10/10
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	πρόξ Μουπάσα 25/9
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Μονρόβια 7/10
ΕΜΑ	64	4986	σιό Πειραιά 17/11/87
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	α. Πόρτ Κέμπα 4/10
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	α. Λάρνακα 13/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Κων/πολη 9/10
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	α. Άμβέρσα 4/10
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208	πρόξ Κίνα 14/8
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Ρίο Ίανέιρο 5/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	πρόξ Σιγκαπούρη 24/9
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ἀργεί Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	πρόξ Μπουσάν 4/9
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Πειραιά 8/10
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρόξ Αίγυπτο 28/9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	πρόξ Ντάρμπαμ 5/9
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	πρόξ Γιβραλτάρ 28/9
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Τολέδο 1/10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Τσίμπα 2/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	ε. Σάο Σέμπασιτίο 19/9
ΕΥΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Π. Σαϊν 11/10
ΕΥΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	πρόξ Μελβούρνη 29/9
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρόξ Άγκόλα 10/9 *

ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Άσιντον 29/9 *
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρόξ Γιάννιμου 20/8
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	επισκευές Πειραιά 29/6
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Όρλεάνη 3/9
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Νικίσκι 3/10
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	α. Σιγκαπούρη 12/10
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	α. Έϊλατ 6/10
ΖΙΜ ΚΑΟΥΣΙΟΥΓΚ	72	15952	α. Κοπερ 11/10
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	δ. Σουέζ 7/10
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Χόγκ Κόγκ 7/10
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Σιγκαπούρη 8/10
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Φόξ 12/10
ΖΙΝΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Πόρτ Σαϊν 4/10
ΖΗΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	πρόξ Άμπιζάν 22/9
ΖΗΡΑΤΟΣ	83	45025	δ. Γιβραλτάρ 12/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	δ. Μπρίεζου 9/10
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Φιλαδέλφεια 35/10
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	πρόξ Σπρίνγκ 16/9
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	πρόξ Ντουάλα 13/9
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	επιλήθη Νορβηγούς
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Σαλάμ Βοε 11/10
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	μετ. «Μαρίνος Κ.» (ε.)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	ε. Ν. Όρλεάνη 6/10
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρόξ Βικτώρια 10/9
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	ε. Σίδνεϊ 11/10
ΘΟΥΡΓΙΚΙΑ	87	120963	ε. Μπλιμπό 13/10
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Λομέ 3/10
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	α. Ν. Υόρκη 10/10
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39955	ε. Πειραιά 30/9
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	ε. Κουτίναλ 17/9
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	α. Άνκονα 8/10
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	πρόξ Σουέζ 30/9
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Βομβάη 8/9
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	πρόξ Βενεζουέλα 7/9
ΙΟΣ	85	34400	δ. Κων/πολη 8/10
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 10/10
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 30/9
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ			
(δ.)	82	30041	α. Βοστώνη 8/10

JSS ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	78	13941	δ. Σουέζ 11/10
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	α. Λός Άντζελες 8/10 *
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. Άνκονα 7/10
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Σαλβαντόρ 4/10
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρόξ Σιγκαπούρη 30/9
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρόξ Μαλακία 27/9
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	α. Φρεντερίσια 12/10
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	πρόξ Μάλαγα 27/9
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	πρόξ Άλγερια 24/9
ΚΑΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	α. Χάμπτον 6/10
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Ίντσόν 4/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δ. Παναμά 10/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	ε. Μίλνερ Μπαϊ 9/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	σιό Κουβέι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Ν. Υόρκη 7/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρόξ Λισσαβόνα 26/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρόξ Κωνσταντίνα 30/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	α. Άμπιζάν 6/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Ν. Όρλεάνη 8/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	76	123648	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 11/10
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	επισκευές Ουλσάν 13/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	πρ. «Fort Resolution»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	ε. Ρουέν 9/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	πρ. «Stena Africa»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρόξ Καναδά 31/7
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	πρόξ Κιουρασάο 30/9
KARMEN KAPINA	72	14212	α. Τεργεσίη 4/10

ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Μπουένος Άρες 11/10
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Σάο Φρανσίσκο 30/9
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	προς Κίνα 22/9
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	προς Κίνα 28/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Βρέμη 8/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	ε. Λά Γκουέι 11/10
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 8/10
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Βρέμη 3/10
ΚΕΪ Π ΣΑΝ	73	62311	προς Ίαπωνία 26/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Πειραιά 11/10
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	ε. Δρέπανον 13/8
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	ε. Φρημάνι 11/10
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Λός Άντζελες 6/10
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Σιγκαπούρη 10/10
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Λός Άντζελες 10/10
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Φουτζέιρα 10/9
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Ν. Όρλεάνη 8/10
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Σιγκαπούρη 8/10
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Γιοκοχάμα 4/10
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Κων/πολη 5/10
ΚΟΥΝΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	α. Φός 2/10
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Μπρέμερχαβεν 2/10
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	ε. Μυμάσα 16/9
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	προς Νιγηρία
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	επιβλήθη Άπω Ανατολή
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Καταγένα 11/10
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Άντισφαγκάστα 6/10
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Τζέντα 4/10
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Νάπολη 11/10
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	προς Μαϊνάζας 27/9
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100	ε. Άμβέρσα 11/10
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	δ. Π. Σαϊδ 5/10
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	ε. Άλεξάνδρεια 21/9
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	προς Ίταλία 3/10
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	προς Ρας Λανούφ 29/9
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Μπαγκάγκ 30/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τζέντα 5/10
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Νιόρμπαν 27/9
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Γιβραλτάρ 7/10
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	προς Παρανάγουα 26/9
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Τομακομάι 30/9
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	στέ Σόντος 12/10
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	προς Πόρτ Β-ίλα 27/9
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Λός Πάλας 3/10
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	προς Τάγκα 30/9
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	α. Κεϋχάν 11/10
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Πειραιά 12/10
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'ΙΝΤ	82	11500	προς Μυμάσα 18/9
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	δ. Σουέζ 2/10
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ρας Τανούρα 8/10
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκαοάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	ε. Ασνιόν 6/10
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Σφός 2/9
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Πειραιά 10/10
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	επιβλήθη Έλληνες
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Σιγκάγκ 26/9
ΚΥΘΕΡΑ	66	13870	μετ. «Φλόγκ Μέρτσαντ» (π.)
ΚΥΘΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Σκώ 6/10
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ρόττερνταμ 15/10
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	ε. Νιγκάτα 3/10
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Γιοκοχάμα 8/10
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 8/10
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	προς Καλλάο 26/9
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Κεμπέκ 10/10
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Κισαράζου 6/10
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	α. Κουνσάν 2/9
ΛΑΡΡΥ Α	70	16306	ε. Κασσιούνγκ 21/9
ΛΑΤΩ	68	18737	προς Άλβανία 1/10
ΛΕΝΑ Π	73	36330	προς Κέυ Γουέι 21/9
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	α. Ίκόνιο 5/10
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Πειραιά 4/10
ΛΕΩΝ	76	11049	α. Λός Άντζελες 9/10
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Ρόττερνταμ 14/10
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στή Φορταλέζα (όποθική)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	α. Ρόττερνταμ 14/10
ΛΗΤΟ	76	18104	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 13/5
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Χόγκ Κόγκ 13/10
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	προς Ίντσόν 5/9
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Χόγκ Κόγκ 13/10
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'ΙΝΤ	83	20200	ε. Λοριέν 6/10
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	α. Γκρίσμπυ 11/10
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στή Βασόρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Κων/πολη 85/10
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Φρημάνι 11/10
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	προς Μπουκνάν 22/9
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Πειραιά 17/9
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	προς Μασσαλία 17/9
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	ε. Πενάγκ 11/10
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	ε. Ίμπέρια 12/10
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Λειξόες 6/10
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Σάο Σεμπασιάνο 26/9
ΜΑΙΡΗ	68	22391	προς Βραζιλία 29/9
ΜΑΙΡΗ Α	74	22246	ε. Σιγκαπούρη 6/10
ΜΑΙΡΗ Μ	75	22577	α. Φιλαδέλφεια 9/10
ΜΑΙΡΗ Ν	76	22297	α. Χάμπτον 5/10
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	δ. Π. Σαϊδ 5/10
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	προς Γιβραλτάρ 6/9
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Γάνδη 9/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	επισκευές Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	ε. Άμβέρσα 13/10
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	προς Μόντρεαλ 30/7
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	ε. Κάνιλα 3/10
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Άμβέρσα 12/10
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	δ. Παναμά 26/9
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Άμβέρσα 15/10
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	α. Πειραιά 10/10
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	προς Κακογκάβα 3/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	μετ. «Hatzvi» (μ.7)
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Π. Σαϊδ 3/10

ΜΑΡΑΚΑ'Ι'ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	επισκευές Πειραιά 4/8
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Ντακάρ 9/9
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Τακοράντι 29/9
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Ντουλούβ 21/10
ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Σάν Λορέντζο 22/9
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Χιούστον 23/9
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ε. Άμβέρσα 14/10
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	προς Δ. Αφρική 27/8
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» (Όνδ.)
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρ. «Golden Fate»
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	προς Μοντεβιδέο 29/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Πειραιά 4/10
ΜΑΡΙΑΝΤ (δ.)	65	12079	πρ. «Gigi L.»
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Ν. Όρλεάνη 12/9
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Βαλένσια 7/10
ΜΑΡΙΚΑ	72	5580	ε. Χουσσούμ 5/10
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	προς Άρακάζου 23/9
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	ε. Τζέντα 29/9
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	προς Γιβραλτάρ 23/9
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 23/9
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Μπρίντιζ 22/9
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Φιλιππίνες 28/9
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Β. Κορέα 23/8
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	α. Νιούπορτ 8/10
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Παρανάγουα 1/10
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II	75	18642	προς Βοστώνη 20/9
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Σιγκαπούρη 7/10
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	προς Ίαπωνία 28/9
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 6/8
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Λίβερπουλ 13/10
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	προς Γιβραλτάρ 24/8
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Νιόρμπαν 11/10
ΜΗΛΟΣ	84	28100	προς Κων/πολη 10/9
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Μανιράς 11/10
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	δργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Βαλτιμόρη 5/10
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Βενεζουέλα 30/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	δργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Πόρτ Άρθουρ 45/10
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	δργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 26/9
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	ε. Ν. Όρλεάνη 5/10
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	προς Τζομάικα 30/9
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	δργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Φρήπορτ 21/9
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	δργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	δργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	δργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	δργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Πόρτ Κορτζέ 5/10
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Πόρτ όφ Σπαϊν 30/9
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	προς Ταμπόκο 30/9
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	προς Π. Φίγιο 30/9
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Λός Πάλας 11/10
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	δργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Πόρτ όφ Σπαϊν 4/10
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ε. Ν. Όρλεάνη 27/8
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Χιούστον 26/9
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Μπουεναβεντούρα 25/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ν. Όρλεάνη 2/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 27/9
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Φρήπορτ 22/9
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	δργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	προς Μοντεγκό Μπαϊ 30/9
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	δ. Παναμά 10/10
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Ρίο Γκράντε 4/10
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	προς Γένοβα 29/9
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Σάν Λορέντζο 23/9
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	προς Δ. Αφρική 25/9
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	72	51172	α. Γκιζόν 30/9
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Ραβέννα 21/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Κουϊγκνίδο 16/8
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Όζάκα 4/10
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Σέτε 5/10
ΜΠΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 19/9
ΜΠΛΑΜΑΡ	72	6680	επισκευές Πειραιά 11/10
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	προς Σάφι 12/9
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Σεπετίμα 8/10
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Παρανάγουα 11/9
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	α. Γουόπορτ 1/10
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Ρας Τανούρα 14/9
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	ε. Σιγκαπούρη 9/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	ε. Φιλαδέλφεια 9/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Τζέντα 1/10
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Σιγκαπούρη 7/10
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	στέ Κουβέιτ 10/10
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	προς Δ. Αφρική 22/9
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Μπρέικ 12/10
ΝΑΕΟΣ	70	9865	ε. Βουβάν 25/8
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρ. «Νήσος Νάεος»
ΝΑΤΑ	77	9359	προς Λονδίνο 28/9
ΝΑΤΑΣΣΑ II	78	9862	στέ Πειραιά 13/9
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Ρας Τανούρα 8/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Νιόρμπαν 8/10
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Μπαντάρ 11/8
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	προς Αρούμα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Λονδίνο 15/10
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Παρανάγουα 29/9
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Ρας Τανούρα 8/10
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	δ. Σκώ 6/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στή Δαμιέττα (όποθική)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	προς Αίγυπτο 23/9
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς Κόρπους Κρίσι 18/9
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Παναμά 12/10
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	δ. Μπρίξχαμ 7/10
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	δ. Κων/πολη 7/10

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	ε. Φόυνες 10/10
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	ε. Κεύχαν 13/10
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	ε. Πειραιά 5/7
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρός Ν. Κορέα 10/9
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	πρ. «Σανράϊζ»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	16387	ε. Μαντράς 25/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	77	11159	πρ. «Maroglio K.»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Ν. Ὁρλεάνη 19/9
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Ν. Ὁρλεάνη 30/7
ΝΙΚΥ	73	14667	δ. Γιβραλτάρ 10/10
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	δ. Κουίνγκντ 23/7
ΝΙΝΗ	75	16629	πρός Ζντάνοβ 17/9
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Νιούκασλ 2/10
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Ωγκίνες 10/10
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρός Νορφορσάκ 28/9
ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Πειραιά 21/9
ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	δ. Ντόβερ 5/10
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	ε. Μπουλὼν 6/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Χάμπτον 8/10
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Γδύνια 1/10
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	α. Καζαμπλάνκα 6/10
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Νταλιάν 21/9
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	α. Σάν Φραντσκο 4/10
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	πρός Αύγουστα 30/9
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Μονφαλκόνε 6/10
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	ε. Πειραιά 12/10
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Πειραιά 10/10

ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715	πρός Σιγκαπούρη 21/8
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	α. Ν. Ὁρλεάνη 2/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	α. Βανκούβερ 10/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ	86	35600	α. Σιγκαπούρη 13/10
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	24253	στο Ουλάαν 15/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253	πρός Μπουσάν 29/8
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΣ	86	35600	ε. Ίκόνιο 26/9
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	α. Κόμπε 4/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	α. Μπρισμπαίν 8/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	ε. Κολούμπια Ρίβερ 7/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	24253	πρός Ύεμέν 24/9
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑ	71	9709	επισκευές Πειραιά 27/7
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	76	178808	δ. Σουέζ 9/10
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	82	35417	α. Ναγκόγια 9/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	80	29710	ε. Κασσιούκ 8/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	77	14722	α. Ναγκόγια 1/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	84	17879	πρός Φίτζι 23/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρός Έρεντ 27/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	ε. Κομμά Μπαϊ 15/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	74	18204	α. Βοστώνη 5/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	77	14644	πρός Κωνσταντίνα 30/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	76	43744	α. Γιβραλτάρ 13/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΥ (δ)	76	66259	πρός Περαικό 14/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	80	29710	α. Τενερίφη 12/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	77	14638	α. Πόριλαντ 4/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	87	95859	πρ. «Arrow Gdansk»
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	73	20768	ε. Μάντρε ντε Νιέους 85/10
ΟΡΑΜΑ (δ.)	83	20669	πρός Φρήπορτ 4/9
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	73	14212	επωλήθη αλλοδαπούς
ΟΣΕΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ	73	8734	πρός Άλγερία 7/9
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΥΒ	70	17485	στο Μπαντάρ Άμπας
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	ε. Σιγκαπούρη 11/10
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	ε. Λά Παλις 13/10
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ε. Βανκούβερ 19/9
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Πένκο 5/10
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Χόγκ Κόγκ 9/10
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρός Μιζουσίμα 21/9
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Λισαβόνα 7/10
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Τόμπο 23/9
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Ίμμινγκχαμ 4/10
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Ρότερνταμ 10/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	πρ. «Πάραλος»
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	δ. Παναμά 5/10
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Πόρτ Κέλαγκ 30/9
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Λός Αντίλες 7/10
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	ε. Λά Παλάτα 29/9
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	πρός Δ. Αφρική 6/9
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	α. Πειραιά 10/10
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	πρός Όμάν 25/9
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	δ. Παναμά 28/9
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Λός Πάλας 9/10
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Τζέμπελ Νάνα 11/10
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Κακογκάβα 65/10
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	πρ. «Freeway North»
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Πειραιά 13/10
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Τζέντα 29/9
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	πρός Πόρτ Κέλαγκ 10/9
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	δ. Κωνίπολη 8/10

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Μίνα Καμπούς 12/10
ΠΕΛΛΑ	79	10993	δ. Παναμά 11/10
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Βενετία 12/10
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ	70	1586	ε. Πειραιά 16/9
ΠΕΛΦΑΛΪΕΡ	82	2477	ε. Λεμεσό 14/10
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	ε. Χάμπτον 11/10
ΠΕΠΠΥ	67	1183	α. Πλάμουθ 3/10
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Κόμπε 9/10
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Κουίνγκντ 16/8
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Κουίνγκντ 3/9
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	πρ. «Σημιούζικ»
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 7/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 23/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά

ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	α. Γιβραλτάρ 12/10
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	δ. Παναμά 11/10
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Λά Χόβρη 12/10
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πειραιά 7/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	πρός Κασσιούκ 26/9
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	α. Πειραιά 28/9
ΠΙΓΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 18/9
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Κωνίπολη 9/10

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπίτο
ΡΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Βενετία 6/10
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	πρός Μόκχα 28/9
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τύρα 8/10
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Μόντρεαλ 7/10
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ὕψως κυπριακή
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	ε. Πόντα ντρά Μαδέιρα 1/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	πρός Σ. Αραβία 15/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Πειραιά 7/10
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Μπουένος Άϊρες 5/10
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Μότζι 8/10
ΠΟΠΗ Φ.	73	19564	σωστό όνομα «Πόπη» (ε.)
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Φάμουθ 6/10
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Σάντος 10/10
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Γιάννου 19/9
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Σιγκαπούρη 11/10
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	πρός Τζιμπούτι 22/9
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Ουλάαν 14/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Τζέντα 5/10
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	ε. Βενετία 12/10
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρός Σφάξ 28/9
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Πειραιά 13/10
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ' (δ.)	77	18325	α. Πόρτ ντε Μπουκ 5/10
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 9/10
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	ε. Φός 12/10
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Λός Πάλας 8/10
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Ραβέννα 5/10
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	ε. Γενοβα 10/10
ΡΕΝΕΣ	70	11716	α. Ρότερνταμ 15/10
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Πόρτ Όμπενόκλε 10/10
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	πρός Πόρτ Κέλαγκ 28/9
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	επισκευές Πειραιά 13/8
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	ε. Νιουμπ 1/10
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Βομβόνη 29/9
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Κοινοά 4/10
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	πρός Ματάνζας 1/9
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	πρός Πόρτ Νουάρ 29/9
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	74	13633	ε. Μάγκαλορ 26/9

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Νιούμπαν 20/9
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ὕψ ναυπήγηση
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Τζέντα 27/9
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	δ. Γιβραλτάρ 8/10
ΣΑΝ Π.	81	35522	α. Ν. Ὁρλεάνη 27/9
ΣΑΝΝΥ	77	3482	α. Σάνταβαλ 14/9
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	πρός Γιοκοχάμα 9/9
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8915	πρ. «Φαίργουιντς»
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Άλεξάνδρεια 27/9
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	ε. Βομβόνη 26/9
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	πρός Κίνα 3/9
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Άμβέρσα 16/10
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	δ. Πόρτ Σαϊδ 11/10
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρός Νιουμπάι 19/9
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223	α. Βίλα Κοντίτουσιον 5/10
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Χιόατον 24/9
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	δ. Ντόβερ 12/10
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	α. Ν. Υόρκη 10/10
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	ε. Πειραιά 20/9
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	πρός Βοστώνη 21/9
ΣΙΔΩΝ	66	2202	επωλήθη διάλυση

ΣΙΛΒΕΡ ΑΪΜΠΕΣ	76	11866	ε. Γιοκοχάμα 11/10
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	στο Άμβούργο 17/10
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Άμβούργο 15/10
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΪΝΤ	77	11272	ε. Άμστερνταμ 12/10
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Κόμπε 4/10
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	πρός Μπέρνς Χάρμπορ 27/9
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Μπιλμπάο 6/10
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	δ. Κωνίπολη 9/10
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Βαλένσια 7/10
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	85	10511	ε. Γουέλλινγκτον 3/10
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	70	9077	ε. Κοζίν 6/10
ΣΚΑΠΛΕΪΚ	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	α. Μασσαλία 12/10
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρός Χαλκίδα 25/9
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Ρότερνταμ 12/10
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Μαυρίκιο 25/9
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Γιούρπορτ 11/10
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρός Ρίο Τανέιρο 29/9
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	πρός Ποχάγκ 23/8
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	δ. Ντόβερ 10/9
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	πρός Πόρτ Άλφρεντ 29/9
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	ε. Ύμουιντεν 13/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Σάντος 10/10

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Σαγκανόσκι 2/10
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	ε. Σεβίλλη 5/10
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	ε. Μποναίρ 23/9
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Μεξικό 1/10
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837	ε. Βρέμη 9/10

ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Φιλαδέλφεια 20/9
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στή Λα Αμπεριάντ (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	πρός ΗΠΑ 30/9
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	δ. Γιβραλτάρ 23/9
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 30/9
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 13/9
ΤΖΟ'Υ	76	10801	ε. Ρεσίφ 14/8
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Πόρτ 'Αρθουρ 8/10
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Βαλιμόρη 12/9
ΤΖΩΝ Μ.	78	16685	πρός 'Ιντσόν 10/9
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	α. Σηάτλ 7/10
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Λάγος 16/9
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	δ. Γιβραλτάρ 13/10
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	δ. Σουέζ 2/10
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Τζεμπέλ Ντάνα 29/9
ΤΟΝΥ	62	6246	δ. Ντόβερ 10/10
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211	α. Ταρραγκόνα 3/10
ΤΟΠΑΖ	85	28000	ε. Ταγκονούρα 27/9
ΤΟΖΚΑΝΑ	76	36204	α. Πόρτ Κέμπλα 5/10
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	πρός Μπαγκκόκ 28/9
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	δ. Σουέζ 5/10
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	δ. Σουέζ 2/10
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ I	68	2760	α. Πειραιά 12/10
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	α. Τέμα 75/10
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΑΝΤ	74	13639	στή Μανίλα 2/10
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Όζακα 10/10
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Ναγκόγια 4/10

ΤΥΧΗ	70	10886	α. Κων/πολη 10/10
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Πειραιά 4/10
ΦΑΔΕΡ	77	17323	πρός Γαλλία 8/9
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	α. Ρός Τανούρα 14/9
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	α. Ν. Όρλεάνη 9/10
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Πόρτλαντ 29/9
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός 'Ιράν 13/9
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Μαντράς 11/10
ΦΕΛΙΣΙΠ Α. (δ.)	84	31411	ε. Τσίμα 10/10
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	στήν Σιγκαπούρη 14/10
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές

ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	ε. Ν. Όρκη 6/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I	83	17217	πρός Κορέα 22/9
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049	α. Νιούκαστλ 5/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049	α. Σιγκαπούρη 5/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049	ε. Μελβούρνη 11/10
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ε. Αύγουστα 9/10
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48882	α. Μομπάσα 24/9
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	πρός 'Αρούμα 6/9
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Ν. Όρλεάνη 29/9
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρός 'Ισπανία 27/9
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΑΛΙΑΜΣ	62	19974	πρός Πάλα Μπής 9/9
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	πρό Τόγκο 19/9
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	στό 'Αβονμαουθ 13/10
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	πρός Σιγκόγκ 25/9
ΦΛΩΡΑ	81	8831	α. Πειραιά 11/10
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	δ. Γιβραλτάρ 12/10
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971	πρός Ρίτοαρντς Μπαίη 16/9
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΑΝΤ	76	18933	α. Μουρράν 7/10
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	πρός Αίγυπτο 24/9
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	στον Περσικό 5/7
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	προς Σιγκαπούρη 6/9
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Ρίο 'Ιανέιρο 5/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	πρός Γαλλία 27/9
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Βομβάη 8/9
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	προς Σιγκαπούρη 19/90
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	ε. Σιγκαπούρη 13/10
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	ε. Σιγκαπούρη 8/10
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	προς 'Αντεν 29/9
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 7/9
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	α. Πειραιά 10/10
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	α. Σιγκαπούρη 12/10
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Σαλίνα Κρούζ 7/9
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	69	8064	έπισκευές Πειραιά 15/10
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	στον Πειραιά
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	έπισκευές Μασσαλία 17/10
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	ε. 'Αμβέρσα 20/9
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΟ	68	5527	άργει Πειραιά
ΧΛΟΗ	82	36202	ε. Κουίνχουγκντάο 29/9
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	α. Βομβάη 14/10
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Ν. Όρλεάνη 12/10
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	α. Ν. Όρκη 5/10
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	α. Φέλιξσοου 16/10
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	προς 'Αμβέρσα 20/9
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικού
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	πρ. «Arrow Gdynia»

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ἑλληνες Ναυτικούς

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

Ἡ εἰδικὴ προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1989, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 5.000.

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 6.000 (ἐναντὶ δρχ. 8.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲ αὐτὲς τίς εἰδικὲς τιμὲς συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστελλόντας ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτὰρ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

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

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	α. Φλάσιγκ 7/11
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	α. Λας Πάλλμας 1/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	πρόξ Μαυρίκιο 6/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	δ. Παναμά 20/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Λέικ Τσάρλς 24/10
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	α. Μπωμόντ 27/10
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	μετ. «Oceanview» (κ.)
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/10
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147	πρ. «Sambika»
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	α. Μουπάσα 9/10
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	πρόξ Μαυρίκιο 25/10
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	πρόξ Ντάρμπαν 30/9
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Ν. 'Υόρκη 6/11
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	α. Σιγκαπούρη 7/11
ΑΔΕΛΦΑ (κ.)	82	14644	υπέστειλε σημ. Φιλιππίνων
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	δ. Παναμά 6/11
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	πρόξ Λά Γκουάιρα 11/10
ΑΕΛΛΩ	78	36548	α. Πειραιά 8/11
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	δ. Γιβραλτάρ 6/11
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507	α. Μανφρεντινία 8/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495	α. Μορμουγκάο 10/11
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	α. Φρημάντλ 6/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Γιουρπορτ 11/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	α. Γιβραλτάρ 25/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	α. Μπαχραϊν 6/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	πρόξ Λά Πλάτα 24/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Μπιλμπάο 6/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	ε. Σιγκαπούρη 8/11
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	ε. Πειραιά 7/11
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	ε. Μερσίνη 25/9
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	επιπλήθη 'Ινδούς
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8/87
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	ε. Κάντλα 3/10
ΑΙ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	α. Πειραιά 30/10
ΑΙ'ΛΑΣ	72	16235	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/11
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΙ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	πρόξ 'Ιαπωνία 31/10
ΑΙ'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	ε. 'Αμβούργο 12/11
ΑΙ'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	πρόξ Ν. 'Ορλεάνη 25/10
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρόξ Μαπούτο 20/10
ΑΙ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	δ. Γιβραλτάρ 4/11
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	πρόξ 'Εσκόρμινς 12/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΑΙ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	πρόξ Γιοκοχάμα 11/10
ΑΚΑΚΙΑ I (κ.)	81	14644	υπέστειλε σημ. Φιλιππίνων
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694	δ. Π. Σαϊδ 7/11
ΑΚΟΗ	74	68596	πρόξ ΗΠΑ 31/10
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	ε. Λίβερπουλ 3/11
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	πρόξ Πόρτο Καμπέλλο 26/10
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Δουνκέρκη 3/11
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	πρόξ 'Αμπιτζάν 29/10
ΑΚΤΗ	77	14998	πρόξ Κασιόγκ 20/10
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	δ. 'Εσκούμινς 2/11
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	α. Ρότερνταμ 1/11
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108	στο Μπαχραϊν 14/11
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Μαντράς 11/11
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	ε. Τάιν 2/11
ΑΛΕΣ ΠΑ (κ.)	72	10237	α. Γκιζόν 2/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	πρόξ Λιβύη 20/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	δ. Παναμά 30/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	πρόξ Βενεζουέλα 24/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Τζέμπελ Νάνα 4/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΩ (π.)	80	11961	πρ. «Παντελής Καλλίκης»
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	ε. Ματάνζας 7/10
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	δ. Παναμά 10/10
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	ε. Χάμπτον 23/10
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Σάο Σεμπαστιάν 27/10
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	α. Χόγκ Κόγκ 4/11
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	μετ. «Sea Trader» (Βρ.)
ΑΛΚΟ ΣΤΑΡ (μ.)	62	2389	πρ. «Castle Dignity»
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/10
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	πρόξ 'Ανναμάρια 17/10
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	ε. Μοντεβιδέο 2/11
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Τουμαράο 2/11
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	πρόξ 'Ακαμπα 13/8
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/10
ΑΛΦΙΟΣ *	81	30747	α. Βανκούβερ 1/11
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Κινούρα 4/11
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	α. Κολούμπια Ρίβερ 4/11
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.)	69	2521	ε. Πειραιά 31/10
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	ε. 'Αμβέρσα 10/11
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	ε. Χάμπτον 6/11
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	α. Μπαχραϊν 3/11
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879	πρόξ Βραζιλία 31/10
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	στον Περισκό
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/10
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	μετ. «Ανατόλια I» (κ.)
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	ε. Λάγος 28/10
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	πρόξ Σιγκαπούρη 26/10
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	μετ. «Kalisti»
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρόξ Ποχόνκ 14/10
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άργει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ε. 'Ημοχβεν 5/11
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	πρόξ Σιγκαπούρη 21/10
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	πρόξ Τζέντα 18/10
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Σαϊντ Μάιλς 9/11
ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	στο Ν. Μαγκαλόρ 17/10
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	α. Μόντρεαλ 10/11
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	ε. Ρουέν 9/11
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	δ. Κων/πολη 8/11
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	δ. Κων/πολη 4/11
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	πρόξ 'Αλεξάνδρεια 31/10
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	α. Πράια Μόλε 5/11
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	ε. Βιάννα ντ' Κασιέλλο 9/11
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	πρόξ ΕΣΣΔ 29/10
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	ε. 'Ανγκρα ντ'ος Ρέις 30/10
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324	ε. Λά Κουλέτ 5/11
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	πρόξ Κόλμπο 19/10
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Μανφρεντινία 7/11
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	α. Κολούμπια Ρίβερ 3/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	α. Βενετία 8/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	πρόξ Νοβοροσίσκ 24/9
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	ε. Χάμιλτον 25/10
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	επισκευές Πειραιά 15/10
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Μόντρεαλ 10/11
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	πρόξ Γιοκοχάμα 30/10
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	ε. Βιζακαπάντα 8/11
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905	α. Φουτζέιρα 11/8
ΑΠΛΑ (Μπχ.)	74	16006	α. Μουπάσα 22/10
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559	στη Βομβάη 10/11
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	πρόξ Γιοκοχάμα 9/10
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	επιπλήθη άλλοδαπούς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.Χ. (κ.)	70	1437	ε. Πειραιά 19/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	πρόξ Θεσσαλονίκη 28/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Πειραιά 28/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	ε. Ρότερνταμ 12/11
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	πρόξ Γκρεσίκ 16/10
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	δ. Γιβραλτάρ 10/11
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. Ντάρμπαν 28/10
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	πρόξ Κανέ 26/10
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	α. Φός 8/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Μπιλμπάο 8/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Ν. 'Υόρκη 1/11
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρόξ Κίνα 16/10
ΑΡΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	στο Χορμούζ 23/5
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Γιοκοχάμα 6/11
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Καζαμπλάνκα 2/11
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	α. Τζέμπελ 'Αλι 12/8
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Δουνκέρκη 29/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρόξ Κούβα 22/8
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	μετ. «Handy Prince» (Φιλ.)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	πρόξ Φουτζέιρα 22/10
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	πρ. «Καρολίνα Π.»
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	α. Τζουμάιλ 2/11
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	α. 'Αμβέρσα 5/11
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	μετ. «Narinder» (π.)
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	ε. Βομβάη 4/11
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Σάο Σεμπαστιάν 2/11
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Ταϊβανέκια 5/11
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	πρόξ 'Ανναμάρια 21/10
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Σάφι 7/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	δ. Κων/πολη 6/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	ε. Ν. Μαγκαλόρ 8/11
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	α. Λομέ 2/11
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	πρόξ Πόρτο Καμπέλλο 4/10
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	ε. Κουίνγκντόν 27/10
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περισκό
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. 'Αλεξάνδρεια 15/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	πρόξ Μερσίνη 22/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9786	πρόξ Μακτίο 26/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (π.)	77	9783	πρόξ Περισκό 28/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	ε. Μπ. 'Αίρες 4/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	ε. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 24510
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΤΥ (π.)	77	9.437	ε. Νταλιάν 25/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159	α. 'Αμβέρσα 11/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 12/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	δ. Κων/πολη 8/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	α. Σικάγο 28/10
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	πρόξ 'Αγκόλα 16/10
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΟΛΕΑ (κ.)	73	26355	ε. Ρότερνταμ 28/10
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Κόμπε 4/11
ΑΤΡΑΠΟΣ (κ.)	71	16379	πρόξ Κίνα 2/9
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354	πρόξ Μελάκα 29510
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	δ. Παναμά 9/10
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	ε. Γένοβα 8/11
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335	άργει Πειραιά
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Γιουρπορτ 12/11
ΑΧΙΛΕΥΣ (λιβ.)	74	9844	α. 'Αλεξάνδρεια 23/10 *

BA'IN (δ.π.)	65	13408	προς 'Αμβούργο 7/11*
BAKHES TΣAKIPOΓΛΟΥ (κ.)	75	65459	α. Πράια Μόλε 15/10
BALENTINO (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
BAMANT ΓΟΥΛΙΗΒ (κ.)	85	16623	ε. Μπεκανκούρ 3/11
BAΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	προς Κωνσταντινίδα 27/10
BAΣΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	προς Νιγηρία 18/10
BEBE'Y (κ.)	71	9857	προς Ν. 'Ορλεάνη 15/10
BELOS I. (κ.)	75	15981	δ. Ντόβερ 11/11
BENOUS V (π.δ.)	81	42048	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/11
BENTΣΙΟΥΡ	67	37722	στο Χάργκ 'Αϊλαντ
BENTΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 25/10
BHTAΓKPAIHN (κ.)	73	15683	ε. Κακινάδα 17/10
BHTAΛAK (κ.)	72	16334	προς Σιγκαπούρη 23/10
BIGKOP (κ.)	76	11321	προς Πόρτ Κελάγκ 30/10
BIENNA ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	προς Πασιρ Γκουντάγκ 29/10
BIKTOPY (κ.)	78	10411	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/11
BLAXEPNA ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	δ. Παναμά 25/10
BOMAP	71	15759	ε. Κακινάδα 23/9
BOΣΠOPOΣ (κ.)	75	10136	προς Σύρο 30/5/10
BPYΣH (κ.)	74	8915	α. Ραβέννα 4/11
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	α. Βενετία 3/11
ΓΛΑHHH (π.)	68	10239	δ. Παναμά 8/11
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Σαντίνα 3/11
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	δ. Κων/πολη 8/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Μονρόβια 25/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Ν. Μαγκαλόρ 4/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	προς Ναυτόγκ 18/5/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Πόρτ Βέσμε 4/10
ΓΙΑHHΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	προς Σιενφουέγκος 2/8
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	προς Ουλάσν 27/10
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	προς 'Αλγέρι 8/10
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	ε. Ρότερνταμ 10/11
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	προς 'Αβόνα 23/8
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	ε. Ρότερνταμ 9/11
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Κακινάδα 1/11
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	προς Ν. 'Ορλεάνη 30/10
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	προς Πόρτ 'Οκχα 29/9
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΥΡ (δ.π.)	82	8096	δ. Σουέζ 7/11
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	δ. Σουέζ 9/11
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4764	προς Ράς Λανούφ 26/10
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040	ε. Γκέρμης 6/11
ΓΚΑΖ ΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Πειραιά 13/10
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βιζακκανατόμ 7/11
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Ράς Γκαρίμ 3/11
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	δ. Ντόβερ 3/11
ΓΚΑΛΑΝΤ'ΙΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Κοτούμπντια 6/11
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	α. Μπαργκουίλα 12/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	προς Μπαγκλαντίς 5/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	ε. Μπέιρα 21/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Κουίνγκουκνίτσο 28/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Αύγουστα 3/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	85	21193	α. Λός 'Αντζελες 1/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	ε. Ν. 'Υόρκη 7/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	προς Βομβάη 28/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (π.)	75	17355	α. Ντουλούβ 31/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	δ. Π. Σαϊό 5/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	προς Πόρτ Καμπέλλο 23/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	ε. Μομπάσα 19/5/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	δ. Παναμά 31/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	δ. Σουέζ 2/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	α. Βανκούβερ 30/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036	ε. Γκουαγιαμάς 30/10
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	μετ. «Almalik»
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	δ. Παναμά 27/10
ΓΟΥΔΑΙΜΕΑ	84	34253	δ. Παναμά 26/10
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Κοτονού 24/10
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Γιοκοχάμα 2/11
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	προς Κωνσταντινίδα 31/10
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ (μ.)	70	1982	δ. Παναμά 7/11
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΩΛ (κ.)	70	3971	α. 'Αλεξάνδρεια 23/9
ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Υ (κ.)	70	9907	ε. Κάνιλα 22/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	ε. Χιούστον 10/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	προς Μίνα αλ 'Αχμάντι 25/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	προς Πόρτ Κελάγκ 9/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Ράς Τανούρα 19/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/10
ΓΟΥΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	προς Ποχάγκ 14/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	ε. Σιγκαπούρη 9/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	προς Ποχάγκ 11/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	προς Πασιρ Γκουντάγκ 19/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	ε. Φουτζέιρα 28/10
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Ριγέκα 9/11
ΓΟΥΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278	μετ. «Hydra» (Μπχ.)
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713	α. Καέν 25/10
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/11
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	ε. Κολούμπια Ρίβερ 10/11
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Βομβάη 31/10
ΔΑΜΩΝ	74	20712	ε. Σιγκαπούρη 24/10
ΔΕΔΑΝΕΛΑΙΑ (Μπχ.)	75	8884	ε. Λάγος 19/10
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	προς Πόρτ Κόμφορτ 4/10
ΔΕΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Μάντρε ντε Ντέους 9/11
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	ε. Κασίμα 5/11
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	εγκαταλείφθηκε *
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Ρεϊνιόν 2/11
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Λ.Β. (δ.π.)	76	4993	προς Ντάρμπαν 13/10
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166	δ. Π. Σαϊό 7/11
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	προς Πόρτ Κελάγκ 31/10
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	α. Αύγουστα 4/11
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	προς Γαλλία 31/10
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	ε. Μπιζέρτα 3/11
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Τορακομάϊ 29/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.)	69	5989	στη Βομβάη 9/11
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	δ. Σουέζ 2/11
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Κοτονού 18/10
ΕΛΙΝΑ II (δ.μ.)	79	19634	ε. Νάπολη 11/11
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	προς Γιοσσού 16/10
ΕΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	α. Μεκλίν 4/11
ΕΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	ε. Σιγκαπούρη 9/11
ΕΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	ε. Πόρτ Στανβάκ 5/11
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	δ. Πόρτ Σαϊό 11/11
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Σιγκαπούρη 2/11

ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	δ. Παναμά 10/11
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	προς 'Ισπανία 19/10
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	ε. Τής 7/11
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Υ (π.)	71	15119	προς Β. Κορέα 8/10
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	ε. Σιγκαπούρη 8/11
ΕΛΠΙΣ	82	30564	προς Σιγκαπούρη 19/10
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	ε. Μελβούρνη 7/11
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	προς Λουάντα 3/8
ΕΜΠΟΥ I. (δ.π.)	68	15252	προς Μαζατλάν 24/10
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ I (π.)	74	13687	προς Κόμπε 30/10
ΕΣΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	προς Ν. 'Ορλεάνη 23/9
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	α. Ρουαί 6/11
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Κωνσταντινίδα 16/10
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	α. 'Αμβέρσα 10/11
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	ε. Καραίσι 95/11
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952	προς Ν. Κορέα 11/10
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	α. Λός Πάμας 4/11
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/10
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	ε. Πειραιά 5/10
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629	ε. Μπουσάν 27/5/10
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	προς Ταϊβάν 23/10
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)	72	9440	πρ. «Ντεμπούργκο»
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	α. Φάσσιγκ 27/9
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	α. Τσάρλεστον 8/11
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς 'Ινχάμπαν 10/10
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Βαντινάρ Τέρμιναλ 29/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	ε. 'Αλκάντε 3/11
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	δ. Κων/πολη 8/11
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	α. Κήλαγκ 6/11
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. 'Αλγκεθράς 4/11
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	προς Γιβραλτάρ 30/10
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Πόρτ Καρτίρ 28/10
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Ταϊουάν 28/10
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	δ. Παναμά 15/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. 'Αμβέρσα 13/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	α. 'Αμβέρσα 1/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	εγκαταλείφθηκε 22/10
ΕΥΠΟ ΑΓΚΦΟΡΕΜ (π.)	75	6499	εγκαταλείφθηκε 29/10
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	δ. Σουέζ 11/11
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	ε. Καραίσι 25/10
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	προς 'Αλγερία 27/10
ΕΦΘΗ Ν. (κ.)	74	14668	δ. Κεϊτάουν 4/11
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	δ. Σουέζ 1/11
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	ε. Γκάλβεστον 23/10
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	δ. Σουέζ 4/11
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	δ. Π. Σαϊό 10/11
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
ΖΕΟΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Αύγουστα 6/10
ΖΕΟΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Βικτόρια 19/5/10
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	δ. Παναμά 6/11
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	α. 'Οζάκα 9/11
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	προς Λά Γκουαίρα 8/10
ΗΒΗ	79	16379	προς Σικάγο 23/10
ΗΡΑ *	79	16390	α. Έμμεν 10/11
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Θηροτό 4/11
ΗΡΩ	76	17129	ε. Ν. 'Υόρκη 31/10
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	προς Σιγκαγκ 26/9
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721	προς Ταϊβάν 26/10
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Τσίμα 8/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Σιγκαγκ 23/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Σιγκαπούρη 6/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασάρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	ε. Γκνάντοκ 8/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	επαλήθευ Χόγκ Κόγκ
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ (κ.)	76	37992	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/11
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	προς 'Ινδία 22/10
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	δ. Κων/πολη 1/11
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	δ. Σουέζ 9/11
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Βαλέττα 2/11
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	προς Κίνα 22/10
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Μοντεβιδέο 9/11
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. 'Αλεξάνδρουπολη 1/11
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	προς 'Ακαμα 31/10
ΘΕΟΝΙΚ (κ.)	68	16616	ε. Μπαχραϊν 10/11
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	προς Βόρρι 7/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	α. Τάραντα 8/11
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	ε. Πειραιά 3/11
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κε.)	71	995	δ. Κων/πολη 2/11
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κε.)	77	997	α. Πειραιά 7/11
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	ε. Βόλος 5/10
ΙΒΑΝ (Ονδ.)	69	9333	μετ. «Mild Extend» (π.)
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	ε. Ρότερνταμ 8/11
ΙΛΙΝΙΟΣ (δ.)	75	137854	ε. Σάο Σερμπατίστο 4/11
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	ε. Σάν Λορέντζο 10/11
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	πρ. «Munga»
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	πρ. «Southgate»
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	ε. 'Ημοσβαρν 27/10
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Μομπιλ 9/11
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	α. Πειραιά 5/11
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Γιοκοχάμα 2/11
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Μόρεχεντ Σίτυ 1/11
ΙΩΑΝΝΗΣ Λ. (κ.)	77	11159	ε. Βομβάη 24/9 *
ΚΑΔΜΟΣ (Αβ.)	72	11711	α. Μπαχραϊν 6/11 *
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	α. Μπαχραϊν 8/11
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	προς Κίνα 24/10
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Σιγκαπούρη 8/11
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	προς Κασσιόγκ 7/10
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	προς Κούβα 23/8
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	α. Φάλοου Μπαϊ 6/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	στην Κάνιλα 7/11
ΚΑΠΕΤΑΝ			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	α. 'Αμβέρσα 8/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	δ. Γιβραλτάρ 9/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	ε. Μαρρεντινίδια 24/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	πρ. «Κέιπ Στάρ»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΔΙΣΤΗΣ (κ.)	69	34613	ε. Πόρτ Βόσμε 3/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	προς Πόρτ Σουδάν 4/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	προς Ν. 'Ορλεάνη 7/10
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μπχ.)	80	30649	μετ. «Astrahelena» (κ.)
ΚΑΠΛΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	προς Σιγκαπούρη 31/10
ΚΑΠΛΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	α. Βενετία 5/11
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	στών Πειραιά 16/9
ΚΑΠΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	α. Λός 'Αντζελες 8/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμεράρα 1/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΕ ΚΥΡΙΑΚΟΥ (δ.)			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	81	1800	α. Ρουαί 22/10
	74	17135	ε. Νόρδραππ 28/10 *

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	δ. Κων/πολη 2/10*
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 27/7
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	α. Σαντάντερ 9/11
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	ε. Πειραιά 25/10
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	α. Μπελφαστ 23/10
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	πρός Κόστα Ρίκα 26/10
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	πρός Σιγκαπούρη 21/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρός Καναδά 27/10
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	71	4940	α. Σαλβαντόρ 8/11
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σ. Αραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	ε. Βηρυτό 9/11
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	δ. Σουέζ 9/11
ΚΕΙ'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	ε. Μουτσούρε 7/11
ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρός Λόγος 22/10
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	ε. Αμβέρσα 8/11
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρός Λισαβόνα 26/10
ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Αρσσίφε 5/11
ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Μπείρα 13/10
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Άντεν 7/11
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	πρός Κοιτζακόλκος 13/9
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	α. Φλάσινγκ 1/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	ε. Μάλαγα 18/7
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Μίνα Κομπούς 3/11
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	πρός Κίνα 25/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρός Μπουργκάς 26/10
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Βαλέττα 8/11
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	πρός Γδύνια 24/10
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79969	ε. Σαλντάν Μπαϊ 10/11
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	ε. Αλουμάρ 1/11
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	α. Τάμπα 4/11
ΚΛΕΙΟ (δ.κ.)	68	40626	α. Φιουμτσίνο 28/10
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Μπαγκόγκ 17/10
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	α. Μπρουαμπούτελ 8/11
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	α. Αλεξάνδρεια 24/10
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Βαλέντσια 29/10
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	ε. Κουίνγκουιντ 16/9
ΚΟΡΑΛ ΚΕΙ'Π (δ.κ.)	74	112825	πρός Χορμούζ 11/8
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρός Γκλάντσαουν 10/10
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	στη Μόγκλα 20/10
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Σιγκαπούρη 29/10
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ν. Πλύμουθ 11/11
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	δ. Σουέζ 8/11
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	πρ. «Freezer Lynx»
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	πρός Αλγέρι 16/10
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	πρός Τουρκία 10/10
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Ματάνζας 15/10
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	δ. Γιβραλτάρ 10/11
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Βομβάη 31/10
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	α. Τάραντα 3/11
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I. (κ.)	71	13443	ε. Βομβάη 2/9
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	ε. Σιβνίκ 8/11
ΚΥΡΙΑΚΗ II (Βρ.)	65	1509	πρός «Λευκάς Σάν»
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	ε. Βομβάη 1/11
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Γιουροπορτ 11/11
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	μετ. «Πασαδάλης» (κ.)
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	α. Τσιταγκόγκ 9/11
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	πρός Μπόρνυ 4/10
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	πρ. «Castle Lady»
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	μετ. «Diamond Express» (κ.)
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	πρός Νουαντίμπο 26/10
ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14107	ε. Επώληθη Νορβηγούς
ΛΑΙΔΑΨ (κ.)	76	12166	α. Καζαμπλάνκα 10/11
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	δ. Παναμά 13/10
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	μετ. «Kyra» (κ.)
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	πρός Άγκολα 23/7
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	α. Ήσι Λόντον 26/9
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558	ε. Μογκαντίσου 20/10
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	ε. Θεσσαλονίκη 12/10
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	ε. Κακούτα 21/10
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Τολέδο 27/10
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Μαρίνα ντι Καράρα 7/11
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	α. Βρέμη 28/10
ΛΑΜΕΡ (κ.)	71	17175	πρός Ρεσίφε 27/10
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Τζέμπελ Άλι 3/7
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	πρός Γιοκοχάμα 20/10
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	ε. Σαίντ Βίνσεντ 29/10
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	πρός Κουελίμάνε 13/10
ΛΑΟΥΡΑ 1. (π.)	75	12416	πρός Φιλίππίνες 11/10
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	πρός Μομπάσα 31/10
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	α. Σαλβαντόρ 7/11
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Αυσούστα 5/11
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	ε. Βανκούβερ 6/11
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρός Κασσιούγκ 30/10
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	σιό Χορμούζ (αποθήκη)
ΛΕΙ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	πρός Σαφάγκα 12/10
ΛΕΙΘΕΟΣ (μ.)	63	10617	μετ. «Ντόν» (Ονδ.)
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249	πρός Περισκό 28/10
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	ε. Φιλαδέλφεια 9/11
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	μετ. «Fiducia» (κ.)
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	πρός Μπαγκλαντές 19510
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	α. Σιγκαπούρη 7/11
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	πρός Κούβα 17/10
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	α. Φάμουθ 7/11
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	πρός Βενεζουέλα 9/10
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	α. Γκντάνσκ 7/11
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	α. Πόρτ Σάϊδ 5/11
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Λοριέντ 9/11
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	πρ. «Freezer Lion»
ΛΗΝΤΕΡ Α. (Ονδ.)	70	10399	ε. Κων/πολη 22/10
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Μαντρίφ 5/11
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	πρ. «Texaco Hannone»
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	πρός Ντουάλα 9511
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	ε. Επώληθη άλλοδαπούς
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	ε. Λονδίνο 11/11
ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953	πρ. «Λεμάν»
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Γένοβα 4/11
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Τζάκσονβιλ 4/11
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Βοστώνη 8/11
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Πόρτ Άρθουρ 3/11
ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	α. Νιόρμπαν 7/11
ΛΟΡΝΤ ΒΕΝΚΑΤΑ (π.)	68	9079	μετ. «Κάπταιν Νίκος Α. (κ.7)
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Υ'Κ.	75	34745	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 14/10
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	πρός Σαγκάη 11/10
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	δ. Κων/πολη 9/11
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Νιόρμπαν 18/3

ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	ε. Πειραιά 30/10
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	α. Σφάξ 4/11
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7.)	68	35987	δ. Γιβραλτάρ 8/11
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	ε. Σιγκαπούρη 9/11
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	πρός Λουάντα 11/9
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρός Λουάντα 15/10
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	ε. Σάο Σεμπαστιάν 17/10
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	α. Πόρτ Κέλαγκ 10/11
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	ε. Σπλίτ 8/11
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	α. Ρουέν 9/11
ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΕΤ'Σ II (μ.)	64	3447	πρ. «Castle Grace II»
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	πρός Βαλπαράϊσο 28/10
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	πρός ΗΠΑ 23/10
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περισκό
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	ε. Μπαϊμάν 27/10
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Νουέβα Παλμίρα 5/11
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	ε. Κόζιν 4/11
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	δ. Παναμά 19510
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Αμπιζάν 13/10
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Βαρκελώνη 9/11
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Κιμάνις Μπαϊ 7/10
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	πρός Άχλάδι 20/10
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	ε. Κομά Μπαϊ 1/11
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Κουίνγκουιντ 12/10
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Κοκούρα 7/11
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Κονέτ 27/10
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	δ. Σουέζ 3/11
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	μετ. «Melinda» (κ.)
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Λέ Χάβρη 5/11
ΜΕΞ (Ονδ.)	64	1096	πρός Μανφρεντόνια 11/1
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	πρός Γκρέσις 25/10
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	πρός Σιγκαπούρη 20/9
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	α. Μόνγκλα 2/11
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	σιό Χορμούζ (αποθήκη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	α. Εμδεν 5/11
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	πρός Μπινιούλου 18/10
ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875	πρ. «Viking Chief»
ΜΕΤΩΡΑ (δ.7.)	79	43857	α. Ν. Όρλεάνη 25/10
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	ε. Τέξας Σίτυ 6/11
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Ικόνιο 1/11
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	πρός Κούβα 28/7
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Νατιέρ 8/11
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	α. Άλγκεθίρας 5/11
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	α. Κιμά Μπαϊ 29/10
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095	ε. Τσιταγκόγκ 9/11
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Σουάνση 4/11
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	πρός Ινδία 7/10
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	πρός Τόκιο 20/10
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	74	39050	πρός Εύρωπη 24/10
ΜΙΝΗΜΟΥΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Σαντάν 1/11
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Κόρπους Κρίσι 12/10
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	ε. Μπαντάρ Άμπας 17/10
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	α. Σαλέρνο 9/11
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	πρός Ρόττερνταμ 27/10
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	μετ. «Lamda» (κ.)
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	πρός Σαουδική Αραβία 9/10
ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	77	5509	ε. Έλσεμπερ Πόρτ 11/11
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855	μεταφορές Ινδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	πρός Άλγερία 26/10
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	δ. Σουέζ 7/11
ΜΠΑΖΜΑ (π.)	76	20480	πρός Χόγκ Κόγκ 22/10
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860	σιό Σεμάγκα (αποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	πρός Αμβέρσα 29/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Σουέζ 11/11
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	αργεί Άστακό
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	μετ. «Glint»
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Μπαχραϊν 5/11
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 21/10
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7.)	74	126413	πρός Ινδονησία 30/9
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	α. Ν. Μαγκαλόρ 8/11
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΣ (Ονδ.)	66	9085	α. Βομβάη 1/11
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861	πρός Ιαπωνία 25/10
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	πρός Ποχάγκ 19/10
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Τσιταγκόγκ 10/11
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Ν. Υόρκη 5/11
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Τέμα 9/11
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	α. Ραζάριο 8/11
ΜΥΡΙΣΙΔΗ	77	5511	ε. Μπότγουιν 1/11
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	πρός Άλγερία 23/10
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	πρός Τσιταγκόγκ 31/10
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Τάμπα 5/11
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982	α. Μομπίλ 6/11
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	πρός Χονολουλού 19510
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	α. Μορμουγκάδο 18/10
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018	α. Τερνέσι 8/11
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	πρός Γαλλία 28/10
ΝΕΞΣΗ (κ.)	72	60414	α. Γιουροπορτ 12/11
ΝΕΞΤΩΡ (κ.)	77	19166	πρός Κίνα 23/9
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	ε. Καζαμπλάνκα 7/11
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	πρός Τουρκία 10/9
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	μετ. «Blue River» (κ.7)
ΝΙΚΑΣ (Ονδ.)	73	20328	πρός Κίνα 31/10
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Ιντσόν 22/10
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462	πρός Λατβία 18/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000	α. Λούπ Τέρμιναλ 8/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	πρός Άλγερία 17/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	πρός Άλγερία 31/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	πρός Σ

ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	δ. Σουέζ 6/11
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Γιοκοχάμα 9/11
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	ε. Βαλέντσια 2/11
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Σαντάνα 3/11
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355	ε. Σάο Σεμπασιάνο 2/11
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	ε. Ρεσίφ 14/10
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1559	μεταφορές Περισκοί
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	μετ. «Κατερίνα II» (ε.)
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ντάρμπαν 15/10
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	μετ. «Leo M.» (κ.7)
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399	δ. Σουέζ 2/11
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Μόρι 10/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 20/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	προς Πακιστάν 24/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Ν. 'Υόρκη 9/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	προς Ρόττερταμ 29/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	προς Πόρτ 'Αρθουρ 30/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ΕΤΑ Κάζε 'Αιλαντ 9/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	προς Πόρτλαντ 23/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Φόρ 2/11
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άργει Πειραιά
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Κίνα 19/9
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	στό Ρίο Χάινα 31/10
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858	στό Κοξίν 23/10
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	ε. Πενάγκ 27/10
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	προς 'Ινδία 21/9
ΟΡΑ'ΙΟΝ	73	18958	ε. Βανκούβερ 9/11
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Τεργέσιτ 2/11
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	ε. Γκλίμπς 30/10
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	α. Γκλενσάντα 5/11
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (κ.)	60	11434	δ. Γιβραλτάρ 11/11
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	δ. Σουέζ 10/11
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην 'Αχαμπα (άποθήκη)
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	ε. Τσίμπα 5/11
ΟΥΑ'Ι'Τ ΓΟΥΝΤ (μ.)	66	3881	πρ. «Navi Wood»
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στό Χορμούζ (άποθήκη)
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	α. 'Οζάκα 4/11
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκα
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259	δ. Σουέζ 10/11
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317	πρ. «Warrior»
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	ε. Κάδιξ 19/10
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'ΙΖ (Βρ.)	67	19541	μετ. «Venus» (Ον.)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	α. Λά Σπέζια 7/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961	προς Σχζέιν 23/10
ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	προς Λουάντα 14/8
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	δ. Πόρτ Σαϊδ 2/11
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	στό Ν. Μαγκάλος 9/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Π. Σαϊδ 1/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	ε. Μπάχια Μπλάνκα 19/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	ε. Βενετία 7/11
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	προς Ουλσάν 23/10
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Σάν Βινσέντε 29/10
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Φόλμουθ Μπαϊ 9/11
ΠΑΣΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	πρ. «Freezer Leopard»
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	ε. Ρίο Γκράντε 6/11
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489	ε. Σιγκαπούρη 10/11
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Κάρταγένα 8/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Λός 'Αντζελες 1/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Χόγκ Κόγκ 3/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Τάραντα 7/11
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκοί
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	ε. Πειραιά 9/10
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	α. Χάμπτον 1/11
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	προς 'Ιαπωνία 24/10
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Νταλίν 1/11
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	ε. Λός 'Αντζελες 7/11
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Ρόττερταμ 28/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Τάμπα 22/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	προς Γιάννου 5/7
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	προς Κουβέιτ 10/10 *
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	προς Λομπίτ 1/7 *
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	δ. Σουέζ 6/11
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	ε. 'Αχαμπα 21/10
ΠΕΡΙΘΩΣ (κ.)	68	44842	α. Σιγκαπούρη 1/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. Βομβάη 17/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	69	10839	α. Τζέντα 27/9
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σάο Σεμπασιάνο 4/11
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	προς Ράς Τανούρα 24/10
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. 'Αλγκεθίρας 30/9
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	δ. Κων/πολη 6/11
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	ε. Πειραιά 18/10
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	προς Μουμπάσα 29/10
ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)	78	9864	ε. Καλκούτα 23/10
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	προς Λός 'Αντζελες 25/10
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	προς 'Ινδονησία 9/5
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	προς Μπουκάναν 9/10
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	προς Νουαντίνμπου 4/10
ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825	α. Π. Μαχ. Μπίν Κάσιμ 30/9
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Φουκουγιάμα 4/11
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στόν Περισκό
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (κ.)	69	56893	δ. Πόρτ Σαϊδ 6/11
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/7/87
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	ε. Ουλσάν 28/9
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	α. Ρίο 'Ιανέιρο 30/10
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ε. Γιβραλτάρ 3/11
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Ροστόκ 6/10
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Μπλμπόδο 20/10
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	προς 'Ανω 'Ανατολή 23/10
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	δ. Σουέζ 1/11
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	προς Φιλιππίνες 24/10
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	α. Σάλλομ Βόε 5/11
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άργει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Ρόττερταμ 12/11
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Ματάνζας 4/10
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II. (δ.π.)	67	40675	α. Πειραιά 6/11
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	προς Σαλαβέρρυ 30/10
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	ε. Μαντράς 9/11
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Φιλαδέλφεια 9/11
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Κολόμπο 22/10
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	προς 'Ινδία 3/10
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	προς 'Αλγερία 29/10
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	προς Κεϊπτάουν 30/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Χιούστον 17/10
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ II (κ.)	78	20288	ε. Ν. 'Υόρκη 27/10
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	ε. Κομώ Μπαϊ 3/10
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	μετ. «Λορέντα V» (κ.)
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	α. Χοντίντα 15/9

ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/10
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	προς 'Ινδία 20/10
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Ν. 'Υόρκη 2/11
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	ε. Κουνταλόρ 27/9
ΠΡΩΤΟΣ ('Ονδ.)	69	9677	ε. Βερακρούξ 11/8
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	προς Κούβα 1/10
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820	α. Βάρρι 2/10
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	ε. Γκλβεστον 27/9
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	δ. Γιβραλτάρ 11/11
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	προς Θέουτα 27/10
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	προς 'Οννε 13/10
ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	προς Κουβέιτ 26/10
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	α. Κονέφ 7/11
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Σουέζ 12/11
ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	προς 'Ινδία 28/10
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	προς Ν. 'Ορλεάνη 22/10
ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 26/7
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	α. Χάμπτον 1/11
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Σουέζ 12/11
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	προς Μαρίνα ντί Καράρα 31/10
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	μετ. «Pieros II» ('Ονδ.)
ΡΟΥΜΠΥ I. (π.)	73	22626	δ. Π. Σαΐδ 5/11 *
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	προς Γκουάνα 13/10 *
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (άποθήκη)
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	προς Γκουάνα 10/10
ΣΑ'Ι'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Χορμούζ (άποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. 'Αμβούργο 9/11
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. Μόκχα 31/10
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	ε. Τζουμπάι 4/11
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	δ. Κων/πολη 5/11
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	ε. Βιζακαπατάνμ 3/10
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	δ. Κων/πολη 2/11
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	προς Λούγουστα 6/11
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	ε. 'Αλεξάνδρεια 3/11
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	ε. Πειραιά 21/8
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	α. Τζουμπάι 18/9
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ ('Ονδ.)	76	2144	ε. Τύνιδα 5/11
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	α. Ρουέν 6/11
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	δ. Σουέζ 1/11
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	πρ. «Pacific Mariner»
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	στό Χό Τσι Μίνχ Σιτ 13/10
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	στό Ρόζι 'Αιλαντ 6/10
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	ε. Βομβάη 3/9
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	α. Ραβέννα 28/10
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μηχ.)	69	8064	δ. Σουέζ 6/11
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μηχ.)	70	8064	δ. Σουέζ 12/11
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7)	78	6053	α. Βρέμη 10/11
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	α. Τενερίφ 26/10
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Πειραιά 27/10
ΣΑΞΕΣ (δ.κ.)	85	26959	προς Σιγκαπούρη 20/10
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Σχζέιν 26/10
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	μετ. «Ευάγγελος Χ.» (κ.)
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	προς Χορμούζ 23/10
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	α. Σιγκαπούρη 30/10
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	στό Ντουμπάι 10/11
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μηχ.)	71	8349	α. Ντάρμπαν 4/11
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	ε. Μπεντί 4/9
ΣΕ'Ι'ΛΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Μανίλα 28/10
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	α. Χιούστον 22/10
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ I. (κ.)	70	12578	προς Περού 12/9
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ II (κ.)	70	12578	προς 'Αλεξάνδρεια 21/10
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Λός 'Αντζελες 1/11
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	α. Σεβίλλη 4/11
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	α. Βικτόρια 1/11
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	ε. Βοστώνη 3/11
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	στη Σιγκαπούρη 19/10
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	προς Μπαντάρ 'Αμπάς 19/10
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Φουτζέιρα 28/10
ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μηχ.)	77	22377	μετ. «Beta» (Μηχ.)
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	δ. Πανομά 9/11
ΣΗ ΛΟΡΕΛ (δ.κ.)	68	66113	α. Τάραντα 11/11
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Σιγκαπούρη 31/10
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μηχ.)	71	4713	ε. Μάλαγα 8/11
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	α. Σέλλ Χάβεν 5/11
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	α. Χιούστον 6/11
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Βικτόρια 2/11
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48865	α. Χοσέ 'Ιγνάθιο Τέρμιναλ 1/10
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	α. Μόντρεαλ 5/11
ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	ε. Ταϊτσουκ 26/10
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	προς 'Ιαπωνία 28/9
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	17415	έπαιληθη αλδοπαπούς
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Γένοβα 4/11
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. Κιτιμά 8/11
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	α. Φόρ 9/11
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	δ. Κων/πολη 8/11
ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	δ. Κων/πολη 7/11
ΣΗΕΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	προς Νταμμά 29/10
ΣΗΕΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	α. Κακογκάβα 8/11
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Σμύρνη 1/11
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	α. Ρόττερταμ 11/11
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	προς Ούμ Σαΐδ 3/10
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963	α. 'Ιτακούι 2/11
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Κόλουμπιμποργκ 8/11
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	προς Κουβέιτ 9/11
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.Μ.)	80	32995	α. Λονδίνο 7/11
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	προς Κούβα 27/10
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	α. Τής 7/11
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Σάν Λορέντζο 2/11
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	α. Νταμμά 8/10
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	δ. Κων/πολη 4/11
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Παρανάγουα 6/11
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.7)	73	17795	α. Νάπολη 10/11
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	προς Ταρτούζ 30/10
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025	ε. Κομά Μπαϊά 4/11
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709	α. Ρόττερταμ 5/11
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	πρ. «Paramount»
ΣΗΠΡΑ'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Φόρ 7/11
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432	ε. Κομά Μπαϊά 16/9
ΣΗΡΑΤ'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Μοντεβιδέο 4/11
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	δ. Κων/πολη 6/1
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	προς Καζαμπλάνκα 26/1
ΣΗΡΟΒΕΡ (Κ.)	79	14592	ε. 'Αμβούργο 10/11
ΣΗΣΚΟΥΓΤ (δ.μ.)	75	42619	α. 'Αγκλεθβόρας 27/10
ΣΗΣΚΟΓΚ (κ.)	70	17571	πρ. Ν. 'Ορλεάνη 28/10
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	προς 'Αλγέρι 27/8
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Τερνούζεν 9/11
ΣΗΣΤΡΕ'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	ε. Πόρτ ντί Μπούκ 8/11
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	προς 'Οσάν 14/10

ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.).....	75	18794	α. Φάλλουθ Μπαϊν 6/11
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.).....	62	11277	ε. Βομβάη 14/4/86
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Κ.).....	74	31228	πρόξ Τελίν 28/10
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.....	73	29763	ε. Κόρπους Κρίστι 20/10
ΣΗΧΑΠΟΥ (Κ.).....	73	14353	ε. Βηρυτιό 5/11
ΣΗΧΑΡΜΟΥ (Κ.).....	75	17129	α. Ν. Όρλεάνη 26/10

ΣΙΔΕΡΗΣ.....	72	16406	ε. Κάντλα 2/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (Κ.).....	76	12440	α. Ν. Υόρκη 4/11
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ (Μηχ.).....	75	32688	πρόξ Νορβηγία 24/10
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ.....	78	5500	στή Μανίλα 21/9
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (Κ.).....	76	20654	πρ. «Hansa Navigator»
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (Π.).....	85	13911	α. Πόρτ Σαϊν 10/11
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μηχ.).....	75	20797	ε. Άλεξάνδρεια 28/10
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (Κ.).....	76	12440	α. Κολούμπια ρίβερ 9/11
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.).....	75	13835	πρ. «Γκούντ Φαίθ»
ΣΙΑΜΝΑ.....	78	32508	α. Τζέντα 21/10
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.).....	72	55878	δ. Πόρτ Σαϊν 4/11
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (Κ.).....	75	16849	ε. Πόρτ Σουδάν 23/10
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (Κ.).....	80	14825	ε. Μάντρε ντέ Ντέους 1/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.).....	69	15688	δ. Π. Σαϊν 7/11
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΡΟΥΤ (Λιβ.).....	69	15688	α. Μουάσα 19/10
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.).....	71	24102	μετ. «Meridian» ('Ονδ.)
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.).....	70	24102	πρόξ Μασόν 27/9
ΣΙΦΟΝΟΣ ΣΤΑΡ (Κ.).....	73	9645	α. Καλλάδο 1/11
ΣΚΑΡΟΣ (Κ.).....	63	10617	στό Μπαντάρ Χομεϊνί
ΣΚΑ'Υ ΚΡΕΣΤ.....	76	22377	μετ. «Γαμμα» (Λ.)
ΣΚΑ'Υ ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.).....	73	17466	ε. Ντάς Άιλαντ 31/10
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (Κ.).....	77	11679	α. Σιγκαπούρη 20/10

ΣΚΑ'Υ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (Κ.).....	76	10804	ε. Γάνδη 8/11
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (Κ.).....	77	19993	ε. Λός Άντζελες 2/11
ΣΚΥΡΩΝ (δ.).....	74	75049	πρόξ Ίνδονησία 27/8
ΣΜΥΡΝΑ (Κ.).....	74	20712	α. Παρντίπ 4/11
ΣΜΥΡΝΗ (Κ.).....	77	8989	πρόξ Μπαντάρ Άμπας 20/10
ΣΟΝΙΑ (Κ.).....	74	30340	α. Σάν Λορέντζο 18/10
ΣΟΥΕΡΤΕ.....	77	33408	α. Φρημάντλ 2/11
ΣΟΥΝΙΟΝ (Κ.).....	67	13540	α. Πειραιά 2/11
ΣΟΦΙΑ Ν. (Π.).....	72	4827	στόν Πειραιά 16/9
ΣΠΑΡΤΑ (Π.).....	69	1595	πρόξ Δ. Αφρική 18/10
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (Κ.).....	77	12561	ε. Ντάρμπαν 4/7
ΣΠΕΤΣΑΙ (Κ.).....	69	34054	δ. Ντόβερ 1/11
ΣΠΗΛΙΑΔΑ.....	78	12518	α. Ν. Όρλεάνη 15/10
ΣΠΕΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.).....	63	31290	δ. Πόρτ Σαϊν 5/11
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (Κ.).....	71	17878	πρόξ Λά Γκουαίρα 28/9
ΣΠΥΡΟ (δ.μ.).....	62	12847	διάλυση Τσιταγκόγκ
ΣΠΥΡΟΣ Β. (Κ.).....	70	11870	πρόξ Ίνδια 26/10
ΣΤΑΜΙΝΑ (Κ.).....	69	13942	ε. Ραβέννα 8/11
ΣΤΑΡ (Κ.).....	61	1586	α. Σαβόνα 9/11
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (Κ.).....	74	24573	α. Ν. Όρλεάνη 31/10
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (Κ.).....	84	20494	πρόξ Άντεν 18/10
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (Κ.).....	77	22893	πρόξ Κορέα 11/10
ΣΤΑΡΜΑΝ (Κ.).....	78	18321	ε. Μανίλα 27/10

ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.).....	66	22617	α. Γκάβρεστον 1/11
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.).....	70	99011	στόν Περσικό 12/7
ΣΤΑΡ ΣΗ (Κ.).....	74	6925	ε. Πειραιά 8/8
ΣΤΑΥ (Κ.).....	75	15113	πρόξ Βικτόρια 24/9
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.).....	62	1133	ε. Πύλο 19/7
ΣΤΕΛΛΑ Α. (Κ.).....	50	1518	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (Κ.).....	75	17894	δ. Σουέζ 11/11
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.).....	83	35208	πρόξ Μανίλα 14/10
ΣΤΟΡΚ (δ.κ.).....	70	15265	δ. Π. Σαϊν 1/11
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ.....	76	31725	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	75	111171	πρόξ Άιν Σούκνα 11/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	69	9822	α. Άλεξάνδρεια 3/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	72	9076	α. Μουάσα 8/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	73	16317	ε. Τσιταγκόγκ 7/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	70	18736	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	72	13631	πρόξ Κίνα 21/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	73	6254	μετ. «Veronica» ('Ονδ.)
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	78	11562	ε. Παρνάγουα 6/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	73	19420	πρόξ Τολαγκνάρο 17/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	78	10372	ε. Λάγος 20/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	78	11781	επιβλήθη άλλοδοπαός
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	73	19735	πρόξ Χόγκ Κόγκ 6/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	70	10328	πρόξ Ντάρμπαν 30/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	72	24615	ε. Φιλαδέλφεια 2/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	78	16329	δ. Παναμά 9/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	71	16275	α. Καράτι 5/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	74	22294	α. Φέλιξτσοου 9/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	66	18781	δ. Σουέζ 6/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	75	3531	α. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 17/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	83	35762	ε. Κασίμ 6/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	81	3375	α. Λονδίνο 12/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	70	9954	α. Μορμουγκάδο 9/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	73	9044	α. Άλεξάνδρεια 1/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	77	21926	πρόξ Κίνα 27/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	76	16023	α. Σιγκαπούρη 16/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	76	9833	ε. Σάντος 9/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	78	15660	α. Βαρκελώνη 10/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	75	12376	α. Ναντόρ 29/5/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	83	21000	πρόξ Μπαμπούα 29/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	69	5406	δ. Παναμά 3/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	73	12376	ε. Μανφρεντιόνα 26/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	76	15356	πρόξ Λά Γκουαίρα 28/9
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	71	9082	ε. Γκουαγιακουίλ 5/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	68	9627	πρόξ Πόρτ Σουδάν 14/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	69	9777	πρ. «Κύζικος»
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	71	20670	πρόξ Όρν 30/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	70	5538	στόν Πειραιά 6/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	71	4881	ε. Πειραιά 4/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	76	13550	πρ. «Pampas»
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	77	17339	ε. Κομά Μπαϊν 6/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	76	18953	πρόξ Ουλάσν 29/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	74	8915	πρόξ Σαγκάη 19/10
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	73	50849	α. Φιουμπαίνιο 9/11

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.).....	71	109197	στό Ντουμπάι 8/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (Κ.).....	76	30746	πρόξ Ίνδονησία 31/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (Κ.).....	73	43867	πρ. «Sunset Peak»
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (Κ.).....	75	13567	πρ. «Tokyo Rainbow»
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (Κ.).....	76	13547	πρ. «Japan Rainboyn»
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ.....	76	18953	ε. Σαγκάη 30/5/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΤ (Κ.).....	74	43867	πρ. «Lantau Peak»
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (Κ.).....	72	79317	δ. Πόρτ Σαϊν 7/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.).....	74	25394	α. Βοστώνη 28/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ.....	72	113950	πρόξ Λαράκ 2/7
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.....	70	48501	ε. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Κ.).....	72	12463	ε. Γένοβα 9/11
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (Κ.).....	74	11644	ε. Σιγκαπούρη 7/11
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (Π.).....	80	14397	πρόξ Άντεν 12/10
ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΑΣ (Κ.).....	74	11644	πρόξ Μπαντάρ Άμπας 11/10
ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	70	52765	ε. Γιούροπορτ 12/11
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.).....	75	47133	ε. Τζέντα 24/10
ΤΣΑΡΝΙΚ (Κ.).....	71	12384	μετ. «Acorn» (κ.7)
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (Κ.).....	74	10059	πρόξ Μάρ ντέ Πλάτα 28/10
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (Π.).....	82	15953	ε. Γκουαϊνιάμας 20/10
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (Π.).....	72	15948	α. Γκάβρεστον 27/10

ΦΑΙΡΜΑΙ'Υ (Π.).....	66	4572	ε. Υμοιόντεν 10/11
ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Κ.).....	75	16421	μετ. «Γουίνερ» (Κ.)
ΦΑΝΕΛΙ (Κ.).....	75	5595	ε. Ν. Μαγκαλόρ 14/10
ΦΑΝΗΣ (Π.).....	77	15901	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΦΑΝΗΣ (Κ.).....	77	20608	πρόξ Κίνα 25/9
ΦΑΡΟ (Μ.).....	69	12840	α. Σμύρνη 4/11
ΦΑΣΣΑ (δ.).....	74	67.202	α. Ν. Όρλεάνη 24/10
ΦΕ'Ι'Θ.....	70	15216	ε. Θεσσαλονίκη 29/10
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (Π.).....	68	4080	α. Μπαχραϊν 9/11
ΦΕΣΣΕΝΤ (Κ.).....	69	8767	πρόξ Άγκόλα 27/7
ΦΗΑΡΛΕΣΣ (Κ.).....	71	22523	στό Γιαντάι
ΦΙΛΙΑ.....	71	7201	άρχει Πειραιά
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.....	73	18583	δ. Παναμά 21/10
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.).....	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΘΕΝ (δ.κ.7.).....	67	54322	πρόξ Πασιφ Γκουντράγκ 16/9
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.).....	70	83168	δ. Σουέζ 6/11
ΦΙΣΚΕΛΑ (Κ.).....	70	1519	α. Μπάρ 7/11
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Π.).....	67	15621	α. Βασιλικό Μπαϊν 9/11
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (Π.).....	70	14788	ε. Ραβέννα 5/11
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Π.).....	66	13870	ε. Λέγκχορν 30/10
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (Π.).....	70	37310	δ. Παναμά 5/11
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (Π.).....	78	6585	στή Μπετζίνα (ἀποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (Π.).....	68	13580	πρόξ Βομβάη 25/10
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (Π.).....	74	20513	ε. Μανίλα 27/10
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (Π.).....	70	16973	πρόξ Καράτι 26/10
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.).....	85	38629	α. Τζουμπάιλ 2/11
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (Κ.).....	72	21690	ε. Ρότερνταμ 1/9
ΦΛΕ'Ι'Μ (Κ.).....	72	16398	α. Κομά Μπαϊν 25/10
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.).....	71	9048	επισκευές Πειραιά 11/7
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μηχ.).....	74	65244	α. Φιλαδέλφεια 9/11
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.).....	69	15808	α. Σιγκαπούρη 30/7/87
ΦΟΙΝΙΣ (Π.).....	78	45330	ε. Ταρρακόνια 31/10
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Κ.).....	75	20214	πρόξ Ίνδονησία 23/10
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (Κ.).....	78	16885	α. Ν. Όρλεάνη 31/10
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (Κ.).....	76	23104	πρόξ Χιούστον 20/10
ΦΟΡΤΣΟΥΝΕ'Ι'Τ (Π.).....	63	10736	ε. Φρητάνον 7/10
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μηχ.).....	73	17918	πρόξ Τζόρφ Λασφάρ 26/10
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7.).....	75	8332	πρόξ Χονολουλού 19/10
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (Π.).....	71	10586	α. Νάπολη 29/10
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.).....	63	26759	ε. Ρίο Τανέιρο 19/10
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (Κ.).....	76	9282	α. Σιγκαπούρη 30/10
ΦΡΗΠΟΡΤ (Κ.).....	73	29709	ε. Χόγκ Κ-ογκ 31/10
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (Π.).....	68	8034	πρόξ Ντακάρ 26/10
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (Π.).....	68	9342	πρόξ Άβάννα 29/10
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (Π.).....	69	8065	δ. Παναμά 10/11
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (Π.).....	61	1652	α. Λός Πάλμας 22/10
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (Κ.).....	75	8413	πρόξ Άγκόλα 6/10
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (Π.).....	68	1568	α. Λός Πάλμας 8/11
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (Κ.).....	68	5631	πρ. «Φρίο Πρόγκρεσ»
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (Π.).....	77	6680	πρόξ Γαλλία 23/10
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (Π.).....	88	4999	νυμπίγεται Άκίτσου
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (Κ.).....	79	5045	πρ. «Sun Happiness»
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (Π.).....	75	3699	πρ. «Rose Mallow»
ΦΡΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (Π.).....	68	2863	πρόξ Νιγηρία 5/10
ΦΡΟ ΜΕΣΙΚΟ (Π.).....	68	5537	δ. Παναμά 24/10
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (Κ.).....	68	5644	ε. Φόυνες 31/10
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (Κ.).....	73	5871	πρ. «Geeststar»
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (Π.).....	73	2987	πρ. «Taihaku Maru»
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (Π.).....	73	3563	πρ. «Osaka Reefer»
ΦΡΟ ΠΑΣΦΙΚ (Π.).....	68	1261	πρ. «Freezer Leva»
ΦΡΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (Π.).....	68	2662	πρ. «Cherry Island»
ΦΡΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (Κ.).....	74	8279	α. Πειραιά 6/11
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (Κ.).....	73	6863	πρ. «Reefer Ciku»
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (Π.).....	80	2484	πρόξ Κεηπίτσον 1/10
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.).....	75	44698	πρόξ Μπαγκκόγκ 15/9
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).....	75	44699	πρόξ Παλάου Σαμπού 15/10
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	48928	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΧΑΒΕΝ (δ.).....	73	109700	στή Σιγκαπούρη 10/6
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (Κ.).....	72	9343	πρόξ Ταρτούς 19/10
ΧΑΝΤΕΡ (Κ.).....	74	18694	δ. Γιβραλτάρ 9/11
ΧΑΠΙΝΕΣ II (Π.).....	73	13687	ε. Λισσαβόνα 8/11
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (Κ.).....	76	30000	ε. Σαγκάη 28/10
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (Κ.).....	72	15498	α. Τερνέστ 8/11
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (Κ.).....	72	33267	πρόξ Άμυδούργο 28/10
ΧΑΡΙΤΑΣ (Κ.).....	75	11284	ε. Ρουέν 2/11
ΧΑΡΜΟΥ I (Π.).....	68	12348	πρόξ Σαγκάη 8/10
ΧΑΦΝΙΑ (Κ.).....	78	9918	α. Τάραντα 5/11
ΧΕΓΚ (δ.π.).....	79	5266	ε. Πειραιά 8/11
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (Κ.).....	75	19116	πρόξ Ίνδονησία 26/8
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).....	70	12363	πρόξ Μπαγκκόγκ 31/10
ΧΕΡΟΝ (Κ.).....	72	19407	ε. Χουάγκπο 1/11
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (Π.).....	78	15981	πρόξ Μπαντάρ 18/10
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (Π.).....	73	4940	ε. Ν. Όρλεάνη 11/9
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (Π.).....	71	6166	α. Ν. Όρλεάνη 7/11
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.).....	71	15922	ε. Κασσι

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

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

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

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

SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111