

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Απριλίου 1990
Αρ. Φύλλου 1316/1074

NAYTIKA XPONIKA



World Shipbuilding

With
English
Supplement

ΑΡΙΘ. 1316/1074
ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333

NO PLACE FOR NOVICES



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LTD

Tradewinds · 190 Vauxhall Bridge Road

London SW1V 1DX · United Kingdom

Tel: 01 · 828 9911 Telex: 8956714 FRIXOS G

Telefax: 01 · 828 9179



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

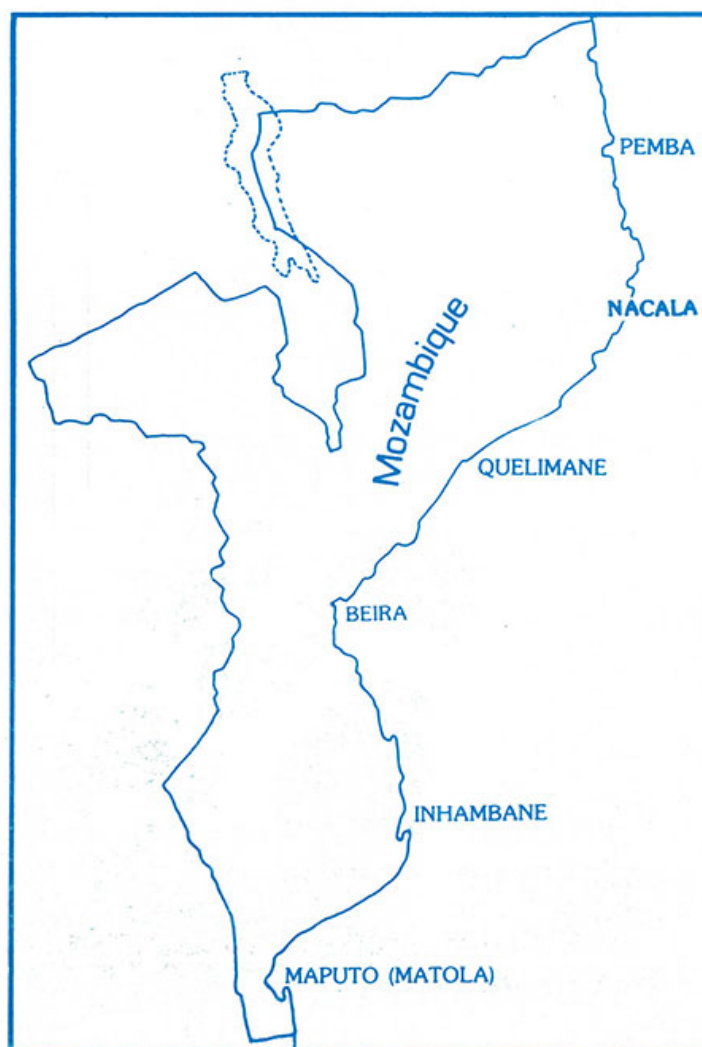
PRODUCTS AVAILABLE: 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

DELIVERY METHOD : MAPUTO/MATOLA AND/OR OFFSHORE BEIRA, AND/OR OFFSHORE
MATOLA IS SITUATED ON THE BANK OF RIO MATOLA
3 MILES ABOVE MAPUTO WHARVES

AGENCY FACILITIES : EXCELLENT SERVICE WHICH ENSURES VESSEL'S CONTACT WITH
PORT AUTHORITIES (CUSTOMS, HARBOUR MASTER, E.T.C.) CREW
CHANGE, PROVISIONS AND FRESH WATER

NOTICE : MASTER SHOULD CONTACT OUR DEPOTSHIP M/T "DIMINI" ON
CHANNELS 14/16 AND/OR IN MARISAT TLX NR "DIMINI"
583-1100321-INMA-X INDIAN OCEAN SATELLITE

petromoc E.E.

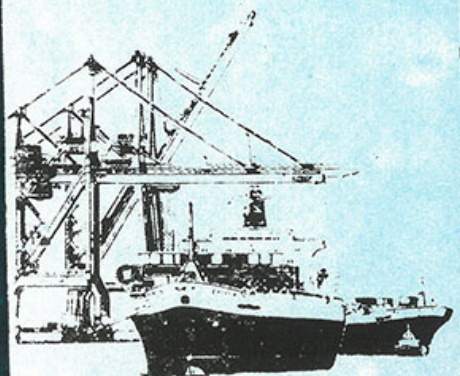


INTERMARINE LTD

SALES AGENTS

46 FILONOS STR,
185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES : (01) 4119388 - 4172194 - 4173172
TELEXES : 211178 - 212845 - 212742 INMA GR
FAXES: 4172268 - 4113160
CABLE : IKTINOS - PIRAEUS

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 59ο**

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1316/1074

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. 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. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
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 100,00
'Απω 'Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σέ πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

59th Year
Issue No. 1316/1074 April 1st, 1990

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

- 13** Παγκόσμια Ναυπηγιοβιομηχανία.
'Από την συρρίκνωση στην ανάκαμψη.
Του κ. Γιώργου Μπάνου.
- 14** Στο υψηλότερο επίπεδο της τελευταίας
πενταετίας οι παραγγελίες νέων πλοίων
έφθασαν τούς 32 εκατ. τον. γκρός.
- 18** Τό μέλλον της παγκόσμιας Ναυπηγιοβιομηχανίας.
Σκέψεις καί προβλέψεις του Δρ Τζών Πάρκερ
προέδρου καί διευθυντού των ναυπηγείων
Χάρλαντ & Γούλφ.
- 21** Τά «Οικολογικά δεξαμενόπλοια» του Νορβηγικού
Νηογνώμονα.
- 22** Οι δυνάμεις της 'Αγοράς κέρδισαν τή μάχη
της Παγκόσμιας Οικονομίας
'Αποσπάσματα από μία ενδιαφέρουσα συνέντευξη
του καθηγητή Κώστα Θ. Γραμμένου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
11 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
30 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
35 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
37 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
45 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
47 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
49 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
51 ENGLISH SUPPLEMENT
55 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

**TAKE
CARE**

**TAKE
COVER**

**TAKE
THE ALL-IN-ONE
SOLUTION**



the swedish club

SVERIGES ÅNGFARTYGS ASSURANS FÖRENING

Göteborg

Int +46-31-63 84 00

Piraeus

Int +30-1-451 90 67

Hong Kong

Int +852-521 63 73/4

Αδιάρρηκτος κρίκος

Πολλά τά τηλεφωνήματα και πολλές οι συζητήσεις για τις επιφυλάξεις των «Ναυτικών Χρονικών» αναφορικά με την χρησιμοποίηση Σοβιετικών ναυτικών στα ελληνικά πλοία βάσει της σχετικής συμφωνίας που συνήψε η διοίκηση της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών. Είχαμε υπογραμμίσει πρό ενός μηνός, ακριβώς, ότι κανένας ξένος, όποιος και αν είναι, δεν αποτελεί τη λύση που χρειάζεται η Ελληνική Ναυτιλία για να διατηρηθεί έσσει. Και είχαμε συστήσει τη συνέχιση των δοκιμασμένων μεθόδων και κυρίως τη χρησιμοποίηση Ελλήνων ναυτικών, δεδομένου ότι οι περισσότεροι και στην Ακτή Μιαούλη, και στο Λονδίνο, πιστεύουν ότι η ύπαρξη των Ελληνικής Ναυτιλίας είναι συνυφασμένη με την ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών.

Ο κρίκος είναι αδιάρρηκτος. Αν σπάσει, θά χαθεί και η Ελληνική Ναυτιλία.

Δεν πρόκειται για σχήμα λόγου. Στίς συζητήσεις που έγιναν με άφορμή τις επιφυλάξεις των «Ναυτικών Χρονικών» για τη χρησιμοποίηση των Σοβιετικών, αναφέραμε με επιμονή ένα μόνο από τα πάμπολλα σχετικά περιστατικά τα οποία έχουμε ζήσει κατά την καθημερινή μας περιπλάνηση στην Ακτή Μιαούλη, τα οποία επιβεβαιώνουν την βαθύτητα ριζωμένων (στούς περισσότερους, γιατί υπάρχουν και οι εξαιρέσεις) αντίληψη ότι η ύπαρξη της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι συνυφασμένη με την ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών. Πριν τό άναφέρομε και από αυτή έδω τη θέση, όφείλομε νά προσθέσομε ότι από τίς συζητήσεις αυτές προέκυψαν και όρισμένες διαπιστώσεις, για τίς όποιες όμως θά μιλήσομε άμέσως έν συνεχεία.

Τό περιστατικό στό όποιο άναφερόμαστε άνωτέρω, τό ζήσαμε πολύ πρόσφατα σέ γνωστή ναυτιλιακή εταιρία, ένα πλοίο της όποιας μέ ξένη σημαία κατευθυνόταν στόν Κόλπο ΗΠΑ για φόρτωση. Πρός άποφυγή των προβλημάτων πού είχαν εμφανισθεί τόν τελευταίο καιρό μέ αίφνιδες ή ύποκινούμενες άπαιτήσεις Φιλιππινέζων κυρίως ναυτικών, ό άρμόδιος άρχιπλοίαρχος της εταιρίας είχε στείλει ένα fax μέ συγκεκριμένες όδηγιες στόν Έλληνα πλοίαρχο, ό όποιος όμως είχε άπορίες για τίς ύποδείξεις. Και εμφανίσθηκε στό τηλέφωνο για διευκρινίσεις. Μέ τήν εύκαιρία, έτερος άρχιπλοίαρχος πού είχε ζήσει στην περιοχή του Κόλπου και έ γνώριζε τό κάθε τί για τά συμβαίνοντα εκεί, ένημέρωσε τόν πλοίαρχο για τά προβλήματα πού ένδεχομένως θά αντιμετώπιζε και του έδωσε λεπτομερείς όδηγιες για τό τί έπρεπε νά πράξει σέ κάθε περίπτωση. Η συνομιλία του πλοίαρχου μέ τούς δύο άρχιπλοίαρχους κράτησε περίπου έκα λεπτά της ώρας, παρατυχών δέ πλοίαρχος πού είχε φιλικούς δεσμούς μέ τούς δύο άρχιπλοίαρχους παρατήρησε ότι αν έλειπαν οι Έλληνες του γραφείου και ό Έλληνας πλοίαρχος επί του σκάφους θά ήταν άπολύτως άδύνατη ή ρύθμιση των λε-

πομερειών πού είχαν άναφερθεί κατά τη συνομιλία και είχαν σαν άποτέλεσμα τήν έξάλειψη και του παραμικρού κινδύνου για τη δημιουργία προβλημάτων σέ βάρος του πλοίου.

Η άποδοτική και χωρίς προβλήματα, κατά τό δυνατόν, διαχείριση του πλοίου είναι ή μία πλευρά πού εξασφαλίζει ή ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών. Η άλλη, έξ ίσου σημαντική, είναι τό γεγονός ότι οι Έλληνες ναυτικοί είναι τό κυριότερο φυτώριο, από τό όποιο ξεπηδούν οι νέοι πλοιοκτήτες, είναι ή άέναη πηγή πού εξασφαλίζει τη διατήρηση της Ελληνικής Ναυτιλίας έσσει.

Όπως προαναφέρθηκε, από τίς συζητήσεις πού είχαμε στη διάρκεια του τελευταίου μηνός για τό συγκεκριμένο θέμα προέκυψαν και όρισμένες διαπιστώσεις:

Η πρώτη από τίς διαπιστώσεις αυτές είναι ότι πρέπει νά εξασφαλίσουμε τήν ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών και στη συγκεκριμένη περίπτωση Έλλήνων άξιωματικών, γιατί σέ λίγο έαν δέν σπεύσομε, έαν όλιγορώσομε και άλλο, δέν θά μπορούμε νά επανδρώσομε ούτε τά γραφεία άλλα ούτε και τά πλοία και φυσικά ούτε οι Φιλιππινέζοι, ούτε οι Κορεάτες, ούτε οι Πολωνοί, ούτε οι Σοβιετικοί είναι σέ θέση νά τούς άντικαταστήσουν.

Η δεύτερη είναι ότι ό έφοπλισμός όφείλει νά εξασφαλίσει κατ' άρχήν τήν εξέλιξη των άξιωματικών πού έχουν μείνει στάσιμοι λόγω της άπασχολήσεώς τους τά χρόνια αυτά σέ πλοία μέ ξένη σημαία — είναι καιρός νά ύποδειχθεί μέ έπιμονή στην Πολιτεία ότι δέν μπορεί νά τιμωρεί τούς ναυτικούς μας έπειδή, έλλείψει επαρκών πλοίων μέ Ελληνική σημαία, αναγκάζονται νά άπασχολούνται σέ πλοία μέ ξένη σημαία, ή ύπηρεσία επί των όποιων, παρά τό γεγονός ότι είναι χρυσοπληρωμένη, ισχύει μόνον για συνταξιοδοτικούς λόγους και δέν λαμβάνεται ύπ' όψει για τήν άπόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων.

Και ή τρίτη είναι ότι πρέπει νά εισφέρουν όλοι ύπέρ του Κεφαλαίου Ναυτικής Έκπαίδευσως, δηλαδή και εκείνοι πού διατηρούν στό πλοία τους υπό ξένες σημαίες άλλα χρησιμοποιούν Έλληνες ναυτικούς, έστω άκόμη πλοίαρχο και Α' μηχανικό, ένώ όφειλαν και αυτοί νά χρησιμοποιούν τουλάχιστον έξι Έλληνες άξιωματικούς για νά εξασφαλίζεται ή εξέλιξη και ή άνανέωση.

Φυσικά ή εισφορά ύπέρ του ΚΝΕ δέν μπορεί παρά νά είναι προαιρετική για τά πλοία μέ ξένες σημαίες, άλλα στίς συζητήσεις πού είχαμε στη διάρκεια του μηνός πού πέρασε δέν συναντήσαμε αντίρρηση στην πρόταση αυτή, ή όποια, άλλωστε, άποβλέπει σέ ένα και μόνον σκοπό: Νά παραμείνει ό κρίκος αδιάρρηκτος, πράγμα πού σέ τελική άνάλυση σμφέρει σέ όλους, και στη Ναυτιλία, και στόν τόπο.

ΠΟΙΟΥΣ ΨΗΦΙΖΟΜΕ

Έν όψει των εκλογών της Κυριακής, τά «Ναυτικά Χρονικά» συνιστούν ύπερψηφισθούν όλοι οι ύποψήφιοι πού άποδεδειγμένα ένδιαφέρονται για τη Ναυτιλία και τούς ανθρώπους της. Σπεύδομε δέ νά διευκρινίσουμε ότι μεταξύ αυτών περιλαμβάνομε και όλους εκείνους πού διετέλεσαν Υπουργοί Ναυτιλίας και Γενικοί Γραμματείς του ΥΕΝ, διότι θεωρούμε ότι και αυτοί έχουν δεθεί πλέον μέ τη Ναυτιλία και τούς ανθρώπους της.

ΠΡΟΧΩΡΟΥΝ ΟΙ ΚΥΠΡΙΟΙ

Πολύ καλά έκανε ό Πρόεδρος Βασιλείου και δέν άποδέχθηκε τήν παραίτηση πού ύπέ-

βαλε ό ναυτιλιακός σύμβουλος κ. Ζήνων Κατσοριδής μετά από όρισμένα — άσφαλώς ύποκινούμενα — δημοσιεύματα κυπριακών έφημερίδων. Η έπιτυχία του ανθρώπου έχει προκαλέσει εκείνους πού έπωφελούνται πρωτίστως από τη διεθνή ναυτιλιακή δραστηριότητα και κρατούν πάντοτε «χαρτιά» για νά κάψουν όσους θεωρούν ότι θέτουν σέ κίνδυνο τά συμφέροντά τους. Κατά τά φαινόμενα, όμως, έχει ένοχληθεί και τό κυπριακό κατεστημένο τό όποιο φαίνεται ότι έχει βάλει τό χεράκι του στη δημιουργία του θέματος πού όδήγησε στην ύποβολή της παραίτησεως από τόν κ. Κατσοριδή.

Πρέπει νά υπογραμμίσουμε ότι μόλις έγνωσθη πρό 15ημέρου ή ύποβολή της παραίτησεως του κ. Κατσοριδή ύπήρξαν επανειλημμένα τηλεγραφήματα από τόν Πειραιά πρός τόν Πρόεδρο Βασιλείου νά μήν

τήν άποδεχθεί, γεγονός πού άποδεικνύει τό κύρος του ανθρώπου και στην Ακτή Μιαούλη.

Έν πάση περιπτώσει, εκείνο πού έχει σημασία και τό σημειώνομε μήπως κάποια στιγμή ξεπνήσομε και έμεις, είναι ότι οι Κύπριοι προχωρούν: Μετά τη συμφωνία μέ τούς Σοβιετικούς για τήν έγγραφη σοβιετικών πλοίων στό Κυπριακό νηολόγιο, φαίνεται ότι κάτι άλλο θα γίνει και μέ κινεζικά πλοία. Τό ένδεχόμενο έγγραφης κινεζικών πλοίων στό Κυπριακό νηολόγιο προκύπτει από τήν πρόσκληση πού άπευθύνθηκε από κινεζικής πλευράς πρός εκπροσώπους του Κυπριακού νηολογίου για συνομιλίες στίς όποιες θά έξεταστούν οι δυνατότητες ύπογραφής ειδικής διμερούς συμφωνίας, άνάλογης εκείνης πού υπέγραψε μέ τήν Σοβιετική Ένωση.

Έν κατακλείδι, οι Κύπριοι έχουν μυαλό

καί δουλεύουν μεθοδικά καί έντατικά μέ στόχο τό κέρδος καί τήν ωφέλεια του τόπου τους. Γι' αυτό έμεις πιστεύομε ότι θά προκόψουν ακόμη περισσότερο στόν ναυτιλιακό τομέα.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Παρά τό γεγονός ότι είναι συνήθης ή αναφορά στους διάφορους τομείς οικονομικής δραστηριότητας κατά τήν διάρκεια όλων των προεκλογικών περιόδων σάν αυτή που διανύομε τίς ημέρες αυτές έν όψει των έκλογών της προσεχούς Κυριακής, δέν μπορούμε νά μήν υπογραμμίσουμε τή δήλωση του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας κ. Κων. Μητσοτάκη, κατά τήν επίσκεψή του πρό ήμερών στό 'Εργατικό Κέντρο Πειραιώς, γιά τή Ναυτιλία καί τόν Πειραιά.

«Η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, είπε ό κ. Κων. Μητσοτάκης, θά κάνει τήν εμπορική μας ναυτιλία άνταγωνιστική καί τόν Πειραιά διεθνές κέντρο ναυτιλιακής καί παραναυτιλιακής δραστηριότητας».

Μιλώντας άργότερα στους δημοσιογράφους γιά τήν επίσκεψή του στό 'Εργατικό Κέντρο, ό κ. Κων. Μητσοτάκης τόνισε τήν ανάγκη νά μετατραπεί ό Πειραιάς σέ διεθνές κέντρο ναυτιλίας καί παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων. 'Επίσης τόνισε τήν ανάγκη νά αποκτήσει τό ελληνικό πλοίο τή χαμένη ανταγωνιστικότητά του.

Μέχρι τή στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές, δέν είχαμε έπισημάνει άλλη αναφορά στό θέμα της Ναυτιλίας από τίς ήγες των ύπολοίπων κομμάτων.

ΣΤΗΝ ΙΝΤΕΡΚΑΡΓΚΟ

Ό κ. Φράνκ Τσάο, πρόεδρος της εταιρίας Wah Kwong, θά είναι ό επόμενος πρόεδρος της Διεθνούς 'Ενώσεως 'Εφοπιστών πλοίων ξηρού φορτίου (Ιντερκάργκο), σύμφωνα μέ τήν όμόφωνη πρόταση της έκτελεστικής επιτροπής της 'Ενώσεως, που συνήλθε στό Λονδίνο στίς 14 Μαρτίου.

Ό κ. Τσάο, άποδεχόμενος τή τιμητική πρόταση των μελών της Ιντερκάργκο, δήλωσε ότι παρά τό γεγονός ότι ή 'Ενωση καλύπτει σήμερα 100 μέλη από 14 ναυτιλιακές χώρες, που συνολικά ελέγχουν περί τούς 30 εκατομ. τον. d.w. πλοίων μεταφοράς ξηρών φορτίων, υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες γιά τή περαιτέρω ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της 'Ενώσεως καί τόν έμπλουτισμό της μέ νέα μέλη, κυρίως από τό χώρο της 'Απω 'Ανατολής.

'Αξίζει νά σημειωθεί ότι ή έτήσια συνέλευση της Ιντερκάργκο θά πραγματοποιηθεί στίς 23 'Απριλίου, ήμερομηνία που συμπί-

πτει μέ τήν ολοκλήρωση της πρώτης δεκαετίας από τήν ίδρυσή της, καί όπως έπισημάνε σέ δήλωσή του προς τά μέλη ό σημερινός πρόεδρος της 'Ενώσεως κ. 'Αριστομένης Καραγεώργης, ή επέτειος αυτή θά προσφέρει τήν ευκαιρία νά άπονεμηθεί φόρος τιμής στόν βασικό έμπνευστή καί ιδρυτή της Ιντερκάργκο άείμνηστο 'Αντώνη Χανδρή.

ΝΑ ΑΝΑΚΛΗΘΕΙ Η ΑΔΕΙΑ

Ό 'Υπουργός κ. Νίκος Παππάς δέν πρέπει νά ξετάσει τό ένδεχόμενο άνακλήσεως της άδειας σκοπιμότητας του έπιβατηγού - όχημα-ταγώγού 'Αρκάδι» εάν δέν συμπεριλάβει καί τό Ναύπλιο στό δρομολόγιό του, αλλά νά τήν άνακαλέσει χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση γιατί ή πλοιοκτήτρια εταιρία εξαπάτησε τό ελληνικό Δημόσιο προκειμένου νά τήν εξασφαλίσει. Ταυτόχρονα ό 'Υπουργός όφείλει νά απαιτήσει από τήν Κυβέρνηση τήν άμεση παύση του Νομάρχη Ρεθύμης ό όποιος όχι μόνον δέν κίνησε τήν έπιβαλλόμενη διαδικασία διώξεως των ύπευθύνων γιά τήν όμολογημένη σέ δημόσια συνεδρίαση εξαπάτηση του ελληνικού Δημοσίου αλλά καί κινδυνολογούσε μιλώντας γιά ένδεχόμενο νά δημιουργηθούν έπεισόδια.

Φυσικά δέν είναι ή πρώτη φορά που οι κρητικές εταιρίες δέν έφαρμόζουν τίς άδειες σκοπιμότητας — ύπενθυμιζομε ότι άνάλογη συμπεριφορά είχε έπιδειχθεί καί από τίς Μινωϊκές Γραμμές μέ τό πλοίο 'Ελ Γκρέκο», τό όποιο βεβαίως δέν δρομολογήθηκε στή γραμμή γιά τήν όποία είχε χορηγηθεί ή άδεια σκοπιμότητας αλλά στή γραμμή 'Ιταλίας. 'Αλλά οι εύφειρες διαχειριστές των Μινωϊκών Γραμμών, πέρα από τή δρομολόγηση του πλοίου στή γραμμή 'Ιταλίας δέν προκάλεσαν τότε κανέναν όπως προκαλούν σήμερα οι εκπρόσωποι της Ρεθυμνιακής εταιρίας μιλώντας γιά δυσμενή μεταχείριση τή στιγμή που οι ίδιοι δέν έκτελούν τίς συμβατικές ύποχρεώσεις που ανέλαβαν.

'Επειδή κατά καιρούς πολλά πομπώδη έχουν είπωθεί γιά τίς ωφέλειες που έπιφέρουν οι λεγόμενες εταιρίες λαϊκής βάσεως, πρέπει έπιτέλους νά λεχθεί ότι εκείνοι που έχουν ωφεληθεί καί όφελούνται είναι, όπως ξέρουν όλοι στήν 'Ακτή Μισούλη καί στήν 'Ακτή Τζελέπη, όσοι άσχολούνται μέ όποιονδήποτε τρόπο μέ τή διαχείριση των πλοίων των εταιριών αυτών.

Στήν ιστορία όμως που έχει δημιουργήσει μέ τά καμώματά της ή Ρεθυμνιακή εταιρία παρεισέφρυνε σάν μαϊντανός καί ό κ. Μηνάς Σιγάλας, ό όποιος χρησιμοποιώντας τό προεδρικό, ούτε λίγο, ούτε πολύ, διαβεβαιώνει:

«1) Προσωπικά δέν διαβλέπω ότι ύπάρχει

μεταφορικό έργον τέτοιο, που νά δικαιολογεί τήν προσέγγισιν έστω καί μία φορά τήν έβδομάδα ενός τόσο μεγάλου πλοίου όπως είναι τό Ε/Γ - Ο/Γ 'Αρκάδι».

2) Δέν ένθυμούμαι κατά τό παρελθόν νά έχει έκδηλωθεί ένδιαφέρον γιά τήν δημιουργία γραμμής Ρεθύμνου — Ναυπλίου.

3) 'Υπολογίζω δυσανάλογο τό κόστος του Ε/Γ - Ο/Γ 'Αρκάδι» γιά τό έργο που θά προσέφερε μέ τήν προσέγγισιν του στό Ναύπλιο.

Διαβεβαιώ έπίσης γιά τήν άρμονική συνεργασία των τριών εταιριών της Κρήτης (Α-ΝΕΚ — Μινωϊκές Γραμμές ΑΝΕ καί Ρεθυμνιακή ΝΤΑΕ).

Μάλιστα, αυτά τά βαρύγδουπα ό κ. Σιγάλας, ό όποιος δέν λέγει από που βγαίνουν όλα όσα ύποστηρίζει άνωτέρω αλλά καί που στηρίζει τίς διαβεβαιώσεις του γιά άρμονική συνεργασία όταν έπισημως όμολογείται ότι ή εξαπάτηση του Δημοσίου (γιά τή χορήγηση της άδειας σκοπιμότητας), έγινε γιατί άντιδρούσαν έντονα οι άλλες δύο κρητικές εταιρίες — λίγη σοβαρότητα δέν θά έβλαπτε.

ΠΟΙΟΙ ΕΥΘΥΝΟΝΤΑΙ

Όρισμένοι άναγνώστες, άναφερόμενοι στό άρθρο του προηγούμενου τεύχους γιά τά τραγικά λάθη που έγιναν τά τελευταία χρόνια σέ βάρος της 'Ελληνικής Ναυτιλίας, παρατήρησαν ότι ασφαλώς ύπάρχουν εύθύνες προσώπων, ύπογράμμισαν όμως ότι ό μεγαλύτερος ύπεύθυνος είναι ή ίδια ή 'Ελληνική Ναυτιλία — αυτή έκανε έσφαλμένες καί μάλιστα τίς επανέλαβε παρά τό γεγονός ότι είχαν στό μεταξύ έπισημανθεί: Τά τραγικά λάθη ήταν ή λογική συνέπεια άκριβείας αυτών των έπιλογών, μάς ύπογραμμίστηκε.

Σχόλιο: Ουδέν, προς τό παρόν, θά μιλήσουμε όταν έρθει ή στιγμή γιά τόν καταλογισμό των εύθυνών. Καί αυτή ή στιγμή θά έλθει όπωσδήποτε.

ΝΑ ΑΝΑΚΛΗΘΕΙ

Πρέπει όπωσδήποτε νά άνακληθεί ή προκλητική άπόφαση του ΟΛΠ μέ τήν όποία παρέχεται τό προνόμιο άποκλειστικής χρήσεως γερανογέφυρας κοντέινερς σέ μία εταιρία. Καί έπί πλέον νά ελεγχθούν όλοι οι ύπεύθυνοι που μιλούν γιά κανονιστική διάταξη γενικής ισχύος ενώ πρόκειται γιά καθαρά φωτογραφική διάταξη.

Σημειώνομε ότι γιά τό θέμα αυτό ζητήθηκε ή παρέμβαση του ίδιου του Πρωθυπουργού καθήγητου κ. Ξέν. Ζολώτα. από τή Διεθνή Ναυτική 'Ενωση, ή όποία έπισημαίνει ότι τό προνόμιο (που χορηγήθηκε από τόν ΟΛΠ) σέ μία καί μόνη εταιρία λειτουργεί σέ



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

βάρος 25 άλλων εταιριών που δικαιολογημένα διαμαρτύρονται για πλημμελή εξυπηρέτηση αλλά και για ανεπίτρεπτη μεταχείριση. 'Επίσης η Διεθνής Ναυτική "Ένωση επισημαίνει — και αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία και για τη χερσαία οικονομία μας — ότι η παραχώρηση του προνομίου (που κατά τον ΟΛΠ, προσθέτουμε εμείς, παρέχεται στα πλαίσια της επιδίωξης για την προσέλκυση μεγαλύτερης διαμετακομιστικής διακινήσεως κοντινότερος στον Πειραιά) έχει σαν αποτέλεσμα την επιβάρυνση των εμπορευμάτων που προορίζονται για την 'Ελλάδα σε βάρος του 'Ελληνα καταναλωτή, τον οποίο είναι πλέον καιρός να αρχίζουν να τον υπολογίζουν αρμόδιοι και αναρμόδιοι.

ΒΑΡΑΤΕ ΒΙΟΛΙΤΖΗΣ

'Επανερχόμαστε στο θέμα του έθνικου Νηογνώμονος για να πούμε, δηλαδή άνοησία και αν δένει τον τόπο αυτόν, ότι τα σχέδια — γιατί πλέον έχει αποδειχθεί ότι πρόκειται για σχεδιασμένες ενέργειες — να περιορισθεί ο 'Ελληνικός Νηογνώμων μόνον στις επιθεωρήσεις των επιβατηγών πλοίων των γραμμών του εσωτερικού, των κότερων, των αλιευτικών και των κότερων δεν θα περάσουν, και ότι ο έθνικος Νηογνώμων θα πάρει το μερίδιό του δικαιωματικά του άνηκε.

'Επανερχόμαστε ακόμη για να πούμε ότι ο Πειραιάς είναι βέβαια ένα μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο, αλλά για τους παροικούντες την 'Ιερουσαλήμ τίποτε δεν μένει τελικά κρυφό — πρέπει να γνωρίζουν εκείνοι που κινούν τα νηματα ότι έχουν επισημανθεί και το καλύτερο που έχουν να κάνουν είναι να σταματήσουν, γιατί αλλιώς εκείνοι που θα χάσουν τελικά θα είναι οι ίδιοι.

Τέλος επανερχόμαστε για να πούμε κάτι και για τους νεόκοπους, κυρίως, δημοσιογράφους αλλά και άλλους που ανοίγουν το στόμα σαν τους χάνους και τρώνε όποιο δόλωμα και αν τους σερβίρουν. 'Εγγραφή, λόχου χάρη, σε αθηναϊκή εφημερίδα ότι οι έθνοι Νηογνώμονες που είναι εγκατεστημένοι στην 'Ελλάδα εισάγουν στη χώρα τεχνολογία ενώ ο έθνικος Νηογνώμων εξαγει συνάλλαγμα...

Βεβαίως ο χάνος δημοσιογράφος που τα έγραψε αυτά αγνοεί ότι ο έθνικος Νηογνώμων δεν έχει εξωλογιστικό λογαριασμό όπως έχουν όλοι οι έθνοι 'Ελλάδα εγκατεστημένοι έθνοι Νηογνώμονες. 'Αγνοεί επίσης ότι ο έθνικος Νηογνώμων είχε παρόμοια συνεργασία με αυτήν που έχει με τη θυγατρική του εταιρία με ξένο Νηογνώμονα που είναι εγκατεστημένος στην 'Ελλάδα αλλά τότε, βέβαια, κανένας δεν μίλησε για εξαγωγή συναλλάγματος και για άλλα φούμαρα.

Όλα τα ανωτέρω δεν ισχύουν μόνον για νεόκοπους δημοσιογράφους, αφορούν και κρατικούς λειτουργούς οι οποίοι, όταν ασχολούνται με θέματα που σχετίζονται με οποιοδήποτε τρόπο με τη Ναυτιλία πρέπει να μάθουν να κοιτάζουν και λίγο παραπέρα από τη μύτη τους, γιατί απλούστατα τα πράγματα της Ναυτιλίας είναι έντελώς διαφορετικά από τα ισχύοντα στο εσωτερικό.

Με την ευκαιρία, θα επαναλάβουμε και εκείνα που υπογράμμιζαμε για το ίδιο θέμα και πριν από ένα μήνα ακριβώς, ότι δηλαδή η επέκταση της δραστηριότητας του έθνικου Νηογνώμονος και σε επιθεωρήσεις πλοίων στο εξωτερικό έχει ενοχλήσει εκείνους που νομίζουν ότι μπορούν να νέμονται έσασε τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των 'Ελλήνων, α-

πό την όποια εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει πρωτίστως να επωφελείται η χώρα αυτή και έπειτα όλοι οι άλλοι. Και επειδή δεν μπορούσε να υπάρξει άμεση αντίδραση — κανένας δεν μπορούσε να βγει δημοσίως και να πει ότι ενοχλείται από τη δραστηριότητα του έθνικου Νηογνώμονος — χρησιμοποιήθηκε η γνωστή αλλά και παλιά και επανειλημμένα δοκιμασμένη συνταγή που τόσο πολύ πιάνει στον τόπο αυτόν: Υποκινήθηκαν «τό ενδιαφέρον» και οι «άνησυχες» ημεδαπών.

Βαρύτε, λοιπόν, βιολιτζήδες, για να νέμονται συνεχώς οι ξένοι εκείνα που μπορούμε να εξασφαλίζουμε για τον εαυτό μας.

ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ

Γνωστός πλοιοκτήτης, ο οποίος χρησιμοποιεί Πολωνούς στα πλοία του, μάς εξέφρασε τις ανησυχίες του για το ελάττωμά τους να πίνουν πολύ. "Όταν είναι νηφάλιοι, είπε, είναι πάρα πολύ καλοί, αλλά αυτό δεν διαρκεί πολύ — τον περισσότερο καιρό τελούν υπό την επήρεια του οίνου πνεύματος και όπως είναι αυτόνομο, αυτό περιορίζει σημαντικά την ικανότητα για εργασία επί του πλοίου.

Πολλοί στον Πειραιά φοβούνται ότι ανάλογο φαινόμενο θα αντιμετωπισθεί και με τους Σοβιετικούς αν καταστεί τελικά δυνατή η χρησιμοποίησή τους — ήδη η ΠΝΟ με παρέμβασή της προς τα σοβιετικά ναυτεργατικά συνδικάτα ζήτησε να ακυρωθεί η συμφωνία της Ε.Ε.Ε. και τους εκπροσώπους της σοβιετικής ναυτιλιακής εταιρίας «Μαύρη Θάλασσα». Σε απάντησή της η Κεντρική 'Επιτροπή της 'Ενώσεως 'Εργαζομένων στη Θάλασσα και τα Ποτάμια της Σοβιετικής 'Ενώσεως λέγει ότι η υπογραφή της συμφωνίας είναι μία κατά αρχήν συμφωνία που για την εν λόγω 'Ενωση δεν έχει καμία ισχύ, ενώ η θέση της είναι να συνάπτονται τέτοιου είδους συμφωνίες αλλά να βασίζονται στους όρους, άμοιβης που προβλέπονται από το Διεθνές Γραφείο 'Εργασίας (ILO) και τη Διεθνή των Μεταφορών αλλά και «να λαμβάνονται υπ' όψιν τα συμφέροντα των διεθνών σωματείων των ναυτικών» (;

ΑΜΕΣΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

Με άμεση ενέργεια του 'Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχου Χρήστου Ντούνη ρυθμίστηκε το θέμα που είχε ανακύψει από την έγγραφη στα ναυτολόγια από όρισμένους προξενικούς λιμενάρχες ότι οι άλλοδοποι που κατέχουν οργανική θέση αμείβονται βάσει της ελληνικής συλλογικής συμβάσεως.

Για το θέμα αυτό είχε κοινοποιηθεί και εγκύκλιος της Ε.Ε.Ε., υπογραφομένη από τον Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιάλη, στην όποια υπογραμμιζόταν ότι η ενέργεια αυτή των προξενικών λιμεναρχών ήταν αντίθεση προς τον όρο 8 των εγκριτικών πράξεων και τονιζόταν ότι οι πλοίαρχοι δεν έπρεπε να δέχονται τέτοια έγγραφη από τους προξενικούς λιμενάρχες.

Ο κ. Ντούνης, μόλις ενημερώθηκε για το θέμα που είχε δημιουργηθεί, απέστειλε το κατώτερο σήμα στις λιμενικές αρχές εσωτερικού και εξωτερικού:

1. 'Αναφέρθηκε στην 'Υπηρεσία μας ότι όρισμένοι Λιμενικές 'Αρχές αναγράφουν στην οικεία θυρίδα του Ναυτολογίου των πλοίων, προφανώς εκ συνήθειας, την ένδει-

ξη «Σ.Σ.Ε.» ή «Συλ. Σύμβαση», ακόμα και στις περιπτώσεις που ναυτικοί έχουν υπογράψει ειδική σύμβαση.

2. 'Επειδή με τις έγγραφες αυτές δημιουργούνται αμφισβητήσεις, οι οποίες είναι ενδεχόμενο να επηρεάσουν δυσμενώς τις σχέσεις εργοδότη - ναυτικού, στο έξης στις περιπτώσεις που ναυτικοί έχουν προσληφθεί με ειδική σύμβαση, στην οικεία θυρίδα του ναυτολογίου θα καταχωρείται η ένδειξη «Ειδική Σύμβαση».

Τό σήμα είναι σαφέστατο και θέλουμε να ελπίζουμε ότι δεν θα υπάρξει παρανόηση ή παρερμηνεία.

ΕΠΙΒΡΑΒΕΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ

Οι (θετικότερες) αντιδράσεις των σπουδαστών των ναυτικών μας σχολών που τιμήθηκαν την περασμένη Τρίτη για την προκοπή που έδειξαν στις σπουδές τους δεν αποδεικνύει μόνο πόσο όρθη ήταν η απόφαση των κ.κ. Γερασίμου και 'Αλέξανδρου 'Αγουδήμου να επιβραβεύσουν την επίδοση των παιδιών που επέλεξαν τη σταδιοδρομία στη θάλασσα αλλά και τον δρόμο που πρέπει να ακολουθεί εφεξής και για τη προσέλκυση και την παραμονή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Η διάκριση των σπουδαστών των ναυτικών μας σχολών έγινε κατά τη διάρκεια της εκδήλωσεως που οργάνωσε η 'Εστία Ναυτικών στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιώς για να τιμήσει τα παιδιά των ναυτικών μας που άριστευσαν στις ανώτατες σχολές — κάθε παιδί της κατηγορίας αυτής έλαβε από 100.000 δραχμές από την 'Εστία Ναυτικών, ενώ σε κάθε σπουδαστή των ναυτικών σχολών (τιμήθηκαν 40 σπουδαστές συνολικά, δύο από κάθε σχολή) οι κ.κ. Γεράσιμος και 'Αλέξανδρος 'Αγουδήμος διέθεσαν από 150.000 δραχμές.

Στην εκδήλωση παρέστη και μίλησε ο 'Υπουργός κ. Νίκος Παππάς. 'Επίσης μίλησε ο κ. Γερ. 'Αγουδήμος ο οποίος απευθυνόμενος στους σπουδαστές των ναυτικών μας σχολών υπογράμμισε ότι διάλεξαν ένα δύσκολο αλλά συναρπαστικό και ταυτοχρόνα ιδιαίτερα αποδοτικό επάγγελμα που οδηγεί στην επιτυχία και στην κορυφή — τους αποκάλυψε αύριανους συνεργάτες και μεθαυριανούς συναδέλφους — και εύχθηκε σε όλα τα παιδιά να έχουν και άλλες πρωτιές στη ζωή τους. Δυστυχώς, όμως, στην εκδήλωση, δεν εκπροσωπήθηκε ο έφοπλισμός, εκτός από τους προέδρους των ενώσεων των πορθμείων μικρών αποστάσεων και των κότερων, οι οποίοι με την απουσία τους.

Μετά την εκδήλωση, οι κ.κ. Γεράσιμος και 'Αλέξανδρος 'Αγουδώνος είπαν στα «Ναυτικά Χρονικά» ότι εκτός από την επιβράβευση των σπουδαστών των ναυτικών μας σχολών που άριστευσαν ο έφοπλισμός πρέπει να δίνει την δυνατότητα στους ναυτικούς που έχουν έφεση να συνεχίζουν τις σπουδές τους σε ειδικά πανεπιστήμια και σχολές και κυρίως στο διεθνές ναυτιλιακό πανεπιστήμιο του IMO που λειτουργεί στο Μάλμοε.

'Επειδή κατά τη διάρκεια της εκδήλωσεως μάς έγιναν παράπονα για τις σχετικές θέσεις των «Ναυτικών Χρονικών», επαναλαμβάνουμε για μία ακόμη φορά ότι δεν αντιτιθέμεθα στην βράβευση των παιδιών των ναυτικών μας που άριστευσαν στις ανώτατες σχολές. Θεωρούμε, ότι όλοι οι διαθέσιμοι πόροι που προέρχονται από τη Ναυτιλία πρέπει να διατίθενται κατ' αρχήν για να επιβραβεύεται

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η μικρά Δημοκρατία του Παναμά κατένοησε την σημασία της άρχης ότι ο σεβασμός και η προστασία της ελευθερίας των συναλλαγών και η μικρότερα δυνατή ανάμιξη του κράτους εις αυτά αποτελούν την πρώτη και μεγαλύτερη ανάγκη πάσης ιδιωτικής επιχείρησης. Το αποτέλεσμα ήταν ότι ενώ πρό όλγιων ακόμη έτων δεν είχε ούτε ένα πλοίο, την 1ην Σεπτεμβρίου του 1939 εκατόν πενήντα πέντε πλοία 413.695 τόννων εύρισκοντο υπό την σημαία της.

— Τό 'Υπουργικόν Συμβούλιον εισηγουμένου του 'Υπουργού των Οικονομικών και του 'Υφυπουργού της 'Εμπορικής Ναυτιλίας ανέκρινε νόμον διά του οποίου θεσπίζονται κυρώσεις κατά των 'Ελλήνων έφοπλιστών οι όποιοι χωρίς δεδικαιολογημένη αιτίαν διατηρούν τά πλοία των υπό ξένην σημαία και επιβάλλει εις αυτούς όπως τά επαναφέρωσιν εις την 'Ελληνικήν σημαία εντός τετραμήνου.

— Αί απόψεις της Γερμανικής ναυτιλίας ανήλθον μέχρι της 25ης Μαρτίου εις 79 σκάφη 396.995 τόννων γκρός, ήτοι εις τά 8% της Γερμανικής χωρητικότητας. 'Εξ αυτών 29 πλοία συνεληφθησαν υπό των Συμμάχων τά δε υπόλοιπα 50 αυτοεβυθίσθησαν ή έτορπιλίσθησαν.

— Τό παγκόσμιον ενδιαφέρον εφείλκυσε τά ακόλουθα τέσσερα γεγονότα: 'Η 'Αγγλική έπιδρομή εναντίον της Γερμανικής βάσεως της νήσου Σύλτ. 'Η νέα υποβρυχιακή έξορμησις ήτις έστράφη κυριολεκτικώς κατά της Δανικής ναυτιλίας. 'Η εκ Νέας 'Υόρκης αναχώρησις του «Queen Mary», και ή 'Αγγλική προσπάθεια αποκλεισμού των στενών του Κάτεγκατ.

— 'Η δύναμις της άτμήρους ναυτιλίας μας την 1 'Απριλίου 1940 έχει ως ακόλουθος: 'Υπό ελληνικήν σημαία 508 πλοία 1.585.707 τόν. γκρός. 'Υπό παραλαβήν έννέα πλοία 42.242 τόν. γκρός. Συμμετοχή εις ξένα σκάφη 120 πλοία 444.131 τόν. γκρός. Εις Κινεζικά ύδατα 16 σκάφη 33.992 τόν. γκρός.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 223/1.4.1940)

ή παραρμονή στο ναυτικό επάγγελμα και αν υπάρχει περίσσεια να διατίθενται και για άλλους σκοπούς άλλωστε, αν δεν επιβραβεύσουμε την παραρμονή στο ναυτικό επάγγελμα δεν θα υπάρχουν σε λίγο, σε πολύ σύντομο, δυστυχώς, διάστημα "Ελληνες ναυτικοί αλλά ούτε και πόροι. Συνεπώς, έφεξης, πρέπει να επιβραβεύεται ή παραρμονή στο ναυτικό επάγγελμα και όχι ή φυγή.

«'Ελλείψει χώρου στο σημερινό τεύχος, θα δημοσιεύσουμε τά όνόματα των σπουδαστών των ναυτικών μας σχολών που τιμήθηκαν γιατί άρίστευσαν στο έπόμενο τεύχος).

ΕΚΛΕΒΑΝ ΟΙ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ;

'Από τέλεξ προς τόν ΟΛΠ που έχομε στη διάθεσή μας προκύπτει ότι οι κλοπές από τά έμπορευματοκιβώτια που είχαν καταγγελαθεί επανειλημμένα από τούς ενδιαφερομένους είχαν γίνει από ανθρώπους της «ασφαλείας» του 'Οργανισμού Λιμένος. Είχαν, δηλαδή, βάλει τούς λύκους να φυλάνε τά πρόβατα και όλα φυσικά «πήγαιναν ρολόι» που λένε.

Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ

'Αρχισε δοκιμαστικά να εφαρμόζεται από τίς ναυτιλιακές αρχές της Αυστραλίας για έξι μήνες τό έθελοντικό σύστημα συνεργασίας με τίς τοπικές αρχές για τόν έλεγχο του θαλασσιού ερματος των πλοίων, προς άποφυγή ρυπάνσεως των ύδάτων της περιοχής από έπικίνδυνους μικροοργανισμούς.

Συνιστάται ή πλήρη συνεργασία των πλοιάρχων των πλοίων που προσεγγίζουν σε λιμάνια της Αυστραλίας ώστε να άποφευχθεί ύποχρεωτική εφαρμογή του συστήματος, εάν δεν υπάρξει ή ανάλογη ανταπόκριση. Πέρα όμως από αυτό, σε περίπτωση ύπάρξεως προβλημάτων σε βάρος ελληνικών πλοίων από την εφαρμογή του μέτρου, είναι αυτόντοτο ότι οι έμπλεκόμενες ναυτιλιακές εταιρίες όφείλουν να ενημερώνουν χωρίς τίς παραμικρή χρονοτριβή την "Ένωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών.

ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΤΙΡΥΠΑΝΣΗΣ

'Ο Διεθνής Ναυτιλιακός 'Οργανισμός (IMO) θα εγκαταστήσει στα γραφεία του, στο Λονδίνο τράπεζα πληροφοριών ή οποία θα είναι επίσης τό κέντρο ενός παγκόσμιου δικτύου πληροφοριών αντιρυπαντικής τεχνολογίας, ύλικού διαθέσιμου σε κάθε σημείο

της ύδρογείου, καθώς και κατάλογο ειδικών για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης. Τό Διεθνές Κέντρο Πληροφοριών Θαλάσσιας Ρύπανσης θα εξασφαλίζει την συνεργασία των χωρών για την διάθεση ύλικών και ειδικευμένου προσωπικού για την καταπολέμηση των μεγάλων διαρροών πετρελαίου.

"Ηδη έχει ετοιμαστεί τό προσχέδιο λειτουργίας του νέου οργανισμού του IMO που έλπίζεται ότι θα επικυρωθεί από τό σύνολο των χωρών - μελών του σε ειδική συνδιάσκεψη τόν προσεχή Νοέμβριο. Με τά προτεινόμενα μέτρα, ό IMO θα διαθέτει άρχειο με την τοποθεσία, τίς επικοινωνιακές δυνατότητες και την αντιρυπαντική ικανότητα των τοπικών εθνικών δυνάμεων καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, θα δέχεται όλες τίς άναφορές ρύπανσης και θα τίς αναλύει παρέχοντας πληροφορίες για την καταπολέμησή τους στις χώρες - μέλη. 'Επίσης οι χώρες θα είναι ύποχρεωμένες να έχουν οργανώσει σχέδια αντιμετώπισης των περιπτώσεων ρύπανσης, να έχουν τοποθετήσει ελάχιστο μέρος του αντιρυπαντικού ύλικού τους σε συνεργασία με την ναυτιλιακή και την πετρελαϊκή βιομηχανία και να δημιουργήσουν οργανισμούς εκπαίδευσης και καταπολέμησης της ρύπανσης.

Τά έγγεγραμμένα πλοία στα νηολόγια των χωρών-μελών καθώς και τά άεροσκάφη θα είναι ύποχρεωμένα να άναφέρουν στο κέντρο αντιρύπανσης του IMO κάθε πετρελαιοκηλίδα που θα ύποπτεεί στην αντίληψή τους ανά τόν κόσμο.

ΤΕΡΑΣΤΙΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ

'Η Ecxon Corporation ένδέχεται ν' αντιμετώπισει την καταβολή τεραστίου προστίμου της τάξεως των 700 έκατομ. δολλαριών ως συνέπεια της ρυπάνσεως της θαλάσσιας που προκάλεσε στην 'Αλάσκα τό τάνκερ «Ecxon Valdez».

'Ο Γενικός Εισαγγελέας των ΗΠΑ άνακοίνωσε ότι ή Κυβέρνηση θα άπαγγείλει ποινική δίωξη που περιλαμβάνει πέντε βασικές κατηγορίες και εκφράζει την πεποίθηση του 'Υπουργείου Δικαιοσύνης ότι τό παλαιοντολογικό περιβάλλον ύπέστη σοβαρή βλάβη όφειλόμενη σε βαρεία άμέλεια και παράνομες πράξεις της Ecxon Corp. και της Ecxon Shipping. Και άποτελεί μιά αύστηρή προειδοποίηση ότι τά κατά του περιβάλλοντος εγκλήματα δεν είναι άνεκτά.

Τά κύρια σημεία της κατηγορίας άναφέ-

**ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ**

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

**MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR**

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

ADAMSON PHIL. INC.



Tel: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

ρονται σε παραβάσεις πρώτον μόν του Νόμου περί προστασίας λιμένων και θαλασσών, ό οποίος απαιτεί όπως ο πλοίαρχος και οι υπεύθυνοι εκμεταλλεύσεως του σκάφους εξασφαλίζουν τη διακυβέρνηση του από έμπειρους ναυτικούς και δεύτερον του Νόμου περί επικινδύνων φορτίων ό οποίος απαγορεύει τη χρησιμοποίηση στο πλήρωμα του πλοίου προσώπων φυσικώς ή πνευματικώς ανικάνων. Η κατηγορία περιλαμβάνει επίσης την παράνομη αποβολή απορριμμάτων εκ του πλοίου, την εξ άμελείας έκβολή ρυπαντικών ούσιων στα Άμερικανικά ύδατα, και την άνευ άδειας εξόντωση αποδημητικών πτηνών.

Σημειώνεται ότι επιπλέον των ανωτέρω χρηματικών ποινών, εφόσον τό πλημέλημα ή τό κακούργημα προκάλεσε οικολογικές ζημιές ή ό κατηγορούμενος απέκομισε εξ αυτού κέρδος, ή αποζημίωση μπορεί νά φθάσει μέχρι του διπλασίου της ζημίας ή του κέρδους.

Από πλευράς της Εχxon, ό πρόεδρος της δήλωσε ότι είναι απογοητευμένος γιά τήν κυβερνητική απόφαση περί ποινικής διώξεως και εξέφρασε τήν πεποίθηση ότι δέν υφίσταται νομική βάση γιά τήν έπιβολή χρηματικών ποινών.

ΑΜΦΙΣΒΗΤΟΥΝ ΤΑ ΠΡΩΤΕΙΑ

Τό μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο πού ναυπηγήθηκε μέχρι τώρα στή Φινλανδία, τό υπερωκεάνιο «Fantasy» παραδόθηκε τόν περασμένο μήνα από τό ναυπηγείο Masa στήν Άμερικανική έφοπλιστική εταιρία Carnival Cruise Line.

Τό σκάφος αυτό είχε παραγγελθεί τόν Ιανουάριο του 1987 στό Φινλανδικό ναυπηγείο Wartsila. Εύτυχώς από τίς στάχτες της Wartsila γεννήθηκε τόν Οκτώβριο του 1989 τό ναυπηγείο Masa Yards τό οποίο και άποτέλειωσε τό πλοίο αντί πρόσθετης άμοιβής 40 εκατομ. δολλαρίων πού κατέβαλε ή πλοιοκτήτρια εταιρία ή όποία στό μεγαζύ είχε καταστεί μέτοχος του ναυπηγείου.

Τό «Fantasy» είναι όλικής χωρητικότητας 70.367 τόννων και δυναμικότητας 2.604 επιβατών. Μέ τά δεδομένα αυτά φαίνεται νά ύστερεί κατά τί από τόν μεγάλο αντίπαλό του, τό «Sovereign of the Seas» πού ναυπηγήθηκε από τά Γαλλικά ναυπηγεία του Άτλαντικού γιά λογαριασμό της Royal Caribbean και είναι χωρητικότητας 73.198 τόννων και δυναμικότητας 2.673 επιβατών. Σέ μικρή εξάλου απόσταση ακολουθούν τά επίσης γιγαντιαία κρουαζιερόπλοια «Norway» (70.072 τόν.) και «Queen Elizabeth-2» (67.139 τόν.).

Παρά τά ανωτέρω στοιχεία, τό πρόβλημα των πρωτείων δέν φαίνεται και τόσο άπλό. Γιατί τά μέν δύο τελευταία αυτά υπερωκεάνια («Norway» και «Elizabeth») έχουν καταμετρηθεί μέ τούς κανόνες πού ίσχυαν πρό του 1982, ενώ τά δύο νεώτερα («Fantasy» και «Sovereign») ή χωρητικότης εκφράζεται σε τόννους UMS πού είναι πολύ πιό γενναϊόδροι από τούς παλαιούς. Έτσι τό καθένα από τά έπιβλητικά αυτά υπερωκεάνια μπορεί, μέ τά δικά του έπιχειρήματα, νά ισχυρίζεται ότι άποτελεί τή ναυαρχίδα των συγχρόνων κρουαζιερόπλοϊων.

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΜΕΤΑ ΕΞΑΕΤΙΑ

Όπως θά έχουν παρατηρήσει οι άναγνώστες μας, στό ναυτιλιακό στατιστικό στοι-

χεία πού άφορούν τίς Ήν. Πολιτείες, περιέχεται από πολλών ήδη έτών ή πάγια και μόνιμη έπωδός ότι κανένα μεγάλο πλοίο δέν τελεί υπό παραγγελία ή ναυπήγηση σε Άμερικανικά ναυπηγεία.

Τή μόνιμη αυτή κατάσταση άπραξίας της άμερικανικής ναυπηγοβιομηχανίας ήρθε πρόσφατα νά διαταράξει μιά σοβαρή παραγγελία της εταιρίας Matson Navigation Co. ή όποία έκλεισε συμβόλαιο μέ τό ναυπηγείο National Steel and Shipbuilding γιά τή ναυπήγηση ενός πλοίου - κοντέινερς προοριζόμενου γιά τήν εξυπηρέτηση της γραμμής της εταιρίας αυτής μεταξύ Άκτής Ειρηνικού και Χαβάης. Είναι τό πρώτο μεγάλο πλοίο πού θά ναυπηγηθεί στίς ΗΠΑ ύστερα από έξαετή άπραξία.

Μέ χωρητικότητα 42.600 τόν. d.w. θά είναι επίσης τό πρώτο πλοίο - κοντέινερ του όποίου ή μεταφορική ικανότης αντί των γνωστών EVP θά δίνεται σε έμποροκιβώτια των 24 ποδών, άποκαλούμενα TFEY (Twenty four feet equivalent unit). Η μεταφορική ικανότης του θά είναι των 1.650 τέτοιων TFEU πού ίσοδυναμούν μέ 1980 EVP. Η παράδοσή του προβλέπεται γιά τόν Ιούνιο του 1992.

Δεδομένου ότι πρόκειται γιά καθαρά άμερικανικό μεταφορικό έργο, ό διαγωνισμός γιά τή ναυπήγησή τους περιορίστηκε μόνο μεταξύ έθνικών ναυπηγείων. Τά σχέδια όμως του πλοίου είναι του Δανικού ναυπηγείου Odense, όπου ναυπηγούνται τά τελευταία πλοία της εταιρίας Maersk, της όποίας άποτελεί θυγατρική εταιρία.

Η ΕΠΑΝΟΔΟΣ

Από τήν ώρα πού οι Άμερικανικές Άρχές άνακοίνωσαν τήν απόφαση του Προέδρου Μπους γιά τό μπούκοτάζ της Παναμαϊκής σημαίας στό τέλη Νοεμβρίου 1989, μέχρι τήν ώρα πού τό μέτρο αυτό άνεστάλη ύστερα από τήν άμερικανική επέμβαση και τήν τελική παράδοση του στρατηγού Νοριέγκα, 567 πλοία άντιπροσωπεύοντα 11 εκατομμύρια τόν. d.w. είχαν εγκαταλείψει τήν Παναμαϊκή σημαία γιά τόν φόβο των αντιποίνων και είχαν άναζητήσει καταφύγιο στό διάφορα άλλα, άφθονούντα σήμερα, άνοικτά νηολόγια.

Τώρα όμως, όπως δήλωσε ό νέος υπεύθυνος του Παναμαϊκού νηολογίου, ή άποκαταθείσα τάξη στόν Παναμά και ή άμερικανική έγγυση, σηματοδότησαν τήν έπιστροφή ή πορεία εκείνων πού δέλιασαν.

Ήδη στό μέσα Φεβρουαρίου 1,2 εκατομ. τόν. d.w. είχαν έπιστρέψει στό «έθνικό» τους νηολόγιο. Κατά δε τίς πλήρεις έλπίδων προβλέψεις των Παναμαϊκών άρμοδίων άλλα 6-7 εκατομ. τόν. d.w. βρίσκονται στό δρόμο της επανόδου στή δεύτερη ναυτική δύναμη του κόσμου. Σ' αυτό άλλωστε θά βοηθήσουν σημαντικά οι οικονομικές διαρρυθμίσεις πού παρέχει ό Παναμάς και κυρίως τό εύρεγμα-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Άν ή άπειλή της καταστροφής του περιβάλλοντος άποτελεί τό ύπ' άριθμόν ένα πρόβλημα της σύγχρονης άνθρωπότητας, τό ύπ' άριθμόν δύο άποτελεί ίσως ή μάλιστα των ναρκωτικών. Καί τά δύο όφείλονται στόν ίδιο τόν άνθρωπο και κατά κάποια τραγική συστοιχία, τό πρώτο άπειλεί τόν έξωτερικό κόσμο του και τό δεύτερο τόν έσωτερικό του.

Η ναυτιλία πού άναμφίβολα έχει παίξει τό ρόλο της στή ρύπανση των ωκεανών, έχει όμολογουμένως άποδυθεί τώρα σ' ένα αξιόπαινο άγώνα γιά τήν πρόληψη της θαλάσσιας μόλυνσεως. Άλλά και στή δεύτερη μάστιγα των ναρκωτικών φαίνεται ότι ή συμμετοχή της στή διακίνησή τους είναι σοβαρή και έπομένως έξίσου σοβαρή πρέπει νά είναι ή αντίδρασή της Γι' αυτό και θεωρείται ιδιαίτερα αξιόλογο τό Σεμινάριο πού πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στήν Κοπεγχάγη και τό Όσλο μέ κύριο θέμα τήν προστασία της ναυτιλίας από τόν άκούσιο ρόλο του μεταφορέως των ναρκωτικών. Τό σεμινάριο ήταν υπό τήν προεδρεία αξιωματούχων των Άμερικανικών Τελωνείων και τό παρακολουθούσαν εκπρόσωποι 70 έφοπλιστικών εταιριών.

Οι άρμόδιες Άρχές φοβούνται πράγματι ότι τό Κολομβιανό καρτέλ των ναρκωτικών θά δοκιμάσει νά διακινήσει τήν κοκαΐνη πού προορίζεται γιά τίς Ήν. Πολιτείες μέσω των λιμένων της Βόρ. Εύρώπης. Κατά τήν άποψη της BIMCO πού έδρεύει στήν Κοπεγχάγη και εκπροσωπεί τίς μεγαλύτερες έφοπλιστικές εταιρίες του κόσμου, τά ναρκωτικά κατευθύνονται πρός τή Β. Εύρώπη, όπου τά έμποροκιβώτια αλλάζουν πιστοποιητικά πρίν φορτωθούν στό πλοία — κυρίως Νορβηγικά — και μεταφερθούν στίς ΗΠΑ. Έτσι ή προέλευση της άποστολής είναι δύσκολο νά προσδιορισθεί και δίνεται ή έντύπωση ότι προέρχονται από τήν Εύρώπη.

Πρέπει νά σημειωθεί ότι τά Άμερικανικά τελωνεία επιβάλλουν βαρύτατες ποινές σε περίπτωση άποκαλύψεως ναρκωτικών επί του πλοίου. Άναφέρεται μάλιστα ότι σε μιά περίπτωση ό έφοπλιστής ύποχρεώθηκε νά άντιμετωπίσει τήν έπιβολή προστίμων ύψους 104 εκατ. δολλαρίων.

κό μέτρο της άπαλλαγής από τά τέλη έπανεγγραφής των πλοίων εκείνων πού άπεχώρησαν από τό Παναμαϊκό νηολόγιο και άναγκάσθηκαν νά πληρώσουν άλλου δικαίωματα έγγραφής.

Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ EUROPEAN NAVIGATION INC.

Γνωστοποιεί τήν μεταφορά των κεντρικών της γραφείων στήν Γλυφάδα, όδός Άρτεμησίου 2 και πλατεία Φλέμινγκ, (στροφή Γκόλφ Γλυφάδας) — GR 166 75 Γλυφάδα.

Νέα τηλέφωνα: 8942022 (4 γραμμές) — 8981581 (4 γραμμές)

Τέλεξ: 21/6428 - 6331 - 8179, Τέλεφαξ: 8946777

Τηλεγραφική: EURONAVIG

Πατήστε γερά στη θάλασσα.



Σ' όποια θάλασσα του κόσμου κι αν βρεθείτε,
ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ σας στηρίζει:

- με την ποιότητα των προϊόντων της,
- με τη συνέπεια των υπηρεσιών της,
- με την πείρα των ανθρώπων της.



Ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ, με δυνατότητες σωστού ανεφοδιασμού
σε όλο τον κόσμο, είναι πάντα κοντά σας. Και επιπλέον, είναι ΕΚΟ!
Η μεγάλη δύναμη που μεγαλώνει και τη δική σας δύναμη.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Στις άρχες 'Απριλίου συναντώνται για μία ακόμη φορά οι επτά Μεγάλοι στο Παρίσι, για να συζητήσουν τα διεθνή οικονομικά προβλήματα, μεταξύ των οποίων και η ένοπιση των δύο Γερμανιών και η φιλελευθεροποίηση, των οικονομιών των 'Ανατολικών χωρών.

Η τελευταία οικονομική πρόταση της ΕΟΚ βάσει της εκθέσεως Ντελέρ δέν καθορίζει χρονοδιάγραμμα για την δημιουργία κοινού νομισματος για τις χώρες της Κοινής 'Αγοράς (τό ECU) και την δημιουργία 'Ομοσπονδιακού Συστήματος Κεντρικής Τράπεζας.

Κύριο γεγονός του μήνα υπήρξε η καθίζηση των τιμών του Χρηματιστηρίου του Τόκιο, και οι επιπτώσεις που είχε στις χρηματαγορές.

Δολλάριο ΗΠΑ

Ο Μάρτιος παρουσίασε ένα σταθερό δολλάριο, που διακυμάνθηκε μεταξύ 1.7140 μάρκα (άνωτατο) και 1.6960 (κάτωτατο) και μεταξύ 0.8422 ECU και 0.8271. Τουναντίον έναντι του γιέν ή διακύμανση υπήρξε πολύ πύδ έντονη 156.75 γιέν και 148.97 γιέν (μέ απόκλειστική υπεύθυνο τό γιέν), που παρουσίασε αδυναμία έναντι όλων των νομισμάτων.

Όσον αφορά τον χρηματιστηριακό δείκτη Dow Jones, από 2625 μονάδες στην αρχή του μήνα, μέ άλλαεπάλληλα σκαμπανεβάσματα έφθασε τίς 2755 μονάδες στις 19 Μαρτίου (άνοδος 5%) για να ξαναπέσει στις 23 Μαρτίου μέ τό κατρακύλισμα των τιμών του Τόκιο.

Μάρκο Γερμανίας

Η νίκη του συντηρητικού κόμματος στις εκλογές τίς 11 Μαρτίου στην 'Αν. Γερμανία, πυροδότησε την άνοδο του Γερμ. μάρκου, άν και οι γνώμες διίστανται όσον αφορά τίς πληθωριστικές επιπτώσεις της ένωσης των δύο Γερμανιών. 'Ετσι, ή άβεβαιότητα για τό μέλλον της τιμής του μάρκου τό κρατά σε χαμηλά σχετικά επίπεδα.

Η Γερμανική οικονομία προχωρεί σταθερά πρός τά εμπρός και για τό πρώτο τρίμηνο του 1990, αναμένεται σημαντική άνοδος του ΑΕΠ. Για τό 1989 ή άνοδος έφθασε τό 3.6% και προσδοκάται 4% μέ 4.5% για τό 1990.

Οι επενδύσεις τό 1989 παρουσίασαν άνοδο κατά 10,9% και ή έγχώρια ζήτηση αύξηση 3.6%.

Στά πλαίσια αυτά τό μάρκο διατήρησε τον Μάρτιο σταθερές σχετικά ίσοτιμίες πρός τό δολλάριο και τη στερλίνα, κλείνοντας στις 26 Μαρτίου στά 1.70 μάρκα τό δολλάριο και 2.7810 μάρκα την λίρα.

Ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών της

Φραγκφούρτης, άφου έπεσε στις 1788 μονάδες στις 2 Μαρτίου, μέ άλλαεπάλληλες εξάρσεις, έφθασε στις 21 Μαρτίου τίς 1938 μονάδες 1.5 μονάδα κάτω από τό ρεκόρ όλων των εποχών του περασμένου μήνα (1939.4 στις 2 Φεβρουαρίου 1990).

Γιέν 'Ιαπωνίας

Ο Φεβρουάριος έκλεισε μέ τό γιέν στά 148.95 στο δολλ. και 87.35 Γερμ. μάρκα. Στις 26 Μαρτίου οι αντίστοιχες τιμές ήταν 156.75 και 91.65 και τουτο παρά την έπιτυχία του κυβερνητικού σχηματισμού και παρά την άνοδο του προεξοφλητικού έπιτοκίου στις 20 Μαρτίου κατά μία μονάδα (άπό 4.25% σε 5.25%).

Σημαντικότερη πτώση σημειώθηκε στο χρηματιστήριο του Τόκιο, όπου ο δείκτης ΝΙΚΚΕΙ άπό 38916 μονάδες στις 2 'Ιανουαρίου 1990 έπεσε στις 22 Μαρτίου στις 29843 μία πτώση 25% ή άπώλεια για τό Καμπούτο Τσό της τάξεως των 100 τρισεκ. γιέν, δηλαδή περίπου 600 δισεκ. δολλάρια.

Λίρα 'Αγγλίας

Η μείωση της δημοτικότητας της κ. Θάτσερ και ή άνοδος των 'Εργατικών, έπηρέαζε άρνητικά την λίρα, που στις 21 Μαρτίου, βρέθηκε κάτω άπό τά 1.60 δολλ. και κοντά στά 2.70 μάρκα, έναντι 1.7875 δολλ. και 2.80 μάρκα στο τέλος του 1989.

Τουναντίον ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών του Λονδίνου, Fin. Times, διαρκούντος του Μαρτίου παρουσίασε μία σχετική άνάκαμψη άπό 2216 μονάδες στις 6 Μαρτίου στις 2284 μονάδες στις 23 Μαρτίου, αλλά μακριά ακόμη, άπό τίς 2463 μονάδες που βρισκόταν στις άρχές του 1990.

Οι χαμηλές τιμές της λίρας προκαλούν την είσοδη ξένων επενδυτών, οι όποιοι αγοράζουν σε καλές τιμές μετοχές αξιόλογων βρετανικών εταιριών.

Φράγκο 'Ελβετίας

Η 'Ελβετική οικονομία παρουσιάζει κι αυτή κάποια προβλήματα καθώς ο πληθωρισμός υπολογίζεται να φθάσει έφέτος τό 5,5%. Παρά τό γεγονός ότι τά έπιτόκια έξάμηνου δανεισμού άνέβηκαν στο 9,5% τό έλβετικό νόμισμα συνεχίζει να κινείται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα, όπως παρόμοια συμβαίνει και μέ τό χρηματιστήριο αξιών της Ζυρίχης.

Η Δραχμή

Η λύση της ύποτιμησης μέσω της διολί-

σθησης συνεχίζεται για τό έθνικό μας νόμισμα, τό όποιο τον Μάρτιο έχασε 5,2% έναντι του Γαλλικού φράγκου, 3,7% έναντι του δολλαρίου, 2,2% έναντι της λιρέττας και 1,5% έναντι του ECU.

Αντίθετα, παρουσίασε άνοδο κατά 1,8% έναντι της στερλίνας και 2.7% έναντι του γιέν.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ή διολίσθηση της δραχμής έναντι του ECU άπό την αρχή του χρόνου φθάνει σήμερα τό 4,5%.

Τιμές Δολλαρίου (Ν. 'Υόρκης)

	28.2.90	26.3.90	Διαφ. %
Μαρ. Γερμ.	1.7048	1.7075	+ 0.2
Φρ. 'Ελβετ.	1.4995	1.5200	+ 1.4
Λίρ. 'Αγγλ.	1.6750	1.6160	+ 3.7
Φρ. Γαλλ.	5.7630	5.7480	- 0.3
Λίρ. 'Ιταλ.	1259.0	1256.0	- 0.2
Γιέν 'Ιαπ.	148.95	156.75	+ 5.2

Έπιτόκια Εύρωνομισμάτων 26.3.90

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8 7/16	8 1/2	8 11/16
Φρ. 'Ελβετ.	9 5/16	9 1/4	9 3/16
Μαρ. Γερμ.	7 15/16	8 1/4	8 11/16
Φρ. Γαλλ.	10 1/4	10 7/16	10 5/8
Λίρ. 'Αγγλ.	15 1/16	15 5/16	15 1/2

Δραχμή — Τιμές Fixing (Τράπεζα 'Ελλάδος)

	27.2.90	27.3.90	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	158.310	164.330	- 3.7
Μαρ. Γερμ.	94.425	96.002	- 1.6
Φρ. Έλβ.	107.450	108.042	- 0.5
Λίρ. Άγγλ.	270.500	265.840	+ 1.8
Φρ. Γαλλ.	27.897	28.526	- 5.2
Λίρ. Ίταλ.			
(100)	12.778	13.072	- 2.2
Γιέν Ίαπ.			
(100)	107.700	104.880	+ 2.7
ECU	193.290	196.304	- 1.5

Διακυμάνσεις Τιμών Χρηματιστηρίων

	28.2.90	26.3.90	Διαφ. %
Dow Jones (N.Y.)	2635.0	2707.7	+ 2.8
Fin. Times (Λονδ.)	2238.4	2266.2	+ 1.2
DAX (Φράγκ.)	1787.9	1925.0	+ 7.6
CAC (Παρίσι)	497.8	523.1	+ 5.1
Nikkei (Τόκιο)	33830	31826	- 6.0
Zurich	596.6	619.0	+ 3.8
'Αθηνών	623.7	663.6	+ 6.4



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΩΝ ΣΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Κύριε Διευθυντή,

Δύο λόγια μόνον γιά να σας συγχαρώ γιά τήν άμεση απόδοση πού έχουν οι διαφημίσεις πού δημοσιεύονται στα «Ναυτικά Χρονικά».

Γιά να γίνω πιό συγκεκριμένος, αναφέρομαι στην περίπτωση τής πρόσφατης αναλήψεως από τό γραφείο μας μιάς νέας αντιπροσωπείας τής 'Αμερικανικής εταιρίας Ez Compliance Systems, Inc, Regulatory Consultants, ή όποία άσχολεϊται μέ τήν προετοιμασία του πλοίου να περάσει τήν επιθεώρηση τής 'Αμερικανικής 'Ακτοφυλακής.

Η δημοσίευση μιάς μόνον διαφήμισης τής εταιρίας αυτής στα «Ναυτικά Χρονικά» ήταν άρκετή γιά να δεχτώ άρκετές έρωτήσεις από ενδιαφερόμενους γιά τίς υπηρεσίες της πλοιοκτητές, μερικές από τίς όποιες κατέληξαν σέ συνεργασία.

Θεώρησα λοιπόν χρέος μου να σας συγχαρώ γιά τό ύψηλό επίπεδο του περιοδικού σας καί να σας εύχθω πάντα επιτυχίες στό έργο σας.

Φιλικότατα,
Δ. ΒΕΡΝΑΡΔΟΣ
Greek Maritime Association Ltd.

Πειραιάς, 12 Μαρτίου 1990.

ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ ΤΟΥ ΝΑΤ

'Αγαπητοί Κύριοι,

'Εξ άφορμής δημοσιεύσεώς σας στό φύλλο του περιοδικού σας τής 1ης Μαρτίου ε.ε. είς τήν σελίδα 14 έπιστολής κάποιου μέ ύπογραφή Γ.Κ. χωρίς να θέλω να ύπεισέλθω είς όσα περί τήν έπιστολήν αυτήν προηγήθησαν επιτρέψατέ μου να εκφέρω τή γνώμη μου τόσον σάν συνταξιούχος όσον καί σάν Πρόεδρος του Δ.Σ. τής "Ενώσεως μας, είς όσα ό έπιστολογράφος σας γράφει περί των Ικανοτήτων του Προέδρου του Δ.Σ. του ΝΑΤ κ. Τιμαγένη.

'Εγώ σάν παλαιός συνταξιούχος καί σάν συνδικαλιστής έχω σχηματίσει τή γνώμη ότι ό έν λόγω είναι ένας έκ των Ικανοτέρων καί δραστηριότερων από όσους από τή θέση αυτή πέρασαν, τή γνώμη μου δέ τή συμμερίζονται καί όλα τά μέλη τής 'Ενώσεώς μας των όποιων ό αριθμός δέν είναι εύκαταφρόνητος.

Τό κίνητρο τής άποστολής του γράμματος αυτού ξεκινά αποκλειστικώς καί μόνο διότι πιστεύουμε ότι ό κ. Τιμαγένης έξυπηρετεί τά συμφέροντα των συνταξιούχων ναυτικών, θά ήταν δέ παραλογισμός να του επιρρίπτουμε ευθύνες άκόμη καί διά τυχόν βλάβη του άνελκυστήρος του μεγάρου κατά τήν λειτουργία του.

Θερμή παράκλησή μου να δημοσιεύσετε τήν παρούσα στην ίδια σελίδα μέ αυτήν του

έπιστολογράφου σας.

Μεθ' ύπολήψεως
Γ. ΜΟΥΣΟΥΡΗΣ

Πρόεδρος τής 'Ενώσεως
Συνταξιούχων Ε.Ν. 'Αθηνών

Σημ. Συντ.: 'Ο προσεκτικός αναγνώστης τής έπιστολής του κ. Μουσούρη πρέπει να έχει ύπ' όψει του ότι καταχωρήθηκε χωρίς τήν παραμικρή έπέμβαση ή διόρθωση. 'Ενα είναι αυτό. Τό δεύτερο είναι ότι αυτός ό «κάποιος μέ ύπογραφή Γ.Κ.», πού αναφέρει ό κ. Μουσούρης, είναι γνωστότατος παράγων τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας πού πήρε θέση σέ ένα συγκεκριμένο θέμα, ότι δηλαδή ή Ναυτιλία πρέπει να άρχίσει να μην άνέχεται τίς όποιες έπιλογές των πολιτικών κομμάτων άλλα να άδειώνει τήν τοποθέτηση ειδικών στίς καίριες θέσεις όργανων έποπτευομένων από τό ΥΕΝ καί αυτό έν όψει καί τής εύρωπαϊκής ολοκλήρωσης πού δέν είναι δυστυχώς καθόλου μακριά καί έπρεπε να μάς άπασχολεί όλους. Κανένας δέν λέγει ότι ό σημερινός Πρόεδρος του ΝΑΤ δέν είναι Ικανός. Δέν είναι όμως ειδικός περί τά ασφαλιστικά, είναι νομικός, καί όσοι άσχολούνται μέ όποιονδήποτε τρόπο μέ τή Ναυτιλία γνωρίζουν ότι εκείνοι πού χρησιμοποιήθηκαν στίς συγκεκριμένες θέσεις όχι πρόσφατα άλλα καί από τό άπώτερο παρελθόν δέν προσέφεραν όφελος. 'Όπως, λόγου χάρι, δέν προσέφεραν όφελος στό Ταμείο τους οι έκάστοτε Πρόεδροι του Ταμείου Προνοίας 'Αξιωματικών Ε.Ν. πού είχαν δεχθεί να καταβάλλει τό Δημόσιο μικρότερο μίσθωμα γιά τό κτίριο του Τ.Π.Α.Ε.Ν. στό όποιο στεγάζεται άκόμη καί σήμερα τό ΥΕΝ — λέγεται ότι σέ όρισμένες περιόδους τό ΥΕΝ κατέβαλε ένόικιο πού ίσοδυναμούσε μέ τό μισό καί ένδεχομένως καί λιγότερο από τή μισθωτική αξία πού ίσχυε τίς συγκεκριμένες χρονικές περιόδους στην περιοχή.

'Ομολογούμε ότι μάς εξέπληξε ή έπιστολή του κ. Μουσούρη. 'Εντέλει άλλη νοοτροπία περιμένουμε — καί άξιόνομε — από εκείνους πού εκπροσωπούν τούς ναυτικούς μας, έν ένεργεία καί συνταξιούχους, κυρίως περιμένουμε καί άξιόνομε προσρμογή στίς δύσκολες συνθήκες πού επικρατούν καί πού όσο πλησιάζομε πρós τήν επικείμενη εύρωπαϊκή ολοκλήρωση θά γίνονται άκόμη δυσκολότερες ίδίως γιά τά προβληματικά ασφαλιστικά Ταμεία, στα όποία περιλαμβάνεται καί τό ΝΑΤ.

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 4829011-17
TELEFAX: 4179660
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΠΗΓΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΚΑΜΨΗ

Τού κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

Προοίμιο στο άφιέωμα στη Ναυπηγική Βιομηχανία, οι γραμμές που ακολουθούν εκφράζουν την «αίσθηση» ενός ανθρώπου που παρακολουθεί τα τεκταινόμενα μέσα από την καθημερινότητα της επαφής με πρόσωπα και πράγματα. Συμπληρώνουν έτσι τα στατιστικά και άλλα «συγκεκριμένα» στοιχεία, ερμηνεύουν φαινόμενα και επισημαίνουν τάσεις, τοποθετώντας τα στην ατομική, ανθρώπινη διάσταση που αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την κατανόησή τους.

Η μακρά περίοδος των δοκιμασιών για την παγκόσμια Ναυπηγική Βιομηχανία απέληξε στη βαθμιαία συρρίκνωσή της, είτε λόγω οικονομικού αδιεξόδου είτε κατόπιν ήθελημνης περιστολής του κατασκευαστικού δυναμικού σε βαθμό που, για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια, η έκφραση «σπάνις ναυπηγικών κλινών» να περιέχει ουσιαστικό νόημα.

Η απόληξη αυτή αποτέλεσε, το τελευταίο στάδιο σειράς διαδικασιών που αρχίζουν με το ναυπηγικό boom των αρχών του 1970, όταν προς στιγμήν «φάνηκε» ότι η παγκόσμια παραγωγή νεοτεύκτων σκαφών ήταν μία απεριόριστη δυνατότητα χωρίς επενέργειες στη διατήρηση των ισορροπιών.

Όταν, στα μετέπειτα χρόνια, το λάθος έγινε αντιληπτό, η επέκταση του ναυπηγικού τομέα σε πολλές χώρες ήταν ήδη γεγονός και η οικονομική, κοινωνική και πολιτική σημασία του τόσο μεγάλη, ώστε η προσαρμογή του στις τρέχουσες ή, έστω, στις προβλεπόμενες ανάγκες της παγκόσμιας αγοράς, ήταν πιά οδυνηρό έγχείρημα. Κάθε μορφής ανορθόδοξα μέσα χρησιμοποιήθηκαν για χάρη μιας τεχνητής στήριξης και επιβίωσης. Τουτό, εκτός από τις προφανείς συνέπειες στα δημόσια οικονομικά των σχετικών χωρών, συντήρησε και ενέτεινε τη κρίση στη ναυλαγορά και προκάλεσε μία σειρά δυσμορφίες στον ευρύτερο τομέα των παγκοσμίων δια θαλάσσης μεταφορών.

Η αρχή της δεκαετίας του '80 περιέκλειε τη στιγμή της αλήθειας και την αρχή της βαθμιαίας εγκατάλειψης της ιδέας αντιμετώπισης των προβλημάτων απασχόλησης μέσω μιας επιδοτούμενης ναυπηγοβιομηχανίας. Σε κάποιο βαθμό, εγκαταλείπεται επίσης και η μέθοδος του προσπορισμού συναλλάγματος μέσω των ναυπηγήσεων, ανεξάρτητα από το κόστος για το ναυπηγό. Όσο και αν παρόμοια φαινόμενα προστατευτισμού εξακολουθούν να υφίστανται, είναι προφανές ότι σύγκριση με το πρόσφατο παρελθόν δεν υπάρχει και ότι οι συνθήκες του ελεύθερου ανταγωνισμού τείνουν να αποκατασταθούν με ταυτόχρονη άνοδο των τιμών.

Η συγκέντρωση της ναυπηγικής δραστηριότητας σε όρισμένες χώρες ή και σε όρισμένους γεωγραφικούς χώρους υποδεικνύει και τη μέθοδο μελέτης του φαινομένου στους καιρούς μας. Μοιραία, λοιπόν, θα αναφερθούμε κι εδώ στις πιο σημαντικές περιοχές.

Παρά τη σημαντική συρρίκνωση των τελευταίων ετών, η **Ιαπωνία** εξακολουθεί να διατηρεί την πρώτη θέση με το ένα τρίτο (1/3) περίπου των παγκόσμιων παραγγελιών. Έν τούτοις, η άποψη ότι η δυνατότητα αναλήψεως νέων παραγγελιών εγγίζει ήδη τα όριά της δεν φαίνεται να απέχει από την αλήθεια. Ήδη η χώρα έχει περάσει σε τεχνολογικά πιο προωθημένες μορφές παραγωγής, περιορίζοντας τον αριθμό των απασχολούμενων στα ναυπηγεία και, κυρίως, συγκρατώντας τις άμοιβές σε συγκριτικά μη έλκυστικά πλέον επίπεδα.

Αν η **Ιαπωνία** εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση, το «τρομερό παιδί» της παγκόσμιας ναυπηγικής στις ημέρες μας αποτελεί η **Κορέα** που ήδη κατέχει τη δεύτερη θέση με κάτι λιγότερο από το 1/4 των παραγγελιών. Παρά τις πρόσφατες δοκιμασίες, οι τέσσερις γίγαντες — ναυπηγοί (**Hyundai, Daewoo, Samsung, KSEC**) κάνουν μία άκρως δυναμική εμφάνιση, μία επιθετική πολιτική που θα κατασιγάσει μόνο όταν ο χρόνος των παραδόσεων θα είναι τόσο μακριά που ο προκαθορισμός του κόστους (άρα και της τιμής) θα είναι επικίνδυνος.

Πολύς λόγος έγινε για την **Κίνα** σαν ανερχόμενη ναυπηγική δύναμη στην **Απω Ανατολή**. Ο επιβλητικός όγκος της χώρας και τα πολιτικοοικονομικά της ανοίγματα κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών δικαιολογούσαν κάτι τέτοιο. Ήδη, όμως, γίνεται αντιληπτό ότι τόσο η απροσδόκητη (όσο και άποτομη) σκλήρυνση του καθεστώτος όσο και τα ένυπαρχοντα προβλήματα (γραφειοκρατία, τεχνολογική καθυστέρηση, φυσικά εμπόδια όπως οι ποτάμιοι λιμένες με τα μικρά βυθίσματα) τείνουν να υποβαθμίσουν τη σημασία της χώρας που, εκτός των άλλων, έχει να αντιμετωπίσει ισχυρή εγχώρια ζήτηση πριν βγει στις διεθνείς αγορές.

Ο περίπατος στο χώρο της **Απω Ανατολής** συμπληρώνεται με αναφορά στην **Ταϊβάν** όπου ο μοναδικός ναυπηγός, η **China Shipbuilding Corporation**, φαίνεται επαρκώς να ικανοποιεί την εγχώρια ζήτηση με κάποια βήματα προς τις λοιπές αγορές που σύντομα πιθανόν να καταλήξουν σε παραγγελίες.

Μεταφερόμαστε τώρα στον Ευρωπαϊκό χώρο όπου διαπιστώνουμε σοβαρή διαφοροποίηση του αντικειμένου της ναυπηγοβιομηχανίας με τις πλέον προηγμένες χώρες εστραμμένη προς εξειδικευμένες κατασκευές ενώ, στον καθαρώς «εμπορικό» τομέα, διακρίνουμε μόνο την **Ισπανία** και την **Γιουγκοσλαβία**, και τις δύο με σημαντική δραστηριότητα αλλά ελάχιστα δυνατότητες επέκτασης λόγω μικρού διαθέσιμου αριθμού κλινών.

Στον πρώην σοσιαλιστικό χώρο (αλήθεια, πώς θα τον ονομάσουμε από εδώ και πέρα;) **Πολωνία, Ρουμανία και Ανατολική Γερμανία** περνούν κρίση επαναπροσδιορισμού της θέσης και της στρατηγικής, με διαφορετικά προβλήματα ή κάθε μία. Ο όγκος των υφισταμένων Σοβιετικών παραγγελιών στη **Βουλγαρία** ίσως παρέχει επίφαση σιγουριάς, γεννά όμως και το ερώτημα κατά πόσον οι παραγγελίες του είδους ικανοποιούν πιά τις οικονομικές ανάγκες της χώρας.

Στον αμερικανικό χώρο η **Βραζιλία** εξακολουθεί να παραμένει γίγας εν ύπνῳ και ελάχιστα θα μπορούσε κανείς να γράψει για την **Αργεντινή** με τα οικονομικά της προβλήματα — και όχι μόνο γι' αυτά.

Στον περίπατο αυτό στον κόσμο, είναι λυπηρό που δυσκολεύεται κανείς να αναφερθεί στην **Ελλάδα**. Τώρα που οι τιμές ανεβαίνουν διεθνώς, έστω και με την επιτρεπόμενη από την ΕΟΚ επιδότηση σ' αυτό το στάδιο της προσπάθειας, είναι καιρός πιά, πιστεύουμε, να εμπλουτισθούν τα βιβλία παραγγελιών των ναυπηγείων μας με κάποιες ουσιαστικές εντολές από το διεθνές χώρο που παράλληλα θα συμβάλλουν στη γνωριμία με τη νέα τεχνολογία.

Στό ύψηλότερο επίπεδο της τελευταίας πενταετίας οι παραγγελίες νέων πλοίων

ΤΟ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΤΟΝΝΑΖ ΑΓΓΙΖΕΙ ΤΟΥΣ 32 ΕΚΑΤ. ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ

Για πρώτη φορά από το 1985, το παγκόσμιο ναυπηγικό καρνέ αυξήθηκε τον προηγούμενο χρόνο κατά 26% και συμπεριλαμβανομένης της υπό ναυπήγηση και υπό παραγγελία χωρητικότητας έφθασε τους 31 εκατ. τον. γκρός.

"Αν στους παραπάνω έντυπωσιακούς αριθμούς προσθέσουμε τις παραγγελίες του πρώτου τριμήνου του 1990, οι οποίες αφορούν κυρίως VLCC's, δεξαμενόπλοια Σπέζμαχ, μερικά μεγάλα κοντεϊνερόπλοια και δύο LPG's, μπορούμε με αρκετή ασφάλεια να υπολογίσουμε ότι το σημερινό υπό ναυπήγηση τοννάζ φθάνει τους 32 εκατ. τον. γκρός με παραδόσεις που καλύπτουν το έτος 1992 και σε όρισμένες περιπτώσεις επεκτείνονται μέχρι τις αρχές του 1993.

Πάντα πρώτη ναυπηγική χώρα ή 'Ιαπωνία, ή οποία εμφανίζεται σήμερα να έχει υπό παραγγελία χωρητικότητα 10.800.000 τον. γκρός, με δεύτερη τη Νοτ. Κορέα με περίπου 6.300.000 τον. γκρός. Σημαντικές αυξήσεις των παραγγελιών κατά τη διάρκεια του 1989 σημειώθηκαν στα ναυπηγεία της Σοβιετικής Ένωσης και της Νορβηγίας, τα οποία διπλασίασαν σχεδόν τα καρνέ τους, ενώ παράλληλα με σαφή ανοδική τάση κινήθηκαν οι παραγγελίες νέων πλοίων στη Δυτική Γερμανία (1.400.000 τον.), Γιουγκοσλαβία (1.570.000 τον.) και 'Ιταλία (1.100.000 τον.).

Στόν πίνακα που ακολουθεί αναφέρονται οι πρώτες οκτώ ναυπηγικές χώρες που είχαν υπό παραγγελία τοννάζ άνω του ενός εκατομ. τον. γκρός στο τέλος του 1989 και σε παρένθεση οι αυξομειώσεις που σημείωσαν οι παραγγελίες νέων πλοίων στις χώρες αυτές κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους. (Πηγή Λούδς Ρέτζιστερ):

	Τον. γκρός
Ιαπωνία	10.277.761 (+ 1.282.862)
Νοτ. Κορέα	6.027.442 (- 637.199)
Γιουγκοσλαβία	1.566.122 (+ 228.804)
Δυτ. Γερμανία	1.398.781 (+ 245.746)
Βραζιλία	1.200.865 (- 47.947)
Ιταλία	1.074.270 (+ 177.374)
Ισπανία	1.072.506 (- 82.600)
Πολωνία	1.006.821 (- 16.900)

Κατά κατηγορία πλοίων, τη μεγαλύτερη αύξηση των παραγγελιών για νέες ναυπηγήσεις εμφανίζει ο τομέας των δεξαμενοπλοίων με 12,7 εκατ. τον. γκρός και αύξηση κατά 28% έναντι του 1988. Είναι χαρακτηριστικό ότι η 'Ιαπωνία συνεχίζει να υπερισχύει στις προτιμήσεις των παραγγελέων καθώς τα υπάρχοντα σήμερα συμβόλαια για νέα δεξαμενόπλοια καλύπτουν 5,5 εκατ. τον. γκρός.

Στη δεύτερη θέση, ο τομέας των μεταλλευματοφόρων πλοίων και των κάθε κατηγορίας μπάλκ κάρριερς καλύπτει ποσοστό περίπου 27% του παγκόσμιου ναυπηγικού καρνέ με 8,5 εκατ. τον. γκρός και οι παραγγελίες για πλοία χύδην ξηρών φορτίων εμφανίζουν αύξηση κατά 18% έναντι εκείνων του 1988.

Η μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση σε νέες παραγγελίες έναντι του 1988 καταγράφηκε στη κατηγορία των φορτηγών πλοίων και των κοντεϊνερόπλοίων που με παραγγελίες 6,2 εκατ. τον. γκρός το 1989 σημείωσαν αύξηση κατά 52%, έναντι των παραγγελιών που τοποθετήθηκαν το 1988.

Εξετάζοντας την εξέλιξη των παραγγελιών νέων πλοίων κατά τη δεκαετία του 1980 παρατηρούμε ότι η παραγγελθείσα χωρητικότητα κατά το 1989

(19.323.658 τον. γκρός) είναι περίπου ίση με τη παραγγελθείσα το 1983 (19.480.030 τον. γκρός), περίοδος κατά την οποία όπως θα θυμούνται οι αναγνώστες μας οι μαζικές παραγγελίες υπήρξαν το αποτέλεσμα της κερδοσκοπικής πολιτικής ορισμένων ναυτιλιακών εταιριών με προεξάρχουσα τη περιβόητη Σάνκο Στήμισιτ, η οποία δεν άργησε να καταρρεύσει υπό το βάρος των οικονομικών υποχρεώσεων των νέων ναυπηγήσεων σε συνάρτηση με τη κακή ναυλαγορά της περιόδου 1983-86.

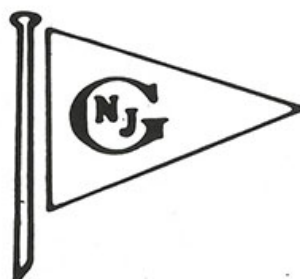
Βεβαίως οι συνθήκες της περιόδου εκείνης δεν είναι όμοιες με τις σημερινές, αν και δεν πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός ότι οι σημερινοί ναύλοι και στις δύο βασικές κατηγορίες πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου υπολείπονται σοβαρά των επιπέδων εκείνων που δικαιολογούν την επένδυση τόσο μεγάλων κεφαλαίων.

Χάριν συγκρίσεων αλλά και για τη συλλογή χρησιμών συμπερασμάτων παραθέτουμε το πίνακα που δημοσίευσε πρόσφατα το Lloyd's Maritime Information Services και ο οποίος καταγράφει τη παραγγελθείσα χωρητικότητα κάθε χρόνο κατά τη τελευταία δεκαετία:

ΕΤΟΣ	ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ
1980	18.969.044
1981	17.230.094
1982	11.231.759
1983	19.480.030
1984	15.543.541
1985	12.914.995
1986	12.709.895
1987	13.799.620
1988	12.310.773
1989	19.323.658

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



Ready for the challenge of the nineties

HELLENIC SHIPYARDS Co

where the shipping highways meet

- SHIPBUILDING
- SHIP REPAIRS
- INDUSTRIAL WORKS



GRAVING DOCKS:
250.000 & 500.000 DWT.
FLOATING DOCKS:
37.000, 60.000 & 72.000 DWT.

Complete facilities & thorough service

ATHENS OFFICE:

PHONES: 3611141 (3 LINES),

TELEX: 215123

SKARAMANGA YARD

PHONES: 5573350 (18 LINES), 5572610 (10 LINES),

5572710 (18 LINES)

TELEX: 215293, 215396, 215567, 215372,

FAX: (01) 5573359

AGENTS ABROAD

- U.K.: MARINE MARKETING INTERNATIONAL TLX 928954 MMIL G
- U.S.A.: PENN INTERNATIONAL MARINE AGENCIES LTD TLX 239085 PENN
- NORWAY (OSLO): STORM AND BULL LTD TLX 78416 ESOBE
- NORWAY (BERGEN): BIRGER GJESTLAND A/S TLX 42041 GJEST
- DENMARK: ANDERSEN SHIPPING LTD 41260 ANSHIP
- HOLLAND: RUYSCH TECHNICAL AGENCIES TLX 49149
- FRANCE: C.J.P. NAVAL TLX 611541 F
- W. GERMANY: ZOEPFFEL AND SCHNEIDER GMBH TLX 215005 ZOGO D.
- SPAIN: OCEANA SA TLX 45361 OCAN
- SWEDEN: JØRGEN KLAVING TLX 64049 TOKAI S
- INDIA: ZAMANA CONSULTANTS PRIVATE LTD TLX 31-62984 A/B MAGO IN
- HONG KONG: DODWELL SHIPPING LIMITED TLX 39878 DODSH HX



**DET NORSKE VERITAS
YOUR HELPING HAND
AROUND THE WORLD
AROUND THE CLOCK**

Within the range of services
offered to the market

ENVIRONMENTAL CLASS
is one of them

With a substantial range of technical facilities, Det norske Veritas is identifying technical problem areas and offering suitable remedies.

Now we, as the first class society, are proposing the "Environmental Class" for oil tankers. This voluntary class-notation is an extension made in accordance with the principles of the MARPOL 73/78 - convention attempting to reduce oil pollution at sea.

For further information, please contact:

**DET NORSKE
VERITAS**
"the multi-local class society"
(established in 129 countries)

Technical Resource Center,
Piraeus Office
Veritas House
P.O. Box 199, Piraeus
Tel. 4527000 - 4525333-4
Telex 212804 NORS GR

Κατά τη διάρκεια του 1989 η παγκόσμια ναυπηγική παραγωγή έφθασε στο πολύ υψηλό επίπεδο των 13,2 εκατ. τον. γκρός, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 21% έναντι της παραγωγής του 1988.

Για το 1990, οι προβλέψεις όμιλούν για παγκόσμια παραγωγή ακόμη μεγαλύτερη, που πιστεύεται ότι υπό τη πίεση της πρόσφατης ζήτησης ναυπηγικών κλινών μπορεί να φθάσει το επίπεδο ρεκόρ των 27 εκατ. τον. γκρός, καλύπτοντας σχεδόν το 56% της συνολικής υπό παραγγελία χωρητικότητας.

Σύμφωνα με τα έτησια στοιχεία του Λόυδς Ρέτζιστερ για τη παγκόσμια ναυπηγική παραγωγή του χρόνου που πέρασε, αξίζει να σημειώσουμε ότι η παραγωγή της Ιαπωνίας έφθασε τους 5.4 εκατ. τον. γκρός, έναντι των 4.1 εκατ. τόνων της παραγωγής του 1988.

Από τη παραδοθείσα χωρητικότητα από τα ιαπωνικά ναυπηγεία ποσοστό 40% ή 2.200.000 εκατ. τον. γκρός αφορούν μεταλλευματοφόρα και μάλκ κάρριερς και ποσοστό 31,6% ή 1.700.000 τον. γκρός δεξαμενόπλοια.

Η ναυπηγική παραγωγή της Νοτ. Κορέας κατά τον προηγούμενο χρόνο. παρά τις εργασιακές αναταραχές κρατήθηκε σε μικρή απόκλιση (73.000 τον. γκρός) της παραγωγής του 1988 και έφθασε συνολικά τους 3.100.000 τον. γκρός, από τους οποίους 2.200.000 τον. γκρός κάλυψαν νέα δεξαμενόπλοια.

Σε παγκόσμια κλίμακα η ναυπηγική παραγωγή του τελευταίου χρόνου της περασμένης δεκαετίας παρουσίασε την ακόλουθη εικόνα:

Δεξαμενόπλοια: 5.000.000 τον. γκρός, αύξηση κατά 882.000 τον. έναντι του 1988 ποσοστό 44,8% της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής.

Μάλκ κάρριερς: 3.900.000 τον. γκρός, αύξηση κατά 1.600.000 τον. έναντι του 1988, ποσοστό 29,4% της συνολικής παραγωγής, και

Πλοία Γενικού φορτίου: 1.200.000 τον. γκρός, μείωση κατά 715.000 τον. έναντι του 1988, κυρίως λόγω των λιγότερων νέων κοντεϊνερόπλοιων που μειώθηκαν κατά 225.000 τον. γκρός.

Κλείνοντας την αναφορά μας στις τρέχουσες εξελίξεις θα αναφέρουμε ότι

το πρώτο τρίμηνο του 1990 στην αγορά των νέων ναυπηγήσεων σημειώθηκε μία ένταση στη ζήτηση μεγάλων δεξαμενοπλοίων με ταυτόχρονη άνοδο των τιμών της σε επίπεδα άνω των 85 εκατ. δολλαρίων. Αξίζει εδώ να υπενθυμίζουμε ότι οι τιμές των VLCC's από τα επίπεδα των 48 εκατ. δολλαρίων το 1987, ανέβηκαν στα 53 εκατ. δολάρια το 1988, για να ακολουθήσει η ραγδαία άνοδος τους στα επίπεδα των 80 εκατ. δολλαρίων το 1989, πάντοτε χωρίς διπύμενα.

Σήμερα υπολογίζουμε ότι οι ανά τον κόσμο παραγγελίες για δεξαμενόπλοια μεγέθους 240.000 - 300.000 τον. d.w. περιλαμβάνουν μαζί με όρισμένες όψιόν 40 πλοία, με άγνωστο ακόμη αν η κατασκευή της θα περιλαμβάνει διπύμενα ή διπλό κέλυφος, καθώς η επιταγή για κάτι τέτοιο θα εξαρτηθεί από τη τελική απόφαση των Ήνωμένων Πολιτειών και σε καταφατική περίπτωση θα σημάνει αύξηση του κόστους κατασκευής κατά 15% περίπου.

ΤΑ ΠΑΝΑΜΑΞ

Σταθερή αλλά ισχυρή υπήρξε η άνοδος της

τιμής των πλοίων της κατηγορίας Παναμάξ στην περίοδο του 1989. Περίπου κατά 12% για τα καινούργια και κατά τι λιγότερο για τα παλαιότερα. Στο διάστημα αυτό 80 περίπου μονάδες άλλαξαν πλοιοκτησία, με ιδιαίτερη έξαρση των μεταβιβάσεων κατά τον μήνα Μάιο. Η ζήτηση υπεχώρησε σημαντικά το τελευταίο τρίμηνο του 1989 αλλά τον Ιανουάριο του νέου έτους οι αγοραστές επανήλθαν και οι τιμές κρατήθηκαν στα επίπεδα που είχαν σημειωθεί στο τέλος του χρόνου.

Τό καρνέ των παραγγελιών πλοίων τύπου Panamax στις αρχές του 1990 βρέθηκε σε κάμψη, με υπό ναυπήγηση ή παραγγελία 57 μονάδες, σε σύγκριση με τις 68 της αντίστοιχης ημερομηνίας του προηγούμενου έτους. Από τα 57 υπό ναυπήγηση πλοία, τα 32 θα παραδοθούν έφετος, περί τα 20 το 1991 και τα υπόλοιπα το 1992. Σημειώνεται ότι το 1989 παραδόθηκαν 37 νέες μονάδες του τύπου αυτού, χωρίς να επιφέρουν πτώση των ναύλων λόγω διαταράξεως της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης.

Για πρώτη φορά από δεκαετίας, ο αριθμός των μάλκ κάρριερς Capesize που τελούν υπό παραγγελία είναι ανώτερος του αριθμού των Panamax, γεγονός που παρέχει την ένδειξη ότι η τάση της αγοράς εξελίσσεται προς τα σκάφη μεγαλύτερου τοννάζ.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΝΕΩΝ ΑΝΕΡΓΩΝ ΝΑΥΠΗΓΩΝ



1919 - 1990

71 χρόνια

παρουσίας και προσφοράς
στο ελληνικό και διεθνές
χώρο

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝ, έχοντας βασικό στόχο την καλύτερη τεχνική εξυπηρέτηση της ναυτιλίας μας και συμβάλλοντας ουσιαστικά στην αυτοδύναμη ανάπτυξη της Βιομηχανικής και Ναυτιλιακής τεχνολογίας στον τόπο μας, ανακοινώνει την εφαρμογή, για πέμπτο κατά σειρά χρόνο, του προγράμματος τεχνικής εκπαίδευσης νέων ανέργων Ναυπηγών.

Για διάστημα 6 μηνών, ξη (6) άνεργοι ναυπηγοί, θα εργαστούν σε διάφορες ναυτιλιακές εταιρίες και ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, αμειβόμενοι από τον Ε.Ν.

Καλούνται οι ενδιαφερόμενοι να αποστείλουν σχετική αίτηση και βιογραφικό σημείωμα, στα κεντρικά γραφεία του Ε.Ν. τμήμα εκπαίδευσης, μέχρι και 30.03.90. Για την ημερομηνία και ώρα της προσωπικής συνέντευξης θα υπάρξει εγκαίρως ειδοποίηση.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ



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

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ**ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ****Σκέψεις και προβλέψεις ενός Ειδήμονος**

Τό κείμενο πού ακολουθεί σέ ἐλεύθερη μετάφραση ἀπό τήν Ἀγγλική γλώσσα περιλαμβάνει τά κύρια σημεῖα τῆς εἰσήγησης τοῦ Δρα Τζών Πάρκερ, προέδρου καί διευθυντοῦ τοῦ Βορειοιρλανδικοῦ ναυπηγοεπισκευαστικοῦ συγκροτήματος Harland and Wolff, κατά τή διάρκεια τοῦ διεθνούς σεμιναρίου μέ τίτλο «Investing in Shipping's Revival», τό ὁποῖο πραγματοποιήθηκε πρὶν λίγους μῆνες στή Νέα Ὑόρκη καί ἐκθέτει τίς σκέψεις του γιά τό μέλλον τῆς παγκόσμιας ναυπηγοβιομηχανίας.

Ὁ Δρ. Τζών Πάρκερ εἶναι εὐρύτητα γνωστός στούς διεθνείς ναυτιλιακοὺς κύκλους, καί ἕνας ἀπό τοὺς πλέον καταξιωμένους τεχνοκράτες στό χώρο τῆς παγκόσμιας ναυπηγοβιομηχανίας.

«Ἄν ρίξει κανεῖς μιά ματιά στόν πίνακα 1 θά παρατηρήσει ὅτι τά τελευταῖα 14 χρόνια ἡ παγκόσμια ναυπηγοβιομηχανία πέρασε μιά ἀδιάκοπη κρίση καί συνεχῆ συρρίκνωση, ἐνῶ ἀντίθετα ὅπως ὅλοι γνωρίζουμε ἡ Ναυτιλία τήν ἴδια περίοδο ἐξῆσε κάποιες περιόδους εὐμάρειας.

Δέν εἶναι λοιπόν πλέον ὁ καιρός νά ζήσουν καί οἱ ναυπηγοβιομηχανοὶ κάποιες καλύτερες μέρες;

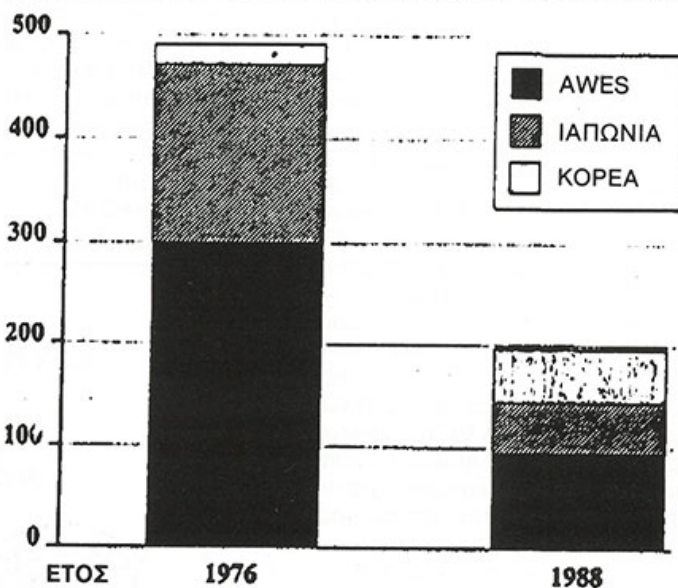
ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ

Πολλοί ἀναλυτές ἀπό διάφορες χώρες ἐργάζονται τή περίοδο αὐτή γιά νά ὑπολογίσουν τίς μελλοντικές προοπτικές τῆς παγκόσμιας ναυπηγοβιομηχανίας. Ἐγώ χρησιμοποιοῦντας σάν βάση τά στοιχεῖα τῆς Ἑνώσεως τῶν Δυτικοευρωπαίων Ναυπηγοβιομηχανῶν (AWES) τά ὁποῖα θεωρῶ πολύ ἀξιόπιστα τοποθετῶ τήν ἐτήσια αὐξηση παραγωγικῆς ικανότητος τῶν ναυπηγείων σέ 7% κατ' ἀνώτατο ὄριο κάθε χρόνο κατά τήν ἐπόμενη δεκαετία, γιά τοὺς ἀκόλουθους λόγους.

Σύμφωνα μέ τό πίνακα 2 τό ἀνθρώπινο δυναμικό πού ἀπασχολεῖται πλέον στίς κύριες ναυπηγικές χώρες ἔχει δραστηκά μειωθεῖ κατά τή δωδεκαετή περίοδο 1976-88 καί σήμερα ἀριθμεῖ περίπου 200.000 ἐργατοεχνίτες καί ὑπάλληλους.

Ἔτσι λοιπόν ἀκόμη καί ἂν τά διοικητικά συμβούλια τῶν

μεγάλων ναυπηγικῶν συγκροτημάτων μπορέσουν νά πείσουν τοὺς μετόχους τους νά ἐπενδύσουν μεγάλα ποσά κατά τή δεκαετία τοῦ 1990 στήν ἀναβίωση ἢ επέκταση τῆς παραγωγῆς τους, ἀμφιβάλλω σοβαρά ἂν θά βρεθοῦν ἐκπαιδευμένοι τεχνίτες καί διοικητικοὶ ὑπάλληλοι ἱκανοί νά λειτουργήσουν παραγωγικά τίς ἀπαιτούμενες ἐγκαταστάσεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2**ΕΡΓΑΤΟΤΕΧΝΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΣΤΗ ΝΑΥΠΗΓΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

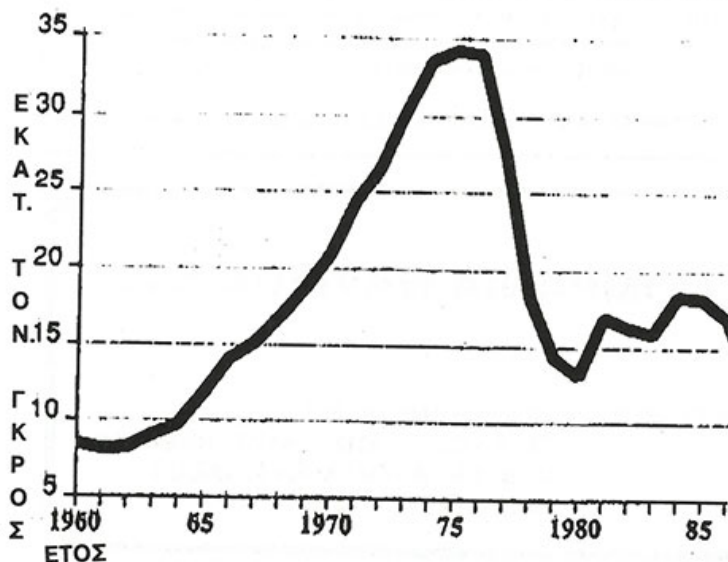
Ἡ διαρκής κρίση τῆς ναυπηγοβιομηχανίας τή τελευταία 14ετία ἔχει δημιουργήσει ἰδιαίτερα ἀρνητικές ἐντυπώσεις στή ψυχολογία τοῦ ἀνθρώπινου δυναμικοῦ ὄχι μόνο στήν Ἰαπωνία ἀλλά καί σέ ἄλλες χώρες καί ἰδιαίτερα στήν Εὐρώπη, καθὼς ἡ διαρκής συρρίκνωση εἶχε ἄμεση ἐπίπτωση στή προσέλευση νέων στελεχῶν καί στά ἐκπαιδευτικά τους προγράμματα, οἱ συνέπειες τῶν ὁποίων δέν θά ἀργήσουν νά φανοῦν στό μέλλον.

Ἄς ἐρθοῦμε τώρα στίς μονάδες πού μποροῦν νά κατασκευάσουν σήμερα μεγάλα πλοῖα.

Τά ἄλλοτε σημαντικά ναυπηγικά συγκροτήματα Kockums, Gotaverken καί Uddevalla ἔχουν κλείσει καί ἡ μεγάλη μονάδα τῆς Aker στό Stord ἔχει μεταστραφεῖ σέ ἄλλες ἐργασίες.

Ἄλλες σημαντικές μονάδες ὅπως τῆς St. Nazaire στή Γαλλία, τῆς Τριέστης, τοῦ Κιέλου καί τῆς Turku στή Φινλανδία ἔχουν πλέον ἐξειδικευθεῖ στή ναυπήγηση ἐπιβατηγῶν / κρουαζιεροπλοίων καί κοντεϊνερροπλοίων καί μόνον τό συγκρότημα τῆς Δανικῆς Odense πού τά τελευταῖα χρόνια ἀπασχολεῖτο κυρίως μέ ναυπηγήσεις πρὸντακτ κάρριερς ἐνδέχεται νά στραφεῖ καί πάλι στή ναυπήγηση μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Στόν πίνακα 3 πού ἀκολουθεῖ παρουσιάζονται οἱ ὑπάρχουσες ἀνά τόν κόσμο μεγάλες ναυπηγικές κλίνες / μόνιμες δεξαμενές πού μποροῦν νά κατασκευάζουν συνεχῶς μεγάλα πλοῖα ἄνω τῶν 100.000 τόν. d.w. Ἡ πρώτη στήλη δείχνει τό σύνολο τῶν κλινῶν καί ἡ δευτέρα ὅσες μποροῦν νά διατεθοῦν γιά τή ναυπήγηση VLCC's, OBO's καί μάλκερς, καθὼς οἱ ὑπόλοιπες βάσει ὑφισταμένων ὑποχρεώσεων ἢ σχεδιασμοῦ τῆς παραγωγῆς ἀσχολοῦνται μέ κατασκευές ἐπιβατη-

ΠΙΝΑΚΑΣ 1**ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 1960-1988**

γών — πλωτών εξεδρών — κοντεϊνερπλοίων ή άλλων μικρότερων εξειδικευμένων σκαφών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Ναυπηγικές κλίνες μέ εύρος 50 M	Διατιθέμενες για VLCC/OBO και Bulkers	
Ευρώπη	12	5
Ίαπωνία	12	10
Νοτ. Κορέα	7	7
ΗΠΑ/Ν. Αμερική καί Κίνα	9	3
ΣΥΝΟΛΟ	40	25

ΖΗΤΗΣΗ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εξετάζοντας την σημερινή ηλικία του παγκόσμιου στόλου φθάνουμε σε μία πολύ υψηλή μέση ηλικία 16 ετών.

Τό 1992 τό 40% του στόλου θα είναι άνω των 20 ετών και ποσοστό 25% του στόλου θα έχει ηλικία μεταξύ 15-19 ετών.

Αναμφισβήτητα τό γεγονός της μεγάλης ηλικίας του υπάρχοντος τονάζ θα είναι ο καταλυτικός λόγος για την ανανέωσή του, ιδίως στά μεγάλα μεγέθη, στά όποια χωρίς νά υπολογίσουμε καμμία περαιτέρω άνοδο της μεταφορικής ζήτησης ή τη διαφορά που υπήρξε μεταξύ της ταχύτητας κατασκευής των πλοίων των άρχων της δεκαετίας του '70 με εκείνων των τελευταίων χρόνων της δεκαετίας του '80, καταλήγουμε στους άριθμούς του πίνακα 4, που δείχνουν την άνάγκη ναυπήγησης περίπου 1000 νέων μεγάλων πλοίων μέχρι τό έτος 2004, άν τό όριο ηλικίας τους είναι 20 χρόνια, ή περί τά 875 άν τό όριο αντικαταστάσεως των παλαιών πλοίων φθάσει τά 25 χρόνια.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΘΟΥΝ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΕΤΟΣ 2004

	Μέσος όρος ζωής 20 χρόνια	Μέσος όρος ζωής 25 χρόνια
Δεξαμενόπλοια Σουέζμαξ	194	184
Δεξαμενόπλοια άνω των 160.000 τον. d.w.	401	375
Μπάλκ κάρριερς άνω των 100.000 τον. d.w.	219	149
Μικτά πλοία άνω των 100.000 τον. d.w.	184	166
Σύνολο	998	874

Πηγή: Κλάρσκονς καί Χάρλαντ & Γούλφ.

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Πολύς λόγος στίς μέρες μας για την επιμήκυνση της εμπορικής ζωής των εν λειτουργία πλοίων.

Για τή δυνατότητα αυτή έχω τίς έξης παρατηρήσεις:

— Πρώτον, μερικά πλοία έχουν ναυπηγηθεί με καλύτερες προδιαγραφές από άλλα, καί γιαυτό για άρκετά ή έκμετάλλευσή τους πέρα από μία ηλικία θα είναι άντιοικονομική. Α-ναφέρω σάν παράδειγμα μελέτη της Ίαπωνικής εταιρίας Nazatsuka που θεωρεί ότι από τά υπάρχοντα σήμερα σε ύπηρεσία 408 μεγάλα δεξαμενόπλοια (VLCC), μόνον 100-150 θεωρούνται κατάλληλα για νά διατηρηθούν σε λειτουργία μέχρι τά 25-30 χρόνια τους.

— Δεύτερον, πρέπει νά έπισημανθεί ότι ή διατήρηση ενός πλοίου πέραν της 20ετίας, έκτός από τίς σημαντικές περιόδους off hire καί τό ύψηλό κόστος συντηρήσεως, άμφισβητείται σάν πρόσφορο στοιχείο ένεργητικού ενός πλοιοκτήτη που έπιθυμεί νά τό μεταπωλήσει με κέρδος.

— Καί τρίτον, ό γενικότερος περιβαλλοντολογικός προβληματισμός καί ή αίσθηση ότι τά παλαιά πλοία ρυπαίνουν περισσότερο τό θαλάσσιο περιβάλλον θα δημιουργήσει πολλά προσκόματα στην άπασχόληση των παρήλικων πλοίων καί ιδιαίτερα των δεξαμενοπλοίων από τίς μεγάλες εταιρίες πετρελαιοειδών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία δέν χρειάζεται σήμερα μία νέα «false boom period» ή όποια θα άκολουθηθεί από μία κρίση όμοια των προηγούμενων ετών.

Παίρνοντας σάν βάση τά προαναφερθέντα πιστεύω ότι κατά την έπόμενη δεκαετία οι υπάρχουσες μονάδες με ρυθμό παραγωγής μεταξύ 65-80 μεγάλων πλοίων κάθε χρόνο θα μπορέσουν νά καλύψουν τη ζήτηση νέων πλοίων, ή όποια θα παρουσιάσει ιδιαίτερη αίχμη μετά τά μέσα του 1990.

— Δέν βλέπω τη δυνατότητα κατασκευής νέων ναυπηγείων για κατασκευές μεγάλων πλοίων, γιατί μία νέα τέτοια μονάδα θα απαιτήσει επένδυση 300-400 έκατ. δολλαρίων, ή όποια δέν δικαιολογείται από τά κέρδη που υπάρχουν στη ναυπηγοβιομηχανία.

— Με τό υπάρχον ναυπηγικό δυναμικό, τίς δυνατότητες συντηρήσεως των παλαιότερων πλοίων καί τίς νέες προϋποθέσεις άσφαλείας καί προστασίας του περιβάλλοντος, τό όριο ηλικίας για την αντικατάσταση του παλαιού τονάζ τοποθετείται στά 22,5 έτη.

— Οι σημερινές τιμές νέων πλοίων σε σύγκριση με τό κόστος ναυπηγήσεως είναι κατά τη γνώμη μου κατά 20% έως 40% χαμηλότερες, άνάλογα από χώρα σε χώρα.

Γιά παράδειγμα-αναφέρω ότι σήμερα ή τιμή του γιέν προς τό δολλάριο είναι περίπου 70% της άντίστοιχης ίσοτιμίας του 1981 καί άν θελήσουμε νά διατηρήσουμε την ίδια τιμή σήμερα, ένα VLCC που ναυπηγείται στην Ίαπωνία πρέπει να πληρωθεί 110 έκατ. δολλάρια, χωρίς νά υπολογίζουμε τόν πληθωρισμό μεταξύ 1981-90.

— Όλοκληρώνοντας την εισήγησή μου έπιθυμώ νά εκφράσω την εύχη μιάς καλύτερης συνεργασίας μεταξύ Ναυπηγών, Έφοπλιστών καί Ναυλωτών για τή διατήρηση μιάς εύρυθμης ροής νέων παραγγελιών, διατηρήσεως σε ένέργεια μόνο των καλά συντηρημένων πλοίων, διαλύσεως των παλαιότερων μονάδων σε συνάρτηση με τά νεότευκτα σκάφη, έτσι ώστε όλοι όσοι έχουμε συνδέσει τή ζωή μας με τά πλοία καί τη θάλασσα νά μήν ξαναζήσουμε τή πολύπλευρη κρίση του παρελθόντος.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτατα
και πολυτελέστατα

F/B MILENA

F/B DALIANA

F/B RODANTHI

F/B DIMITRA



**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ**

Ακτή Κονδύλη και Αιτωλικού 2, τηλ: 4110007, 4119407, 4132970, Fax: 4132383

ΤΑ «ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ» ΤΟΥ ΝΟΡΒΗΓΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

Δύο Σκανδιναβικές ναυτιλιακές εταιρίες, τό συγκρότημα Rasmussen και ή κοινοπραξία της οποίας ήγείται ή Σουηδική Nynaes Petroleum, έχουν παραγγείλει τρία δεξαμενόπλοια τών 150.000 τον. d.w. (Σουέζμαξ) πού θά ναυπηγηθούν μέ βάσει τά πρότυπα της «Οικολογικής Κλάσης» πού παρουσίασε ό Νορβηγικός Νηογνώμονας στά τέλη του 1989. Τά δεξαμενόπλοια αυτά θά είναι τά πρώτα πού θά ναυπηγηθούν μέ πρότυπα περιβαλλοντολογικής προστασίας του Νορβηγικού Νηογνώμονα και μέ τεχνικές προδιαγραφές πού θά περιορίζουν δραστικά τίς διαρροές πετρελαίου σέ περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης.

Η Κλάση Περιβαλλοντολογικής Προστασίας του DNV δημιουργεί μία βάση τεχνολογικής συνεργασίας μεταξύ τών παραγόντων της ναυτιλίας και δημοσίων οργανισμών γιά τίς απαιτήσεις της διεθνούς κοινότητας στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Μετά τίς τελευταίες οικολογικές καταστροφές πού προξένησαν οι διαρροές από δεξαμενόπλοια και την αντίδραση ναυτιλιακών αρχών πρὸς την εφαρμογή αυστηρότερων μέτρων προστασίας, ή νέα κλάση του Νορβηγικού Νηογνώμονα έχει ήδη προσελκύσει τό ενδιαφέρον πολλών πλοιοκτητών.

Σύμφωνα μέ στατιστική ανάλυση μεγάλου αριθμού περιπτώσεων διαρροής πετρελαίου από δεξαμενόπλοια μετά από σύγκρουση ή προσάραξη, ή υπαίτιτητα συχνά έντοπίζεται σέ ανθρώπινο λάθος ή έλλειψη εκπαίδευσης, αλλά ή βελτίωση του σχεδιασμού τών δεξαμενοπλοίων θά συνεισφέρει σημαντικά στην αποφυγή ή στον περιορισμό τών διαρροών πετρελαίου.

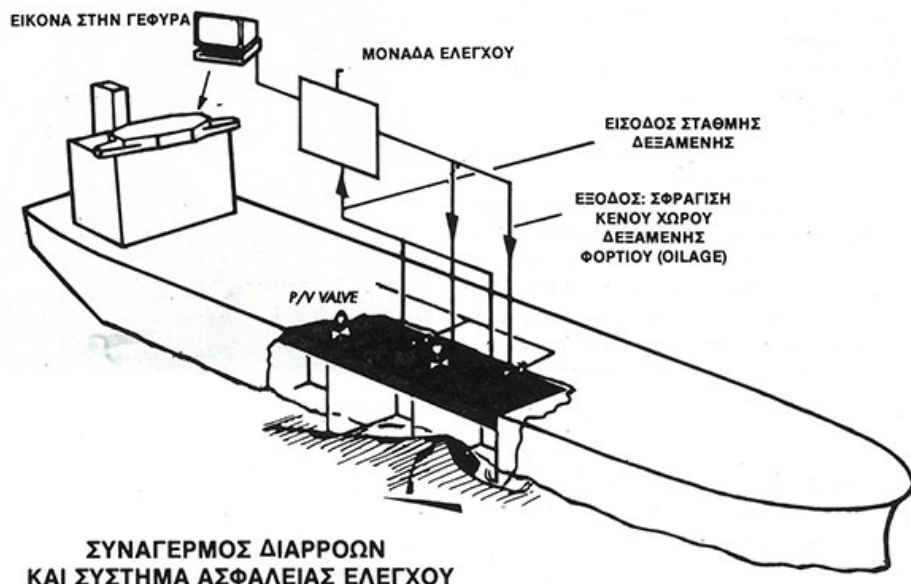
Δύο από τά υπό ναυπήγηση δεξαμενόπλοια θά ναυπηγηθούν σά ναυπηγεία της Μισσοϋί γιά λογαριασμό της Rasmussen και τό τρίτο σά ναυπηγεία της Daewoo στή Νότια Κορέα. Όλα τά νέα πλοία θά κατασκευασθούν μέ διπύθμενα και ένισχυμένο κέλυφος τών δεξαμενών φορτίου, στίς οποίες θά εφαρμόζεται κενό ή ύποπίεση φορτίου και θά υπάρχει νέα διάταξη στίς άντλίες φορτίου, όπως παρουσιάζεται σά δημοσιευόμενα διαγράμματα:

ΕΠΑΥΞΗΣΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΡΟΛΗΨΕΩΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ (MARPOL)

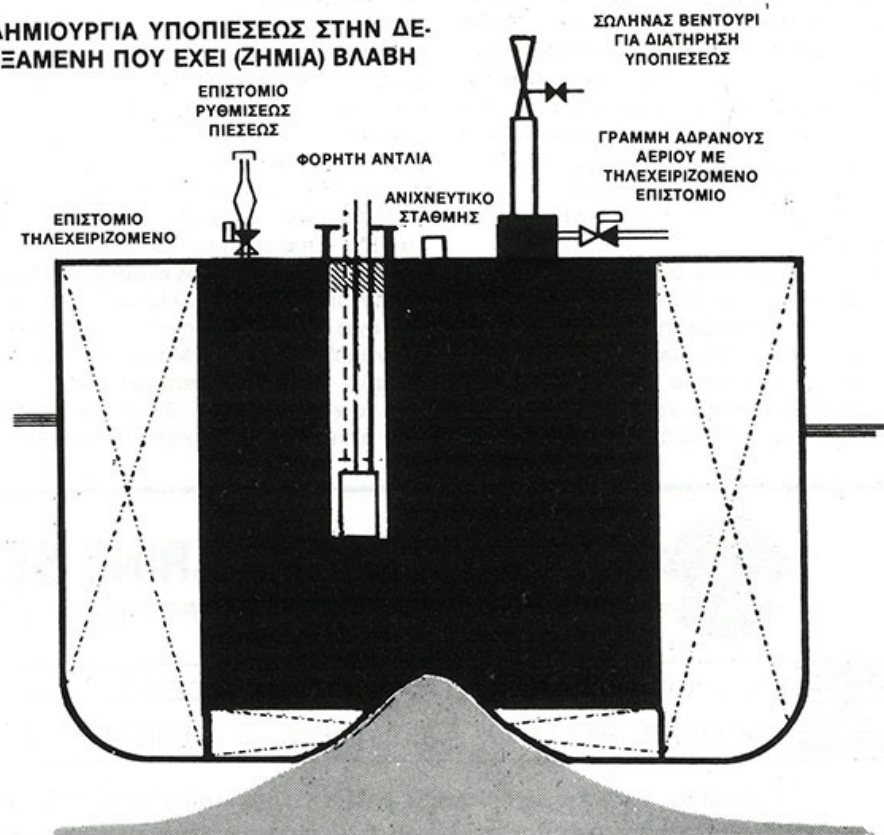
Συγκρινόμενοι μέ την MARPOL οι νέοι κανονισμοί προϋποθέτουν κυρίως την αύξημένη επιφάνεια τών προστατευτικών δεξαμενών έρματος ως πρὸς τίς δεξαμενές φορτίου, ιδιαίτερα στό εμπρόσθιο τμήμα του πλοίου και έπιπρο-

σθέτως μειωμένη ροή πετρελαίου πρὸς τά έξω σέ περιπτώσεις συγκρούσεων ή προσάραξεων σάν αποτέλεσμα της δη-

μιουργουμένης ύποπίεσως στίς δεξαμενές φορτίου.



ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΥΠΟΠΙΕΣΕΩΣ ΣΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΠΟΥ ΕΧΕΙ (ΖΗΜΙΑ) ΒΛΑΒΗ



Οι δυνάμεις της αγοράς κέρδισαν τη μάχη της παγκόσμιας οικονομίας

Μιά ενδιαφέρουσα συνέντευξη του Καθηγητή ΚΩΣΤΑ Θ. ΓΡΑΜΜΕΝΟΥ

Ο φίλτατος Έλληνας καθηγητής Κώστας Γραμμένος, ο οποίος διακρίνεται και απολαμβάνει εκτίμησης στους οικονομικούς και ναυτιλιακούς κύκλους του εξωτερικού, σε μία πολύ ενδιαφέρουσα συνέντευξη του προς το δεκαπενθήμερο οικονομικό περιοδικό «ΑΓΟΡΑ», μίλησε για τις συγκλονιστικές αλλαγές που πραγματοποιούνται στη παγκόσμια οικονομία.

Από τη συνέντευξη αυτή που δόθηκε στο Λονδίνο, στη δημοσιογράφο κ. Τίνα Πολίτη, δημοσιεύουμε τα κατά τη γνώμη πιά καίρια σημεία που πιστεύουμε ότι ενδιαφέρουν τους τακτικούς αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών».



Λέγει λοιπόν ο κ. Γραμμένος:

«Όταν μιλώ για το διεθνή χώρο είμαι αισιόδοξος. Όταν μιλώ για την Ελλάδα, προσπαθώ να είμαι αισιόδοξος. Είμαι σίγουρος ότι όρισμένοι επιχειρηματίες έχουν συνειδητοποιήσει τις πραγματοποιούμενες αλλαγές, αλλά δεν θα έλεγα ότι το ποσοστό τους είναι μεγάλο.

— Καί από το δημόσιο τομέα;

Τό κράτος, προς το παρόν, μάς αποσολοι με συνεχείς έκλογικές αναμετρήσεις. Δεν είναι σέ θέση να καταλάβει τί γίνεται και δεν λειτουργεί. Αλλά πόσες φορές τό κράτος κατάλαβε τί γίνεται πέραν των ελληνικών συνόρων; Οί πληροφόρίες που έχω, εκτός Ελλάδας, είναι ότι για ένα μεγάλο μέρος της χώρας, έχουν δημιουργηθεί οί προϋποθέσεις για να βγει στο σφυρί!

— Μιλάτε για τη χώρα ή για τις επιχειρήσεις;

Καί ή χώρα και οί επιχειρήσεις. Οποιαδήποτε επιχείρηση πουλιέται, αρκεί να είναι ή κατάλληλη στιγμή. Καί αυτό γιατί δεν υπάρχουν κίνητρα, δεν υφίσταται τό κατάλληλο γενικό πλαίσιο, ώστε οί επιχειρήσεις να παραμείνουν ελληνικές. Καί αντί να άνησυχούμε, άσχο-

λούμεθα με συνεχείς έκλογές. Όμολογώ ότι τά τελευταία χρόνια δεν είδαμε στην Ελλάδα κάποιο πράσινο φως που να δημιουργεί αισιοδοξία για τό μέλλον.

Στήν τεράστια ιστορία της εξέλιξης μέ επίκεντρο τις ανατολικές χώρες, ή Ελλάδα μάλλον δεν θά έχει να παίξει κανένα ρόλο. Έπενδύσεις που θά μπορούσαν να γίνουν εδώ, θά κατευθυνθούν προς τις ανατολικές χώρες, γιατί ή διαφορά στά έργατικά είναι τεράστια. Θά σάς αναφέρω ένα άπλο παράδειγμα μεταξύ Φινλανδίας και Έσθονίας. Η διαφορά είναι ένα προς τέσσερα. Καί μιλώ για τη Φινλανδία που δεν είναι μία χώρα εξαιρετικά αναπτυγμένη.

— Μάλλον, λοιπόν, ούτε να μάς αγοράσουν δεν θά τους συμφέρει.

«Αν δεν έχουμε ξεπουληθεί μέχρι στιγμής, είναι γι' αυτόν ακριβώς τό λόγο. Δεν συμφέρουμε.

Εύτυχως που υπάρχει και ή ναυτιλία. Όταν μιλώ για την ελληνική ναυτιλία, δεν έχω κανένα λόγο να μη χαμογελώ και να μη αισιοδοξώ. Μόνο όταν πάει να επέμβει τό κράτος μπορεί να χάσει κανείς τό χαμόγελό του. Θά συναντήσει όμως ή ναυτιλία μας κάποια προβλήμα-

τα. Τό ένα είναι ότι στις αρχές της 10ετίας του '70 ο στόλος των αναπτυσσόμενων και των σοσιαλιστικών χωρών, αντιπροσώπευε τό 6-7%.

Σήμερα, τό 19%. Τό δεύτερο, είναι τά πληρώματα. Οί μισθοί των Έλλήνων ναυτικών έχουν ανέβει. Μη ξεχνάμε όμως ότι ή ναυτιλία μας είναι διεθνής και γι' αυτό πρέπει να παραμείνει ανταγωνιστική, τη στιγμή που δεν έχει καίριμοδότηση από τη χώρα της.

Τό τρίτο είναι πώς ο ελληνικός, όπως και ο διεθνής στόλος, γερνάει και στη 10ετία του '90 και στις αρχές του 21ου αιώνα θά πρέπει να αντικατασταθεί ένα σημαντικό του μέρος. Χονδρικά, σάς λέω, πώς αν αντικατασταθεί ένα μέρος των τάνκερς και των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου, θά χρειασθούν 130 δισεκ. δολάρια. «Αν βάλουμε και τά γενικού φορτίου και τά εξειδικευμένα, τότε θά χρειασθούν περισσότερα από 200 δισεκ. δολ. Τεράστια κονδύλια.

— Πώς θά μπορούσε να γίνει αυτή ή χρηματοδότηση;

Μέχρι τώρα ο ελληνικός στόλος είχε χρηματοδοτήσεις από τις ξένες τράπεζες. Σήμερα, περίπου τριάντα τράπεζες εξακολουθούν να χρηματοδοτούν επιλεκτικά τους αξιόπιστους. Τέ θέμα, στην προκειμένη περίπτωση, είναι κατά πόσον ή άμερικανική κεφαλαιοαγορά θά μπορέσει να χρησιμοποιηθεί.

— Έχετε διαπιστώσει μία τέτοια διάθεση;

Ναί, υπάρχουν σαφείς δυνατότητες. «Ηδη τρεις ελληνικές εταιρίες τό 1987-89 άπορρόφησαν άμερικανικά κεφάλαια. Είναι οί «Ομίλοι Άγγελικούση, Παπαχρηστίδη και Τσάκου. Η 10ετία του '80, όμως, μάς διδάξε κάτι σημαντικό. «Ότι και ή επιχειρηματική συμμετοχή πρέπει να είναι σημαντική. Δηλαδή, ή κεφαλαιοαγορά θά μπορεί να καλύψει ένα 50%, ο τραπεζικός δανεισμός ένα 20% και ή επιχειρηματίας θά πρέπει να είναι σέ θέση να καλύψει τό 30%. Αυτά



T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

THE LEADING NAME IN SHIPYARDS REPRESENTATION AND SHIPAGENTS

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES IN GREECE FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRERS IN:
SINGAPORE, HOLLAND, ITALY, JAPAN, S. AFRICA, BRAZIL, LAS PALMAS, PHILIPPINES

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4180916 Tlx: 241150-213207 GMS GR, 213025 SSK GR, Telefax: 4182432

βέβαια, άφορουν στις νέες κατασκευές. Η ΕΟΚ μπορεί να είναι ή ασφαλιστική δικλείδα και να αποτελέσει μία σημαντική λύση για την ελληνική ναυτιλία. Έξάλλου οι Έλληνες έφοπλιστές έχουν συμπάθειες στη διεθνή οικονομική Κοινότητα, όπου τούς θεωρούν ταλαντούχους και εύρηματικούς.

— Πώς φθάσαμε στην κατάρρευση του Κομμουνιστικού συστήματος;

Στά μισά της 10ετίας του '80, δύο ή τρία γεγονότα, σημάδεψαν την οικονομία της Σοβιετικής Ένωσης. Τό πρώτο και τό κυριότερο ήταν, πώς μέχρι εκείνη τή στιγμή, ή Σοβιετική Ένωση εξαρτιόταν από τό πετρέλαιο στον εξαγωγικό της τομέα. Οί εξαγωγές της Σοβιετικής Ένωσης πού έφεραν σκληρό συνάλλαγμα, ήταν τό πετρέλαιο. Τό 1984 είχε έσοδα από τό πετρέλαιο γύρω στά 26 δισεκ. δολάρια. Ποσό πού κατέβηκε τό 1985 στό 22 μέ την πτώση της τιμής του προϊόντος. Από εκείνη τή στιγμή πού αρχίζει και πέφτει κάθετα ή τιμή του πετρελαίου, ή Σοβιετική Ένωση έχει μεγάλο πρόβλημα ξένου συναλλάγματος. Είχε βέβαια τό γκάζι και τό χρυσό. Έξήγαγε 200 τόννους χρυσού και τούς αύξησε στους 300. Αυτό όμως δεν ήταν λύση. Ο χρυσός δεν μπορεί να υποκαταστήσει τό εισόδημα. Έξάλλου, τά αποθέματά του υπολογίζονται σέ 35 δισεκ. δολάρια. Ένας άλλος λόγος ήταν ότι ή Σοβιετική Ένωση εισέπραττε δολάρια από τό πετρέλαιο, αλλά πλήρωνε για τίς εισαγωγές της σέ ευρωπαϊκά νομίσματα και σέ γιέν. Τό δολάριο όμως, έπεσε σέ σχέση μέ τά νομίσματα αυτά. Σέ λιγότερο από ένα χρόνο, τό 1987, τό δολάριο υποτιμήθηκε κατά 22% έναντι του ECU. Βρέθηκε λοιπόν ή Σοβιετική Ένωση να χάνει και από εκεί.

Συνεπώς, χτυπήθηκε σέ δύο μέτωπα. Αλλά και τό σύστημα αποδείχθηκε ότι δεν περπατούσε πιά. Τρίτον, ή Σοβιετική Ένωση είχε επικεφαλής τόν Γκορμπατόφ πού ήταν διατεθειμένος να κάνει αλλαγές.

— Η ζήτηση καταναλωτικών προϊόντων τί ρόλο έπαιξε;

Έπαιξε κι αυτή ένα σημαντικό ρόλο. Η τηλεόραση περισσότερο και ό τουρισμός λιγότερο, έφεραν σέ φώς τίς καταναλωτικές συνήθειες των Δυτικών, πού φυσικό ήταν να θέλουν να μιμηθούν οί Σοβιετικοί. Και βέβαια, εκείνο πού έπαιξε ένα ρόλο θετικό πρὸς τήν κατεύθυνση των αλλαγών ήταν ή έπιστημονική οικονομική σκέψη των Σοβιετικών. Πολλοί έπιστήμονες έπροσήμαναν πώς ό δρόμος πού ακολουθούσε ή χώρα ήταν λανθασμένος και δεν οδηγούσε παρά στη διάλυση.

— Πρὸς τά πού λοιπόν βαδίζει ό κόσμος;

Στή διεθνοποίηση της παραγωγής και των υπηρεσιών. Θά γίνει μεταφορά της παραγωγής σέ χώρες ή σέ γεωγραφικές περιοχές πού παρουσιάζουν τό μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τούς επενδυτές, είτε λόγω πρώτων ύλων, είτε λόγω μεγάλων καταναλωτικών αγορών, είτε και λόγω γειτνίασης μέ μεγάλες καταναλωτικές αγορές.

— Πιστεύετε ότι οί επενδύσεις, θά στραφούν στις αναπτυσσόμενες χώρες;

Στό τέλος της 10ετίας του '70 και στό μέσα της 10ετίας του '80, είδαμε μία ενδιαφέρουσα τάση, δηλαδή τίς επενδύσεις να στρέφονται πρὸς τίς αναπτυσσόμενες χώρες. Τό οργανωμένο μάντζμεντ και ή εισοδος των κομπιούτερ, επέτρεψαν τή μείωση του κόστους παραγωγής στις αναπτυσσόμενες χώρες και όδήγησε τίς επιχειρήσεις να βρίσκονται εκεί πού ήταν και ή αγορά.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ή άνοδος των επενδύσεων των πολυεθνικών εταιριών στην Αμερική. Τό 1975 ήταν 16-17%. Τώρα έφθασαν γύρω στό 39%. Επένδυσαν και οί ίδιοι οί Αμερικανοί και οί Ιάπωνες, γιατί βρήκαν ότι ή αμερικανική αγορά και τεράστια είναι και προστατευμένη. Τά προστατευτικά μέτρα πού χρησιμοποιεί ή Αμερική, ό-

δηγούν τούς επενδυτές στη λύση της άνάπτυξης επενδύσεων επιτόπια, προκειμένου να περάσουν τά προϊόντα τους στην αμερικανική αγορά. Τό ίδιο έκαναν και Ευρωπαίοι. Επένδυσαν στην Αμερική. Η πτώση του δολλαρίου έκανε συμφέρουσες τίς επενδύσεις στην Αμερική. Τό 1987 έγινε τό κράχ και ιαπωνικές και ευρωπαϊκές εταιρίες μπορούσαν εύκολα να αγοράσουν τίς πεσμένες μετοχές, όποτε έγινε μία εύρύτερη ανακατάταξη. Οί επενδύσεις των πολυεθνικών στις αναπτυσσόμενες χώρες, μειώθηκαν λοιπόν κατά 4-5%. Πιστεύω ότι αυτή ή τάση θά εξακολουθήσει είτε μέ άμεσες επενδυτικές εισροές, είτε μέ άμεσες επενδυτικές έκροές. Βασική προϋπόθεση βέβαια ότι δεν θά έχουμε κάποιο διεθνές οικονομικό κράχ. Μέσα σέ αυτά τά πλαίσια, διαβλέπω πώς οί ευρωπαϊκές χώρες θά αναπτυχθούν ακόμη περισσότερο.

— Κάτω από αυτές τίς προϋποθέσεις, τίς χώρες του ανατολικού μπλόκ πού τίς κατατάσσετε, στις αναπτυσσόμενες ή τίς αναπτυσσόμενες;

Στις αναπτυσσόμενες, αλλά μέ πολύ μεγάλες δυνατότητες. Έχουν έξειδικευμένο εργατικό δυναμικό. Οί Σοβιετικοί ισχυρίζονται ότι έχουν τό 25% του παγκόσμιου έπιστημονικού δυναμικού. Θά έλεγα ότι βρισκόμαστε μπροστά σέ μία Ευρώπη πού έχει ένα ύψηλό επίπεδο. Μπορεί να υπάρχει φτώχεια και άδυναμίες, αλλά υπάρχουν και μεγάλες δυνατότητες. Μέσα σέ σύντομο χρονικό διάστημα θά ανθίσουν.

— Τί χρειάζεται γι' αυτό;

Κεφάλαια, τεχνολογία, μάντζμεντ, έξειδικευμένο ανθρώπινο προσωπικό στις νέες τεχνολογίες. Μία λύση είναι οί μικτές επιχειρήσεις, πράγμα στό όποιο προχώρησε ό Γκορμπατόφ από τό 1987. Αρχισαν πολύ αύστηρά, μέ ένα 51% για τούς Σοβιετικούς. Τώρα, τά πράγματα άλλαξαν και κάθε επενδυτική πρόταση, κρίνεται ανάλογα μέ τή σπουδαιότητά της.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 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

— Δέν υπάρχει όμως ρίσκο σέ επενδύσεις στις χώρες αυτές, μιά καί όλα είναι ρευστά;

Φυσικά καί υπάρχει. Πρώτο πρόβλημα, είναι ή μή μετατρεψιμότητα του ρουβλίου. Όμως υπάρχει ό σχεδιασμός ωστε σέ 10-15 χρόνια τό ρούβλι νά γίνει ελεύθερα μετατρέψιμο. Έξάλλου, στόχος είναι τό 1990-91 νά κάνουν τίς τιμές πιό πραγματικές γιατί τώρα είναι πλασματικές. Οί επιχειρήσεις πού θά γίνουν εκεί, πραγματικά έχουν νά αντιμετωπίσουν λεπτές ισορροπίες. Έγώ όμως αισιοδοξώ. Καταργούνται ούσιαστικά στην οίκονομία τά σύνορα κι αυτό είναι συγκλονιστικό. Η συνεργασία στό παγκόσμιο επίπεδο θά είναι έντονη. Σίγουρα, ή μή μετατρεψιμότητα των νομισμάτων, ή γραφειοκρατία, οί πολιτικοί πού αντιδρούν στις αλλαγές, είναι πρόβλημα. Ακόμη, οί προμήθειες πού κάνουν οί βιομηχανίες ή οί βιοτεχνίες πού εγκαθίστανται εκεί, από τους διάφορους άλλους τομείς, δέν γίνονται υπεύθυνα. Υπάρχουν αυξομειώσεις στις όποιες δέν μπορείς νά στηριχθείς. Αλλά καί πάλι αισιοδοξώ. Η κατάσταση εξελίσσεται πρὸς όφελος καί των δύο πλευρών.

— Ποιά θά είναι ή ωφέλεια της Δύσης συγκεκριμένα;

Όταν στις αρχές της 10ετίας του '70, πήγα στην Άγγλία, παρά τό γεγονός ότι υπήρχε ή ΕΟΚ πίστευα ότι ή Εύρώπη βρισκόταν σέ παρακμή. Στή 10ετία του '80, όταν είδα ότι οί χώρες της λεκάνης του Ειρηνικού, της Νότιας Ασίας είχαν μιάν έκρηξη αναπτυξιακή, πίστεψα ότι ή οίκονομική ανάπτυξη πήγαινε πρὸς ανατολάς, λαμβάνοντας υπόψη καί τίς δυνατότητες της Κίνας. Όταν, όμως, ή ΕΟΚ, άρχισε νά παίρνει σάρκα καί όστά, νά έχουμε μπροστά μας τό 1992, νά παίρνονται κοινές αποφάσεις καί νά ισχυροποιείται, είδα ότι υπάρχει μιá τεράστια αγορά. Τώρα, μέ τίς προοπτικές πού δημιουργούνται καί μέ τίς χώρες της Ανατολικής Εύρώπης, βλέπω ν' ανοίγονται νέες επενδυτικές προοπτικές, ν' αυξάνεται τό εμπόριο καί νά χαμηλώνει τό κόστος. Χαμηλότερο κόστος σημαίνει μεγαλύτερη παραγωγή, μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα. Καί κυρίως, βλέπουμε ότι πάει νά δημιουργηθεί ένα νέο οίκονομικό μπλόκ πολύ πιό σημαντικό απ' ό,τι διαφαινόταν πρίν λίγα χρόνια. Αυτές οί προοπτικές, είναι θαυμάσιες, μέ τήν προϋπόθεση όπως, ήδη σās είπα, ότι δέν θά συμβεί ένα κράχ.

— Διαφαίνεται κάτι τέτοιο;

Όχι δέν νομίζω. Άβεβαιότητα υπάρχει, αλλά δέν βλέπουμε κάτι επικίνδυ-

νο. Καί πραγματικά, ένα κράχ θά ήταν όλεθριο αυτή τή στιγμή γιατί σέ τέτοιες στιγμές, τό πρώτο πού κάνουν οί χώρες είναι νά κόψουν τίς επενδύσεις πρὸς τά έξω καί νά συγκεντρωθούν πρὸς τά μέσα. Ακολουθεί ό προστατευτισμός.

— Μπορούμε νά πούμε, ότι στή μάχη της παγκόσμιας οίκονομίας ό καπιταλισμός πέτυχε νά συντρίψει τόν κομμουνισμό;

Δέν θά έλεγα ότι κέρδισε ό καπιταλισμός, αλλά ότι κέρδισαν οί δυνάμεις της αγοράς. Υπάρχει πάντα τό κράτος πού επεμβαίνει στις κοινωνίες γιά νά δημιουργήσει ή γιατί πρέπει νά δημιουργήσει, τό κατάλληλο πλαίσιο.

— Θά λέγαμε, λοιπόν, ότι δημιουργήθηκαν αλληλεπιδράσεις;

Ναί, αλλά εκείνο πού είναι απόλυτως σίγουρο, είναι ότι ή κοινωνία του απόλυτου παρεμβατισμού έχει τελειώσει. Τά σοσιαλιστικά καθεστώτα συνέβαλαν στή βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των ανθρώπων. Είναι πολύ σημαντικό. Αλλά, από εκεί καί πέρα, πρέπει νά κυριαρχούν οί δυνάμεις της αγοράς, νά υπάρχει τό θεμιτό κέρδος καί ή αναγνώριση.

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

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

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

Production

ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ

Εκεί που όλα έρχονται και φεύγουν αυτά
τα καθίσματα μένουν πάντα αναλλοίωτα, λειτουργικά,
επίκαιρα γιατί έχουν την υπογραφή και την γραπτή
εγγύηση της PRODUCTION.



ΚΡΗΤΗ



ΜΥΚΟΝΟΣ

ΚΟΡΦΟΥ

ΡΟΔΟΣ

ΠΡΟΤΑΞΙΟΝ ΑΒΕΕ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 51, ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ 196,
ΤΗΛ.: (031) 269335, FAX: (031) 284187
ΑΘΗΝΑ: ΥΜΗΤΤΟΥ 40, ΤΗΛ.: (01) 7244948, 7232575
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ: ΒΙ.ΠΕ. ΚΙΛΚΙΣ, ΤΗΛ.: (0341) 71729-30,
FAX: (0341) 71586, TLX: 410313 PROD GR



ΘΑΣΟΣ

ΠΑΡΟΣ

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

‘Η σύγχρονη Σουηδική Ναυτιλία

“Υστερα από μία χρονιά κατά την οποία στη Σουηδική ναυτιλία κυριάρχησαν δύο σημαντικά γεγονότα, δεν πρέπει να περιμένει κανείς ενδιαφέρουσες αλλαγές στη ναυτιλιακή πολιτική της χώρας, παρά την κυβερνητική κρίση του Φεβρουαρίου, μέχρι τις προσεχείς γενικές εκλογές του 1991. Τα δύο αυτά γεγονότα ήταν: η χρεωκοπία του μεγάλου Φινλανδικού ναυπηγείου της Βαρτσόλα και η απόκτηση της ‘Αγγλο-ολλανδικής γραμμής των φέρυ-μπώτ από την Stena Line.

‘Ως προς το πρώτο, παρατηρείται ότι οι αμφιβολίες για τη δυνατότητα της Βαρτσόλα — του μεγαλύτερου κατασκευαστού κρουαζιεροπλοίων και πολυτελών υπερκεανών στον κόσμο — όπως αποπερατώσει τα όχηματαγωγά της Rederei AB και της Silja Line, διαλύθηκαν όταν Σουηδικές εταιρίες απέκτησαν την πλειοψηφία των μετοχών της Masa που ανέλαβε τη Βαρτσόλα και κατέστη βέβαιο ότι τα εν λόγω πλοία θα παραδοθούν φέτος την άνοιξη.

‘Ως προς το δεύτερο, πιστεύεται ότι η ανάληψη της Sea Container από το κονσόρτιο Temple, προσέφερε στη μεγάλη Σουηδική επιχείρηση των μικτών φορτηγο-επιβατηγών όχηματαγωγών Stena Line διεθνείς διαστάσεις, πέρα από τις μέχρι σήμερα κύριες δραστηριότητές της στις μεταφορές της Βαλτικής. Τώρα στο πεδίο της δράσεώς της θα προστεθεί η Βόρειος Θάλασσα και η Μάγχη καθώς και η προσφάτως αποκτηθείσα Βικτώρια (Μπρίτις Κολούμπια) στη γραμμή του Σηάτλ.

Σήμερα η Σουηδική ναυτιλία, μετέχουσα περίπου κατά 10% στο παγκόσμιο υπό ναυπήγηση τοννάζ, παρέχει μία εικόνα αισιοδοξίας ή όποια, επιφανειακά τουλάχιστον, βρίσκεται σε αντίθεση με τα στατιστικά στοιχεία των τελευταίων ετών. Στη δεκαετία του 1970 ή

Σουηδική ναυπηγοβιομηχανία έρχόταν δεύτερη μετά την ‘Ιαπωνική. “Εκτοτε ή σχεδόν ολοκληρωτική εξάντληση της βιομηχανίας αυτής συνέβαλε ώστε να χαθεί από τη λίστα των ναυπηγών του κόσμου και να περιορισθεί στην κατασκευή μερικών έντελως εξειδικευμένων σκαφών. Σήμερα όμως οι Σουηδοί έφοπλισται είναι μεταξύ των πρώτων στις παραγγελίες νέου τοννάζ, όχι όμως στη Σουηδία. Γιατί τον τελευταίο καιρό γίνονται, περισσότερο διεθνείς επιχειρηματίες, εκμεταλλευόμενοι πλοία διαφόρων τύπων υπό διάφορες σημαίες. Είδαν την ανάκαμψη της αγοράς και κατάλαβαν ότι τα νέα πλοία χρειάζονται. “Επαιξαν και κέρδισαν. Στη γενναία ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλίας στη τελευταία τριετία της δεκαετίας του 1980, οι Σκανδιναβικές εταιρίες έχουν παραγγείλει τη ναυπήγηση περίπου 12 εκατομμυρίων τόννων, το μισό των οποίων ανήκει σε Σουηδούς και αντιπροσωπεύει 64 πλοία συνολικού κόστους 16 δισεκ. κορωνών.

‘Η παγκόσμια ανάκαμψη από το 1986-87 που ανανακλάται στην άδρην υπερτίμηση των σχετικά καινούργιων μεταχειρισμένων τάνκερς και μπάλκερς ξανάδωσε στη Σουηδική ναυτιλία την ώθηση προς μία καλύτερη θέση στην παγκόσμια κλίμακα. “Ωστόσο τον ‘Ιανουάριο του 1990 μόνο 435 πλοία συνολικού τοννάζ 2.531.757 τόννων ήταν νηολογημένα υπό Σουηδική σημαία. “Ισως οι αριθμοί αυτοί να είναι κάπως καλύτεροι από τους περσινούς αλλά δεν είναι όπως σδηποτε ικανοποιητικοί για μία παραδοσιακή ναυτική χώρα. “Αν παρόλα αυτά προβάλει επίμονα η εικόνα της αισιοδοξίας, οφείλεται ασφαλώς στο γεγονός ότι άλλα 10 τουλάχιστον εκατομμύρια τόννων που ανήκουν σε Σουηδικά συμφέροντα τελούν σήμερα νηολογημένα υπό διάφορες ξένες σημαίες.

Αισιόδοχοι λοιπόν για το μέλλον οι Σουηδοί έφοπλισται πιστεύουν ότι η ανάπτυξη θα συνεχισθεί υπό τις ξένες σημαίες, εφόσον δεν δημιουργηθεί ένα δεύτερο Σουηδικό προνομιακό νηολόγιο ή τουλάχιστον δεν επέλθουν οι αναγκαίες αλλαγές στην ισχύουσα νομοθεσία σχετικά με την χρησιμοποίηση μικτών πληρωμάτων. “Η άποψη αυτή υποστηρίζεται από τη Δεξιά αντιπολίτευση αλλά αποκρούεται από τη Σοσιαλδημοκρατική κυβέρνηση και την ισχυρή ναυτεργατική “Ενωση. “Εξάλλου το θέμα του δεύτερου νηολογίου, μολονότι έχει απορριφθεί από την Κυβέρνηση δεν αποκλείεται να επανέλθει στην ημερησία διάταξη σε ενδεχόμενη κυβερνητική μεταβολή εντός του έτους. “Όπως είναι γνωστό η χώρα πέρασε μία από τις μεγαλύτερες στην ιστορία της κυβερνητικές κρίσεις, οφειλόμενη βασικά στα διετή αμφιλεγόμενα μέτρα της Σοσιαλδημοκρατικής κυβερνήσεως των απεργιών, που οδήγησαν στην παραίτησή της στις 15ης Φεβρουαρίου. “Η κρίση αυτή τελικά ξεπεράστηκε και δεν φαίνεται πιθανό ότι θα προκληθούν γενικές εκλογές πριν από το τέλος της τριετούς κυβερνητικής θητείας που λήγει το 1991. Παρόλα αυτά η αστάθεια της Κυβερνήσεως ή όποια είναι υποχρεωμένη να στηρίζεται κατά τις περιστάσεις στο Κομμουνιστικό ή το Κεντρώο κόμμα, φαίνεται να ευνουεί τις έφοπλιστικές πιέσεις για τη δημιουργία μιας δεύτερης έφεδρικής σημαίας.

Οι στόχοι της Κυβερνήσεως για εξασφάλιση ενός υπολογισμού στόλου για τις ανάγκες της εθνικής ασφάλειας, οδήγησαν το 1988 στη λήψη όρισμένων μέτρων με στόχο τη μείωση του κόστους εκμεταλλεύσεως του Σουηδικού πλοίου στον διεθνή ανταγωνισμό, περιλαμβανομένου και του ογκώδους μεταφορικού έργου των όχηματαγωγών

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

A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

πρός τις άλλες Σκανδιναβικές χώρες. Τά μέτρα αυτά φάνηκε πώς ανέκοψαν τις αρνητικές τάσεις και βοήθησαν στην ανάρρωση του εμπορικού στόλου. Πάντως τόσο οι έφοπλιστές όσο και τα κόμματα της αντιπολιτεύσεως διεφώνησαν με τον προσωρινό Νόμο και πέρασε η Βουλή κατά τον οποίο δεσμεύεται η ελεύθερη πώληση στο εξωτερικό των υπό Σουηδική σημαία πλοίων επί των οποίων διατηρούνται Σουηδικά συμφέροντα.

Παρά τα γεγονότα αυτά, οι Σουηδοί έφοπλιστές πιστεύουν ότι τουλάχιστον προς το παρόν η ανάκαμψη θα συνεχισθεί και θα σταθεροποιηθεί. Απόδειξη αυτού αποτελούν οι προς διάφορους τομείς τολμηρές δραστηριότητες των μεγάλων Σουηδικών έφοπλιστικών επιχειρήσεων, για τις οποίες θα μιλήσουμε σημειώνουμε τα ακόλουθα:

Από τις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες της Σουηδίας το συγκρότημα Wallenius Lines θεωρείται παγκόσμια ως η σπουδαιότερη εταιρία μεταφοράς αυτοκινήτων μετά τους τρεις μεγάλους Ιάπωνες. Ίδρύθηκε το 1934 από τον Olof Wallenius, ειδικεύθηκε στη μεταφορά όχημάτων και επεκτάθηκε βαθμιαία στις μεταφορές προϊόντων πετρελαίου και χύδην ξηρών φορτίων. Το 1955 έθεσε σε ενέργεια το πρώτο ειδικής ναυπηγήσεως πλοίο δυναμικότητας 290 αυτοκινήτων για τη μεταφορά ευρωπαϊκών αυτοκινήτων στη Β. Αμερική. Στη δεκαετία του 1970 ναυπήγησε τα πρώτα μεγάλα όχηματατοφόρα δυναμικότητας 3-6.000 αυτοκινήτων ιδιωτικών (PCC) και συνδυασμένης μεταφοράς ιδιωτικών και φορτηγών όχημάτων (PCTC) με

μέγιστο βάρος 200 τόννων κατά μονάδα. Στις αρχές του 1989 η εταιρία κατείχε εξ ολοκλήρου 29 πλοία μεταξύ των οποίων 20 PCC και PCTC, μετέχουσα ταυτόχρονα στην πλοιοκτησία πολλών πλοίων κοντέινερς. Σήμερα έχει υπό ναυπήγηση δύο πλοία όχηματαφόρα των 6.300 αυτοκινήτων. Τα περισσότερα πλοία της απασχολούνται σε μεταφορές μεταξύ Ιαπωνίας και Ευρώπης, διατηρεί όμως και γραμμές Ευρώπης — Καναδά και Ευρώπης — Μ. Ανατολής.

Μιά άλλη σύγχρονη σημαντική Σουηδική εταιρία είναι η Uddevalla Shipping, της οποίας την αναζωογόνηση ανέλαβε ο κ. Σβέν Σαλέν. Η εταιρία ιδρύθηκε το 1986 για να χειρισθεί τη διάθεση των 29 πλοίων του κρατικού ναυπηγείου Uddevallavarvet που έκλεισε εκείνο το χρόνο. Το 1988 ιδιωτικοποιήθηκε έντελώς και ένα χρόνο αργότερα την ανέλαβε εξ ολοκλήρου ο κ. Σαλέν ο οποίος διέθετε ήδη την εταιρία Scandosean με 15 μπάλκερς των 40-70.000 τόννων, δύο δεξαμενόπλοια Suezmax και δύο OBO των 120.000 τόν. d.w. Βασικά ο κορμός του στόλου της Uddevalla αποτελείται από πλοία OBO, στα οποία λογίζεται μία από τις μεγαλύτερες του κόσμου. Για την περίοδο του 1990 - 1992 αναμένει να παραλάβει από Ισπανικά ναυπηγεία τρία OBO των 193.500 τόν. d.w. και δύο ακόμα OBO των 167.000 τόν. d.w. από την Daewoo της Ν. Κορέας. Σήμερα διαθέτει 15 πλοία υπό Σουηδική και ξένες σημαίες και θεωρείται βέβαιο ότι μέχρι τέλους του 1991 ο στόλος της θα έχει αυξηθεί σε 30 τουλάχιστον μονάδες.

Η εταιρία Johnson Line είναι θυγατρική του συγκροτήματος Nordstjeraman, που στον ευρύ κύκλο των δραστηριοτήτων του περιλαμβάνει κατασκευ-

ές, πολυκαταστήματα και επεξεργασία χάλυβος. Συγχρόνως όμως η Johnson είναι μητρική εταιρία ενός ναυτιλιακού συγκροτήματος που διαθέτει τακτικές γραμμές, επιβατηγά πλοία, όχηματαγώγα και λιμενικές επιχειρήσεις. Το συγκρότημα περιλαμβάνει τις εταιρίες Rederei Svea, Silja Line και Effjohn και διατηρεί γραμμές κρουαζιερών - όχηματαγών μεταξύ Σουηδίας και Φινλανδίας. Περιλαμβάνει ακόμα την Commadore Line που εκτελεί κρουαζιέρες στις Δυτικές Ινδίες, την Bermuda Line με κρουαζιέρες στην ανατολική ακτή των ΗΠΑ και την Europe Cruise Line με κρουαζιέρες στις Καναρίους, Μαδέρα, και Β. Αφρική.

Η εταιρία N and T (Nordstrom - Thulin) είναι η αρχαιότερη έφοπλιστική εταιρία της Σουηδίας, και ιδρύθηκε το 1850 από τον C.D. Nordstrom. Σήμερα εκμεταλλεύεται κυρίως πετρελαιοφόρα των οποίων η μέση ηλικία δεν υπερβαίνει τα τρία έτη (μέσος όρος του παγκόσμιου στόλου τάνκερς 16 έτη). Παράλληλες δραστηριότητες έχει στον τομέα των πλοίων ξηρού φορτίου καθώς και στον ναυλομεσιτικό τομέα. Το 1988 καθιέρωσε νέα γραμμή φέρυ-μπώτ με τη Gothland, η μεγάλη επιτυχία της οποίας οδήγησε στη σύναψη 10ετούς κοινής επιχειρήσεως με την Έσθονική Κυβέρνηση για την αποκλειστική εκμετάλλευση της γραμμής Στοκχόλμης — Ταλλίν. Διαθέτει στόλο πλήρως ιδιόκτητων πλοίων και έχει υπό παραγγελία στη Σιγκαπούρη τρία τάνκερς μεταφοράς προϊόντων των 11.500 τόννων παραδοτέων το 1992-93, ενώ σε συνεργασία με Γαλλική εταιρία έχει παραγγείλει στην Πολωνία δύο πλοία των 160.000 τόν. d.w. παραδοτέων το 1992.

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: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ. 419183

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: **PRODROMAR**



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

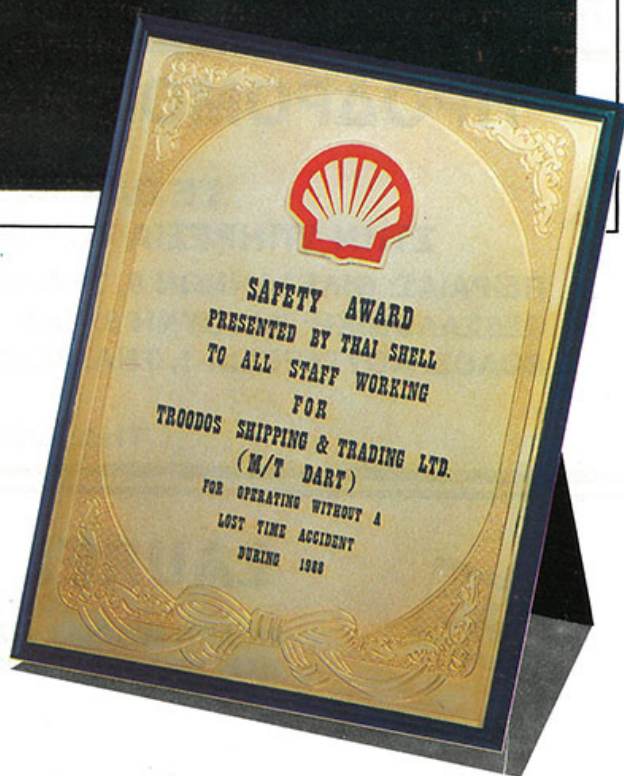
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.



TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*



PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

is your reliable friend in a case of

EMERGENCY

Groundings - Ruptures - Cracks - Dents/Holes - Wrecks - Pluggings - Cutting/
Welding - Inspections all these are routine work for our team of

EXPERIENCED TECHNICIAN DIVERS

who are on

24 HOURS STAND BY

so we can reach your ship anywhere within hours!

PICCARD DIVERS

does a better job when it undertakes:

Replacement of Anodes - Blank offs/Sealings - Damage Surveys - TV- VIDEO
Surveys - Photography - Visual Inspections - In Water surveys in lieu of dry
docking because its reputation is based on

QUALITY WORK UNDERWATER

NEW STATION—KALI LIMENES (CRETE)

(SEKA BUNKER STATION)

PICCARD DIVERS

81 Akti Miaouli 185 38, Piraeus Greece.

Tel: 4514208 - 4180343 - 4518528 - 4180277 A.O.H: 9835152 - 7653930 - 9842737

TLX: 213073 PICA - 241005 COBA

‘Ο Κολοκοτρώνης ως πλοίαρχος

Του Πλοίαρχου Ε.Ν. ΝΙΚΟΥ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ

ΜΕΡΟΣ Β’

Στήν ‘Ασπρη Θάλασσα

Οί μυτεροί κάβοι του Μοριά είναι σάν χερούκλα πού άπλώνεται καί χουφτιάζει τήν ‘Ασπρη Θάλασσα, τό Αίγαίο Πέλαγος. ‘Από τόν άφρό τών κυμάτων τής ‘Ασπρης Θάλασσας πρόβαλλε σάν άλλη ‘Αφροδίτη, ή ‘Ελληνική Λευτεριά γιά νά πλημμυρίζει στίς στεριές τό μέγα καί αιώνιο φώς. Κι όποιος θάθελε νά γράψει μιά ιστορία του είκοσιένα θάπρεπε ν’ άρχισει από τή θάλασσα. ‘Η θάλασσα στάθηκε πρωταγωνίστρια. Στή θάλασσα κρίνεται τό ριζικό κάθε φυλής. Είναι τό πιό μεγάλο καί φοβερό σχολείο καί θέατρο πολέμου.

Τό Αίγαίο έγινε ή ναυτική σχολή τών προγόνων μας. ‘Από τήν αρχαιότητα ξεχώριζαν στή θαλασσινή τέχνη οί ‘Ελληνες όπως ό τόπος μας είναι μιά χερσόνησος καί τό Αίγαίο κατάσπαρτο από νησιά. ‘Θάχουμε καί γή καί πατρίδα, όσο κατέχομε διακόσια καράβια άρματωμένα» είχε τονίσει ό Θεμιστοκλής στόν Κορίνθιο ναύαρχο κι αυτά τά λόγια έπαναλήφθηκαν από τούς ‘Υδραίους καπετάνιους του Εικοσιένα¹. Σβησμένοι αντίλαλοι τών προγόνων μας άνασταίνουν καί συντελείται τό ξαναγύρισμα τών ‘Ελλήνων πρός τά πελάγη. ‘Η ‘Ελλάδα άκουμπάει στή θάλασσα όπως λέει ό ποιητής μας ‘Οδ. ‘Ελύτης.

Μέ τήν συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή² (1774) καί του ‘Αϊναλή Καβάκ (1779) βρήκαν προστασία τά ραγιάδικα καράβια καί μεταχειρίζονταν ανάλογα μέ τίς περιστάσεις τρείς σημαίες, τήν ραγιαδική, τήν ρώσικη καί τής Μάλτας. Μέ τό συντροφικό σύστημα άπόχτησαν άρκετά καράβια. Μέ τόν άγγλικό άποκλεισμό στά χρόνια του Ναπολέοντα οί θαλάσσιες μεταφορές έπessαν στα χέρια ρωμίων караβοкураίων. Ταξιδεύοντας μέ τά ταχύπλοα καράβια τους κατόρθωναν νά σπάσουν τόν άγγλικό άποκλεισμό πραγματοποιώντας μεγάλα κέρδη.

‘Ακόμη καί τά τουρκικά πλοία ήσαν έπανδρωμένα μέ ‘Ελληνικά πληρώματα. ‘‘Ανευ τών ‘Ελλήνων ουδέποτα θά ύπληρχε όθωμανικός στόλος» (J. Graniere

— Γάλλος ναύαρχος).

Αυτή ή άπότομη αναγέννηση τής ναυτιλίας είναι μοναδικό φαινόμενο καί δείχνει τή συνέχεια τής φυλής, γιατί δέν ύπληρχαν σχολές νά διδαχθούν τή δύσκολη τέχνη του γεμιτζή καί του ποντοπόρου. ‘Η ναυτική δεξιότητα φούντωσε διά μιās, καταχωμένη στό ύποσυνείδητο τών ναυτοπαιδών. ‘Η φωνή τής θάλασσας σάλεψε τότε δυνατά τήν ελληνική ψυχή.

‘Αρχισαν νά ναυπηγούν άνορθόδοξα σκαριά, πού τά έκαναν νά τρέχουν μέ τήν πιό άνάλαφρη πνοή. Τά σκαριά αυτά ξεπερνούσαν τό όριο ασφαλούς καί χρειάζονταν εξαιρετική ικανότητα του καπετάνιου νά τά τιμονεύει καί τών ναυτών νά εκτελούν γοργά τό άνεβοκατέβασμα τών πανιών. ‘Ακόμη καί ξένοι δοκιμασμένοι θαλασσινοί στάθηκαν άνίκανοι νά κυβερνήσουν τέτοια δικά μας ιστιοφόρα, πού τά βάφτιζαν μ’ άρχαία χτυπητά όνόματα, ‘Ακόμη καί στά κανόνια του карабиου είχαν δώσει παλιά όνόματα τών άστρων καί τών άστερισμών. Στή θάλασσα ένιωθαν τό αίσθημα τής ύπεροχής τους πάνω στό τουρκο θαλασσινό.

Γι αυτό καί ό καπετάν Θόδωρος Κολοκοτρώνης εκτίμησε τή θάλασσα καί μονολογούσε άγναντεύοντας τήν ‘Ασπρη Θάλασσα: ‘‘Από τά δυό στοιχειά γή καί πέλαγος, τό δεύτερο είναι πολυτιμότερο γιά μās’ φεύγουν οί στεργιές άπό παντού άγναντεύουμε θάλασσα. Καί στίς μέρες μας, πού έντεσε νάχουμε δύναμη, μέ τά σιτοκάραβα πολεμήσαμε μέ τά βασέλα. ‘Ο άξιος γεμιτζής παίρνει τά σοβράνα καί μάχεται μέ τήν βοήθεια τών άνέμων κι άς είναι μικρό τό καυκί του»³.

‘Αργότερα στήν ‘Αλωση τής Τριπολιτσάς ναυτικούς έβαλε καί άνοιξαν τίς πόρτες του Κάστρου της, τόν Μανώλη Δούνια από τήν Τσακωνιά καί δυό Σπεισιώτες, τόν Αύραντίνη καί του Γκίκα Ρουμάνη. Τούς πετούσαν τά σχοινιά, τά δέναν από τά κανόνια του πυροβολείου καί κείνοι μαθημένοι άπ’ τά καράβια άνέβαιναν γοργά κι άνοιξαν τήν

πόρτα τ’ ‘Αναπλιού⁴.

Είχε μεταμορφώσει τούς ραγιαδες σέ ‘Ελληνες μέ συνείδηση τής ιστορικής συνέχειας του ‘Ελληνισμού, πού ή ‘Ελευθερία είναι άπόκτημα γιατί ή Λευτεριά θέλει άντρες άταλάνιους, δέν πάει μέ τούς κακομοίρηδες.

‘‘Εκατόν ‘Ελληνες τά έβαζαν μέ πέντε χιλιάδες Τούρκους κι ένα καράβι μέ μιά άρμάδα». ‘Ηταν τότε πού ήσαν μονοιασμένοι. ‘Ακόμη τό παράδειγμα τών τολμηρών καπετανίων άνέφερε στών συμπατριώτες του γιά παράδειγμα ό θυμόσοφος Καπετάν Θόδωρος Κολοκοτρώνης:

‘‘Όμοιάζομεν σάν νά είναι εις ένα λιμάνι πενήντα έξήντα καράβια φορτωμένα, ένα από αυτά ξεκόβει, κάνει πανιά, πηγαίνει εις τήν δουλειά του μέ μιά μεγάλη φουρτούνα, μέ μεγάλο άνεμο πηγαίνει, πουλεί, κερδίζει, γυρίζει όπίσω σών. Τότε άκούς όλα τά έπίλοιπα καράβια νά λέγουν: ‘‘Ιδού άνθρωπος, ιδού παλικάρια, ιδού φρόνιμος καί όχι σάν έμεις όπού καθόμεθα έτσι δειλοί, χαϊμένοι» καί κατηγορούνται οί καπεταναίοι ως άνάξιοι. ‘Αν δέν ευδοκιμούσε τό καράβι ήθελε ειπουν: Μά τί τρελός νά σηκωθεί μέ τέτοια φουρτούνα, μέ τέτοιο άνεμο! Νά χαθεί ό παλιάνθρωπος, έπηρε τόν κόσμο εις τό λαιμό του». ‘Ετσι κι έμεις ξεκινήσαμε γιά νά κάνουμε τήν επανάσταση. ‘Αν άποτυχαίναμε τί κατάρες θά άκούγαμε! ‘Αλλ’ έδωσε ό Θεός καί πετύχαμε καί φέραμε τή λευτεριά στήν πατρίδα. Γι αυτό κάπου άλλου έλεγε χαμογελώντας: Οί ‘Ελληνες είναι τρελοί αλλά έχουν γνωστικό Θεό.

‘Ετσι σάν τρελός γιά τήν λευτεριά τής πατρίδος άφησε στή Ζάκυνθο τήν γυναίκα του Κατερίνα μέ τά παιδιά του καθώς καί τήν καπετάνισσα μάνα του, τή θρυλική Ζαμπέτα μέ τό όνομα, τήν Ζαμπία πού τόν γέννησε κάτω από μιά βελανιδιά, στό Ραμοβούνι, κυνηγημένη από τούς Τούρκους, τή Δευτέρα τής Λαμπρής (3-4-1770).

Καί τώρα γιά τήν ‘Ασπρη θάλασσα, άκόμη καί κουρσάρος γιά νά σπάσει τίς άλυσίδες τής σκλαβιάς...

Μέ τήν ύπογραφή τής συνθήκης του

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

Τιλαίτ (7.7.1807), που συνυπέγραψαν Γαλλία και Ρωσία, τά 'Επτάνησα παραχωρήθηκαν στη Γαλλία από τους Ρώσους. Ο Ρωσικός στόλος πήρε διαταγή να επιστρέψει στη Μαύρη Θάλασσα αφήνοντας ανυπεράσπιστους για τρίτη φορά τους Έλληνες στην άγρια εκδίκηση των αγαρηνών. Ο Μοντενίγος, γενικός διοικητής των Ιονίων Νήσων έστειλε διαταγή στον Καποδίστρια να πιάσει τον πόλεμο στην Λευκάδα με τον Άλη Πασά. Ο Καποδίστριας παρέδωσε τό κάστρο στο γάλλο υποστράτηγο Φορεστιέ και επέστρεψε στην Κέρκυρα. Τά 'Ελληνικά τάγματα παραδόθηκαν ενέχυρο στη νέα διοίκηση. Άρκετοι όπλαρχηγοί, όπως ο Μάρκος Μπότσαρης, μπήκαν στην ύπηρεσία των Γάλλων. Ο Κολοκοτρώνης καίτοι θαύμαζε τον Ναπολέοντα, τον «θεό του πολέμου» όπως χαρακτηριζόταν, τον αποκαλούσε άρνηθηκε να υπηρετήσει τους Γάλλους.

Άνοιξε άλληλογραφία με τους άρματολούς του Όλύμπου και τέλους αποφάσισε να φύγει από τά 'Επτάνησα με τον κεφαλλονίτη καπετάν Άλεξανδρή Ραυτόπουλο για την Σκιάθο τά Ψαρά της Θεσσαλίας.

Έκεί στην Σκιάθο, στο μοναστήρι του Εύαγγελισμού συγκεντρώθηκαν πολλοί άρματολοί καπεταναίοι και κλέφτες φεύγοντας τη μανία του Άλη Πασά και πικραμένοι από την συμφωνία των μεγάλων. Άν οι αυτοκράτορες είχαν υπογράψει συνθήκες τις έγραφαν κι αυτοί στα τσαρούχια τους. Έφτιασαν καταδρομικό στόλο από έβδομήντα μικρά πλοία — φούστες (ταχύπλοα στενόμακρα διίστια πλοία κινούμενα με κουπιά και προωθούμενα με πανιά) — κι αποφάσισαν να κάνουν «κούρσο» — για να σπάσουν τά δεσμά της δουλείας.

Και όπως έξιτορει ο ιστορικός μας Κων. Παπαρηγόπουλος «... άπαντες οι μάχιμοι των χωρών εκείνων καταφυγόντες εις Σκιάθον και συγκροτήσαντες αὐτόθι καταδρομικόν στόλον εξ 70 περίπου πλοιαρίων, εξηκολούθησαν τόν άγώνα κατά θάλασσαν. Οι επί τω σκοπῷ τούτῳ συνελθόντες όνομαστί άνδρες ήσαν ο έκ Βάλτου Γιάννης Σταθάς, γαμβρός του Μπουκουβάλα, ο Καζαβέρνης, οι άρματολοί του Όλύμπου Βλαχάβας, Λαζαίοι, Τζαχίλης, Μπιζιώτης και Σύρος, ο Πελοποννήσιος Κολοκοτρώνης, ο Ναούσης άρματολός Ρομφής και Νίκος Τσάρας. Γενικός άρχηγός του στολίσκου προεχειρίσθη ο Σταθάς, όστις άναπέτασεν αντί της πρότερον κυματιζούσης επί των πλοίων εκείνων ρωσικής σημαίας, σημαίαν έλληνικήν φέρουσαν επί κυανούν πεδίου λευκόν σταυρόν. Άντιναύαρχος άνηγορεύθη ο Νίκος Τσάρας και ο στολίσκος ύποδιάρεθη εις έπτά μοίρας ών έκαστη έκαλείτο από της πατρίδος του άρχηγού. ΒΑΛΤΟΣ, ΜΩΡΙΑΣ, ΡΟΥΜΕΛΗ, ΟΛΥΜΠΟΣ, ΑΣΠΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΣΚΙΑΘΟΣ και ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ. Ο καταδρομικός αὐτός στό-

λος οὐ μόνον εις τά όσμανικά παράλια και πλοία κατήνεγκε πληγάς πολλάς, αλλά και προς αυτά τά πολεμικά σκάφη έτόλμισεν ν' αντιπαταχθῇ».

Όλοι αὐτοί οι κλεφτοκουρσάροι και άλλοι πολλοί άποτελούν παραδείγματα όρεσειών μεταβληθέντων άρδην εις άρίστους θαλασσομάχους» όπως τονίζει ο ναυτοϊστορικός Άνδρέας Γ. Λαίμμος στο «Ναυτικά του Γένους των Έλλήνων».

«Η θαλασσινή έποποιία των Έλλήνων καταδρομένων της προεπαναστατικής περιόδου άποδεικνύει, σύν τοις άλλοι και την έπίδοσιν και ικανότητα των τότε προγόνων μας εις τά θαλάσσια έργα. Τό ότι δέ εις τάς καταδρομάς αὐτάς διεκρίνοντο και όρεσειβιοι πολεμισταί... οίτινες από άετοί των βουνών εύκόλως μεταβάλλοντο εις άτρομήτους θαλασσομάχους κουρσάρους προετοιμαζόμενοι έντός έλαχίστου χρονικού διαστήματος εις τάς συνθήκας του ναυτικού έπαγγέλματος άποδεικνύει ότι ή ναυτοσύνη ένυπάρχει ως γονίδιον εις τό κύτταρον της φυλής μας».

Οι Έλληνες κουρσάροι μέσα στα χρόνια της σκλαβιάς άποτελούν ένα μαχητικό όπλο του έλληνισμού, τό άλλο ήταν ή κλεφτουριά. Οι ήρωικοί εκείνοι άρματολοί — οι σταυραετοί των βουνών άναβίωσαν τά κατορθώματα του Λάμπρου Κατάνη στις θάλασσές μας.

Σχετικά ο Ν. Κοσμοπούλης γράφει «μέ μόνον τά ξίφη εις τάς χείρας δοθέντος μετά σπουδής και έπιτυχίας εις τό έργον της πειρατείας, συνειθίσαντες κατ' όλίγον εις την θάλασσαν να κωπηλατούν και οι ίδιοι, και να διευθύνουν τά πειρατικά πλοία και μόνοι των, χωρίς τινά δυσκολίαν τρέχοντες από την

θάλασσαν εις την ξηράν και από την ξηράν εις την θάλασσαν, στήνοντες τόν ένα πόδα έξω και τόν άλλον εις τά πλοία, παρουσιαζόμενοι εις τούς Όθωμανούς όλως ιδιαιτέρως εις τόν Άλή Πασά, άρχισαν έντεϋθεν να καταφρονούν περισσότερο τούς έχθρούς».

Ο Νικοτσάρας είχε πείσει τόν ρώσον ναύαρχο Σινιάβιν, όταν τόν επισκέφθη στη ναυτική βάση της Τενέδου να τούς βοηθήσει να κάνουν περισσότερα και μεγαλύτερα κουρσάρικα για να συντρέξουν στις έπιχειρήσεις του σ' όλο τό Αιγαίο.

Ο ναύαρχος Ι. Θεοφανίδης στο «Ιστορικό Άρχείο» του έπισημαίνει τά αίτια και τίς ιδιάζουσες περιστάσεις που έπικρατούσαν πριν και κατά την διάρκεια των ναυτικών έπιχειρήσεων των άρματοκουρσάρων στους όποιους συν αριθμεί και τόν Κολοκοτρώνη:

«Ο Σινιάβιν έξήγειρε τούς νησιώτας και τούς άρματολούς — και ιδίως τόν Νικοτσάραν — κατά της Πύλης όπως έπιφέρει άντιπερισπασμόν εις όφελος του έν Μολδοβλαχία στρατού. Άλλά τούς έγκατέλειπε εις την τύχην των άπερχόμενος του Αιγαίου, συνεπεία της συνομολογηθείσης ειρήνης μεταξύ Τουρκίας και Ρωσίας. Πολλοί έκ των συμπραξάντων μετά του Σινιάβιν, ως ο έκ Βάλτου Γιάννης Σταθάς και ο Καζαβέρνης ήνώθησαν τότε μετά τινων νησιωτών ως και των άρματολών του Όλύμπου των φευγόντων την καταδίωξιν του Άλη Πασά, μεταξύ των όποιων ο Βλαχάβας, οι Λαζαίοι, ο Τζαχίλας, ο Μπιζιώτης και άλλοι διάσημοι άρχηγοί. Πάντως οὗτοι συνεκρότησαν εις την νήσον Σκιάθον, την όποιαν έξέλεξαν ως βάση των, καταδρομικών στολίσκων.

ΜΑΤΣΑΚΩΝΙΑ ΑΕΡΟΣ ΑΓΓΛΙΑΣ

TRELAWNY

ΣΑΛΚΟ Κ. Α. ΣΑΛΗΣ - Α. Ι. ΚΟΤΣΙΚΑΣ Ε.Π.Ε.
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ
ΤΣΟΥΝΤΑ 62 - ΑΘΗΝΑ 111 43 - ΤΗΛ.: 2028.803 - 2019.877
FAX.: 20.19.548 - TELEX: 225662

Είς αυτούς ὀλίγον βραδύτερον προσετέθησαν ὁ Θεόδωρος Κολοκοτρώνης, ὁ ἄρματολός τῆς Νάουσας Ρομφῆς καὶ ὁ Νικο—Τσάρας⁹.

Ἔτσι οἱ μέρες τοῦ χειμῶνα τοῦ 1806 δὲν πέρασαν ἄπραγες γιὰ τοὺς κλεφτοκουρσάρους τῆς Ἀσπρῆς Θάλασσας στὴν Σκιάθου καὶ στὴ Σκόπελο. «Οἱ ταρσανάδες καὶ τὰ καρνάγια τῶν νησιῶν βοῦϊζαν ἀπὸ τὸ μελισσολῶν τῆς ναυτουριᾶς πού εἶχε πέσει μὲ τὰ μοῦτρα νὰ φτιάσει ὅσο τὸ δυνατό πιὸ πολλά πλεούμενα γιὰ τὶς ἀνάγκες τοῦ πολέμου¹⁰».

Τότε ἐγινε καὶ τοῦτο τὸ ἀλλόκοτο, οἱ γνωστότεροι στεριανοὶ ἄρματολοι καὶ κλέφτες νὰ μεταβληθοῦν σὲ θαλασσινούς, αὐτοὶ πού καὶ μέσα στὰ καράβια δὲν ἐβγαλαν ποτέ τὰ τσαρούχια τους. Παρόμοιο γεγονός δείχνει πόσο καὶ οἱ πιὸ μονόγνωμοι ὄρειοι στὸ τόπο μας μποροῦν μὲ ἐλάχιστη προσπάθεια, νὰ μεταβληθοῦν ἀπὸ καπεταναῖοι τῶν Βουνῶν σὲ καπετάνιους τοῦ Πελάγου.

Τὸν Σεπτέμβριο τοῦ 1807 ἐγινε κοινὴ Σύσκεψη τῶν καταδρομῶν καὶ κλεφταρματολῶν ὀπλαρχηγῶν, οἱ ὅποιοι ἔδωσαν τὸν ὄρκο τῆς ἐλευθερίας μπροστὰ στὴν Ἑλληνικὴ Σημαία.

Σ' αὐτὸ τὸ συμβούλιο ἀποφάσισαν νὰ συνεχίσουν τὸν πόλεμο στὴ θάλασσα μὲ τὸν καταδρομικὸ τους στόλο. Ἐβδομήντα μαῦρα καράβια, χωρισμένα σὲ ἑφτά νταϊφάδες (μοῖρες), δέκα στὸν καθένα μὲ κεφαλὴ στὸν καθένα τὰ μεγαλύτερα καράβια ΒΑΛΤΟΣ — ΜΟΡΙΑΣ — ΡΟΥΜΕΛΗ — ΟΛΥΜΠΟΣ — ΑΣΠΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ — ΣΚΙΑΘΟΣ — ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ. Ὁ καπετάν Κολοκοτρώνης ἦταν μοίραρχος τοῦ «Μοριά». Κεφαλὴ τῆς κλεφτοκουρσάρικης ἀρμάδας μπῆκε ὁ Γιάννης Σταθᾶς, ἓνας πελώρος μαυριδερός ἄντρας μὲ πυκνὴ γενειάδα καὶ μακριὰ κυματιστὰ μαλλιά.

Ὑποναύαρχος ὁ θρυλικὸς Νικοτσάρας, πού θαύμαζε ὁ Κολοκοτρώνης καὶ τόνισε, ἀργότερα στὴν ἄλωση τῆς Τριπολιτσᾶς τὴν μεγάλη του προσφορά ἐὰν ζοῦσε. Σ' ἓνα δημοτικὸ τραγούδι πα-

ρουσιάζεται νὰ κράζει:

Καράβια νὰ μοῦ στείλετε νὰ κλείσω τὸ μπουγάζι

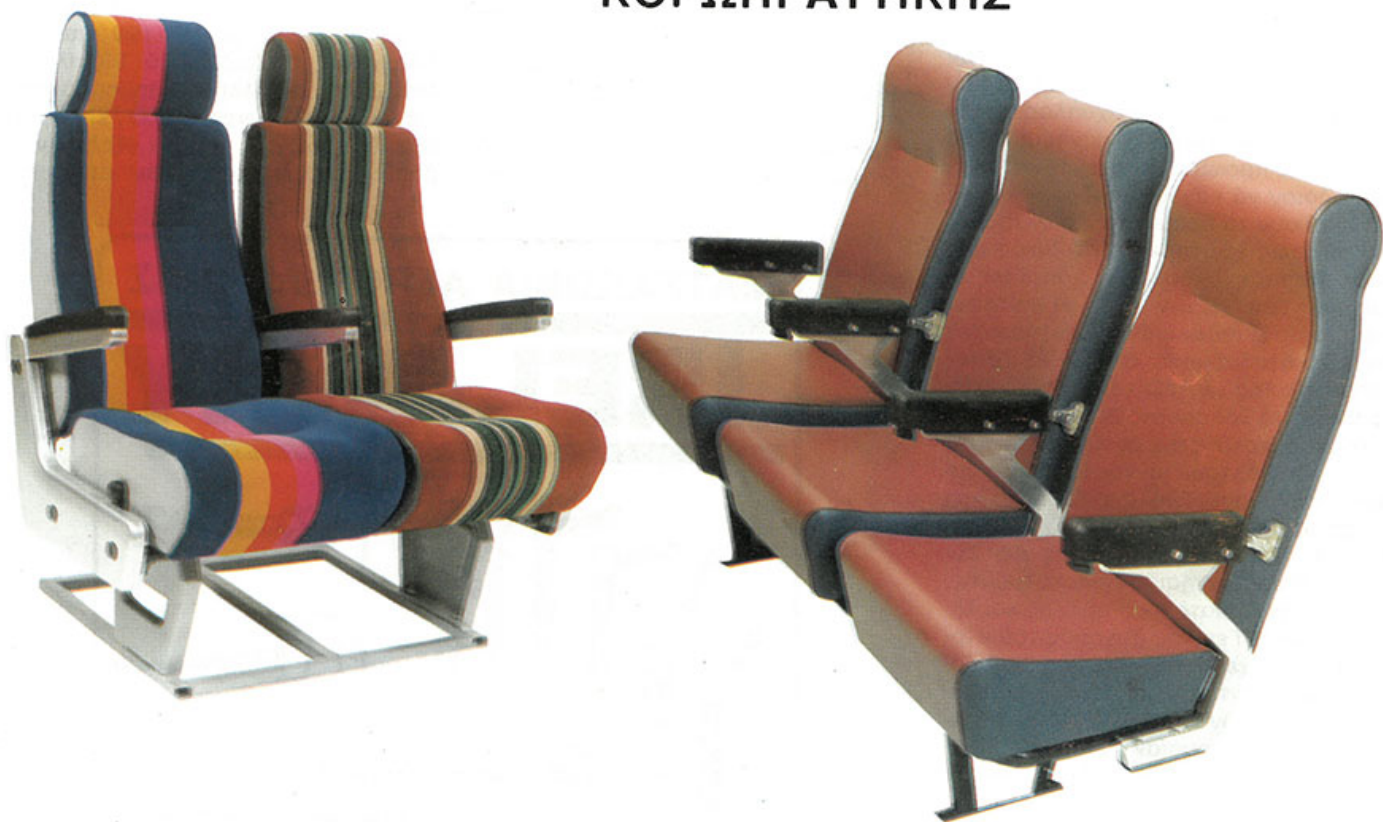
νὰ γκιζερῶ τὴ θάλασσα κι ὁ κόσμος νὰ τρομάζει».

Μέχρι τότε τὰ καράβια εἶχαν ρωσικὴ σημαία. Ὁ ἀρχηγὸς τοῦ στόλου Γιάννης Σταθᾶς τὴν ἀντικαθιστᾷ «μὲ ἐλληνικὴν τῆς ἐμπνεύσεώς του», Γαλάζιο βάθος καὶ λευκὸς σταυρὸς. Πρῶτὴ φορὰ ἐμφανίζονται τὰ ἐλληνικὰ χρώματα καὶ ὅπως σημειώνει ὁ Ι.Ν. Φραγκοῦλας: «Οἱ καταδρομεῖς πρὶν ξεκινήσουν γιὰ τὶς ἐπιχειρήσεις τους στὸ Αἶγαίον τὸ Σεπτέμβριο 1807 στὸ μοναστήρι τοῦ Εὐαγγελισμοῦ τῆς Σκιάθου ἔδωσαν τὸν ὄρκον τῆς ἐλευθερίας μπροστὰ στὴν Ἑλληνικὴ σημαία, πού εἶχε φόντο γαλανὸ καὶ λευκὸ σταυρὸ ἢ ὁποῖα πρωτοκατασκευάσθηκε καὶ ἀντικατέστησε τὴ ρωσικὴ σημαία, πού μέχρι τότε εἶχε ὁ στολίσκος¹¹».

Αὐτὴ ἡ σημαία γίνθηκε ὕστερα ὅλου τοῦ ἐλληνισμοῦ. Ὅλα τὰ σκάφη ἦταν βαμμένα μαῦρα μέχρι τὰ πανιά καὶ τὴ

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Ἀναλαμβάνομε τὴν κατασκευὴν οἰοῦδηποτε τύπου καθισμάτων γιὰ πλοῖα
ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

στολή των μαχητών γι αυτό πήραν την ονομασία «μαύρα καράβια» ως έκφραση πένθους για την εγκατάλειψη από τους Ρώσους. Αυτά τα μαύρα καράβια αποθανάτισε η δημοτική μας μουσα:

Μαύρο καράβι αρμένιζε στα μέρη της Κασσάνδρας
είχε πανιά κατάμαυρα, καί τ' ούρανοῦ παντιέρα.

Ἐμπρός κορβέτα μ' ἄλικο μπαϊράκι τοῦ ἐβγήκε

«Μάϊνα! φωνάζει, τά πανιά, ρίξε τα, λέγει κάτω!»

«Δέν τά μαϊνάρω τά πανιά, οὐδέ τά ρίχνω κάτω!»

«Μή μέ θαρρεῖτε νειόνυμφη, νά βγῶ νά προσκυνήσω».

«Ἐγώμαι ὁ Γιάννης τοῦ Σταθα, γαμπρός τοῦ Μπουκουβάλα.

«Τράκο, λεβένταις! ρίξετε τήν πλώρη τό καράβι.

«Τῶν Τούρκων αἷμα χύσετε, ἀπίστους μή ψηφάτε».

Οἱ Τούρκοι βόλταν ἔρριξαν κι ἐγύρισαν τήν πλώρη.

Πρῶτος ὁ Γιάννης πέταξε μέ τό σπαθί στό χέρι.

Στά μπουνία τρέχουν αἵματα, θάλασσα κοκκινίζει,

Ἄλλᾳ ! Ἄλλᾳ! οἱ ἄπιστοι κρᾶζουν καί προσκυνᾶνε¹².

Αὐτό τό Ἀλλάχ μᾶς θυμίζει μιά τουρκική παροιμία: «Ὁ Ἀλλάχ προόρισε τή γῆ τοῦς Τούρκους καί τή θάλασσα γιά τοῦς Ἕλληνες». Οἱ γκρίζοι λύκοι δέν εἶναι γιά τήν θάλασσα ὅπως τονίζει ὁ Ἡλίας Βενέζης.

Μέ τήν ἀνακωχή μεταξύ Ρωσίας καί Τουρκίας οἱ Ρῶσοι ἀνακάλεσαν τίς φρουρές των ἀπό τά νησιά τοῦ Αἰγαίου ἐνῶ ὁ Ἀλή Πασᾶς ἔκαιγε καί κατέστρεφε τά πάντα στή Θεσσαλία. Καί ἡ ἀπάντηση δόθηκε μέ τά μαύρα καράβια, πού ἔγινε ὁ φόβος καί ὁ τρόμος τῶν τουρκικῶν πλοίων, μέ παρεμπόδιση τοῦ τουρκικοῦ ἐμπορίου. Ἐνῆργησαν τολμηρότατες ἀποβάσεις σέ πολλές παραλιακές πόλεις, πού κατοικοῦσαν Τούρκοι. «Τά παράλια Μακεδονίας, Θράκης καί Εὐβοίας ἐλεηλατήθησαν. Ἄλλοι καταδρομεῖς ἐπῆλθον κατὰ τῶν παραλίων τῆς Μικρᾶς Ἀσίας» ἐτόλμησαν μάλιστα νά ἐμφανιστοῦν καί πρό τῶν Δαρδανελλίων». Ἀπό τόν κόλπο τοῦ Ὁρφανοῦ ὡς τά Δαρδανέλλια ἔσπερναν τή φρίκη καί τό θάνατο. Δέκα ὀλάκαιρους μήνες ἔκλεισαν τήν Θεσσαλονίκην. Σκλάβωναν τούρκικα καράβια, σφάζανε πληρώματα, ρήμαζαν ὅλα τά παραθαλάσσια. Πολύσια ἦταν τά πλιάτσικα. Ὁ ἴδιος ὁ Κολοκοτρώνης διηγόταν ἀργότερα πῶς κάποτε μάτιασε μέσα στά λάφυρα, κάτι πού τοῦ ἄρεσε καί τόβαλε κατὰ μέρος:

«Μὴν χαλᾶς τήν τιμή, καπτάν Θόδωρε, τοῦ ὑπενθύμισε ὁ καπτάν Ἀλεξανδρῆς, τό ἴσιο τῆς τέχνης θέλοντας προνόμια. Γιαυτό ὁ γάλλος ἀξιωματικός L. Daresies de Pontes ἔλεγε γιά τόν Κολοκοτρώνη «Ἀκόμη καί τά ἐλαττώματα

τοῦ ὑπῆρτησαν τήν ὑπόθεσιν εἰς τήν ὁποῖαν ἀφοσιώθη¹³.

Τότε ἔκοψε καί τό κάπνισμα ἀπό τή στέρηση τοῦ καπνοῦ.

Ἐκεῖ πού ὁ καπετάν Πασχάλης, πᾶσχιζε νά τόν ἡσυχάσει, λέγοντάς του νά ἔχει ὑπομονή ὥσπου νά πιάσουν σέ κανένα λιμάνι καί ν' ἀγοράσουν καπνό ἔκανε ἕνα παράξενο σκίρτημα κι εἶπε δυνατά:

— Μωρέ Κολοκοτρώνη. Ἐσύ'σαι κεῖνος πού ἔβαλες μέ τό νοῦ σου νά λευτερώσεις τήν Πατρίδα; Ποιός ἐσύ πού κοντεύεις νά μουρλαθεῖς γιά ἕνα κακό ζακόνι;

Μάζεψε μέ βίαιες κινήσεις ὅλα τά σύνεργα τοῦ καπνοῦ καί τά πέταξε στή θάλασσα. Ἐπειτα, ἀλαφρυμένος ἐσήκωσε ψηλά τά μάτια, σταυροκοπήθηκε κι εἶπε σιγανά:

«Δόξα Σοι, κύριε, δόξα Σοι. Γλύτωσα ἀπό τοῦτο τό κακό καί ἀπό τότε δέν ξανακάπνισε ποτέ¹⁴.

Καί γιά τήν ἱστορία μιά ταμπακίερα πού τοῦχε χαρίσει ὁ Καποδίστριας τήν δώρισε στόν ἑγγονό του, τόν γιό τοῦ Γενναίου.

Τά τούρκικα χωριά πού βρισκόνταν κοντά στή θάλασσα ἀφανίστηκαν ἀπό τό κουρσάρικο μαχαίρι γιά ἀπάντηση στίς ὠμότητες τοῦ Ἀλή Πασᾶ στό ἐσωτερικό τῆς Θεσσαλίας καί Μακεδονίας. Ἡ Πύλη ἀνησύχησε. Ἀποφάσισε νά χτυπήσει τοῦς Κουρσάρους δυναμικά. Ἐτοί ἀνάγκασαν τόν Καποδῆν Πασᾶ νά προσβάλει τή βάση τῶν καταδρομῶν, τή Σκιάθιο καί νά πᾶνε στήν Ὑδρα γιά νά πιάσουν τοῦς προεστούς.

Μιά μεγάλη φρεγάτα μέ ἑβδομήντα ἑξή κανόνια, δύο κορβέτες κι ἄλλα μικρότερα πλοῖα τράβηξαν γιά νά χτυπήσουν στή φωλιά τους τή Σκιάθο. Περίπου χίλιοι πεντακόσιοι Ἕλληνες μέ ἐπικεφαλῆς ὅλους τοῦς ὀπλαρχηγούς μέ τίς «φοῦστες» τοῦς ἀντιστάθηκαν ἡρωικά. Ὁ ναύαρχος Ι. Θεοφανίδης σημειώνει σχετικά: «Κατόπιν διαταγῆς τοῦ Διβανίου ὁ καπετάν - πασᾶς ἀπεφάσισε νά προσβάλῃ αὐτήν τήν βάση τῶν πειρατῶν ἐν Σκιάθῳ, ἀποστέλλων πρός τοῦτο μίαν φρεγάταν, δύο κορβέττας καί ἄλλα μικρότερα πλοῖα. Ἐν Σκιάθῳ τότε συνέπεσε νά εὐρίσκωνται 1400 Ἕλληνες, μετὰ τῶν ὁποίων πάντες οἱ ὀπλαρχηγοί τοῦ Ὀλύμπου, ὁ Κολοκοτρώνης καί ἄλλοι. Ἀντέταξαν μέν κατὰ τῶν τούρκων ἡρωϊκῇ, ἀπεγνωσμένῃ ἀντίστασιν ἀλλά ταχέως ἀνεγνώρισαν ὅτι τά πλοῖα των δέν ἦσαν εἰς θέσιν νά ἀντιμετωπίσουν ἀντιπάλους ἰσχυροτέρους καί ὅτι θά κατέληγαν εἰς βεβαίαν καταστροφὴν¹⁵.

Τό πέλαγος γέμισε βουή, λάμψη καί καπνοῦς. Οἱ Τούρκοι πλησιάσανε κοντά στή μοῖρα τοῦ Κολοκοτρώνη κι ἄρχισαν νά τά χτυποῦν. Ἡ δύναμη τῶν τούρκων ἦταν μεγάλη. Ὁ Κολοκοτρώνης δέν τάχασε εἶχε προβλέψει τόν κίνδυνο καί εἶχαν εἰδοποιήσει ἐγκαίρως τήν ἐγγλέζικη φρεγάτα τό «Ἀλογο τῆς θάλασσας»

(Horse Sea) πού στάθμευε στή Σύρο. Ἐνα μικρό κουρσάρικο εἶχε δώσει τήν εἰδηση ἀπό τόν Κολοκοτρώνη στόν πλοίαρχο τῆς φρεγάτας καπετάν Στιούαρτ. Ἡ φρεγάτα φάνηκε στίς 5 Ἰουλίου 1808 τό ἀπόγευμα.

Τό ἠθικό ἀνεπετρώθη. Ἄναψε τό κανονίδι. Καπνοὶ σκεπάσανε σέ λίγο τίς φοῦστες, καπνοὶ καί σκίζονταν μονάχα ἀπό πύρινες ρομφαῖες τῶν κανονίων καί ὁ ἀγέρας συνέπαιρνε τό βρόντο καί τόν ἀντίλαλο στά νερά καί στά οὐράνια. Ὅλη τήν νύχτα. Τίς πρωινές ὥρες τῆς 9ης Ἰουλίου 1808, ἡ τουρκικὴ ἀρμάδα εἶχε διαλυθεῖ ἀπό τήν δεξιόσυνή τῆς ἀγγλικῆς φρεγάδας.

Ἀλλά καί οἱ Ἕλληνες πειραταὶ πανταχόθεν ἐπιτιθέμενοι, ἐπέφεραν σύγχυσιν εἰς τόν τουρκικόν στόλον. Τελικῶς ἡ τουρκικὴ ἀρχηγὸς Bendere Tzafer ὑποστάσα σοβαρὰς βλάβας ὑπεχρεώθη εἰς παράδοσιν, ὁ δὲ ὑπόλοιπος τουρκικὸς στόλος ἐγκαταλείψας τήν ναυμαχίαν ἀπεμακρύνθη πρός Ἑλλήσποντον διωκόμενος.

Τήν ναυμαχία ἐξιστορεῖ ὁ Σπ. Μελάς παραστατικά: «Μιά μέρα ὁ «Μοριάς» ἡ μοῖρα τοῦ Κολοκοτρώνη βρέθηκε μπροστά σέ μεγάλο τούρκικο πολεμικό. Ἦταν δύο κορβέτα καί μιά φρεγάδα. Κατέβαιναν μέ προσταγή τοῦ Σουλτάνου, νά πᾶνε στήν Ὑδρα νά πιάσουν τοῦς προεστούς. Εἶδαν τά κουρσάρικα τοῦ Κολοκοτρώνη, ἄνοιξαν μπουκαπόρτες, τό πέλαγος γέμισε βουή, λάμψη καί καπνός. Πέρα μακριά φαίνονταν μιά φρεγάδα ἐγγλέζικη «Ἀλογο τῆς θάλασσας» τή λέγανε. Ἐστειλε γρήγορα κάποιο καϊκάκι, τῆς ἔκανε σινιάλο, γύρεψε βοήθεια. Ὁ Ἀγγλος ἔφτασε πρόθυμα. Ἄναψε τό κανονίδι. Τά δύο κορβέτα βούλιαξαν, ἡ τουρκικὴ φρεγάδα σκλαβώθηκε. Ἐτοί γιά πρώτη φορά πολέμανε μαζί Ἕλληνες καί Ἀγγλοι κατὰ τῆς Τουρκίας. Ὁ Κολοκοτρώνης γλύτωσε, μά καί τό νησί τῆς Ὑδρας¹⁷.

Ὁ ναύαρχος Ι. Θεοφανῆς καταχωρίζει μάλιστα καί τό διάγραμμα τῆς κρίσιμου ναυμαχίας πρό τῆς Σκοπέλου (5/6 Ἰουλίου 1808).

Ὁ ὀπλισμός τῆς ἀγγλικῆς φρεγάτας «Θαλάσσιος ἵππος (Sea Horse) τῆς ὁποίας τό ἐκτόπισμα ἦτο 998 τόννων ἀπετελεῖτο ἐν συνόλῳ ἐκ 22 πυροβόλων μέ πλοίαρχον τόν Τζῶν Στιούαρτ καί πλήρωμα 251 ἄνδρες.

Τῆς τουρκικῆς φρεγάτας «Μπεντέρε Τζάφερ» (Bendere Tzafer) ἐκτοπίσματος 1.300 τόννων μέ 52 πυροβόλα καί κυβερνήτην τόν Πλοίαρχον Σκαντρίλ Κιουτσούκ Ἀλή.

Ἐπίσης μιά μικρότερα φρεγάτα «Ἀλή Φεζάν» κυβερνημένης ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου Ντουραγκαντρή Ἀλή ἐκτοπίσματος 730 τόννων καί δυνάμεως 230 ἄνδρων μέ 24 πυροβόλα.

Ἐπίσης τήν τουρκικὴν μοῖραν ἀποτελοῦσαν ἐκτός τῶν δύο φρεγατῶν, ἀκόμη δύο κορβέττες, δύο πλοῖα φέροντα ὄλμους καί τινα μύστικα (σεμπέκο).

Ἀπό αὐτὴν τὴν ναυμαχίαν ἡ «Μπάντερ Ζάφερ» εἶχε 170 νεκρούς καὶ ὑπὲρ τοὺς 200 τραυματίες τοὺς πλείστους θανασίμως, μέ μεγάλες ζημιές τῆς ἰστιοφορίας καὶ ἡτο διάτρητον τόσον πολὺ ὥστε μόλις νὰ ἐπιπλέῃ καὶ ἐρυμουλκήθῃ ἀπὸ τὸν «ΘΑΛΑΣΣΙΟΝ ΙΠΠΟΝ» μέχρι τῆς Μυκόνου. Ἐνῶ ἡ «Ἀλὴ Φεζάν» ἐγκατέλειπε τὸ πεδίο τῆς ναυμαχίας καὶ κατέφυγε πρὸς τὰ Δαρδανέλλια¹⁸.

Ὅλα αὐτὰ σημειώνονται γιὰ νὰ εἰκονίσουν τὶς δυσκολίες πού ἀντιμετώπισε ἡ Μοίρα «ΜΟΡΙΑΣ» τοῦ καπετάν Θεόδωρου Κολοκοτρώνη σ' ἓνα ἀνίσον ἀγώνα. Πάντως ὅλα τὰ πράγματα στὸν κόσμον δὲν μετριοῦνται πάνω στὸ χαρτί καὶ στὰ νούμερα. Οἱ ἀνισες ἀρμάδες δὲν ἀναμετρήθησαν στὰ κύματα, στὰ μπογάζια καὶ στοὺς ἀγέρηδες. Τὴν τελευταία κουβέντα δὲν τὴν ἔχουν τὰ νούμερα μὰ ἡ ἀπόφαση, ἡ τέχνη, ἡ μανούβρα, ἡ ψυχὴ καὶ αὐτὴ στὸ τέλος ἐνίκησε.

Ἡ Τουρκία τὰ ἔχε ὅλα «χρήματα, στόλο, στρατὸ αἰώνων συμμαχίες. Ἡ Ἑλλάδα εἶχε μονάχα τὴν ἀπελπισία της» δὲ πῶς γράφει ὁ γάλλος ναύαρχος Jurien de la Graviere. Κι ἀλλοῦ τονίζει «τό κατ' ἐμέ ἀείποτε ἐθαύμασα τοὺς Ἕλληνας ναυτικούς. Εἰς παρόμοιον τι συναίσθημα θαυμασμοῦ ὑπεῖκοντες, θέλουσιν ἱδρὸν πλείστους ἡμῶν ἀκούοντας τὴν ἀφήγησιν τοσούτων θαυμασίων κατορθωμάτων συντελεσθέντων διὰ τῶν ἀσθενεστάτων νηῶν¹⁹».

Ἡ Πύλη ἀφοῦ ἀπελπίστηκε γιὰ τὴν δὲν μπορούσε νὰ καταβάλει τοὺς ἀτρόμητους Ἕλληνες καταδρομείς, πού κόψαν τὴν φόρα τοῦ Ἀσιάτη, διέταξε τὸν Ἀλὴ Πασᾶ νὰ τοὺς ἀφήσει ἀνενόχλητους νὰ ἐπιστρέψουν στὸν Ὀλυμπο. Ἀκόμη ὁ Σουλτάνος Μαχμούτ ἔστειλε φερμάνι ἀμνηστείας τῶν πειρατῶν κι ἔβαλε τὸν Πατριάρχη Γρηγόριο Ε' νὰ γράψῃ γράμμα γιὰ νὰ διαλύσουν τὸν στολίσκο μέ διπλὴ ἐγγύγη τοῦ Πατριάρχου καὶ τῆ δικῆ του πῶς κανεὶς δὲν θὰ τοὺς πειράξει. «Ἐπειδὴ δὲ ἡ Πύλη διὰ τῆς βίας οὐδὲν ἠδύνατο νὰ πράξῃ ἔλαβεν ὑπομνήν καὶ ἐξέδωκεν μεσιτεία τοῦ Πατριάρχου, φερμάνι γενικῆς ἀμνηστείας των. Ὁ Ἀλὴ Πασᾶς ἐν τούτοις τὸ περιφρόνησε, ὅταν συνέλαβε βραδύτερον δολίως τὸν Βλαχάβαν²⁰».

Οἱ κλεφτοκουρσάροι δέσανε τὰ καράβια κι ὁ Ἀλὴ Πασᾶς συμμάζωσε τ' ἀσκήρια του στὰ Γιάννενα. Μπέσα γιὰ μπέσα τοὺς εἶχε παραγγεῖλει ὁ Ἀλὴς. Μέ δόλο ὅμως ἐπίασε τὸν Παπαβλαχάβα στὴν Κατερίνη καὶ τὸν λιάνισε ζωντανό «τὸν ἔκοψε μελῆδόν τὸ σῶμα του» στὰ Γιάννενα μπροστὰ στὸν γάλλο πρόξενο Πουκεβίλ. Ὁ Πουκεβίλ κοίταξε τὸν Ἀλὴ Πασᾶ μέ φρίκη κι εἶπε ἀργὰ σάν νὰ ἀπευθυνόταν σὸ μέλλον:

«Τοῦτο τὸ μαρτύριο ἦταν ὁ θρίαμβος τοῦ Βλαχάβα καὶ ἡ καταισχύνῃ τῆς ἐξουσίας σου, Ἀλὴ Πασᾶ! Μέσα ἀπὸ τὰ βασιανιστήρια καὶ τὰ αἵματα τῶν Ἑλλήνων βλέπω νὰ φυτρῶναι μέρα μέ τὴν μέρα τὸ μέγα δέντρο τῆς Λευτεριᾶς²⁰».

Καὶ ὅπως τονίζει ὁ Φῶτης Κόντογλου «Αὐτοὶ εἶναι οἱ μεγάλοι καπετάνιοι πού φανερωθήκανε πρὶν ἀπὸ τὴν Ἐπανάσταση, αὐτὰ εἶναι τὰ μεγάλα κλωνάρια τοῦ δέντρου τῆς λευτεριᾶς, ἀπ' ὅπου ἐκκλαδιστήκανε ὅλοι οἱ ἄλλοι ὀπλαρχηγοί, ἀπὸ αὐτὸ τὸ σχολεῖο βγήκε ἡ ραχοκοκκαλιά καὶ ἡ ψυχὴ τοῦ ἔθνους. Ἀπ' αὐτοὺς σώθηκε τὸ ἔθνος μας²¹».

Ὁ ἴδιος ὁ καπετάν Θεόδωρος Κολοκοτρώνης μέ λίγα λακωνικά λόγια σημειώνει τὴν θαλασσινή του δράση στὴν Ἀσπρὴ θάλασσα μέ τοὺς ἀρματοκουρσάρους τοῦ Ὀλύμπου γιὰ τὸ «Κοκοτρώνης ἔγραψεν ἱστορίαν μέ τὸ σπαθὶ του δὲν τὴν ἔγραψε μέ τὰ ἀπομνημονεύματά του» ὅπως τονίζεο ὁ ἱστορικός Τ. Γριτσόπουλος²².

«Ἐπὶ γὰρ μέ τὸν καπετάν Ἀλεξανδρῆ εἰς τὸ Λεβάντε δέκα μῆνες ἐναντίον τῶν Τούρκων. Ἐκεῖ ἐπὶ γὰρ εἰς τὸ Ἅγιον Ὅρος, μᾶς ἐπολιόρκησαν τρία καράβια τούρκικα πολεμικά, δύο κορβέτα καὶ μία φεργάδα εἰς τὴν Σκίαθον. Ἐδώκαμε εἰδοὶ μῆς φεργάδας ἀγγλικῆς, καὶ ἦλθε εἰς βοήθειάν μας. Τὰ δύο κορβέτα τὰ ἐβούλιαξε καὶ τὴν φεργάδα τὴν ἐπῆρεν ζωντανήν. Εἴμεθα ἡμεῖς οἱ Ἕλληνες 1400, ὅλοι οἱ καπεταναῖοι τοῦ Ὀλύμπου καθὼς παπα Μπλαχάβας, Λιόλιος, Λαζόπουλος, τοῦ Τζάρα οἱ καπεταναῖοι. Αὐτοὶ εὐρέθησαν εἰς τὴν Σκίαθον κατατρεγμένοι ἀπὸ τὸν Μονχτάρπασα καὶ λοιποὺς Τούρκους τῆς Ἡρᾶς. Μᾶς πῆρε ὁ χειμῶνας, ἐπῆγαμε εἰς τὴν Μάνην ἀπ' ἐκεῖ ἐπῆγα εἰς τὴν Ζάκυνθον²³».

Ἡ κουρσάρικη περιπέτεια στὴν Ἀσπρὴ θάλασσα τοῦ γαλβάνισε τὸ χαρακτῆρα καὶ τοῦ χάρισε ἐμπειρία γιὰ τὶς ἐθύνες καὶ τοὺς ἀγῶνες πού θὰ τὸν περιέμεναν μέ τὸ ξεσηκωμὸ τοῦ 21.

«Ὁ κατὰ θάλασσαν δεκάμηνος οὗτος πόλεμος τοῦ Θεόδωρου Κολοκοτρώνη διεξαχθεὶς ὑπὸ τὴν σημαίαν τῶν κορυφαίων τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ἀγωνιστῶν, Βλαχάβα καὶ Νικοτσάρα, σπουδαίως ὠφέλησε τὸν προκείμενον ἥρωα, ἐνισχύσας τὴν πολεμικὴν αὐτοῦ δεινότητα καὶ πείραν, πρὸς τούτοις δὲ κατέστησαν αὐτὸν γνωστὸν ἀνὰ τὸν ἀρματολικὸν κόσμον καὶ παρασκεύασεν αὐτῷ περίδοξον στάδιον τῆς περαιτέρω δράσεως ἐν τῷ ὑπὲρ ἐθνικῆς ἀπελευθερώσεως ἀγῶνι τοῦ 1821-28²⁴».

Καὶ ὅπως τονίζει ὁ καθηγητὴς Ἀχιλ. Λαζάρου «Ἡ γνωριμία τοῦ Κολοκοτρώνη μέ τοὺς ἀρματολούς τοῦ Ὀλύμπου, Θεσσαλίας, Μακεδονίας καὶ τοὺς ναυτικούς τῶν παραλίων καὶ τῶν νησιῶν τοῦ Βορείου Αἰγαίου ὑπῆρξε ἀληθινὸ ἀναβάπτισμα στὶς δροσοπηγές τοῦ ἔθνους τῶν Ἑλλήνων. Ἡ δὲ πολεμικὴ σύμπραξί του ἀποδείχθηκε εὐεργετική, γιὰ τὸν χάρισε πρωτόγνωρες ἐμπειρίες καὶ πλούσια βιώματα²⁵».

Μάλιστα τοῦ χάρισε μιά πολυδιάστατη σύνθεση, τὴν παληκαριά τοῦ Ἀχιλλέα, τὴ σοφία τοῦ Νέστορα καὶ τὴν παυρογία τοῦ Ὀδυσσεά γιὰ τὴν εἶχε τὴν

καρδιά τοῦ λιονταριοῦ, τοῦ ἀητοῦ τὸ μάτι τὴν πονηριά τῆς ἀλεπούς, τοῦ λαγοῦ τὸ περπάτημα καὶ τὸν αἰφνιδισμὸ τοῦ κουρσάρου.

Κι ὅλα αὐτὰ τὰ γράψαμε γιὰ τὴν ἀρκετοὶ δὲν γνωρίζουν τὴν ναυτικὴ τοῦ ζωῆς πρὸς ἐπαναστατικὰ χρόνια. Αὐτὸς ἦταν κι ὁ λόγος πού ἀραδιάσαμε ἐξεπητηδες τὶς διαφορὲς πηγές — κι ἄλλες πού παραλείψαμε — πού ἀναφέρουν τὸν Κολοκοτρώνη ὡς καπετάνιο καὶ κουρσάρο γιὰ νὰ μὴν χυθεῖ ἀπὸ τὴν μνήμη μας, γιὰ τὴν ἓνα ἔθνος πού χάνει τὴν μνήμη του εἶναι ἐξοφλημένο καὶ ὀδηγεῖται πρὸς τὴν ὑποδούλευση. Ἡ ἱστορικὴ μνήμη ἀποτελεῖ τὴν ἐπιβεβαίωση τῆς βιολογικῆς συνέχειας τοῦ λαοῦ μας μέσα στὴ διαδρομὴ τριάντα αἰώνων. Γονατίζουμε μέ σέβας καὶ θαυμασμό σ' αὐτοὺς τοὺς ἀνθρώπους πού πάλαιψαν μέ νύχια καὶ δόντια γιὰ νὰ μᾶς λυτρώσουν ἀπὸ τὴν σκλαβιά. Ἰδιαίτερα στὴν μεγάλη μορφή τοῦ Κολοκοτρώνη πού μέ τὴν ἀγράμματη σοφία του διδάσκει τοὺς λαοὺς πῶς οἱ σκλάβοι γίνονται ἐλεύθεροι. Πῶς ἀπὸ τὰ κατσάβραχα ἀγκάλιασε τὰ κύματα. Καὶ κλείνω μέ τὴν συμβουλὴ του στοὺς νέους: «Ἡ προκοπή σας καὶ ἡ μάθησή σας νὰ μὴ γίνῃ σκερπάνι μόνο διὰ τὸ ἄτομό σας ἀλλὰ νὰ κοιτάζει τὸ καλὸ τῆς Κοινότητος καὶ μέσα στὸ καλὸ αὐτὸ βρίσκεται καὶ τὸ δικό σας».

Λίγη ἀρμύρα ἀπὸ τὸν πλοίαρχο Κολοκοτρώνη πού ἔμεινε στὴ μνήμη ἑνὸς ὀλόκληρου λαοῦ.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

- Δ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Ἡ Ἐπανάσταση τοῦ 21 σ. 137
- Ἰστ. Ἑλλ. ἔθνος ΙΑ 83 ΕΚΔΟΤΙΚΗ 3 & 4. ΣΠ. ΜΕΛΑΣ: Ὁ Γέρος τοῦ Μοριά σ. 660, 334
- ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ ΑΠΟΜΝΗΜΟΝΕΥΜΑΤΑ, σ. 172
- Κ. ΠΑΠΑΡΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ Ἰστ. Ἑλλ. ἔθνος Ε σ. 721
- Α. Γ. ΛΑΙΜΟΥ: Τὸ Ναυτικὸ τοῦ Γένους τῶν Ἑλλήνων Α' 101
- Ἰστ. Ἑλλ. ἔθνος ΙΑ σ. 418 (Ἐκδοτική)
- ΘΕΟΦΑΝΙΔΟΥ: Ἱστορικὸν Ἀρχεῖον Α σ. 60
- JURIEN DE LA GRAVIERE: Lastation DU Levant
- Ι. Ν. ΦΡΑΓΚΟΥΛΑ: Σκιαθίτικα Α' σ. 211
- Κ. ΠΑΠΑΡΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ: Ἰστ. Ἑλλ. ἔθνος Ε' σ. 722
- ΑΠΟΜΝΗΜΟΝΕΥΜΑΤΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (ΡΗΤΑ) σ. 239
- ΣΠ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Στὸ περιθώριο τῆς ἱστορίας
- Ν. ΘΕΟΦΑΝΙΔΗ: Ἰστ. Ἀρχεῖον Α' σ. 60
- Ι. ΒΑΣΔΡΑΒΕΛΛΗΣ: Ἡ Πειρατεία στὴ Μακεδονία κατὰ τὴν Τουρκοκρατίαν σ. 349
- ΣΠ. ΜΕΛΑΣ: Ὁ Γέρος τοῦ Μοριά σ. 98
- Ι. ΘΕΟΦΑΝΙΔΗ: Ἰστ. Ἀρχεῖον Α σ. 61-62
- BOYRNAS: Ἀρματολὸι καὶ Κλέτες σ. 349
- ΚΟΝΤΟΓΛΟΥ: Ἡ πολεμικὴ Ρωμιοσύνη σ. 273
- Τ. ΓΡΙΤΣΟΠΟΥΛΟΣ: Τὰ ἀπομνημονεύματα τοῦ Κολοκοτρώνη σ. 91
- ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ ΑΠΟΜΝΗΜΟΝΕΥΜΑΤΑ σ. 41
- Ι. ΠΕΤΡΩΦ: Περίδοξος Κλεφτουριά τῆς Μακεδονίας σ. 139
- ΑΧ. ΛΑΖΑΡΟΥ: Ὁ Θ. Κολοκοτρώνης καὶ ἡ σύμπραξί μέ τοὺς ἀρματολούς τοῦ Ὀλύμπου σ. 11

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Άπεργία πληρωμάτων

Μέλη της Βραζιλιανής Ναυτικής Όμοσπονδίας, η οποία ανήκει στη δύναμη της ΔΟΜ, κατέβηκαν σε άπεργία με κύριο αίτημα τη μισθολογική αύξηση κατά 250%. Κατά την άποψή της η αύξηση αυτή είναι απαραίτητη για τη διατήρηση του βιωτικού επιπέδου των ναυτικών μέσα στον καλπάζοντα πληθωρισμό που μαστίζει τη χώρα. Άλλα συμπληρωματικά αίτηματα άφορούν άφενός μόν την άλλαγή του συστήματος πληρωμής των ναυτικών και άφετέρου την καταβολή σε δολάρια των μισθών των πληρωμάτων που εργάζονται σε ποντοπόρα πλοία έξω τερικού.

Οι άπεργούντες ναυτικοί άνέρχονται περίπου σε 100.000 και άξιώνουν ίση μεταχείριση με τους εργαζόμενους στην κρατική πετρελαϊκή εταιρία Petrobras που έλαβαν πρόσθετο επίδομα βιομηχανικού μισθού. Η ναυτεργατική διαφορά υπεβλήθη στο Έθνικό Έργατικό Δικαστήριο, τό όποιο έλπίζουν ότι θα τούς δικαιώσει τασσόμενο υπέρ διακανονισμού άποδεκτού από τούς άπεργούς.

Κατά πάσα πιθανότητα οι άπεργοί θα έπανέλθουν στις εργασίες τους ύστερα από σχετική σύσταση του Δικαστηρίου όπως άποδεχθούν προς τό παρόν αύξηση της τάξεως του 140%. Όπως δήλωσε δέ ο πρόεδρος της Όμοσπονδίας, μεταξύ των άπεργών επικρατεί η αντίληψη ότι υπό τις σημερινές οικονομικές συνθήκες της χώρας, είναι άδύνατο νά άσκήσουν μεγαλύτερη πίεση και έπομένως η άποδοχή συμβιβαστικής λύσεως με παράλληλη άναστολή της άπεργίας είναι άναπόφευκτη.

ΓΑΛΛΙΑ

Τό νηολόγιο Kerguelen

Έλαφρά τροποποίηση υπέστη πρόσφατα ό Νόμος του 1987 ό όποιος δημιούργησε τη σημαία του Kerguelen, με Έπουργική άπόφαση του παρελθόντος Δεκεμβρίου. Κατά την τροποποίηση αυτή η νηολόγηση στο Kerguelen επεκτείνεται και για τά πλοία που μεταφέρουν άκάθαρτο πετρέλαιο, έφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπει ό Νόμος του 1928, ό όποιος επιβάλλει στά διυλιστήρια νά προωθούν τά δύο τρίτα των πετρελαϊκών άποθεμάτων τους με πλοία υπό έθνική σημαία.

Τό μέτρο αυτό ίκανοποίησε τούς μεταφορείς πετρελαίου, οι όποιοι από της συστάσεως του Γαλλικού θυγατρικού νηολογίου είχαν διαμαρτυρηθεί για την καθαρή παρα-

βίαση του έλευθέρου άνταγωνισμού την όποια προκάλεσε τό γεγονός ότι τά μόν πλοία των διυλισμένων προϊόντων είχαν την ευχέρεια νά νηολογηθούν στο Kerguelen έπωφελούμενα των πλεονεκτημάτων του προνομιούχου νηολογίου, ενώ τά μεταφέροντα άκάθαρτο πετρέλαιο δέν είχαν αυτή την ευχέρεια.

Πρόσφατα η Esso - SAF μετέφερε ένα άπό τά τρία σούπερ - τάνκερς της υπό σημαία του Kerguelen. Επίσης η Mobil προγραμματίζει όπως άπό τά δύο δικά της VLCC (Άθως και Άρτανιάν) διατηρήσει τό ένα υπό την έθνική σημαία και μεταφέρει τό άλλο υπό τη σημαία του Kerguelen για νά έπωφεληθεί του ευεργετήματος ναυτολογήσεως του ελάχιστου επιτρεπομένου άριθμού Γάλλων ναυτικών. Έπ' αυτού άμεση ύπήρξε η αντίδραση του συνδικάτου CGT των άξιωματικών, τό όποιο διαμαρτυρήθηκε για τις άφόρητες πιέσεις που άσκει η πλοιοκτήτρια Mobil και ύπογράμμισε τις πολυάριθμες παραχωρήσεις που έχουν γίνει από έτών σ' αυτή τη Γαλλική θυγατρική της μεγάλης Άμερικανικής πετρελαϊκής εταιρίας.

ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ένδιαφέρουσες παραγγελίες

Τά ναυπηγεία Blohm und Voss ανέλαβαν νά μετασκευάσουν τρία φορτηγά μεταφοράς χάρτου του Σουηδου έφοπλιστού Gothon του Έλαινγκμπουργκ, αντί συνολικής

τιμής 60 έκατομ. μάρκων.

Άντικειμενικός στόχος της μετασκευής είναι νά καταστεί δυνατή η πλευρική εκφόρτωση, η έλλειψη της όποιας δημιουργούσε πολλά προβλήματα στά έν λόγω πλοία. Τό δέ ναυπηγείο Blohm und Voss έπελέγη μεταξύ άλλων και κυρίως ένός της Σιγκαπούρης, άκριβώς για την ειδική πείρα του, δεδομένου ότι και στο παρελθόν είχε έπιτελέσει έπιτυχώς παρόμοιες εργασίες. Πράγματι άπό τριετίας ήδη τό BV άνέπτυξε ιδιαίτερα τόν τομέα των έπισκευαστικών έργων με προτεραιότητα σε εξειδικευμένες μετασκευές.

Έξάλλου έγνώσθη ότι τό Γερμανικό ναυπηγείο πέτυχε την παραγγελία δύο φρεγατών της κλάσεως Μέκο για λογαριασμό της Τουρκικής κυβερνήσεως αντί συνολικής τιμής 800 έκατομ. μάρκων. Άπό τις φρεγάτες αυτές η μία θα ναυπηγηθεί στο Άμβούργο, ενώ η δεύτερη θα ναυπηγηθεί στην Τουρκία υπό την επίβλεψη του BV. Και τά δύο σκάφη προβλέπεται νά παραδοθούν στά μέσα της δεκαετίας του 1990.

ΕΛΒΕΤΙΑ

Νέα χαμηλόστροφη μηχανή Σουλτζερ

Μέ έπιτυχία πραγματοποιήθηκαν πρόσφατα στην Άापωνία οι δοκιμές της νέας μηχανής Σουλτζερ. Πρόκειται για τό νέο τύπο χαμηλόστροφης μηχανής νηζελ RTA84C, η όποια είναι ειδικά σχεδιασμένη για σύγχρονα κοντεϊνερπλοία και άποδίδει 3.820 KW/κύλινδρο (5.200 BHP/κύλ.) στις 100 στροφές/λεπτό. Καθώς η νέα μηχανή RTA84C διαθέτει 12 κυλίνδρους έχει την δυνατότητα μέγιστης συνεχούς άπόδοσης 45.840 KW (62.400 BHP), καλύπτοντας την τάση προς την εγκατάσταση ισχυρότερων μηχανών στα σύγχρονα μεγάλα και ταχύτερα κοντεϊνερπλοία.

Η πρώτη μηχανή RTA84C που θα τοποθετηθεί είναι μοντέλο έννέα κυλίνδρων άπόδοσης 33.100 KW BHP (45.000 BHP) που κατασκευάσθηκε από την εταιρία Diesel United

ENGINES FOR SALE:

- NORDMO LDMB9 1700 HP 825 RPM
- PIELSTICK H. 8V16PA 1105 HP 1250 RPM.
- NATIONAL R4AU5 412 HP 600 RPM
- NOHAB - POLAR K55E 285 HP 600 RPM.
- MTU GTU6 V12 650 HP

GENERATORS FOR SALE:

- HEDEMORA V12A/12 NEBB 1180 KVA
- CAT 3406 220 KVA
- VOLVO P-STAMFORD 150 KVA.

N.P. IMPORT - EXPORT

VIRGINSATAN 11 B
416 54 GOTHENBURG
SWEDEN

TEL: 46 31 215165
FAX: 46 31 192834
TLX: 21536 NPIS S.

Ltd μέ άδεια τής Σούλζερ καί θά έξοπλίσει ένα κοντέινερόπλοιο τής NYK, μεταφορικής ικανότητας 3.600 TEU, πού ναυπηγείται στό ναυπηγεία Κιούρε.

Μετά τήν απόφαση τής 'Ομοσπονδιακής κυβέρνησης τής Δυτικής Γερμανίας νά απαγορεύσει τήν αγορά τών δραστηριοτήτων τής Σούλζερ στίς μηχανές ντήζελ, από τήν MAN B & W, ό τίτλος τής εταιρίας αλλάζει σέ Sulzer Diesel Ltd.

ΚΥΠΡΟΣ

Συζητήσεις καί μέ τούς Κινέζους

'Ως νέα έπιτυχία τής Κύπρου, θεωρείται ή πρόσκληση πού άπηύθυναν πρós τήν διοίκηση του Κυπριακού νηολογίου οί Κινεζικές ναυτιλιακές άρχές νά έπισκεφθούν τή Κίνα καί νά συζητήσουν άμοιβαίου ενδιαφέροντος θέματα.

Στίς συζητήσεις θά έξετασθούν οί δυνατότητες γιά τήν ύπογραφή μιås διμερούς συμφωνίας πού θά έκανε έφικτή τή νηολόγηση κινεζικών πλοίων στή Κύπρο, παρόμοια μέ αύτή πού έπιτεύχθηκε πρόσφατα μέ τή Σοβιετική Ένωση.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

'Ο Ναυτικός 'Οδηγός του 1990

'Ο Βρεταννικός Νηογνώμων Lloyd's Register of Shipping κυκλοφόρησε τόν Ναυτικό 'Οδηγό του 1990, ό όποιος είναι διαιρεμένος σέ έπτά τμήματα.

Τό πρώτο τμήμα, τών λιμενικών έγκαταστάσεων, καλύπτει 1400 λιμάνια σέ όλο τόν κόσμο μέ στοιχεία πού αναφέρονται στίς διαστάσεις τους, τά βυθίσματα, τά άγκυροβόλια, τούς γερανούς, τά ποντόνια καθώς καί τά σχέδια γιά τίς προγραμματισμένες βελτιώσεις. Τό τμήμα εύρετηρίων καί χαρτών καταλαμβάνει 24 έγχρωμες σελίδες μέ 1300 σημεία ναυτικού ενδιαφέροντος, δηλαδή λιμάνια, έπισκευαστικά κέντρα, διώρυγες, ποταμούς, θέσεις έξορρύξεως πετρε-

λαίου καί φυσικού άερίου καί θέσεις άγκυροβολίας. Τό τμήμα διευθύνσεων καί τηλεπικοινωνιών μνημονεύει 4500 διευθύνσεις έπιχειρήσεων καί όργανισμών, καθώς καί τά διακριτικά ραδιοεπικοινωνίας 66.000 πλοίων.

Τό τμήμα ναυτικών κατασκευών περιέχει γεωγραφικό πίνακα τών ναυπηγείων καθώς καί πίνακα ύπαρχόντων πλοίων, μέ κατασκευαστές μηχανών καί λεβήτων σέ όλο τόν κόσμο κατά άλφαβητική σειρά μέ διάφορα χαρακτηριστικά (έτος, άριθμός ναυπηγείου, σημερινό όνομα). Τό έκτο τμήμα παρέχει τούς τίτλους καί τίς διευθύνσεις 1000 έπιχειρήσεων διαλύσεως πλοίων. Καί τέλος τό έβδομο καί τελευταίο τμήμα δίνει τόν πλήρη πίνακα τών άσφαλιστών πού είναι έγκατεστημένοι στή Μ. Βρεταννία μέ πληροφορίες περί τών πρακτόρων γιά τόν διακανονισμό ναυτικών άβारीών.

'Ο Ναυτικός 'Οδηγός του Λόυδ Ρέτζιστερ κοστίζει 85 λίρες μαζί μέ τά κοινά ταχυδρομικά καί διατίθεται από τήν 'Υπηρεσία Δημοσιεύσεων τής γραφεία του Νηογνώμονος στό Λονδίνο.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

'Η έπιδότηση τών ναυπηγήσεων

'Η έπιδότηση τών έφοπλιστικών επενδύσεων παρατείνεται μέ όρισμένες τροποποιήσεις γιά ένα άκόμα χρόνο. 'Η έπιδότηση αύτή αντιπροσωπεύει τό 12,5% τής τιμής του νέου πλοίου, έξοφλητέα σέ πέντε χρεωλυτικές δόσεις τών 2,5%. 'Η ισχύς τής έληγε στό τέλος του άπελθόντος έτους καί προέβλεπε ότι ό έφοπλιστής έπρεπε έπρεπε νά τήν έξοφλήσει όλοκληρωτικά εάν μεταπουλούσε τό πλοίο μέσα σέ έξι χρόνια. Τώρα από τής 1ης 'Ιανουαρίου, ή προθεσμία αύτή όρίστηκε σέ δύο χρόνια μέ μειωμένη κλίμακα γιά τά τέσσερα επόμενα χρόνια, έφόσον τό πλοίο μεταπωλούμενο παραμείνει υπό έθνική σημαία. Πάντως ύποστηρίζεται ότι ή νέα ρύθμιση αφήνει κενό στήν περίπτωση πού τελικά τό πλοίο μεταφερθεί υπό ξένη σημαία. 'Η κατά μονάδα έπιδότηση δέν θά ύπερβαίνει τά 7,5 έκατομ. φιορινίων, πράγμα

πού σημαίνει ότι ή έπιδότηση άφορά μόνο τά πρώτα 60 έκατομ. φιορινίων πού επενδύονται σέ πετρελαιοφόρα ή μπάλκ κάρριερς. Τό άνώτατο όριο του ποσού τής έπιδοτήσεως γιά φέτος όρίστηκε σέ 100 έκατομ. φιορινίων, ήτοι γιά πλοία τών οποίων ή συνολική αξία δέν ύπερβαίνει τά 800 έκατομ. φιορινίων.

Τά τελευταία χρόνια ό 'Ολλανδικός έφοπλισμός προέβη σέ επενδύσεις τής τάξεως του ενός δισεκ. φιορινίων γιά νέες ναυπηγήσεις. Μολοντί οί αίτήσεις έπιδοτήσεως βάσει του άνωτέρω προγράμματος ξεπέρασαν κατά πολύ τόν προϋπολογισμό του προηγούμενου έτους, οί ένδιαφερόμενοι έφοπλιστάι μπορούν νά επανέλθουν μέ νέα αίτηση στά πλαίσια του νέου προϋπολογισμού.

Οί 'Ενώσεις έφοπλιστών δέχθηκαν μέ ίκανοποίηση τίς άνωτέρω τροποποιήσεις, αλλά έξέφρασαν τή λύπη τους γιά τήν έτήσια μόνο παράταση του προγράμματος καί ζητούν από τήν Κυβέρνηση νά διευκρινίσει τήν επί του θέματος πολιτική τής γιά τά επόμενα χρόνια ώστε νά καταστεί δυνατός ένας μακροπρόθεσμος προγραμματισμός. Διαμαρτυρήθηκαν έξάλλου γιά τόν άποκλεισμό τών βυθοκόρων καί τών βοηθητικών σκαφών, από τίς παραπάνω ρυθμίσεις.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

'Εκκρηξη σέ έπισκευαζόμενο τάνκερ

Τρείς εργάτες καί ένας Πολωνός ναυτικός σκοτώθηκαν στίς 15 Μαρτίου όταν τό Νορβηγικό ύπερδεξαμενόπλοιο «Happy Traveller» 233.949 τόν. d.w. υπέστη άλλεπάλληλες εκρήξεις καί πυρκαϊά κατά τή διάρκεια έπισκευών καί εργασιών καθαρισμού τών δεξαμενών του στή Σιγκαπούρη. Περίπου 60 ναυτικοί καί μέλη έπισκευαστικών συνεργείων διασώθηκαν από σωστικά σκάφη τής εταιρίας Semco. Τό δεξαμενόπλοιο άνήκει στήν ναυτιλιακή εταιρία Norman International καί ήταν άσφαλισμένο στίς άγορές του Λονδίνου καί του 'Όσλο.

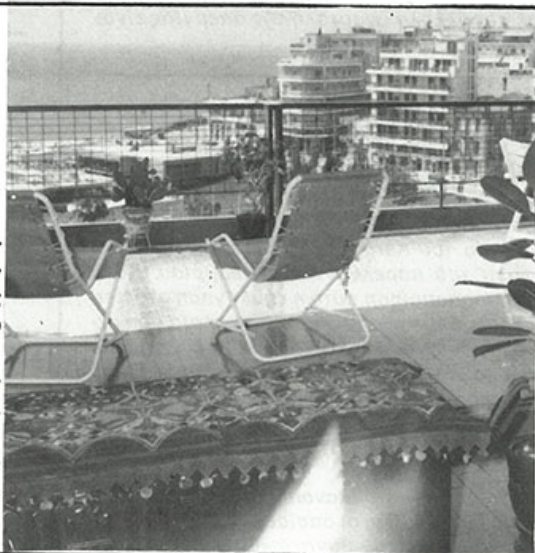
"Ένα άρχοντικό τής "Υδρας στή Μαρίνα τής Ζέας

(μέ δυνατότητα συνδυασμού επαγγελματικής στέγης)

ΠΛΕΙΤΑΙ τό ωραιότερο διαμέρισμα του Πειραιά, μαϊζονέτα, ρετιρέ, πάνω άκριβώς από τό λιμάνι τής Ζέας μέ άνοικτή θέα στή θάλασσα. 225 τ.μ. καλυπτόμενη έπιφάνεια καί 215 τ.μ. βεράντες καί ταρατσες. 3 ή 4 κοιτώνες, 5 χώροι ύγιεινής, δωμάτιο ύπηρεσίας, τζάκι, ξύλινες επενδύσεις παντοῦ. Γενικός κλιματισμός (ψύξη - θέρμανση) σέ όλους τούς χώρους. Πλήρως έξοπλισμένο καί έπιπλωμένο κατά τό μεγαλύτερο μέρος.

Στό ίδιο κτίριο καί στόν ίδιο όροφο (βος), ρετιρέ μέ δυνατότητες συνδυασμού (μέ τό μεγάλο διαμέρισμα) κατοικίας καί επαγγελματικής στέγης, 95τ.μ. μέ τζάκι, γενικό κλιματισμό, ξύλινες επενδύσεις.

'Επίδειξη μόνο σέ σοβαρούς άγοραστές, ύστερα υπό τηλεφωνική συνεννόηση. Πληροφορίες στό γραφείο μας 417.66.58 καί στό τηλέφωνα 4525459, 3224541. FAX: 3246524.



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ή ψηφοφορία των ναυτικών

Οι ναυτολογημένοι ναυτικοί που έχουν δικαίωμα να ψηφίσουν στις προσεχείς βουλευτικές εκλογές της 8ης 'Απριλίου, θα πρέπει να είχαν ναυτολογηθεί μέχρι τις 12 Μαρτίου 1990 σύμφωνα με απόφαση της αρμόδιας Διακομματικής Έπιτροπής.

Στό μεταξύ το ΥΕΝ εξέδωσε λεπτομερή εγκύκλιο για την ψηφοφορία των ναυτολογημένων ναυτικών.

Έκπτωση στα εισιτήρια για τις εκλογές

Έκπτωση 25% θα παρέχεται στα εισιτήρια των ψηφοφόρων που θα ταξιδέψουν από 5-11 'Απριλίου με πλοία, προκειμένου να μεταβούν στις εκλογικές τους περιφέρειες για να ψηφίσουν.

Η έκπτωση παρέχεται ανεξαρτήτως της ημερομηνίας έκδοσης των εισιτηρίων και θα χορηγείται με την επίδειξη του εκλογικού βιβλιαρίου ή άλλου επίσημου στοιχείου από το οποίο θα αποδεικνύεται ότι η μετάβαση αποσκοπεί στην άσκηση του εκλογικού δικαιώματος.

Επίσης έκπτωση 30% παρέχεται και στους δικαστικούς αντιπροσώπους που θα διακινηθούν στις προσεχείς βουλευτικές εκλογές με πλοία.

Έστάλη η σύνταξη 'Απριλίου και τό δώρο

Τό 'Υπουργείο ανακοίνωσε ότι μετά την εξασφάλιση από την Κυβέρνηση των αναγκαίων χρηματικών ποσών έχουν ήδη σταλεί στους δικαιούχους ναυτικούς οι έπιταγές για τη σύνταξη του μηνός 'Απριλίου και του δώρου του Πάσχα.

Η Δ.Σ. για τα άλιευτικά

Δημοσιεύθηκε στην 'Εφημερίδα της κυβερνήσεως (ΦΕΚ 38Α/21.3.90) η κύρωσή της, 126 Διεθνούς Σύμβασης 'Εργασίας για την ενδιαίτηση στα άλιευτικά πλοία και άλλες διατάξεις.

Τό νέο ναυολόγιο της Ακτοπλοίας

Τέθηκε σε ισχύ από τις 19 Μαρτίου τό νέο αύξημένο κατά 15%, ναυολόγιο επιβατών και όχημάτων στα επιβατηγά - όχηματαγωγά ακτοπλοϊκά πλοία μετά τη δημοσίευση στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 180Β/19.3.90) της σχετικής απόφάσεως του 'Υπουργού κ. Ν. Παππά.

Επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με την απόφαση, η αύξηση δεν θα έχει εφαρμογή σε εισιτήρια απλής μετάβασης ή με επιστροφή που έχουν έκδοθεί και έχει καταβληθεί ή αξία τους.

Καταβάλλεται η ένισχυση λόγω των έορτών του Πάσχα

Άρχισε από την περασμένη Δευτέρα 26 Μαρτίου και θα συνεχισθεί μέχρι τις 27 'Απριλίου 1990, η καταβολή από τον Οίκο Ναύτης της έκτακτης οικονομικής ένισχυσης προς τους έγγαμους και άγαμους άνεργους ναυτικούς, λόγω των έορτών.

Η ένισχυση είναι 22.000 δραχμές για τους έγγαμους και 18.000 δραχμές για τους άγαμους άνεργους ναυτικούς. Η καταβολή της ένισχυσεως θα διακοπεί τη Μεγάλη 'Εβδομάδα, από τις 9 μέχρι της 12 'Απριλίου και θα επαναληφθεί στις 18 'Απριλίου.

Η αναθεώρηση της Δ.Σ. των 'Αθηνών

Στό Λονδίνο έπρόκειτο να πραγματοποιηθεί από 26 έως 30 Μαρτίου διπλωματική διάσκεψη, στα πλαίσια του ΙΜΟ, με σκοπό την αναθεώρηση της Διεθνούς Σύμβασης των 'Αθηνών του 1974 «σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και των άποσκευών τους διά θαλάσσης».

Στη διάσκεψη αυτή έπρόκειτο συγκεκριμένα να εξετασθεί ένα σχέδιο Πρωτοκόλλου που τροποποιεί όρισμένες διατάξεις της Σύμβασης των 'Αθηνών και δύο βασικούς στόχους:

- Τήν αύξηση των όριων περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα και
- Τήν καθιέρωση μιάς συνοπτικής διαδικασίας αναπροσαρμογής των όριων αυτών.

Από 4-8 'Ιουνίου ή 12 διεθνής ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια '90»

Η 12η διεθνής ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια '90» θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά από 4-8 'Ιουνίου.

Όπως ανακοινώθηκε από τους οργανωτές, από τα μέσα Φεβρουαρίου 600 περίπου εταιρίες από 43 χώρες είχαν εξασφαλίσει χώρο στη δωδέκατη, κατά χρονολογική σειρά διεθνή ναυτιλιακή έκθεση. Στην πραγματικότητα, υπάρχει τέτοια ζήτηση ώστε η εξασφάλιση επιπλέον χώρων έγινε επιτακτική και η Έκθεση μάλλον θα στεγαστεί και στους τρεις όρόφους του έκθεσιακού χώρου, για πρώτη φορά μετά τό 1984.

16 χώρες ήδη έχουν κλείσει και επικυρώσει χώρους για τα έθνικά τους περίπτερα, με την Βρετανία, τις ΗΠΑ, την 'Ολλανδία και τη Δυτ. Γερμανία έπικεφαλής με έντυπωσιακά μεγάλους χώρους. Η Γαλλία, 'Ιταλία, Νορβηγία, 'Ιαπωνία, Σιγκαπούρη και η Φινλανδία θα στείλουν και αυτές μεγάλες εθνικές αντιπροσωπείες, όπως επίσης και η Σοβιετική Ένωση, η Ανατ. Γερμανία και η Βουλγαρία. Για πρώτη φορά θα λάβουν μέρος στην Έκθεση ανεξάρτητες σοβιετικές ναυτιλιακές εταιρίες, οι όποιες έχουν κλείσει χώρους ανεξάρτητους από τό εθνικό περίπτερο της χώρας τους.

Η ελληνική παρουσία επεκτείνεται έντυπωσιακά με ανεξάρτητα — κατά πλειοψηφία — περίπτερα τονίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη μεταβαλλόμενη φυσιογνωμία της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Τό εύρος των εκθετών καλύπτει κάθε τόμή της ναυτιλίας, από προμηθευτές εξοπλισμού πλοίων και ναυπηγεία μέχρι εταιρίες παροχής υπηρεσιών και πώλησης εξοπλισμού γραφείων τελευταίας τεχνολογίας, ναυλομεσίτες, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, λιμενικές αρχές, εταιρίες αξιολόγησης και κατάταξης πλοίων, εταιρίες επιθεώρησης, νηολόγια, έκδοτικές επιχειρήσεις και μονάδες παροχής υπηρεσιών. Πολλές εταιρίες ανακοίνωσαν πως θα παρουσιάσουν νέα προϊόντά τους κατά τη διάρκεια της έκθεσης. Τό Posidonia Forum θα είναι άλλο ένα γεγονός της εβδομάδας αυτής και θα πραγματοποιηθεί τό πρωί της Πέμπτης 9 'Ιουνίου, όπου θα συμμετέχουν αποκλειστικά οι εκθέτες των Ποσειδωνίων και προσωπικότητες που θα προσκληθούν απ' ευθείας από τους διοργανωτές.

Η ναυσιπλοία στον Περσικό

Οι ναυτιλιακές αρχές του 'Ιράν ανακοίνωσαν ότι ό φάρος τό Γιάζ Χαρκού ανά θέση 29 20 18 Β, 50 21 18 Α έχει τεθεί σε λειτουργία.

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ

ΝΟΤΑΡΑ 50 (2ος ΟΡΟΦΟΣ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4119239 - 4117838 - 9840444

ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ και ΟΙΚΟΣΚΕΥΩΝ
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ
ΣΩΣΤΟΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ

«'Αρκαδία», ένα νέο ελληνικό κρουαζιερόπλοιο



Αρχίζει εντός των ημερών τα ταξίδια του το νέο ελληνικό κρουαζιερόπλοιο «'Αρκαδία» το οποίο έχει ναυλωθεί για τρία χρόνια στη γνωστή ιταλική εταιρία BLUEMAR/LAURO (καί για το λόγο αυτόν μετονομάστηκε προσωρινά σε «Angelina Lauro»).

Τό πλοίο που είχε ναυπηγηθεί τό 1968 στην 'Ισπανία, αγοράστηκε από τή Ναυτιλιακή 'Εταιρία «ΑΤΤΙΚΑ» τό 1987 καί μετασκευάστηκε έξ ολοκλήρου στό Πέραμα από ελληνικές τεχνικές εταιρίες καί συνεργεία σύμφωνα μέ τίς πλέον προηγμένες απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων (SOLAS καί MARPOL) καί των 'Αμερικανικών Κανονισμών. Οί εργασίες μετασκευής διήρκεσαν 18 μήνες μέ συνολικό κόστος 1.350.000.000 δρχ. καί τό πλοίο διαθέτει ήδη 139 καμπίνες έπιβα-

των καί 44 πληρώματος, δύο σαλόνια, τρία μπάρ, τραπεζαρία, αίθουσα αλληλογραφίας/βιβλιοθήκες, καζίνο, γυμναστήριο, σάουνα, πισίνα, κατάστημα, κομμωτήριο, φωτογραφείο καί νοσοκομείο καί είναι εξοπλισμένο μέ τό τελειότερα όργανα ναυσιπλοΐας καί επικοινωνίας. Τό «'Αρκαδία» 4.880 τον. γκρό, διαθέτει έξι καταστρώματα, αναπτύσσει ύπηρεσιακή ταχύτητα 16 κόμβων καί είναι εξοπλισμένο μέ σταθερωτήρες Δεγνυ Βροζν. Μεταφορική ικανότητα 353 έπιβάτες καί πλήρωμα 110 - 130 ναυτικοί. Σημαία 'Ελληνική.

Μέ τήν εύκαιρία τής ενάρξεως των ταξιδιών του «'Αρκαδία», ό πρόεδρος τής Ν.Ε. «ΑΤΤΙΚΑ» κ. Γεώργ. Πριόβολος έδωσε δέξιση επί του σκάφους τήν Παρασκευή 23 Μαρτίου.

Γενικό Προξενείο τής 'Ελλάδος στην 'Υεμένη

'Επικυρώθηκε έπίσημα από τό 'Υπουργείο 'Εξωτερικών καί όρκίστηκε ως Γενικός Πρόξενος τής 'Ελλάδος στην 'Αραβική Δημοκρατία τής 'Υεμένης ό ναυτιλιακός έπιχειρηματίας κ. Δημήτριος Νικολούλιας.

Τό Γενικό Προξενείο θά στεγασθεί στη Σανάα όπου ή εταιρία Yemen-Intermarine, τήν οποία εκπροσωπεί εκεί ό κ. Νικολούλιας, διατηρεί ιδιόκτητα γραφεία στη διεύθυνση: Al Gharassi Building, Hada Road, Sanaa, τηλέφ.: 206917 - 272218, φάξ: 209544, τέλεξ: 2954 HARTCO.

Σημειώνεται ότι τό νέο προξενείο θά παρέχει κάθε δυνατή έξυπνέτηση στά ελληνόκτητα πλοία που προσεγγίζουν στά λιμάνια τής 'Υεμένης, όπως στη Χοντέιντα, Μόκα, Σαλίφ καί 'Αντεν.

'Η ασφάλεια εργαζομένων στα ναυπηγεία

Τέθηκε σε ίσχύ από τίς 14 Μαρτίου τό ύπ' αριθ. 70 (ΦΕΚ 31Α/14.3.90) Προεδρικό Διάταγμα μέ τό όποιο όρίζονται οι ύποχρεώσεις των ύπευθύνων για τή λήψη καί τήρηση μέτρων για τήν ύγιεινή καί τήν ασφάλεια των εργαζομένων σε ναυπηγικές καί ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες.

'Η ταυτότητα των λιμενικών αρχών

'Από τό ΥΕΝ εκδόθηκε ένα χρήσιμο βιβλίο τόσο για τίς ύπηρεσίες του ύπουργείου όσο καί για τό συναλλασσόμενο μέ αυτές κοινό. 'Ονομάζεται «'Εγχειρίδιο ταυτότητας των Λιμενικών 'Αρχών». 'Αποτελείται από 323 σελίδες καί περιλαμβάνει αναλυτικά τίς ιδρυτικές διατάξεις των κεντρικών λιμεναρχείων, των λιμενικών σταθμών, τίς περιοχές που επέκτείνονται ή τοπική άρμοδιότητα τής κάθε αρχής, καθώς καί τίς διατάξεις που άφορούν τήν άρμοδιότητά τους σε θέματα ναυτιλιακής Διοίκησης.

Προαγωγές λιμενικών

Μέ Π.Δ. προήχθησαν:

- Στό βαθμό του πλοίαρχου οί αντιπλοίαρχοι Β. 'Αράνης καί 'Απόστ. Λίλης.
- Στό βαθμό του αντιπλοίαρχου οί πλωτάρχες 'Ιωάν. Τζαβάρας, 'Ιωάν. — Δημ. 'Ιωακείμης καί 'Ανδρ. Συρίγος.
- Στό βαθμό του πλωτάρχη οί ύποπλοίαρχοι Χρ. 'Αποστολάκης, 'Αθαν. Λιλάκος καί Γεώργ. Μανωλάτος.
- Στό βαθμό του ύποπλοίαρχου οί άνθυποπλοίαρχοι 'Αγγ. Κουδέρης, Δημ. Παππαζαρίας, Κορν. Γράψας καί Θ. Καλαφάτης.

'Εξάλλου μέ άπόφαση του 'Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος άντιναύαρχου Χρήστου Ντούνη τοποθετήθηκε στό λιμεναρχείο Χαλκίδας, ό άνθυποπλοίαρχος Γ. Ζαγκλαβάρας.

Οί ναυτικοί πράκτορες τής Θεσσαλονίκης

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης που προήλθε από τίς άρχαιρεσίες τής 14ης Μαρτίου, συγκροτήθηκε σε σώμα ως έξης: Πρόεδρος 'Απόστ. Οικονομίδης, αντιπρόεδρος Μιχ. 'Ηλιάδης, γεν. γραμματέας 'Ιωάν. Κοσμάτος, ταμίας Δημ. Γκιγκιλίνης, καί σύμβουλοι Δημ. Βενιέρης, Βασ. Καμπάκης καί Στέφ. Ψιάκης.

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.

Υπό την κυανόλευκο

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου εξηγήθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13 των πλοίων:

— «Ολύμπικ Σπίριτ», δεξαμενόπλοιο, πού ναυπηγήθηκε στην Ιαπωνία, 52.086 τόν. γκρό, και ανήκει στην εταιρία «Montego Transportation Company» (Σπρινγκφιλντ Ση-ιπινγκ Ψο. Παναμά Σ.Α.).

— «Φλάγκ Πάολα», μπάλκερ, πρώην «Dagomys» υπό σημαία Σοβιετικής Ένωσης, 18.570 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1971, πού ανήκει στην εταιρία «Oriental Beauty S.A.» (κ. Ήλ. Βρατσάνος).

— «Ναυσικά», φορτηγό, πρώην «Ryogo Maru No. 11» υπό ιαπωνική σημαία, 1.653 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1970, πού ανήκει στην εταιρία «ΝΑΥΣΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Πολυξ. Θεοδωρόπουλος).

Αγοραπωλησίες

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Καπετάν Σταμάτης» 19.134 τόν. d.w., 10.650 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1969, έναντι τιμής περί των 2,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα επωλήθη τό υπό λιβεριανή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Σηπέριλ» 25.879 τόν. d.w., 15.356 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής 7,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές των Τσεχοσλοβακικών φορτηγών πλοίων «Radhost» 5.961 τόν. d.w., 5.310 τόν. γκρό και «Sitno» 5.945 τόν. d.w., 5.310 τόν. γκρό ναυπηγήσεως 1970 και 1969 αντίστοιχα, έναντι συνολικής τιμής 2,6 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Παρμενίων» 19.052 τόν. d.w., 1.383 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973. Τό πλοίο υπέστη πρόσφατα ζημία στη κυρία μηχανή και θεωρείται ως τεκμαρτή όλική απώλεια.

— Σέ ξένα συμφέροντα επωλήθη τό υπό ελληνική σημαία πρόντακ κάρριερ «Μπουένα Έμπρέσα» 62.938 τόν. d.w., 32.029 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1983, IGS/COW/CBT, έναντι τιμής περί των 29 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα επωλήθη τό υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Σήεμπρες» 88.565 τόν. d.w., 40.558 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, IGS/SBT/CBT, έναντι τιμής περί των 21 εκατομ. δολλαρίων.

— Έπίσης σέ ξένα συμφέροντα επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Τρέιντ Ρηλάιαν» 215.925 τόν. d.w., 106.967 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής 11 εκατ. δολλαρίων.

— Τέλος, σέ άγνωστους αγοραστές επωλήθη τό υπό σημαία Μάλτας μπάλκερ κάρριερ «Βαλέττα Σίτυ» 19.000 τόν. d.w., 11.410 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατομ. δολλαρίων.

Μετονομασίες

— Σέ «Άλιν II» μετονομάσθηκε τό άγορασθέν υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Καπετάν Σταμάτης» 10.650 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1969.

Αγορά Έπιβατηγού

Στήν «Ηπειρωτική Άτμοπλοία» επωλήθη τό έπιβατηγό πλοίο ήμερήσιων περιηγήσεων «Μιστράλ II» 3.249 τόν. γκρό, ιταλικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 1,8 εκατ. δολλαρίων.

Παραδόθηκε τό πρώτο περιπολικό άνοικτής θαλάσσης από τά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά

Τά Έλληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά, έπειτα από έκτεταμένες έπιτυχείς δοκιμές πού διήρκεσαν πάνω από ένα μήνα, παρέδωσαν τό πρώτο από τά δύο περιπολικά άνοικτής θαλάσσης πού ναυπηγούν γιά λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού.

Τό πλοίο, τό όποιο όνομάσθηκε «Άρματωλός, μήκους 55 μέτρων και ταχύτητας 25 κόμβων, θά φέρει όπλισμό και είναι ικανό νά περιπολεί τίς θάλασσες μας και ιδιαίτερα τό

Αίγαίο κάτω από όποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες έχοντας μεγάλη άυτονομία δράσης, πού ξεπερνάει τά 2.800 ναυτικά μίλια.

Η κατασκευή των δύο περιπολικών είχε άποφασιστεί τό Φεβρουάριο του 1988 και ή παράδοσή τους είχε προγραμματιστεί νά γίνει, του μέν πρώτου τό άργότερο μέχρι τό τέλος Άπριλίου 1990 (μέ την λήξη και της περιόδου χάριτος) και του δευτέρου τόν Ιούλιο.

Έπεκτάθηκε στο έξωτερικό τό συγκρότημα Ν. Κανελλόπουλος και Χ. Άδαμαντιάδης

Τό άσφαλιστικό συγκρότημα Ν. Κανελλόπουλος — Χ. Άδαμαντιάδης επεξέτεινε τίς άσφαλιστικές δραστηριότητές του και στο έξωτερικό. Όπως έπισημαίνει σέ σχετική έπιστολή του ό γνωστότατος στο χώρο της Ναυτιλίας λόγω και της πολύχρονης και ούσιαστικής συμμετοχής του στο Δ.Σ. του ΝΑΤ κ. Νίκος Άδαμαντιάδης, οι στενές σχέσεις του συγκροτήματος μέ τόν παγκόσμιο άσφαλιστικό όργανισμό American International Group, τά συμφέροντα του όποίου εκπροσωπεί στην Έλλάδα από τό 1951 — τό διεθνές δίκτυο εταιριών πού συνεργάζονται μαζί τους και ή πολύχρονη έπαφή μέ την άγγλική άσφαλιστική αγορά, όδήγησαν στη δημιουργία της Έταιρίας Corim Insurance & Risk Management Servies Ltd., μέ έδρα τό Λονδίνο. Μέτοχοι (25%) και διαχειριστές της Corim είναι ή Citicorp Insurance Brokers (Marine) Λτδ., ένας σχετικά νέος και δυναμικός άσφαλειομεσιτικός οίκος του Λονδίνου, οικονομικά και ούσιαστικά συνδεδεμένος μέ τη Citibank.

Η δραστηριότητα της Corim, καλύπτει όλο τό φάσμα των άσφαλιστικών έργων:

Άσφαλίσεις πλοίων, θαλαμηγών, φορτίων και Ρ & Ι, περιουσιακών στοιχείων όποιεσδήποτε φύσης, γενικής και έπαγγελματικής άστικής ευθύνης, ζωής, προσωπικών άτυχημάτων και άσθένειας, νοσοκομειακής και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, κινδύνων κατασκευής και έργων τέχνης κλπ. Σέ πολλές μάλιστα περιπτώσεις οι ύπηρεσίες της Corim επεκτείνονται και σέ άλλους τομείς παροχής ύπηρεσιών (άγοραπωλησίες σκαφών, ποιοτικοί και ποσοτικοί έλεγχοι, έκτιμήσεις κλπ.), πράγμα πού επιτρέπει μία ευρύτερη εξυπηρέτηση των πελατών και συνεργατών.

Η τοποθέτηση των έργων πού ανατίθεται στην Corim γίνεται τόσο στην άγγλική αγορά όσο και στις άλλες αγορές της Ηπειρωτικής Ευρώπης και των ΗΠΑ, ανάλογα μέ την τοποθεσία, τη φύση και τίς ιδιαιτερότητες του κάθε κινδύνου.

Τή διεύθυνση και ανάπτυξη του συγκεκριμένου αυτού τομέα ανέλαβε πρόσφατα στην Έλλάδα ό κ. Μάριος Γεωργακόπουλος ό όποιος σπούδασε ναυτιλιακά και ναυτικό δίκαιο στο Πανεπιστήμιο του Κάρντιφ.

Metallock PORTUGAL

General Ship Repairs and Industrial Services in Portugal



Metallock Lda

Armazém B, Cais de Santa Apolónia, 1900 Lisboa, Portugal.
Tel: (1) 86-1233 Fax: (1) 86-1297 Telex: 42753 M LOCK P

- SHIP REPAIRS (Exclusive repair berth 210 metres long, 8 metres draught)
- DIESEL ENGINE SERVICING
- ON-SITE MACHINING (including crankshaft rectification)

Metallock BRASIL

Voyage Repairs for all Brasil

- DIESEL ENGINE SERVICING
- CRANKSHAFT RECTIFICATION
- WELDING/PLATEWORK
- MACHINE SHOP
- METALLOCK Cold Repair Process
- ELECTRICAL (ISES Members)
- ELECTRONICS

Metallock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20-26, 11013 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 354474 Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263.2360

Authorised service representations for major marine equipment manufacturers.

Agents in key shipping centres.



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91
FAX: 921-3354
CABLES: EL GRECO, MANILA

PETROS NIKOLAOU TOUNTZIS
Director

TLX: RCA 27321 EGE PH
EASTERN: (WUI) 63329 GRECO PN
(WUI) 63329 ELLIN PN
ITT 42018 EL GRECO PN

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T.

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



Petridou

Επισκευή μηχανών MAN B & W στά Ναυπηγεία Τσάκου

Οι δραστηριότητες της εταιρίας Tsakos Industries Navales S.A. στο Μοντεβιδέο της Ουρουγουάης, επεκτείνονται με την ανάληψη της επισκευής των μηχανών ντήζελ της MAN B & W ως εξουσιοδοτημένη Μονάδα Έπισκευών. Για την εξασφάλιση της υψηλής ποιότητας των επισκευαστικών εργασιών, προσωπικό των ναυπηγείων Τσάκου μετεκπαιδεύθηκε σε τεχνικά θέματα των μηχανών της MAN B & W στην Κοπεγχάγη και τό Αουσκμποργκ.

Τό παγκόσμιο δίκτυο εξυπηρέτησης της MAN B & W περιλαμβάνει 20 Κέντρα Έπισκευής Ντήζελ και 48 Έξουσιοδοτημένα Συνεργεία Έπισκευών που εξασφαλίζουν στους χρήστες των μηχανών αυτών τεχνική βοήθεια, επισκευές και ανταλλακτικά σε όποιοδήποτε σημείο της ύδρογειου.

Συμφημισμός ελλείμματος καυσίμων

Με την υπ' αριθ. Ν. 66/5/Α0019/20.2.90 εγκύκλιο του Υπουργείου Οικονομικών, που εξέδωθε έπειτα από σύμφωνη γνώμοδότηση της Νομικής Διευθύνσεως του ίδιου Υπουργείου ορίζεται ότι επιτρέπεται ο συμφημισμός ελλείμματος καυσίμων με πλεόνασμα του ίδιου φορτίου, μεταφερθέντος από τό ίδιο πλοίο και δηλωτικό.

Επενδύσεις των επιχειρήσεων στην περιοχή Περάματος

Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Ν. Παπάς, ενέκρινε απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, του ΟΛΠ με την οποία παρέχεται ή δυνατότητα στις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις Περάματος να κατασκευάζουν λιμενικά και άλλα έργα στην επισκευαστική ζώνη Περάματος, που κρίνουν ότι είναι απαραίτητα για τον έκτακτο ρυθμό και τη λειτουργία των μονάδων τους.

Όπως καθορίζεται με την απόφαση του ΟΛΠ, οι ιδιοκτήτες ναυπηγικών επιχειρήσεων για να έχουν αυτή τη δυνατότητα θα πρέπει να υπογράψουν με τον ΟΛΠ σχετικές συμβάσεις που θα έχουν καταληκτικό χρόνο τό 2010.

Σπάνια εκθέματα του Ναυτικού Άγωνα του 1821

Τήν Τετάρτη, 21 Μαρτίου, πραγματοποιήθηκε με επιτυχία ή έκθεση «Η Έλληνική Επανάσταση του 1821 μέσα από Ιδιωτικές Συλλογές», στην Πινακοθήκη Πιερρίδη στη Γλυφάδα, που οργανώθηκε από τό Σώμα Έλληνίδων Όδηγών σε συνεργασία με την Πινακοθήκη Πιερρίδη.

Στόχος της ήταν να παρουσιάσει σπάνια και άγνωστα ιστορικά κειμήλια που έχουν σχέση με την σημαντική έκθεση περίοδο της ιστορίας μας και τό όποια ανήκουν σε Μουσεία και ιδιωτικές κυρίως συλλογές, γι' αυτό δέν είναι εύρύτερα γνωστά.

Τό ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ συμμετείχε σ' αυτή την ωραία έκδηλωση με σπάνια εκθέματά του, που αναφέρονται ειδικά στον Ναυτικό Άγώνα των Έλλήνων κατά τη διάρκεια της Επανάστασης Τέσσερα θαυμάσια πορτραίτα του Α. Friedel (1827) των Κανάρη Μιαούλη, Μπουμπουλίνας και Μαντώ Μαυρογένους, ένα σπάνιο Ρωσικό Ναυτιλιακό έγγραφο με την υπογραφή και την σφραγίδα του Τσάρου Άλεξάνδρου Α', μαζί με χρυσό

μετάλλιο του ίδιου, όμοίωμα του θρυλικού πλοίου «ΑΡΗΣ» του Τσαμαρού (που διέσπασε τον κλοιό του Ίμπραήμ στο Ναυαρίνο τό 1925) καθώς και μία σπάνια λιθογραφία του Dupré.

Νέα δωρεά για την εκπαίδευση του κ. Βερνίκου — Ευγενίδη

Τό Γενικό Γραμματέα του YEN κ. Φώτη Χρηματούπολο επισκέφθηκε ό πρόεδρος του Ίδρυματος «Ευγενίδη» κ. Ν. Βερνίκος — Ευγενίδη, ό όποιος του γνωστοποίησε ότι εξέτάζει την προοπτική εξοπλισμού αίθουσας των νεοαναγεγομένων εγκαταστάσεων του ΚΕΣΕΝ πλοίαρχων με πλήρες σύστημα άπομιμητή ραντάρ σύγχρονης τεχνολογίας, εκτιμώμενης αξίας 150 εκατομμυρίων δραχμών, για τη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση των φοιτούντων στο ΚΕΣΕΝ πλοίαρχων Ε.Ν.

Ήδη, τεχνικοί του ιδρύματος και ύπηρεσιακοί παράγοντες του YEN, υπό τον ύπαρχγό Α.Σ. ύποναύαρχο Γ. Βασόπουλο, μελετούν τις λεπτομέρειες προώθησης του θέματος.

Καταβολή συμπληρωματικού οικογενειακού επιδόματος

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του ΕΛΟΕΝ άποφάσισε στην τελευταία συνεδρίασή του που πραγματοποιήθηκε στις 22 Μαρτίου να γίνει άναδιανομή συμπληρωματικού ποσού οικογενειακού επιδόματος για τό έτος 1985. Ή άναδιανομή θα γίνει μετά τον προσεχή Ιούνιο και τό ποσό καθορίστηκε στο 50% του επιδόματος που καταβλήθηκε στους δικαιούχους του έτους 1985.

Ήδη ό ΕΛΟΕΝ, προκειμένου να ετοιμάσει την διαδικασία άποστολής των επιταγών και προς άποφυγή καθυστερήσεων, καλεί τους ενδιαφερομένους ναυτικούς περί της 20.5.1990:

1) Εάν έχουν αλλάξει διεύθυνση, με ύπεύθυνη δήλωσή τους να δηλώσουν τη νέα διεύθυνσή τους.

2) Εάν τό επίδομα θα εισπράξει άλλος άντί του δικαιούχου, να στείλλουν έξουσιοδότηση θεωρημένη από άρμόδια αρχή ή από τον πλοίαρχο, άν ταξιδεύουν, για τό πρόσωπο που θα έξουσιοδοτήσουν.

3) Οι δηλώσεις άλλαγής διεύθυνσης και οι έξουσιοδοτήσεις πρέπει να άποσταλούν με όποιοδήποτε πρόσφορο και νομιμο μέσο.

Επίσης ό ΕΛΟΕΝ διευκρίνισε ότι σε περίπτωση διαζευγμένων ή έν διαστάσει, δικαιούχος είναι εκείνος που έχει την επιμέλεια των παιδιών με δικαστική άπόφαση.

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να άπευθύνονται στον ΕΛΟΕΝ 413.0028, 413.0029 και 413.6537.

Πρόστιμα για ρύπανση

Τό λιμεναρχείο Πειραιώς επέβαλε πρόστιμα 800.000 δρχ. στον πλοίαρχο του παναμαϊκού δεξαμενοπλοίου «Captain Lucas III» για ρύπανση της θάλασσας με μαζούτ. Επίσης επέβαλε για τον ίδιο λόγο, πρόστιμο 300.000 δρχ. στον πλοίαρχο του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Σεκαβίν» και πρόστιμο 150.000 δρχ. και 130.000 δρχ., αντίστοιχα στους ύπεύθυνους του Κυπριακού φορτηγού «Golden Star I» και του ελληνικού ΕΙΓ - Τ/Ρ «Μιχαλάκης II» γιατί ό πρώτος δέν τηρούσε κανονικά τό βιβλίο πετρελαίου του σκάφους, ένώ ό δεύτερος προκάλεσε ρύπανση της θάλασσας με σεντινόνερα.

Η Ένωση Άδασμολογών και Άφορολογών Ειδών

Τό πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο της Έλληνικής Ένωσης Άδασμολογών και Άφορολογών Ειδών που προήλθε από τις άρχαιρεσίες που διεξήχθησαν στις 15 Μαρτίου συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

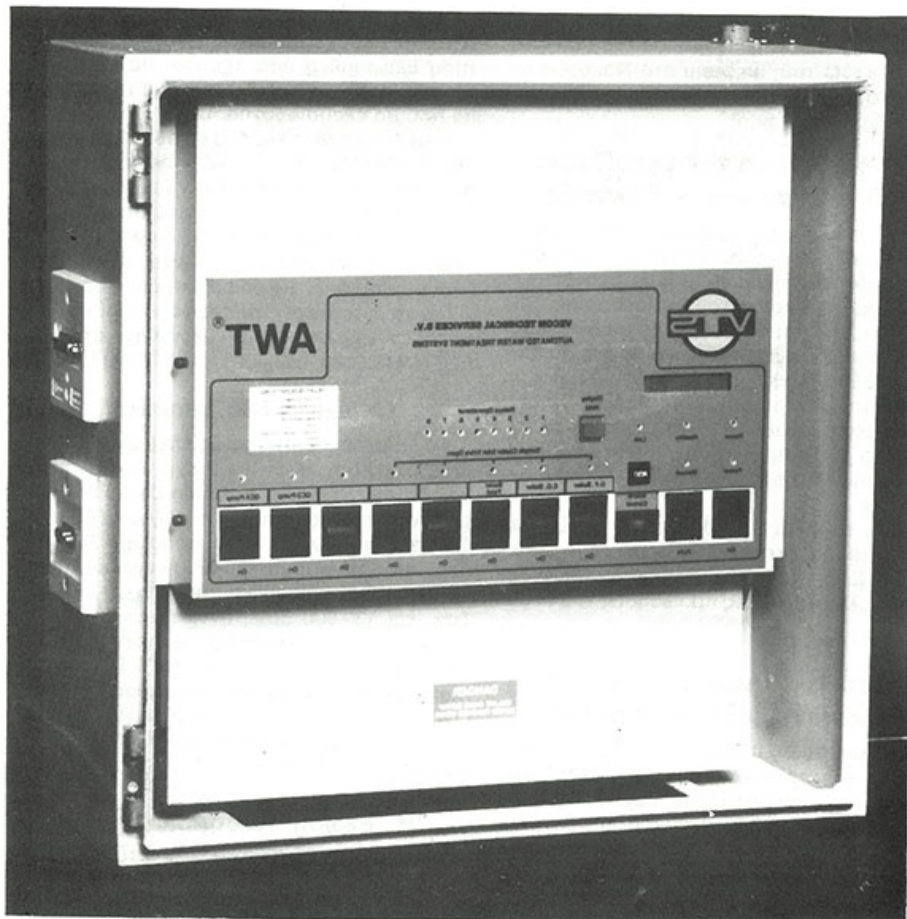
Νικ. Εμπέογλου πρόεδρος, Δημ. Σπηλιωτόπουλος αντιπρόεδρος, Δημ. Ήλιάδης γεν. γραμματέας, Μάρκος Φόρος ταμίας και μέλη κ.κ. Άνδρέας Ποταμιάνος, Άλεξ. Πυλάβιος και Θωμάς Τσουρινάκης. Άναπληρωματικά μέλη εξέλλεξαν οι κ.κ. Κων. Γαλανόπου-



MINAFRANT TRADING NV SA
MARINE AND INDUSTRY EQUIPMENT
REFRIGERATORS — WASHING MACHINES AND T.V. 50 - 60 HZ 110 - 220 V
ΕΠΙΣΗΣ ΟΙΚΙΑΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΔΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
SONY — SIEMENS — MIELE — NORDMENDE — BOSCH
— GRUNDING, PHILLIPS κ.τ.λ.

Άντιπρόσωπος Έλλάδος:
Γ. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ
ΒΟΥΛΗΣ 7 - 2ος ΟΡΟΦΟΣ
ΓΡΑΦ. 213 - ΑΘΗΝΑ (105 52)
ΤΗΛ.: 3249495
FAX: 3239090

KLAPDORP 58
200 ANTWERP - BELGIUM
PHONE: 00323 - 2329399
00323 - 2319021
00323 - 2335921
FAX: 00323 - 2310928
TELEX: 33995 ERANT B



Τό εικονιζόμενο σύστημα AWT της Όλ-
λανδικής εταιρίας VECOM ρυθμίζει αυτόμα-
τα την ποιότητα του νερού που προορίζεται
για παραγωγή ατμού επί πλοίων και ελέγ-
χεται από μικροϋπολογιστή που αναλύει
χημικά τό εισερχόμενο νερό και την δοσο-
λογία των εισαγόμενων καταλυτών. Είναι

κατασκευασμένο για λειτουργία στο περι-
βάλλον του μηχανοστασίου και μπορεί να
συνδεθεί με τό υπολογιστικό σύστημα του
πλοίου ή μέσω δορυφόρου με αυτό της εται-
ρίας. "Ήδη μονάδες παραγωγής έχουν το-
ποθετηθεί σε έξι εμπορικά πλοία.

λος, Μαρία Παπαστάμου και Κων. Ρίγγας.

Επίσης κατά τις άρχαιρεσίες εξελέγη και
τριμελής εξελεγκτική επιτροπή αποτελού-
μενη από τους κ.κ. Γεράσι. Στρίντζη, Θωμά
Ζωγράφο και Φραγκ. Φραγκουδάκη.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Με απόφαση του Υπουργού κ. Νίκου Παπ-
πά, ο πλοίαρχος κ. Βασ. Παπαγιάννης, μέχρι
τώρα διοικητής του ΚΕΣΕΝ Πλοίαρχων, το-
ποθετήθηκε διευθυντής στη Διεύθυνση Θα-
λασσιών Συγκοινωνιών του ΥΕΝ, και στη θέ-
ση του στο ΚΕΣΕΝ τοποθετήθηκε ο πλοίαρ-
χος κ. Δημ. Στασινόπουλος.

Εξ άλλου με απόφαση του Αρχηγού του

Λιμενικού Σώματος αντιναυάρχου Χρήστου
Ντούνη ο άνθυποπλοίαρχος κ. Γράφας τοπο-
θετείται στη Διεύθυνση Ασφαλείας Ναυσι-
πλοίας του ΥΕΝ και ο άνθυποπλοίαρχος κ. Γ.
Αδάμ στο λιμεναρχείο Έλεουσινάς.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ύπουρ-
γείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τόν Ίανουάριο,
313 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Η Έκθεση της HELMEPA στη Ρόδο

Μετά την επιτυχία που σημείωσε στη Σύ-

ρο, Τήνο και Κέρκυρα, η έκθεση της HELME-
PA «Άς σώσουμε τις Θάλασσες» έφθασε
στη Ρόδο, όπου θα λειτουργήσει μέχρι τις 20
Μαρτίου στη Δημοτική αίθουσα «Ροδίνι» δι-
νοντας την ευκαιρία να την επισκεφθούν οι
μαθητές των Δημοτικών και Γυμνασίων του
νησιού.

Υπενθυμίζεται ότι οι δραστηριότητες της
HELMEPA για την περίοδο 1989-90 ύλο-
ποιούνται σύμφωνα με τό Μεσογειακό Είδι-
κό Πρόγραμμα Δράσης για τό Περιβάλλον
(MEDSPA) των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Τό
Πρόγραμμα HELMEPA - MEDSPA στοχεύει
στην ενημέρωση του κοινού πάνω στη ρύ-
πανση των ελληνικών θαλασσών και άκτών
από τό άπορρίμματα. Άκόμα περισσότερο,
άποσκοπεί στη δημιουργία περιβαλλοντικής
συνείδησης στην πατρίδα μας για την εξά-
λψη αυτής της άπειλής που ύποβαθμίζει τό
Έλληνικό θαλάσσιο περιβάλλον.

Οί ξεχασμένες θυσίες του Έμπορικού μας Ναυτικού

Στά πλαίσια της έκστρατείας που ανέλαβε
η έφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» για την άνα-
δάσωση της Άττικής, ο Γιώργος Δρακόπου-
λος, Πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Αί-
γαίου, έκανε μία σημαντική προσφορά για
την δενδροφύτευση του Περάματος (περιο-
χή Πειραιώς), στη μνήμη των χιλιάδων Έλ-
λήνων ναυτικών του Έμπορικού Ναυτικού,
πού χάθηκαν στη διάρκεια του Β' Παγκο-
σμίου Πολέμου.

Άς σημειωθεί ότι στην περιοχή αυτή κα-
τοικούν πολλές οικογένειες ναυτικών μας.

Οί άρχαιρεσίες στη Ναυτιλιακή Λέσχη

Στις άρχαιρεσίες που έγιναν στη Ναυτι-
λιακή Λέσχη για την έκλογη νέας διοικήσε-
ως, πρώτο σύμβουλος εξελέγη με 329 ψή-
φους ο κ. Νικ. Κοτζιάς. Επίσης εξελέγησαν
οί κ.κ. Άθανασίου Δημήτριος (226), Θάνος -
Επιφανειάδης Δημήτριος (172), Πουρνάρα -
Μπαρδαβίλια Τζένη (162), Άλεξανδράκης Ά-
λέξανδρος (161), Καραϊνδρος Άνδρέας
(141), Βλησμάς Δημήτριος (128), Ποντικός
Κωνσταντίνος (128), Καλαμανίδης Σάββας
(124), Δόμβρος Άπόστολος (106) και Δαμύγος
Μαρκέτος (27) οί δύο τελευταίοι αναπληρω-
ματικοί.

Επίσης, για την Έξελεγκτική Έπιτροπή έ-
ξελέγησαν οί Μπαχάς Σταμάτιος (165), Θεο-
δωρακάκος Κούλης (132) και Κοκκίνης Μι-
χαήλ (131).

Η άποζημίωση για ρύπανση από πετρέλαιο

Τό Προεδρικό Διάταγμα «Άρμοδιότητα δι-
καστηρίων» και διαδικασία έκδίκασης ύπο-
θέσεων στις όποιες είναι διάδικος τό Διε-
θνές Κεφάλαιο άποζημίωσης ζημιών ρύπαν-
σης από πετρέλαιο, ύπογράφηκε από τόν
πρόεδρο της Δημοκρατίας Χρ. Σαρτζετάκη
και προωθήθηκε για δημοσίευση στην Έφη-
μερίδα της Κυβερνήσεως.

Πένθη

Πέθανε σε ηλικία 83 έτών και κηδεύθηκε
στις 21 Μαρτίου από τό ναό του Άγίου Νικο-
λάου Πειραιώς ο παλαιός μηχανικός του έμ-
πορικού ναυτικού κ. Γεράσιμος Άνδρ. Τζά-
κης.

ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.

SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS
SERVING ALL SPANISH PORTS

CAPTAIN LEONIDAS MOULAS
MANAGER

Ramblas, 26, pral.
08002 BARCELONA
SPAIN

Phone: 3174313 - 3172112
Telex: 93422 ATLM
Fax: 301 00 55
After Office: 3349279

Μήνυση για την υπόθεση του «Italian Express»

Σύμφωνα με πληροφορίες της οικονομικής έφημερίδας «Κέρδος», ο κ. Απόστο. Βεντούρης, πλοιοκτήτης του πλοίου «Italian Express» το οποίο είχε βυθισθεί έπειτα από έκρηξη έκρηκτικών ύλων τη νύκτα της 23ης προς την 24η Μαρτίου 1988 στο Νέο Μώλο της Δραπετσώνας κατέθεσε μήνυση στον Εισαγγελέα Πρωτοδικών Πειραιώς κατά του Γεωργίου Δ. Βεντούρη, του Andrew Goldworthy, εταίρου του δικηγορικού γραφείου Ince του Λονδίνου, του Carle Scott, διευθυντή του γραφείου Salvage Association, το οποίο χρησιμοποιείται από τους Lloyd's για τη συλλογή πληροφοριών και την έρευνα των συνθηκών ζημιάς και κατά του John Shearer υπαλλήλου του Salvage.

Συγκεκριμένα, ο κ. Βεντούρης, κατηγορεί τον Γεώργιο Βεντούρη για απόπειρα εκβίασης, τον Andrew Goldworthy για ψευδορκία και άπατη στο δικαστήριο, και τα άλλα δύο πρόσωπα για ψευδή καταμήνυση και συνεργασία με τον κ. Goldworthy.

Στη μήνυσή του, ο κ. Βεντούρης, αναφέρει ότι το πλοίο ήταν ασφαλισμένο στον ασφαλιστικό οργανισμό Lloyd's.

Ο κ. Βεντούρης, υποστηρίζει ότι μετά τη βύθιση του πλοίου ο εξάδελφός του Γεώργιος Βεντούρης, απαίτησε από αυτόν τόπο των 500.000 δολλαρίων, ισχυριζόμενος, όπως αναφέρεται στη μήνυση, ότι θα άποκαλυπτε ότι ο πλοιοκτήτης προκάλεσε τη βύθιση του πλοίου.

Ο πλοιοκτήτης, χαρακτηρίζει τους ισχυρισμούς του Γεωργίου Δ. Βεντούρη, τερατώδεις, και υποστηρίζει ότι μπορεί να αποδείξει πως ο Γεώργιος Δ. Βεντούρης διηγείται στον κ. Goldworthy, τα περί βύθισης του πλοίου, από τον ίδιο μετά από συμφωνία με τον πλοιοκτήτη.

Σύμφωνα πάντα με τη μήνυση, ο κ. Goldworthy, που έχει αναλάβει την ευθύνη των χειρισμών του ασφαλιστικού θέματος εξαιτίας της βύθισης, μετά από ανάθεση του τμήματος αποζημιώσεων των Lloyd's, προκειμένου να αξιοποιήσει τον Γεώργιο Βεντούρη, ως μάρτυρα για την μη καταβολή αποζημίωσης, αναζήτησε και βρήκε, όπως υποστηρίζεται στη μήνυση, από τα δύο άλλα πρόσωπα που κατηγορεί ο πλοιοκτήτης, τόπο των 18.000 δολλαρίων ΗΠΑ, ποσό που, κατά τη μήνυση, ζήτησε ο Γεώργιος Δ. Βεντούρης για να καταθέσει.

Ο κ. Βεντούρης αναφέρει στη μήνυση, ότι, προσκόμισε στον εισαγγελέα σχετικές μαγνητοταινίες τηλεφωνικών συνδιαλέξεων μεταξύ του δεύτερου και των άλλων δύο και ζητεί η μήνυση αυτή να συσχετισθεί με τη δικογραφία για τη βύθιση που εκκρεμεί στον Δ' Τακτικό Ανακριτή Πειραιά.

Αναφέρεται ότι τόπος της αποζημίωσης που διεκδικεί ο πλοιοκτήτης από τους Lloyd's είναι περίπου 4 εκατομμύρια δολάρια.

Νέα έργα του ΟΛΠ στο Κερατσίνι

Από τον Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς ανατέθηκε, μετά από δημόσιο μειοδοτικό διαγωνισμό, η κατασκευή μεγάλου προβλήτα στο λιμάνι Κερατσινίου, προϋπολογισμού 4,5 δισεκατομμυρίων δραχμών.

Με την κατασκευή του έργου αυτού θα απολευθερωθεί ολοσχερώς το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά από την εμπορευματοκήνηση γενικών φορτίων.

Με τέσσερα πλοία οι Γραμμές 'Αγούδημου

Μετά τις μετασκευές που υπέστη στη διάρκεια της χειμερινής περιόδου και την τοποθέτηση νέων προωστηρίων μηχανών το επιβατηγό - όχηματαγωγό «Νταλιάν» των Γραμμών Γερασίμου - 'Αλεξάνδρου 'Αγούδημου επανέλαβε από την Πέμπτη τα δρομολόγια του.

Με τη μετασκευή προστέθηκαν στο σκάφος 60 νέες πολυτελείς καμπίνες Α' και Β' θέσεως ενώ οι νέες του μηχανές του προσδίδουν ταχύτητα 22 μιλίων. Η μεταφορική ικανότητα του πλοίου είναι 2.300 επιβάτες σε καμπίνες και σε θέσεις αεροπορικού τύπου και 65 φορτηγά και 100 αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως ή 350 ΙΧ.

Το «Νταλιάν» εξυπηρετεί τις γραμμές:

- Πειραιάς - Πάρος - Σαντορίνη - 'Ηράκλειο - Κάρπαθος - Ρόδος (δύο δρομολόγια την εβδομάδα).
- Πειραιάς - Νάξος - 'Ιος - Σαντορίνη - 'Ηράκλειο (δύο δρομολόγια την εβδομάδα).

Υπενθυμίζεται ότι οι Γραμμές 'Αγούδημου έχουν δρομολογημένο το επιβατηγό - όχηματαγωγό «Μιλένα» αδελφό σκάφος του

«Νταλιάν», το οποίο εκτελεί δρομολογημένο στη γραμμή Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - 'Ικαρία - Φοῦρνοι - Καρλόβασι - Βαθύ (τέσσερα δρομολόγια την εβδομάδα).

Εξ άλλου οι Γραμμές 'Αγούδημου δρομολογούν από αύριο Δευτέρα, 2 'Απριλίου, και το επιβατηγό - όχηματαγωγό «Δήμητρα», το οποίο θα εξυπηρετεί τις γραμμές:

- Σύρος - Τήνος - Μύκονος - Δονούσα - Κουφονησία - Κατάπολα - Αιγιάλη - 'Αστυπάλαια.
- Σύρος - Τήνος - Μύκονος - 'Ικαρία - Φοῦρνοι - Καρλόβασι - Βαθύ.
- Σύρος - Τήνος - Μύκονος.

Τέλος εντός ολίγου θα δρομολογηθεί και το επιβατηγό - όχηματαγωγό «Ροδάνθη» το οποίο θα εξυπηρετεί τις γραμμές της Κρήτης και της Ρόδου.

Και τα τέσσερα πλοία των Γραμμών 'Αγούδημου είναι ταχύτατα και πολυτελέστατα με φούλ αirkonτίσιον σε όλους τους χώρους και προσφέρουν άνετο και ταχύτατο ταξίδι στους επιβάτες.

Σύγχρονος φορτοεκφορτωτικός εξοπλισμός MacGregor - Navire

Εξειδικευμένο εξοπλισμό χειρισμού φορτίων για πλοία ρόλλ-ον, ρόλλ-οφ ανέλαβε να προμηθεύσει η Mac Gregor Navire σε δύο μεγάλα επιβατηγά / όχηματαγωγά που θα ναυπηγηθούν στα Γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία του Σπλίτ για λογαριασμό της Σουηδικής ναυτιλιακής εταιρίας Sea Link. Τα δύο πλοία θα έχουν μεταφορική ικανότητα 2.100 επιβατών και 570 οχημάτων, θα είναι παρόμοιας σχεδίασης με τα ήδη ναυπηγηθέντα τη προηγούμενη διετία «Amorella» και «Isabella» και μετά την παράδοσή τους από τα ναυπηγεία, θα δρομολογηθούν στη γραμμή που

συνδέει το Μάλμο της Σουηδίας με το Λούμπεκ της Δυτικής Γερμανίας.

Το σύστημα φορτοεκφόρτωσης αποτελείται από συνδυασμό θύρας/ράμπας ανόδου, δύο πλευρικές ράμπες, ανυψούμενα καταστρώματα, τέσσερις εισόδους επιβατών, δύο ειδικές πλατφόρμες για τον ανεφοδιασμό των πλοίων, σύνδεση του πλοίου με το ηλεκτρικό δίκτυο της ξηράς, δύο θύρες για την επιβίβαση των πλοηγών και τρία υδραυλικά συστήματα για το χειρισμό των παραπάνω φορτοεκφορτωτικών μέσων.

Καλό Πάσχα για όλα τα παιδιά του κόσμου

Το Πάσχα είναι γιορτή της αγάπης και της ζωής. Θυμηθείτε τα παιδικά σας χρόνια, δείτε τη γιορτή με τα μάτια ενός παιδιού - και σκεφτείτε κάποια άλλα παιδιά. Τα παιδιά του αναπτυσσόμενου κόσμου.

Στείλτε τις Πασχαλινές σας ευχές με τις κάρτες της UNICEF.

Είναι ένα δώρο αγάπης και ζωής σε κάποια παιδιά που περιμένουν με την ίδια προσμονή το Πάσχα και την Άνοιξη.

Τις κάρτες UNICEF θα τις βρείτε:
Στην UNICEF, Ξετίας 1, Αθήνα,
Τηλ.: 77 80 017 - 77 78 268, Fax.: 7783829.

Και ακόμα στις Τράπεζες:
Εμπορική, Γενική και Μακεδονίας - Θράκης

‘Η επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος από τους συνταξιούχους ναυτικούς

Οι συνταξιούχοι λόγω γήρατος ναυτικοί θα επιτρέπεται να ναυτολογούνται επί πλοίων έφ’ όσον δεν έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους. “Ηδη το ‘Υπουργείο έχει καταρτίσει σχετικό σχέδιο νόμου και σχέδιο αποφάσεως που τροποποιούν προγενέστερες διατάξεις και ζήτησε τις απόψεις του NAT και του Οίκου Ναύτου. Στο σχετικό έγγραφο του YEN επισημαίνονται τα εξής:

Κατά το διαδραματίζοντα από της εκδόσεως των σχετικών διατάξεων χρόνο μέχρι σήμερα οι συνθήκες στην αγορά ναυτικής εργασίας έχουν ουσιαστικά μεταβληθεί.

Τό YEN παρακολουθώντας τα μεγέθη προσφοράς και ζήτησης ναυτικής εργασίας και δέκτης σχετικών αιτημάτων των ενδιαφερομένων μερών, στην προσπάθειά του να επιτύχει εξισορρόπηση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης σε όρισμένες τουλάχιστον ειδικότητες ναυτικών, μετά από μελέτη του θέματος, προέβη στην κατάρτιση των σχεδίων τροποποιήσεως της παραγράφου 4 του άρθρου 34 του ΚΝ 792/78 και της αριθ. 2413 αποφάσεως, επί των οποίων παρακαλεί να έχει τις απόψεις σας. (Σ.Σ. παρακάτω καταχωρούνται και τα δύο σχέδια, του νόμου και της απόφασης).

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιδιώκονται τα εξής:

- ‘Η αύξηση της προσφοράς ναυτικών ή ό-ποια σε όρισμένες ειδικότητες χαρακτηρίζεται από εξαιρετικά χαμηλή τιμή έως ανύπαρκτη.
- ‘Η δυνατότητα απασχολήσεως των επιθυμούντων ναυτικών με ταυτόχρονη δυνατότητα εξευρέσεως ελληνικών πληρωμάτων για τις ειδικότητες για τις οποίες αποδεδειγμένα δεν υπάρχει προσφορά εν ενεργεία ναυτικών, χωρίς περιττές γραφειοκρατικές διατυπώσεις.
- ‘Η άνευ όριου ηλικίας δυνατότητα επαναλήψεως του ναυτικού επαγγέλματος από τους συνταξιούχους με τις προτεινόμενες προϋποθέσεις, εφόσον κριθούν ικανοί από την αρμόδια επιτροπή, με τη σκέψη ότι για τους εν ενεργεία ναυτικούς δεν τίθεται όριο ηλικίας αποκλεισμού τους από το ναυτικό επάγγελμα.

• Με την προβλεπόμενη διακοπή της συντάξεως για τους επιθυμούντες να επαναλάβουν το επάγγελμα ναυτικούς, πέραν της αξιοσημείωτης αύξησης των εσόδων του NAT εξασφαλίζεται σε σημαντικό βαθμό η απασχόληση συνταξιούχων μόνο στη περίπτωση πραγματικής αδυναμίας εξευρέσεως εν ενεργεία ναυτικών, αφού είναι πλέον δε-

δομένο ότι για να απασχοληθεί ο συνταξιούχος θα ζητήσει το μισθό του εν ενεργεία, δεδομένου ότι δεν θα συμπληφίσει τη σύνταξη με τον καταβαλλόμενο μισθό όπως μέχρι σήμερα γίνεται.

Οι τροποποιήσεις

Για την υλοποίηση των προθέσεων του YEN αναφορικά με την εργασία των συνταξιούχων καταρτίσθηκαν τα κατωτέρω σχέδια νόμου και αποφάσεως:

Σχέδιο Νόμου

ΑΡΘΡΟ ΜΟΝΟ

«‘Η παράγραφος 4 του άρθρου 34 του ΚΝ 792/78 περί κωδικοποιήσεως κλπ, των περί Ναυτικού ‘Απομαχικού Ταμείου, κειμένων διατάξεων αντικαθίσταται ως εξής:

Κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, επιτρέπεται στον ύπουργό, με απόφασή του να παρέχει τη δυνατότητα επαναλήψε-

ως του επαγγέλματος σε συνταξιούχους λόγω γήρατος ναυτικούς με προϋποθέσεις που θα καθορίζονται στην απόφαση αυτή και με διακοπή της παρεχόμενης από το NAT συντάξεως.

Τό σχέδιο αποφάσεως

Τό σχέδιο αποφάσεως έχει ως εξής:

1. “Όριο ηλικίας του συνταξιούχου ναυτικού πριν από τη συμπλήρωση του οποίου μπορεί να επαναλάβει το ναυτικό επάγγελμα ορίζεται το 65ο έτος.

2. Οι ναυτικοί των επαρχιών μπορούν να εξετάζονται όχι μόνο από την ‘Υγειονομική ‘Επιτροπή της παραγράφου 1γ της αριθ. 2413/88 αποφάσεως αλλά και από τις κατά τόπους YΕΑΝΕΘ, σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές διατάξεις.

3. Είναι δυνατή η ναυτολόγηση του συνταξιούχου ναυτικού για περισσότερα από ένα (1) επτάμηνα εφόσον κάθε φορά συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις των παραγράφων 1 & 3 της 2413/88 απόφασης συμπεριλαμβανομένης και της υγειονομικής εξέτασεως.

4. Κατά τα λοιπά θα εξακολουθεί να ισχύει η 2413/88 σχετική απόφαση.

Λούδς Ρέτζιστερ: Στροφή στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος

Σύμφωνα με την ετήσια αναφορά του Βρετανικού Ναυτιλιακού, που δημοσιεύθηκε στις 21 Μαρτίου, ο διεθνής οργανισμός ευνόηθηκε από την ανάκαμψη της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας και συγχρόνως ανέπτυξε νέες υπηρεσίες με ιδιαίτερη στροφή σε θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι αλλαγές στην ‘Ανατολική Εύρωπη και η αναμενόμενη Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση του 1993 ήταν οι κυριότερες δυνάμεις που είχαν επίδραση στην ναυτιλιακή αγορά.

Τό Λούδς Ρέτζιστερ ενεργεί ήδη για λογαριασμό 130 κυβερνήσεων στον τομέα της διεθνούς ναυτιλιακής ασφάλειας και έχει μακρόχρονη πείρα σε πρότυπα ασφαλείας και τεχνολογικές εφαρμογές για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Κατά τό 1989, ο απολογισμός του περιλαμβάνει την ταξινόμηση 222 νέων πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 2,7 εκ. τον. γκρός, την δημιουργία συστημάτων ελέγχου και κανόνων για την ταξινόμηση σταθερών εξεδρών πετρελαίου και υποθαλασσιών άγω-

γών, την αναθεώρηση των κανόνων για τα ήμιβυθιζόμενα πλοία, τη δημιουργία ενός ειδικού τμήματος για έλεγχο των εγκαταστάσεων ξηράς και έρευνήτικά προγράμματα για την ασφαλή χρήση των καυσίμων, τό μηχανολογικό θόρυβο και τις έκπομπες αερίων καύσης των μηχανών στη θάλασσα.

Στην αναφορά παρουσιάζονται επίσης πλοία πρωτοποριακής σχεδίασης που παρακολουθεί τό Λούδς Ρέτζιστερ όπως ένα Φινλανδικό όχηματαγωγό με τούς χώρους των επιβατών τοποθετημένους σε δύο υπερκατασκευές καί μεσαίο συνεχές κατάστρωμα όχημάτων, ένα εξειδικευμένο δεξαμενόπλοιο συνδυασμένης μεταφοράς ύγροποιημένου αερίου καί χημικών προϊόντων, οι κανόνες λειτουργίας των νέων αυτόματων πλοίων που θά διαθέτουν υπολογιστές τεχνητής νοημοσύνης και γέφυρες επανδρωμένες με ένα άτομο, καθώς και αρκετά μεγάλα κατασκευαστικά έργα όπως χημικά εργοστάσια, πυρηνικοί αντιδραστήρες και συγκροτήματα θαλάσσιας παραγωγής πετρελαίου.

at Argentina

HELLAS MAR S.A.

SHIPAGENTS — SHIPBROKERS — BUNKER SUPPLIERS
IMPORT — EXPORT

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

1119 San Martín, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3121843, 3110463, 3119480

or 3121843, 3129735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683

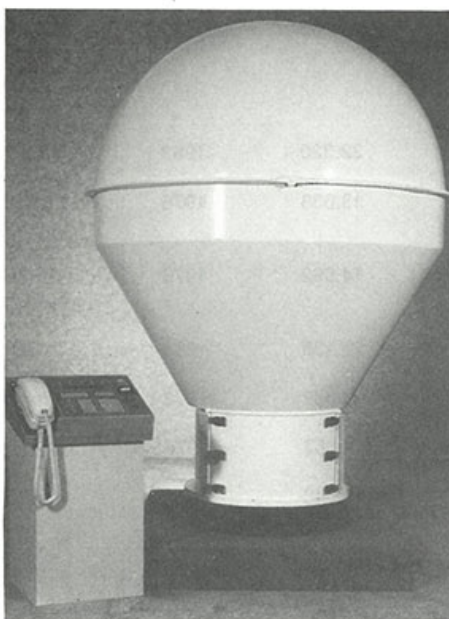
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIRE

Σεμινάριο Δορυφορικής Ναυτιλίας στο Πειραιά

Υπό την αιγίδα των εταιριών ηλεκτρονικού εξοπλισμού πλοίων Mobile Telesystems, Space Electronics και της Marel Electronics πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, τη Πέμπτη 29 Μαρτίου, ημερήσιο σεμινάριο επί των εφαρμογών των τηλεπικοινωνιακών δορυφόρων στη διοίκηση των πλοίων. Στο σεμινάριο παρουσιάστηκε αναλυτικά η νέα τεχνολογία της δορυφορικής ναυτιλίας και της διαχείρισης των πλοίων από τα κεντρικά γραφεία της εταιρίας μέσω της άμεσης πρόσβασης που παρέχουν οι δορυφορικές τηλεπικοινωνίες του INMAPSAT.

Ειδικότερα ο κ. Γεώργιος Συμεωνίδης, πρόεδρος του Δ.Σ. του INMAPSAT, παρουσίασε το σύστημα δορυφορικών τηλεπικοινωνιών INMAPSAT, το διοικητικό οργανισμό του, την πρόοδο στις κινητές δορυφορικές επικοινωνίες (εμπορικές, κινδύνου και ασφαλείας, επείγουσες, έναέριες και θαλάσσιες), τη χρήση από τους χρήστες, τη δορυφορική πλοήγηση και τις μελλοντικές εξελίξεις.

Στο σεμινάριο επίσης παρουσιάστηκε το νέο δορυφορικό τερματικό πλοίων MCS-9120 της Mobile Telesystems, το οποίο είναι



ένα εύχρηστο τερματικό τρίτης γενεάς και

παρέχει στον χρήστη τις βασικές λειτουργίες του INMAPSAT, πρόσβαση στο παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Άσφαλείας και Κινδύνου (GMDSS) καθώς και άλλες ευκολίες όπως η αυτόματη κλήση τηλεφωνικών αριθμών, προσωπικοί κώδικες κλπ.

Ο Διεθνής Όργανισμός Ναυτιλιακών Δορυφόρων (INMAPSAT) χειρίζεται ένα σύστημα δορυφόρων σε γεωσύγχρονη τροχιά πάνω από τον Ατλαντικό, τον Ινδικό και τον Ειρηνικό Ωκεανό και 21 επείγουσες δορυφορικούς σταθμούς. Ήδη τις υπηρεσίες του INMAPSAT χρησιμοποιούν 10.200 κινητοί επείγουσες σταθμοί.

Η εταιρία MAREL η οποία ιδρύθηκε το 1966, είναι από τις κορυφαίες στον τομέα του ηλεκτρονικού εξοπλισμού στην ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία και μεταξύ των προϊόντων της περιλαμβάνονται συστήματα τηλεπικοινωνίας SSB, ηλεκτρονικές γραφομηχανές, τηλέτυπα, φάξ, συστήματα αυτόματης τηλεφωνίας, ηλεκτρονικός εξοπλισμός για τις Ένοπλες Δυνάμεις και κρατικούς Όργανισμούς, συστήματα τηλεπικοινωνίας ναυτιλιακών δορυφόρων, ραντάρ, πυξίδες και άλλα συστήματα ναυσιπλοΐας.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΕΤΟΣ	Μπαχάμας	9.077	1976	Κατά τό ταξίδι Ιαπωνία για Μοζαμβίκη υπέστη ζημία σε γερανό, στις 13/3. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στη Σιγκαπούρη.
MARK A' I' LANT	Μάλτας	1.516	1971	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 3/3.
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ	Κυπριακή	11.185	1972	Κατά τό ταξίδι Μασάδουα για Χοντζίνα υπέστη ζημιές από κακοκαιρία και έδηλωσε Γενική Άβραία στις 14/3.



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**

• **contracting**

• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467
(Switch Board): 4524245 - 4523691/2 - 4523444
Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR
(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

ΠΙΟΝΑΡ	Κυπριακή	6.162	1969	Υπέστη σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας κατά τό ταξίδι Μονρόβια για Μπορντώ στις 3-4 Μαρτίου.
ΣΑΝΤΒΙΚ	Έλληνική	1.598	1976	Υπέστη ζημιές από πυρκαϊά στο Χόλμσουντ στις 19/2.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΦΑ ΦΛΕΪΜ	Έλληνική	32.320	1982	Προσάρξε εμπορτο στον π. Όρινόκο στις 13/3 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές και είσορη ύδατων.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	Έλληνική	13.633	1976	Κατά τό ταξίδι Λέ Χάβρη για Μόντρεαλ υπέστη ζημιές στην έλικα συνεπεία πρόσκρουσης σέ πάγους στις 6-7 Μαρτίου.
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	Έλληνική	14.592	1976	Επιθεωρήθηκε στο Ρότερνταμ στις 6/3 συνεπεία ελασματοουργικών ζημιών λόγω κακοκαιρίας.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-ΓΚΟΥΑΡΝΤ	Έλληνική	22.135	1984	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στο Ποχάγκ, στις 14/3.
ΕΛΟΥΝΤΑ	Παναμαϊκή	10.382	1972	Υπέστη έκρηξη στο μηχανοστάσιο, στη ράδα του Σάν Νικόλας, στις 14/3.
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	Έλληνική	12.557	1976	Υπέστη ζημία σέ δεξαμενή στη Τζακάρτα στις 18/1.
ΛΑΧΕΣΗΣ	Κυπριακή	17.648	1973	Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στον Πειραιά.
ΜΠΡΑΪΤ ΕΒΕΛΥΝ ΝΑΤΑΛΙΑ	Κυπριακή	14.969	1974	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση σέ πάγους στο Κομπώ Μπαϊή τον Μάρτιο.
	Κυπριακή	14.760	1976	Προσάρξε στη Μόγκλα, στις 16/3.
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (πρ. «Maryli»)	Κυπριακή	26.301	1975	Συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Godewing» στη Βαλτική, στις 15/3 και υπέστη ρήγμα στο κύτος και κατέπλευσε στο Ροστόκ.
ΣΟΥΑΝ	Κυπριακή	19.284	1977	Επιθεωρήθηκε στο Σκαράμαγκά συνεπεία ελασματοουργικών ζημιών που υπέστη από κακοκαιρία κατά τό ταξίδι Κομώ Μπαϊή για Νοβοροσίσκ, τον Ιανουάριο.
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	Λιβεριανή	12.518	1978	Υπέστη ελασματοουργικές ζημιές λόγω πρόσκρουσης σέ προβλήτα στην Κλαϊπέδα, συνεπεία κακοκαιρίας στις 9-12 Μαρτίου.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΓΕΡΟΣ	Κυπριακή	30.067	1973	Συγκρούστηκε μέ τό τάνκερ «Tokachi» στα Στενά της Σιγκαπούρης στις 21/3.
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ	Παναμαϊκή	26.621	1964	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 22/2 κατά τό ταξίδι Λεμεσό για Ρότερνταμ.
ΠΑΤΜΟΣ	Έλληνική	3.585	1969	Συγκρούστηκε μέ τό τάνκερ «Haru Orient» στο Χώρ Φακάν, στις 3/3.
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ	Παναμαϊκή	44.698	1975	Έμεινε άκυβέρνητο στο Στενό Ναυστάθμου στις 14/3, λόγω βλάβης στη μηχανή και ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκού.
ΜΙΚΤΑ:				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π. (πρ. «Acacia»)	Παναμαϊκή	54.566	1967	Συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Herwang» στις 19/3 και μέ τό όχηματαγωγό «Kwang Sin» στις 20/3 σέ θέση 02.09 Β, 101.38 Α. Αναλήφθηκε επιθεώρηση στη Σιγκαπούρη.
ΚΥΜΩ	Παναμαϊκή	65.685	1974	Κατά τό ταξίδι Νταμιέρ για Γκιζόν, εμπορτο σιδηρομεταλλεύματος, βυθίσθηκε άυτανδρο άνοικτά του Νόρθγουεστ Καϊήπ, στην Αυστραλία, στις 15/3.
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	Κυπριακή	72.343	1973	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 18/3 και ρυμουλκήθηκε στη Λισσαβώνα για έπισκευές.
				Συγκρούστηκε μέ τό κοντέινερόπλοιο «President Jefferson» στο Καοσιούγκ στις 20/3.



TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS
T. J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES IN GREECE FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRS IN:
**SINGAPORE, HOLLAND, ITALY, JAPAN, S. AFRICA,
 BRAZIL, LAS PALMAS, PHILIPPINES**

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4180916
 Tlx: 241150-213207 GMS GR, 213025 SSK GR, Telefax: 4182432

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σε χαμηλότερα επίπεδα ή ζήτηση πλοίων για άμεση παράδοση τόσο στην 'Ατλαντικό, όσο και στις βασικές περιοχές του Ειρηνικού, με άμεση επίπτωση στους ναύλους και τα μισθώματα όλων των κατηγοριών πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Η απουσία των μεγάλων ναυλωτικών οίκων δημητριακών και ή σποραδική εμφάνιση των Σοβιετικών στην αγορά του 'Ατλαντικού, έχουν δημιουργήσει πίεση στην πλοιοκτησία ή όποια εκτός λίγων εξαιρέσεων αποδέχεται ναύλους κατά 15-20% κατώτερος εκείνων που πληρώθηκαν τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου.

Μόνη αγορά που σημείωσε αξιόλογη κινητικότητα εκείνη της Νοτ. 'Αφρικής με τό μεγαλύτερο μέρος της δραστηριότητάς της εκφρασμένο με τη μορφή χρονοναυλώσεων.

Οι παρακάτω συμφωνίες πιστεύουμε ότι εμφανίζουν την σημερινή εικόνα της αγοράς, ή όποια δεν πρέπει να εμπνέει ανησυχίες:

- 140.000 τον. γαιάνθρακες από Νοτ. 'Αφρική για 'Αμστερνταμ, δολ. 9,25 φίο.
- 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Τουμπάρσο για Ζημπράγκε, δολ. 9.00.
- 90.000 τον. γαιάνθρακες από Χάμπτον Ρόουντς για 'Ολλανδία, δολ. 7,75 φίο.
- 72.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Μονρόβια για 'Ολλανδία, δολ. 6,90.
- 52.000 τον. γεννήματα από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία, δολ. 26 φίο.
- 54.000 τον. γεννήματα από Βορ. Ειρηνικό για Ταϊβάν, δολ. 16 φίο.
- 40.000 τον. κριθάρι από δύο λιμάνια 'Αργεντινής για Πορτογαλία, δολ. 25 φίο.
- 25.000 τον. σιτηρά από Κόλπο ΗΠΑ για δύο Ισπανικούς λιμένες, δολ. 21 φίο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παρά την απουσία από την αγορά αρκετών σημαντικών ναυλωτικών οίκων, τό ενδιαφέρον για την εξασφάλιση πλοίων για μικρές ή μεσαίου χρόνου περιόδους χρονοναυλώσεων παραμένει ισχυρό.

Τά μισθώματα κατά τό διαρρηθσαν δεκαπενθήμερο παρουσίασαν κάμψη στις περιοχές του 'Ατλαντικού και του Ειρηνικού, ενώ

ισχυροποιήθηκαν στη περιοχή της Νοτ. 'Αφρικής και παρέμεναν σε σταθερά επίπεδα στις περιοχές του Κόντινεντ και της Μεσόγειου.

Τά παρακάτω κλεισίματα είναι χαρακτηριστικά των επιπέδων της περιόδου:

- 72.700 τον. d.w. από Κόντινεντ άμεση παράδοση κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 12.750 την ημέρα.
- 61.000 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα κυκλικό ταξίδι Βοστόν, δολ. 12.000 την ημέρα.
- 39.200 τον. d.w. από 'Ακαμπα για Σιγκαπούρη, δολ. 8.200 την ημέρα.
- 37.500 τον. d.w. από 'Απω 'Ανατολή για Κόντινεντ, δολ. 7.600 την ημέρα.
- 27.400 τον. d.w. από Νοτ. 'Αφρική για Μεσόγειο, δολ. 7.750 την ημέρα.
- 26.300 τον. d.w. από Κόντινεντ κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 7.300 την ημέρα.
- 23.300 τον. d.w. από Κόντινεντ κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. άκτή Νότιας 'Αμερικής, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σημαντικός αριθμός φορτίων από τη περιοχή της Δυτικής 'Αφρικής διατηρεί τά επίπεδα των ημερήσιων αποδοχών των δεξαμε-

νοπλοίων Suezmax περί τά δολ. 15.000.

'Ελαφρά κάμψη της κινητικότητας στη περιοχή του 'Αραβικού Κόλπου χωρίς όμως οι ναύλοι των VLCC's να διαφοροποιηθούν σημαντικά από τά διαμορφωμένα επίπεδα των WS 80, ενώ για τά πλοία χωρητικότητας 100.000 τόννων οι ναύλοι κυμαίνονται περί τά WS 105-110.

Η Καραϊβική με λίγα φορτία και ναύλους στά WS 125 για φορτία 70.000 τόννων δεν κρίνεται ικανή να προσφέρει ικανοποιητική απασχόληση στά αρκετά πλοία που συγκεντρώνονται εκεί, και παράλληλα ή Βόρειος Θάλασσα παρουσιάζει την μεγαλύτερη άπραξία και τά ελάχιστα φορτία από εκεί δεν μπορούν να καλύψουν την προσφερομένη χωρητικότητα.

Στη Μεσόγειο τά επίπεδα των ναύλων διατηρήθηκαν περί τά WS 117 για τά φορτία των 80.000 τόννων, ενώ πίο προβληματική ήταν ή απασχόληση των πλοίων μεγέθους 50-60.000 τον. d.w. λόγω πτώσεως στη διακίνηση φορτίων φιοϋέλ δϊλ.

Σε γενικές γραμμές ή πτωτική τάση των τιμών πετρελαίου επηρέασε την ανέλιξη της αγοράς κατά τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΦΘΟΡΟΣ: Τουμπάρσο 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Πιομπίν, δολ. 11,00, 2,5 ημέρες αντίστοιχα, 'Απριλίου 4-10.

ΑΟΥΡΟΡΑ: 'Αμερ. Κόλπο 27.500 τον. φωσφάτα Δυτ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 45,50 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 5-15.

ΝΙΚΑΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 28.000 τον. φωσφάτα Δυτ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 45,50 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 23-31.

ΕΥΝΙΚΗ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 26,65 φίο, 11 ημέρες, 'Απριλίου 1-10.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 26,25 φίο, 10 ημέρες, 'Απριλίου 15-28.

ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Χάμπτον Ρόουντς 90.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 7,50 φίο, 6 ημέρες, τέλη Μαρτίου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Ροστόκ, δολ. 18,80 φίο, 5 ημέρες/5.000

τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 27 — 'Απριλίου 3.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. περίπου γαιάνθρακες 'Αμβέρσα, δολ. 8,55, 30.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 15-30.

ΝΟΡΘΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ: 'Αμερ. Κόλπο 15.500 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 46,50 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 24- 'Απριλίου 4.

ΣΠΕΤΣΑΙ: 'Αμερ. Κόλπο 48.000 τον. σιτηρά 'Ακαμπα, δολ. 26 φίο, 5 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 15-23.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 45.000 τον. σιτηρά Μεσογειακό λιμάνι 'Ισπανίας και ένα λιμάνι 'Αδριατικής, δολ. 840.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, Μαρτίου 25-29.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Πολωνία 20.000 τον. λιπάσματα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 38 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 18-27.

International TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagrox PG FAX: 41-4728
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΙΟΥ: Άμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Ροστόκ, δολ. 19 φίο, 5 ημέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 25 — Άπριλίου 2.

ΔΗΛΟΣ: Τζέντα 10.000 τον. σιτηρά Μάλτα, δολ. 15, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάρτιο.

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Ταραγκόνα 50.000 τον. κριθής Άκαμπα, δολ. 17,50 φίο, 5.000/6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 19-26.

ΑΣΤΕΡΙΕ: Ποταμό Μισισσιπί 63.000 τον. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 14 φίο, 10 ημέρες, Άπριλίου 4-11.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΨΥ: Βορ. Ειρηνικό 54.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 16,50 φίο, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπριλίου 15-25.

ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπουένος Άϊρες 25.000 τον. κριθής Λισαβόνα καί Λειζές, δολ. 25 φίο, 3.500/5.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπριλίου 1-15.

ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ: Δύο λιμάνια Άργεντινής 40.000 τον. σιτηρά Ταρτούς, δολ. 30 φίο, 4.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπριλίου.

ΝΙΜΡΟΝΤ: Πόντ ντά Μαντέϊρα 65.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, δολ. 10 φίο, 3 ημέρες/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπριλίου 1-15.

ΚΥΚΛΑΔΕΣ: Άκαμπα 17.000 τον. φωσφάτα χύδην Δυτική ακτή Ίνδιας, δολ. 20,25 φίο, φόρτωση κλίμακας/10.000 τον. εκφόρτωση Μαρτίου 28-31.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 61.160 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση στον πιλότο Κουίνχουαγκάτο τέλη Μαρτίου, 4 έως 6 κυκλικά ταξίδια Κίνας — Νοτ. Κορέας, δολ. 13.400 την ημέρα.

Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ: 23.650 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση ένα 48ωρο μετά την αναχώρηση από Νέα Υόρκη Άπριλίου 1-5, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ντάρμπαν/Κέητ Τάουν, δολ. 9.970 την ημέρα.

ΙΝΑΚΟ: 50.950 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση Ρίβερ Πλέϊτ άμεση, επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 9.000 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ: 37.200 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Πάσσερο Άπριλίου, κυκλικό ταξίδι Νοτ. Αμερικής, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΜΙΛΗΤΟΣ: 65.860 τον. δ.ω. του 1982, παράδοση Τζέντα άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Αφρικής με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: 22.670 τον. δ.ω. του 1974, παράδοση Δυτ. Αυστραλία Μαρτίου 20-26, επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 85.000 για πλού υπό έρμα.

ΝΑΓΚΟΥΣΕΝΑ: 63.882 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΧΙΟΥΣΤΟΝ: 27.378 τον. δ.ω. του 1968, παράδοση Ίάβα Μαρτίου 20-24, επαναπαράδοση Λισαβόνα/Άμβούργο, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ: 28.265 τον. δ.ω. του 1982, παράδοση Ίμινγκχαμ Άπριλίου, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμένων, δολ. 8.600 την ημέρα.

ΝΙΚΟΛΑΣ: 43.252 τον. δ.ω. του 1986, παράδοση Άραβικό Κόλπο άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΗΪΣ: 22.630 τον. δ.ω. του 1974, παράδοση Νοτ. Αφρική Άπριλίου 3-8, επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ.: 62.530 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Άντεν Άπριλίου, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 37.430 τον. δ.ω. του 1979, παράδοση Πόρτ Κέλαγκ άμεση, ταξίδι Γκηνόγκ με επαναπαράδοση Νότιο Ίαπωνία, δολ. 8.650 την ημέρα.

ΓΚΟΥΝΤΠΑΛ: 38.287 τον. δ.ω. του 1987, παράδοση Κίνα Μαρτίου 15-20, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 9.150 την ημέρα.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Γ.Κ.: 37.611 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Ίαπωνία, Μαρτίου 18, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΡΙΖΑΛ: 70.730 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Πάσσερο άμεση, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 15.400 την ημέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ: 38.880 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση Ποχάνγκ έως Μαρτίου 20, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΣΑΜΤΣΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 65.000 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση Ουλσάν μέχρι Μαρτίου 20, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΘΕΑΝΟΥΛΑ: 72.063 τον. δ.ω. του 1974, παράδοση Λισαβόνα Μαρτίου 20-30, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΑΠΝΟΙΑ: 72.073 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση Άμβέρσα/Άμβούργο άμεση, κυκλικό ταξίδι Βραζιλίας με επαναπαράδοση Άμβούργο, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: 35.112 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση Ίαπωνία Μαρτίου 25 — Άπριλίου 4, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Ίαπωνία δολ. 8.300 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ: 37.637 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση Σιγκαπούρη Μαρτίου 14-17, ταξίδι μέσω Κό Σιγάνγκ με επαναπαράδοση Άμβέρσα/Άμβούργο, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.676 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση Άμβέρσα/Άμβούργο Μαρτίου 18, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ίαπωνία, δολ. 15.500 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΗΒΙΟΡ: 64.750 τον. δ.ω. του 1983,

παράδοση Ίαπωνία Μαρτίου 24-28, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΠΕΤΡΑ: 61.626 τον. δ.ω. του 1981, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς Άπριλίου 5-10, επαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣΣ: 41.500 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ Μαρτίου 15-30, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ίαπωνία, δολ. 11.250 την ημέρα.

ΕΛΠΙΣ: 63.494 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Άμερ. Κόλπο Άπριλίου 1-10, επαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 16.300 την ημέρα, πλέον δολ. 280.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ: 27.000 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Ίμινγκχαμ Μαρτίου 23-28, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ίαπωνία, δολ. 9.850 την ημέρα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.: 26.814 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Νέμρουτ Μπαϊ Μαρτίου 19-23, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ίαπωνία, δολ. 9.850 την ημέρα.

ΣΚΑΨΙΜΑΝ: 17.160 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Άμβέρσα/Άμβούργο άμεση, επαναπαράδοση Ίνδια, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ: 129.237 τον. δ.ω. του 1981, παράδοση Χόγκ Κόγκ, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 17.000 την ημέρα.

ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ: 61.260 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση Πιομπίνο Μαρτίου 13, ταξίδι Νότιας Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 68.700 τον. δ.ω. του 1989, παράδοση Ίαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ: 129.237 τον. δ.ω. του 1981, παράδοση Χόγκ Κόγκ, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 17.000 την ημέρα.

ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ: 61.260 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση Πιομπίνο Μαρτίου 13, ταξίδι Νότιας Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 68.700 τον. δ.ω. του 1989, παράδοση Ίαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ: 15.250 τον. δ.ω. του 1968, παράδοση Νότιο Βραζιλία Άπριλίου, ταξίδι μέσω Καραϊβικής με επαναπαράδοση Βοστώνη/Γκάλβεστον, δολ. 5.650 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.593 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Σιγκαπούρη Μαρτίου 27-31, επαναπαράδοση Λισαβόνα/Άμβούργο, δολ. 7.600 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ: 23.280 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση Άμβούργο Μαρτίου 26, κυκλικό ταξίδι Άνατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.

So you may rely on our professional hands without reservations
and IMPORTANT

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.

Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225.4627/8, Tlx. RS 29292 ERMIONI, CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ: 35.177 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Μπαϊή Κομά Μαρτίου 23-25, ταξίδι 85 ημερών με επαναπαράδοση Μαπούτο/Ντάρμπα, δολ. 10.200 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΡΤΕΜΙΣ: 64.425 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι 4-6 μηνών, δολ. 14.000 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 75.000 εάν ή επαναπαράδοση γίνει στην Άπω Άνατολή.

ΤΖΕΜΙΝ: 58.250 τόν. d.w. του 1970, παράδοση Γιβραλτάρ Μαρτίου 20-30, ταξίδι 5-7 μηνών, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ: 43.200 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Ίαπωνία Μαρτίου 25, ταξίδι 2 ετών πρὸς δολ. 10.450 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ: Ράς Τανούρα 97.000 τόν. Τσιταγκόνγκ, WS 190, Μαρτίου 29.

ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ: Κάργκ Άϊλαντ 260.000 τόν. Έρυνθρά Θάλασσα, WS 92,5, Άπριλίου 3.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Άγκόλα 95.000 τόν. Λειζόες, WS 152,5, Άπριλίου 1.

ΣΥΝΕΤΟΣ: Ράς Ίσα 123.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 107,5, Άπριλίου 6.

ΑΣΠΙΔΟΣ: Κάργκ Άϊλαντ 67.000 τόν. μέρος φορτίου Μομπάσα, WS 167,5, Άπριλίου 3.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Λιβύη 80.000 τόν. Ίταλία, WS 117,5, Μαρτίου 26.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Γιαμπού 38.000 τόν. καθαρά Άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 167,5, Άπριλίου 1.

ΦΕΛΛΟΥΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. Δυτικές Ώσιον, WS 72,5, Άπριλίου 4.

ΝΕΣΤΩΡ: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν. καθαρά Ίαπωνία, WS 162,5, Άπριλίου 15.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Τατούς 80.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 125, Άπριλίου 4.

ΑΙΑΣ: Έρυνθρά Θάλασσα 240.000 τόν. Νότιο Κορέα, WS 85, Άπριλίου 4.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Περσικό Κόλπο 70.000 τόν. Μομπάσα, ναύλος έμπιστευτικός, Μαρτίου 27.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Γιαμπού 260.000 τόν. Βραζιλία, WS 84,5, Μαρτίου 24.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Λά Σαλινά 69.000 τόν. Άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, WS 130, Μαρτίου 22.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Μπανίας 55.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 145, Μαρτίου 24.

ΑΘΗΝΙΑ ΧΑΡΜΟΝΥ: Γιαμπού 27.000 τόν. καθαρά Μεσόγειο, WS 165, Μαρτίου 18.

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν. καθαρά Ίαπωνία, WS 162,5, Άπριλίου 13.

ΠΡΕΣΤΙΖ: Άρζού 65.000 τόν. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 115, Μαρτίου 22.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Καραϊβική 28.000 τόν. καθαρά Άμερ. Κόλπο, WS 180, Μαρτίου 18.

ΕΒΟΊ'ΚΟΣ: Δυτ. Άφρική 130.000 τόν. διάφορες Ώσιον, WS 105, Μαρτίου 23.

ΤΡΕΊ'ΝΤ ΟΝΟΡ: Περσικό Κόλπο 210.000 τόν. Νότιο Κορέα, WS 77,5, Μάρτιο.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. Άφρική 119.000 τόν. διάφορες Ώσιον, WS 102,5, Μαρτίου 26.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Ίνδονησία 115.000 τόν. Ίαπωνία, WS 105, Μαρτίου 22.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΊ'ΤΖ: Κερτέχ 63.000 τόν. Σριράχα, δολ. 300.000 κατ' άποκοπή, Μαρτίου 20.

Οι αγοραπωλησίες

Με τις νέες ναυπηγήσεις και την εξασφάλιση κάποιας ναυπηγικής κλίσης με «λογική» παράδοση να άπασχολούν κυρίως τους μεγάλους ναυτιλιακούς οίκους, ή αγορά των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων κινήθηκε σε περιορισμένα επίπεδα.

Τή συγκράτηση της δραστηριότητας επέτεινε εξάλλου ή ύποτονική που παρατηρήθηκε στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά τό διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο.

Στό τομέα των δεξαμενοπλοίων διακρίναμε κάποια δραστηριότητα στα VLCC αν και οι σχετικές διαπραγματεύσεις δεν ολοκληρώθηκαν, καθώς και στα μεγέθη Aframax με τιμές που ύποδηλώνουν σταθερότητα. Άπό τις πράξεις που έγιναν γνωστές σημειώνουμε τις εξής:

— Τ/Τ DIAMOND ORBIS (227.400/1973) δολ. 15.000.000.

— Τ/Τ TOURAINE (92.100/1975) δολ. 15.000.000 Νορβηγία.

— Μ/Τ STENA CONQUEST (86.400/1981) δολ. 29.250.000 Νορβηγία.

— Μ/Τ GRANITA (21.200/1974) δολ. 6.800.000 Άπω Άνατολής.

Στά μικτά πλοία, άξίζει να μνημονευθεί ή πώληση του ΟΒΟ OCEAN PRIDE (103.332/1973) σε Τούρκους αγοραστές, έναντι τιμής δολ. 16.000.000.

Στή κατηγορία των μπάλκ κάρριερς διακρίναμε κάποια αγοραστική άπροθυμία στη συνομολόγηση πράξεων στά σημερινά επίπεδα τιμών, αν και δεν διαφαίνεται, πρὸς τό παρόν τουλάχιστον, διάθεση των πωλητών να διαπραγματευθούν χαμηλότερες τιμές.

Άπό τις λίγες γνωσθείσες πράξεις σημειώνουμε:

Μ/Υ ARROW PRIDE (63.500/1984) δολ. 19.250.000 Έλληνες.

— Μ/Υ SEAPEARL (25.900/1977) δολ. 7.200.000 Τούρκοι.

— Μ/Υ HANDY GAULE (22.800/1978) δολ. 7.500.000 στην Εύρώπη.

Άρκετή κινητικότητα στην αγορά των μεταχειρισμένων φορηγών πλοίων, με έπίκεντρο σκάφη χωρητικότητας 15.000 τόν. d.w. ναυπηγήσεως του 1970 και ένωρίτερα, σε τιμές που κυμάνθηκαν περί τά δολ.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Βενεζουέλα 57.000 τόν. Λέϊκ Τσάρλς, WS 155, Μαρτίου 25.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΟ: Ές Σάϊντερ 75.000 τόν. μέρος φορτίου Αύγουστα, WS 125, Μαρτίου 28.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Ές Σάϊντερ 77.500 τόν. Γκέλα, WS 125, Μαρτίου 24.

ΧΙΟΣ: Άργεντινή 25.000 τόν. καθαρά Σιγκαπούρη, δολ. 890.000 κατ' άποκοπή, Άπρίλιο.

ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ.: Περσικό Κόλπο 345.000 τόν. Δυτικές Ώσιον, WS 67,5, Άπριλίου 12.

1,6-1,700.000.

Στά μικρότερα μεγέθη, δύο πλοία τύπου Trampco των 7.500 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1970 με δυνατότητα μεταφοράς βαρέων φορτίων άλλαξαν πλοιοκτήτες στά δολ. 1.800.000 έκαστο, καθώς και δύο φορηγά των 6.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως επίσης στά τέλη του 1960, στά δολ. 1.300.000 έκαστο.

ΟΙ ΛΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τίποτε τό άξιο μνείας στην αγορά των διαλύσεων με τις τιμές στον Ίνδικό Ώκεανό να κυμαίνονται περί τά δολ. 260 ανά τόννο, ανάλογα με τη κατηγορία και τό μέγεθος του πλοίου.

ΟΙ ΝΕΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Βασικό γνώρισμα των πρόσφατων έβδομάδων ή κινητικότητας γιά την εξασφάλιση των λίγων μεγάλων ναυπηγικών κλινών με δυνατότητες παραδόσεων μέχρι τό τέλος του 1992. Η έταιρία Seatankers του Όμίλου Φρέντρικσεν έπιβεβαίωσε τη παραγγελία του έβδομου VLCC των 280.000 τόν. d.w. στη Χιουντάϊ σε τιμή περί των 85 έκ. δολ. αρίων, ένώ ό επίσης Νορβηγικός Όμιλος Μπέργκεσεν ολοκλήρωσε ένα εύρύτατο ναυπηγικό πρόγραμμα ύψους 540 έκ. δολ. αρίων με τη παραγγελία δύο δεξαμενοπλοίων των 290.000 τόν. d.w. στην ίαπωνική ΝΚΚ και ενός των 295.000 τόν. d.w. στην Σουμιτόμο.

Τέλος, ό όμιλος Gotaas - Larsen παράγγειλε τέσσερα VLCC των 300.000 τόν. d.w. στά νοτιοκορεατικά ναυπηγεία Daewoo.

Τά υπερδεξαμενόπλοια αυτά θά έξοπλισθούν με διπύθμενα και διπλά ένισχυμένα τοιχώματα στίς δεξαμενές φορτίου και θά καλύπτουν τις προδιαγραφές PP1 (περιβαλλοντολογική προστασία) του Νορβηγικού Νηογνώμονα. Μέ κόστος ναυπηγήσεως 100 έκ. δολ. αρίων ανά μονάδα τά νέα VLCC θά έχουν μεταφορική ικανότητα 2,2 έκ. βαρέλια πετρελαίου και θά παραδοθούν τμηματικά τό 1992 και 1993.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

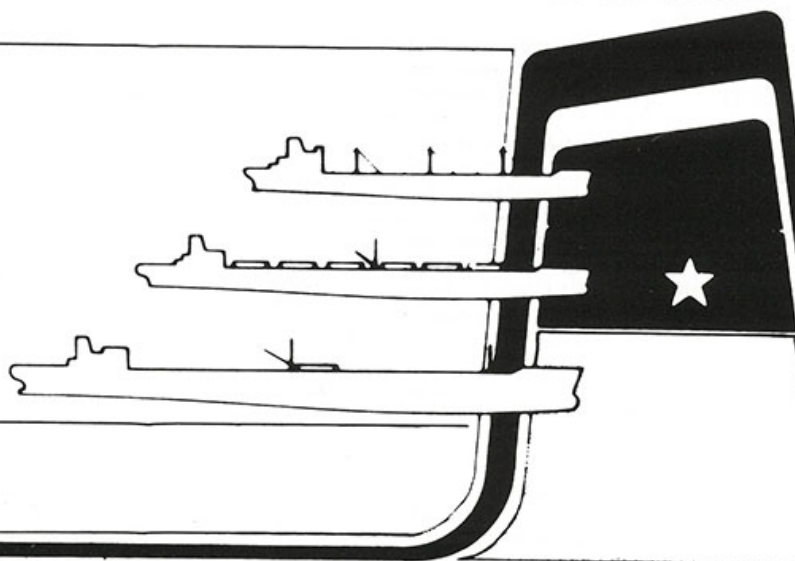
ΜΕΑΝΔΡΟΣ: 40.632 τόν. d.w. του 1982, ταξίδι 9 μηνών συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, δολ. 11,750 την ημέρα.

ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ: 30.282 τόν. d.w. του 1970, ταξίδι 6 μηνών συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, δολ. 7.250 την ημέρα.

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



WE DO NOT CLAIM TO BE THE BIGGEST AGENCY FIRM. WE DO HOWEVER GUARANTEE TO OFFER TO OUR PRINCIPALS A HIGH QUALITY OF PERSONAL AND PROFESSIONAL SERVICE ROUND THE CLOCK.

CONTACT:

IN SINGAPORE

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

- * SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS
- * STEVEDORES - FACILITIES FOR S.T.S. TRANSHIPMENT & SUPPLIES AT O.P.L.
- * APPOINTED SURVEYORS FOR:
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

TEL: 2684338/2658933 (10 Lines)
TLX: 39502/35652 (HOMSEA RS)
FAX: 2684432
CABLES: HELLENSEAS/SINGAPORE

DIRECTORS & A.O.H. TEL.
4675772 - Capt JOHN GOROS (HELLENE)
4590194 - ANTHONY FONG
4661925 - ANNA YEO

* IN THAILAND

* HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO. LTD
61, Kasemraj Road - Tavich Bldg
Klongtoey, Prakanong-BANGKOK 10110
Tel: 2490541-2/2497198 - Fax: 2497199
Tlx: 84602 / 21197 (NAVICO) - Cables: NAVICO
AOH Tel: 3142690 (Ext. 4D-Capt E. GLYPTIS)

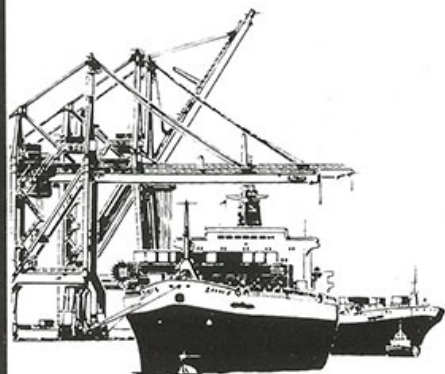
* IN MALAYSIA

* HELLENIC OVERSEAS MARITIME SERVICES
Holiday Plaza Office Tower
Century Garden - JOHORE BAHRU 80250
TEL: (07)-513231 / 312099 AOH: 329998/229964
TLX: 60770 / 60217 - FAX: 511175 / 312096
CABLES: HELLENICO / JOHOREBAHRU

* IN GREECE (LIAISON OFFICE)

* HELLENIC OVERSEAS SERVICES
5, Bouboulinas - 185 35 PIRAEUS
TEL: 4110594 / 4130488
AOH: 4511705 Capt JOHN PSARRAS
FAX: 4126061

NAFTIKA CHRONIKA



WHICH IS THE LARGEST?

It would appear that Carnival Cruise Lines' «Fantasy» delivered last month by Finland's Masa yard, and Royal Caribbean's «Sovereign of the Seas» built by France's Chantiers de l'Atlantique, are among four vessels that can lay claim to being the largest cruise ship in the world.

«Fantasy» was ordered in January 1987 at Finland's Wartsila-Marine yard at a price of \$200 million but its completion was considered doubtful following Wartsila's bankruptcy. However, in October 1989 Masa was born from the ashes of Wartsila and the ship was completed at an additional cost of \$40 million by Carnival Cruise Line which had, in the meantime, become a shareholder in the Masa yard.

«Fantasy» is a 70,367 tonner with a capacity of 2,604 passengers. As such, it would appear to come second after the «Sovereign of the Seas» which is a 73,198 tonner with a capacity of 2,673 passengers. Ranking third and fourth in these terms come the «Norway» (70,072 tons) and the «QE-2» (67,139 tons).

But the last two ships were measured by rules that were in force before 1982 while the first two were measured in UMS tons which are more generous.

So which of these impressive cruise ships is the largest is still a moot point.

WORLD SHIPBUILDING ON THE ROAD TO RECOVERY

The long period during which the world's shipyards have suffered considerable trials and tribulations appears to be ending.

The shipbuilding boom in the early 1970s gave the impression that there was an inexhaustible demand for new ships and shipbuilding capacity was expanded almost everywhere. When it became apparent that demand was shrinking, many governments used all kinds of artificial means to prop up their ailing shipyards.

The beginning of the 1980s brought home the moment of truth and shipbuilding was restricted to certain areas of the world.

In spite of considerable retrenchment, Japan continues to remain in the lead with about 1/3 of world orders on its books while South Korea is in second place with something less than a quarter of world orders, which today amount to 32 million gross tons.

China was thought to be a rising shipbuilding power at one time but has various disadvantages and, in any case, has to supply a considerable local demand before challenging world markets.

To complete the Far Eastern picture, Taiwan seems to be satisfying local demand and is approaching foreign markets with some likelihood of success.

In Europe, the more advanced countries are concentrating on specialised construction while Spain and Yugoslavia maintain the lead in the strictly «commercial» sector but with little possibility for expansion because of the limited number of berths.

In the eastern European countries the bulk of Soviet orders is in Bulgaria while in the western hemisphere Brazil remains a sleeping giant and the Argentine is still grappling with economic problems.

PANAMAX SHIPS

There was a steady but small rise in the price of Panamax ships during 1989. About 12% for new ones and slightly less for older ones. During the year, about 80 ships changed hand, mostly in the month of May. The demand for such ships declined in the last quarter but in January 1990 there were more buyers and prices were maintained on year's end levels.

The order book for Panamax-type ships in early 1990 was low with only 57 ships on it, compared to 68 on the same date one year ago. Of the 57 on order, 32 will be delivered this year, about 20 in 1991 and the rest in 1992. In 1989, 37 new Panamax-type ships were delivered without upsetting the balance between supply and demand.

For the first time in ten years the number of Capesize bulk carriers on order is higher than the number of Panamaxes which indicates that the market trend is for bigger ships.

THE RETURN TO THE PANAMANIAN FLAG

From the time of the announcement by the U.S. authorities that the Panamanian flag would be boycotted up to the arrest of general Noriega, 567 ships of about 11 million dwt were transferred from Panamanian registry.

With a normal situation now in Panama, many of the ships transferred are returning to their original flag. By mid-February, 1.2 million dwt. had been re-

registered and according to estimates by Panamanian officials, another 6-7 million dwt are on the way back. To ease the homecoming, Panama has waived no registration fees.

FURTHER DECLINE OF LAID UP SHIPS

Merchant tonnage laid up worldwide showed a further small decline during March, according to estimations of Lloyd's.

The total was 280 vessels of 4,38 million tonnes deadweight, marginally higher than the lowest figure recorded in recent history, the 4,12m tonnes of August 1989. The March figure compared with 283 vessels for 4,39 m tonnes a month earlier.

In the dry cargo sector, the number of vessels was one fewer at 225, but volume increased to 1.33m tonnes, from 1.26 m tonnes. In the tanker sector, the numbers reduced by two, resulting in 55 ships of 3.06 m tonnes, against 57 vessels of 3.13 m tonnes.

So far in 1990, 12 ships have been reported by Lloyds and delivered to breakers.

INTERCARGO NOMINATES NEW CHAIRMAN

Mr Frank Chao, president of Wah Kwong, was unanimously nominated as the new Chairman of Intercargo, during the association's executive meeting which took place in London on March 13th.

Mr. Chao said that although Intercargo has more than 100 members from 14

maritime nations, controlling nearly 30 million deadweight tons of dry bulk tonnage, a lot could still be achieved, pointing out that many other Far Eastern owners are willing to join the organisation.

DRUGS AND SHIPS

A seminar held recently in Copenhagen and Oslo sought ways and means of preventing ships from being used by drug rings as involuntary carriers of their merchandise.

The seminar was held by U.S. Customs narcotics agents and was attended by delegates from 70 shipping companies.

The main fear is that the Colombian drug cartels will move cocaine destined for the U.S. via North European ports. According to BIMCO, which has its headquarters in Copenhagen and represents the largest shipping firms in the world, drugs are channelled to northern Europe in containers which are reloaded with new documents on the other ships (mainly Norwegian) sailing for U.S. ports. Thus, the true port of origin of the containers is concealed.

It should be noted that U.S. Customs impose very heavy fines on the owners of ships found carrying drugs. Indeed, there is the case of one shipowner who was faced with a fine of \$ 104 million.

HUGE FINES

Exxon is likely to be faced with the imposition of a huge fine to the tune of \$ 700 million for the pollution caused by the tanker «Exxon Valdez» in Alaska.

The U.S. Attorney General has announced that the government will prosecute on five basic charges and has expressed the conviction of the Justice Department that the environment has suffered serious damage for which the Exxon Corporation and Exxon Shipping can be held accountable.

On its side, Exxon has expressed its regret that the government has decided to prosecute and its conviction that there is no legal basis for the imposition of fines.

NEW ELECTRONIC CHART TABLE IS INTRODUCED



The Maritime Pilot is a new product that introduces a new concept in electronic navigation. It's an electronic chart table and integrated navigation computer, designed specifically for the demanding requirements of professional navigators.

The Maritime Pilot consists of a large (418 sq.in.) electromagnetic digitizing table. The navigator places a folder paper chart on the tablet and enters initializing data with a few keystrokes. The

tablet creates an electronic grid beneath the chart. The navigator can then easily plot fixes, lay out routes and waypoints and perform scores of navigation functions directly on the chart without dividers, parallel rule or other plotting tools.

The Maritime Pilot provides the speed and convenience of «electronic charts» together with the accuracy and reliability of official nautical charts.

MACAU BECOMES ASSOCIATE MEMBER OF IMO

Macau has become an Associate Member of the International Maritime Organization, the United Nations agency concerned with maritime safety and the prevention of pollution from ships. Macau became an Associate Member on February 2nd, 1990. IMO now has 134 Member States and two Associate Members, the other being Hong Kong.

GOLIATH CONVERSION BY SHIPDOCK AMSTERDAM

Rotterdam's Goliath Transport and Shipping has reached agreement with Shipdock Amsterdam on the conversion of six North Sea barges (300 X 90 X 20 feet) owned and operated by J. P. Knight Ltd. of Rochester U.K.

The barges will be employed in a 10 year contract that Goliath Transport and Shipping has secured for operations in Guyana in a project which also involves the major Dutch dredging contractor Bos Kalis.

The conversion involving about 1000 ton of steelwork, will transform the barges for the carriage of 8000 ton of bulk material in hoppers with the whole operation been completed in 10 weeks.

The conversion of all six barges will be completed by May 30th 1990 whereafter they will be mobilised for their assignments in the Caribbean area.

Efploia Shipping Co. S.A.

L.C. Lemos Maritime Hse,
111, Filonos Str.,
Piraeus 185 35
Tel: 4527334 (5 lines)

Cables: PICHILANDAS,
Fax: 4524282
Telex: 21 2374 pleo

LONDON OFFICE:
LEMONS L.C. CO. LTD.
Tel: 5804386 (4 lines)

NEW CORPORATE COMMERCIAL MANAGER FOR LLOYD'S REGISTER

Nigel Groundwater has joined Lloyd's Register as Corporate Commercial Manager, with specific responsibility for marketing. He becomes a member of the Management Committee, LR's senior executive body.

Mr. Groundwater comes to Lloyd's Register from Esso, where he was Vice President, Esso Europe-Africa Services Inc, concerned with the general management of the companies in East Africa and the Indian Ocean and the headquarters marketing function.

POSIDONIA 90: TOWARDS A THREE-DECKER AFFAIR

World shipping is set to gather in Piraeus, the homeport of the Greek fleet, in bigger number than ever judging by prebookings for Posidonia 90 to be held in the Piraeus Port Authority waterfront exhibition centre, June 4 to 8, 1990.

Giving the industry a massive vote of confidence, as early as mid-February nearly 600 firms from 43 countries had booked space in Posidonia 90, the twelfth of these biennial international shipping exhibitions. In fact, space is in such demand that additional areas have been taken and the event may well be staged on all three levels of the exhibition centre for the first time since 1984.

Sixteen countries have already confirmed national pavilions with Britain, the United States of America, the Netherlands and West Germany booking impressively large areas. France, Italy, Norway, Japan, Singapore and Finland are also mounting strong national representations as is the Soviet Union, East Germany and Bulgaria. A first for the exhibition sees independent Soviet maritime companies booking space outside their country's national pavilion.

The Greek presence is building up into an impressive one, the great majority of participants exhibiting in their own right again indicating the changing face of Greek shipping as the Akti Miaouli comes to grips with today's management and operational requirements.

Exhibition participants cover every facet of the maritime industry from ships' equipments suppliers and shipyards to high-tech office equipment and service companies, shipbrokers, finance institutions, insurance organisations, sea-

men's travel companies, port authorities, ship classification societies, inspection services, ship registries, publications and humanitarian services. Several companies have revealed they intend launching new products during the

exhibition. The Posidonia Forum will again be a feature of the week. To be held on Thursday morning June 9 proceeding are open exclusively to Posidonia exhibitors and to personalities invited directly by the organisers.

DET NORSKE VERITAS TO CLASSIFY THE WORLD'S FIRST «ENVIRONMENTAL» TANKERS

Two Scandinavian shipping companies, the Rasmussen Group in Kristiansand and a consortium headed by Nynaes Petroleum in Sweden, have ordered three 150,000 dwt, Suezmax tankers to be built to the new «Environmental Class» launched by Det norske Veritas Classification (DnVC) in late 1989.

These three tankers will be the first to be built in compliance with Det norske Veritas' unique set of environmental standards and technical requirements aimed at reducing oilspill from oil tankers in the event of collision and/or grounding.

DnV president Stein Thor Verle explains, «It was essential for Veritas to respond seriously in this way to public demand for more effective, «environmentally friendly» marine transport of oil. Industry and maritime authorities should cooperate on new requirements on the basis of increasing international concern in the environmental field. In this way the industry will benefit from more acceptable working and framework conditions in the future.

«We believe that Veritas' Environmental Class notation provides a good technical basis for such cooperation, and will serve as an important term of reference in the development of new environmental standards. Shipowners are putting considerable investment in new tonnage, and they want their vessels to be built in compliance with the highest technical and operational standards.

Protection for environmental safety

Two of the three Suezmax tankers are to be built by Mitsui of Japan for the Rasmussen Group, and the third by Daewoo in Korea.

All three tankers will be built with increased protection of the cargo tanks in the form of a double-bottom hull. They will also satisfy other technical require-

ments of Veritas' «Environmental Class» notation, which include underpressure or vacuum in the tanks, and new pump arrangements.

In developing the new Rules for improved environmental protection, Veritas has analysed in detail a large number of collisions and groundings. Statistics show that human error or inadequate operational routines are often the cause of ship casualties. Veritas acknowledges this, but also recognises the need to improve tanker structures in order to avoid or limit oil spill in the event of collision or grounding.

MACGREGOR - NAVIRE SHIPSETS FOR SEA LINK'S BALTIC FERRIES

A comprehensive package of MacGregor - Navire RoRo cargo access and specialist equipment has been specified for two large car/passenger ferries ordered by Sea-Link of Sweden from Split Shipyard in Yugoslavia.

Capacity for 2,100 passengers and 570 cars will be arranged on each vessel which are intended for operation by the Stockholm-based owner's Swede-Link subsidiary on the Malmo (Sweden) - Lubeck (West Germany) route. The overall design is similar to the 34,000 grt/10-deck Baltic car/passenger ferries «Amorella» and «Isabella», delivered by the same Yugoslav yard in 1988/89, which also feature full MacGregor - Navire packages.

Each shipset for the Sea-Link pair will comprise: bow door, bow ramp/door, two axial stern ramps, hoistable car decks, four passenger doors, two bunker doors, electricity shore connection door, two pilot doors, two L-type stores lifting platforms and covers, hatch cover for the engine room, two freshwater loading doors and an 8.7 m diameter hoistable dance floor. Three hydraulic power packs will also be supplied by MacGregor - Navire to operate the various systems.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

FIRST SULZER RTA84C TESTED

The first example of a new low-speed diesel engine specifically designed for modern container ships — the Sulzer RTA84C — has successfully completed its testbed trials in Japan.

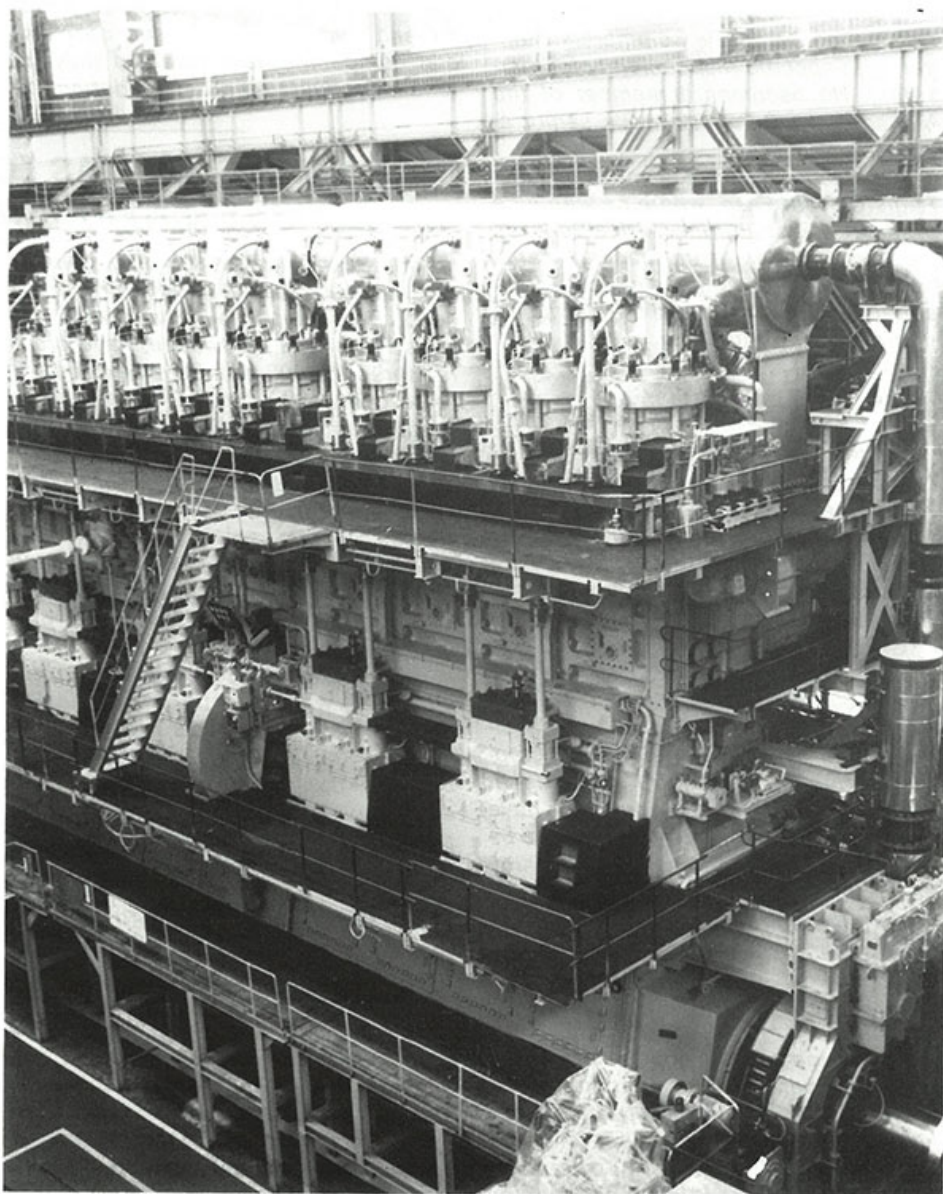
THE RTA84C gives up to 3820kW/cylinder (5200bhp/cyl) at 100 rev/min. Thus, with up to 12 cylinders, the RTA84C will give maximum continuous outputs of 45 840 kW (62 400 bhp). It responds to the trend towards larger, faster containerships that require much more propulsion power. The RTA84C has already been ordered for 14 containerships, while further projects are under discussion. Current orders include six nine - cylinder models for NYK and one for Mitsui - OSK lines, five eight-cylinder models for Nedlloyd, a ten-cylinder unit for CGM and a six-cylinder unit for AJCL.

The first RTA84C is a nine - cylinder model of 33 100 bhp (45 000bhp) output at 100rev/min. It is destined for a 3600 TEU container ship contracted by NYK at the Jure shipyard of Ishikawajima - Harima Heavy Industries.

Although the RTA84C is based on a proven design, the 9RTA84C engine was subjected to an extensive test programme in the presence of Sulzer Diesel engineers in order to confirm calculated values at the new rating. Overall, the engine completed its test programme without difficulties and the results came up to expectations.

Sulzer Diesel Ltd

Sulzer Diesel Ltd is the new name for the diesel engine company of Sulzer Brothers Ltd. The decision to change from MGS Diesel Engines Ltd to Sulzer Diesel Ltd arose in January after the Federal German government vetoed the proposed takeover of Sulzer's diesel engine activities.



CATHODIC
PROTECTION



PSARRON & ANAPAFSEOS STR.
186 48 PIRAEUS TEL. 4626269 - 4627800
TELEX: 212503, 212880 NIKA GR., FAX: 4626268



N.K. KATRADIS S.A.

If you use zinc or aluminium anodes you should use the biggest name in cathodic protection CETEMA BV, HOLLAND!

High quality anodes and complete computer studies for the most economical solutions to fit your specific ship's requirements.

Widest selection ex our stock!

You can rely on us as our partner!



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχωρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε)
(δ. = δεξαμενόπλοιο — μ. = μκτόν)

ABIN Ο'Λ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
Α'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

Α'ΙΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΙΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'ΙΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΑ II	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'ΙΜ	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΥΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378

πρός Γιβραλτάρ 5/1
α. Σάν Φραντσέσκο 31/12
ε. Μπαχία Μπλάνκα 2/2
μεσογειακές μεταφορές
ε. Καράτσι 6/2
στό Μπαντάρ 'Αμπάς 2/2
πρός 'Ιαπωνία 22/1
α. Πειραιά 20/1
α. 'Αμβούργο 3/2
μεταφορές Πάτρας
α. Λάρνακα 7/2
πρός Λίβανο 23/1
α. Λάσ Πάλλιας 23/1
ε. Ντουμπάι 21/1
πρός ΗΠΑ 24/1
α. Φιλαδέλφεια 9/2
πρός Ν. Καληδονία 14/1

πρός Κολόμπο 14/1
πρός Βαλτιμώρη 20/1
ε. Βιζακαπαντάμ 2/2
πρός Βενεζουέλα 12/1
ε. Μπιλμπάο 30/1
άρχει Πειραιά
πρός 'Ιαπωνία 21/1
α. Πόρτ Κέμπλα 6/2
μεσογειακές μεταφορές
ε. 'Ιμμιγκχαμ 25/2
δ. Παναμά 27/1
στήν Πάχη (άποθήκη)
α. Τερνέστι 5/2
επωλήθη 'Ελληνες
άρχει Πειραιά
πρός 'Ινδονησία 23/10
α. Σιγκαπούρη 5/2
στό Μπ. 'Αμπάς 27/12
στόν Πειραιά 25/1
στόν Πειραιά 25/1
άρχει Χαλκίδα
στό Μπαντάρ 'Αμπάς
επωλήθη
δ. Π. Σαϊδ 5/2
πρ. «Caroline»
πρός Θεσσαλονίκη 31/12
α. Φιλαδέλφεια 2/2
α. Καλκούτα 5/2
πρός Τυνησία 17/1
ε. Μ. Μαγκανούι 15/12
ε. 'Ιστ Λοντον 23/12
δ. Πόρτ Σαϊδ 4/2
ε. Λοριέντ 31/1
α. Σακιά 2/2
πρός Χάιφα 25/1
πρός 'Αρούμπα 26/1
πρός Μαροκκίμο 8/1
ε. Μπαγκόγκ 23/1
πρός Σκώ 22/51
πρός Ματάνζας 20/1

α. Κπέμε 6/2
πρ. «Χόγκχ 'Αμαλία»
ε. Μπισού 22/1
α. Ρόττερνταμ 11/2
πρός Παρανάγου 22/1
ε. Ρόττερνταμ 5/2
πρός ΗΠΑ 23/1
πρός Νιγηρία 18/1
πρός Σιγκαπύρ 2/1
α. Λουάντα 9/2
ε. Μπαγκόγκ 14/1
α. Μπάνμπουρι 5/2
πρός Μπουσόν 30/1
πρός 'Ιαπωνία 1/2
πρός 'Ιαπωνία 23/1

α. Μπωμόν 6/2
α. 'Ολμπαν 3/2
ε. Πενάγκ 5/2
επισκευές 'Αμβέρσα 8/2
α. Κπέμε 29/1
πρός Δοκάρ 16/1
ε. Μελβούρνη 2/2
ε. Γκάνδη 6/2
πρός Κέυ Γουέστ 27/1
ε. Σορέλ 29/1
ε. 'Αρντρεσσάν 6/2
ε. Γδύνια 5/2
α. Γιβραλτάρ 24/1
α. Βαλτιμώρη 2/2
επωλήθη
πρός Ρόττερνταμ 31/1
πρός Κίνα 7/2
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/1
πρός 'Οζάκα 5/2
ε. 'Ιστ Λοντον 4/2
ε. Ν. 'Υόρκη 7/2

ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ	76	16646
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ Λ	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ	89	70000
ΣΗΣ	76	6051
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	75	35716
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	34409
ΑΠΟΙΟΙΑ	73	10713
ΑΡΑΓΚΟΝ	77	75124
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	20328
ΑΡΓΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΘΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580

πρός Κομώ Μπαί 5/1
πρός ΗΠΑ 29/1
πρός Λίβερπουλ 10/1
πρός Ρίτσαρντς Μπαί 1/1
δ. Σουέζ 7/2
πρός Χερσάνα 26/1
επωλήθη Τούρκους
ε. Σιγκαπούρη 4/2
πρός Ν. 'Αφρική 6/1
ε. Σιγκαπούρη 29/1
πρός Χόγκ Κόγκ 25/1
πρός 'Ιαπωνία 18/1
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/2
α. Κολούμπια Ρίβερ 1/2

επωλήθη 'Ελληνες
α. Πόρτλαντ 6/2
επωλήθη Τούρκους
α. Ντόρντρεχτ 17/1
α. 'Ομισόλγ 2/2
α. 'Αμβούργο 10/2
ε. Κων/πολη 22/1
δ. Δαρδανέλλια 3/2
α. Γιβραλτάρ 5/2
πρός Μαλαισία 15/1
δ. Παναμά 5/2
ε. Ταϊσούγκ 30/1
ε. Γιοκοχάμα 1/2
ε. Σινδνέ 1/2
α. Βανκούβερ 1/2
πρός Βενεζουέλα 23/1

πρός Σάν Κιπριάν 20/1
πρός Μαρακάμπο 26/12
δ. Κων/πολη 24/1
ε. 'Ακαμπα 26/11
ε. Τονρόντ 29/1
δ. Σουέζ 7/2
πρ. «Far Sea»
πρός Σιγκαπούρη 30/12
πρός Ν. Κορέα 12/1
επισκ. Ναγκασάκι 3/2

πρός 'Ιντσόν 25/1
πρός Μαρόκο 22/51
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
α. Χερβούργο 1/2
πρός Κασιούβα 24/1
α. Βάρνι 23/1
άρχει Πειραιά
α. Φιλαδέλφεια 7/2
ε. Μπαντάρ Χομείνι 19/1
πρός Πόρτ Βέσμε 31/1
ε. Κλαϊπέδα 2/2
α. Βανκούβερ 7/2
επισκευές Γιοσού 30/1
ε. Τζέντα 20/1

πρός Φορκαδος 4/2
α. Νιούκαστλ 2/2
δ. Παναμά 6/2
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/1
α. Ρόττερνταμ 10/2
ναυπηγ. 'Αϊδί
πρός Κωνσταντίνα 25/1
πρός Ταϊβάν 13/1
πρός Βερακρούζ 27/1
δ. Πόρτ Σαϊδ 75/2
πρός Ντάρ ες Σαλάμ 21/12
ε. 'Ιμμιγκχαμ 7/2
α. Μόρεχεντ Σίτυ 1/2
α. Γιβραλτάρ 852
πρός ΕΣΣΔ 30/1 *

α. Φουτζέιρα 15/1 *
ε. Φιλαδέλφεια 8/2
ε. Χάτοινοχ 30/1
δ. Παναμά 2/2
πρ. «Southern Wealth»
πρ. «Pacific Brilliance»
πρ. Καμαρό 28/1
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/2
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 24/1
ε. 'Αμβέρσα 8/2
δ. Γιβραλτάρ 2/2
πρός Τουρκία 24/1

στήν Καλκούτα
α. Πειραιά 5/2
δ. Πόρτ Σαϊδ 1/2
πρός Πειραιά 8/1
α. Πειραιά 27/1
πρός 'Ιμμιτούμπα 22/1
πρός Βόρειο Θάλασσα 24/11

ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Ν. Όρλεάνη 1/2
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	πρός Άλγερία 22/1
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρός Κωνσταντίνα 7/1

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	ε. Τζέντα 24/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Άμβούργο 5/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ	77	3321	πρός Πειραιά 22/11
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Ραβέννα 31/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	α. Φουτζέιρα 22/1
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	α. Φέλιξστού 3/2
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702	πρός Αυστραλία 10/1
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	α. Σουέζ 9/2
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Ρας Σουκχέιρ 30/1

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200	α. Φρήπορτ 3/2
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Γκίλογκ 31/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	πρός Πόρτ Καρτίερ 10/1
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ.	76	16014	α. Σάν Φραντσίσκο 26/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Παναμά 8/2
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Χιούστον 3/2
ΓΚΟΛΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Ν. Όρλεάνη 20/1
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Λός Άντζελες 6/2
ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-ΜΟΣ	78	13005	πρός Μπουναβεντούρα 31/1
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Χιούστον 1/2
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 7/2
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	πρός Καναδά 31/1
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	δ. Παναμά 29/1
ΓΚΟΛΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	α. Τάμπα 19/1
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	α. Κάρταϊ 10/1
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στο Κόδιε 18/9
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Ν. Όρλεάνη 18/1
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α.	71	16306	δ. Σουέζ 7/2
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	πρός Άργεντινή 26/1
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253	πρός Πότι 19/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Βανκούβερ 5/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	δ. Γιβραλτάρ 5/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ	75	19451	πρός Πόρτ Κέμπλα 20/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Κασίμα 8/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Γκίλογκ 3/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	πρός Τουρκία 25/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	πρός ΗΠΑ 9/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	έπισκευές Ουλσάν 26/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Βανκούβερ 3/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	πρός Χάμπτον 27/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Σιγκαπούρη 4/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓ'Κ (δ.)	85	17199	ε. Σιγκαπούρη 6/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199	α. Ρουαί 6/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Ν. Όρλεάνη 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	πρός Περσικό 30/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	πρός Γιβραλτάρ 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Σάινες 5/2

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Σάρροχ 7/2
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	έπισκευές Πειραιά 26/8
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	πρ. «Χόεγκχ Δαναός»
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρός Φορμάντλ 1/2
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Ν. Όρλεάνη 5/2
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Θέουτα 7/1
ΔΗΛΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	4787	μετ. «Δήλος Ρήφερ» (ε.)
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	πρός Άρούμπα 15/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός Σ. Νικόλας 23/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρός Εύρωπη 26/1
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	πρός Μπέντι 21/1
ΔΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	στη Φουτζέιρα 28/9
ΔΑΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	α. Λός Άντζελες 5/2
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Μανφρεντόνα 6/2
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	ε. Λύττελτον 4/2

ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ρότερνταμ 28/1
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Φουτζέιρα 15/1
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Νορβηγία 27/1
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	πρός Κόμπε 6/2
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	82	90747	α. Ν. Όρλεάνη 7/2
ΕΛΕΝ	89	36800	πρός Κόρπους Κρίστι 31/1
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	82	37811	πρός Γουακαμάτσου 19/1
ΕΛΙΞ (δ.)	64	1927	πρός Άγ. Θεόδωρου 19/1
ΕΛΙΞ ΦΩΣ (δ.)	69	1553	α. Πειραιά 18/1
ΕΛΛΑΣ	79	254076	πρός Γιβραλτάρ 21/1
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Ντάρμπαν 29/1
ΕΛΛΗΝ	82	19370	ε. Πειραιά 18/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Πρίνς Ρούπερτ 1/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-ΓΟΥΑΡΝΤ	84	22135	δ. Σουέζ 1/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	έπισκ. Φλόσσιγκ 9/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	πρός Σιγκαπούρη 15/1
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	14178	μετ. «Λούντα» (μ.)
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρός Άκαμπα 29/1
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	α. Ρίο Άνιέρο 2/2
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	έπισκ. Χαλκίδα 12/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Βρέμπε 1/2
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 3/2
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	ε. Πειραιά 6/2
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985	πρός Μαράκκιο 10/1
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρός Μπαγκκόκ 23/1
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Προβιντένς 23/1
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	πρός Λιβύη 27/1
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	ε. Σουραμπάνια 24/1

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	έπωληθη Τούρκους
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάνη 31/1
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Λαττάκια 16/1
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	πρός Λομπίτο 25/1
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρός Ροζαρίτο Τέρμιναλ 20/1
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	δ. Γιβραλτάρ 5/2
ΕΥΡΟΤΖΟΥ	70	16374	πρός Κασσιούγκ 30/1
ΕΥΡΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Άντισόν 31/1
ΕΥΡΑΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	πρός Μαϊάμι 29/1
ΕΥΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Τέξας Σίτυ 10/1
ΕΥΕΣΣΟΣ	73	18958	έπισκευές Γκνάνσκ 27/1

ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Άμβέρσα 8/2
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρός Τζακάρα 14/1
ΖΕΥΣ	71	87667	ε. Γιοκοχάμα 1/2
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	έπωληθη
ΖΗΝΩ	81	23100	έπωληθη Έλληνες
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	ε. Τεργέστη 8/2
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	α. Μπρισμπαίν 4/2
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	δ. Σουέζ 5/2
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	δ. Πόρτ Σαίτ 8/2
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Έιλντ 7/2
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	ε. Χόγκ Κόγκ 2/2
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Χόγκ Κόγκ 30/1
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Γιοκοχάμα 5/2
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	α. Λός Άντζελες 2/2
ΖΙΝΙ	76	11348	πρός Άλεξάνδρεια 27/1
ΖΙΝΙ	77	34035	πρός Λός Άντζελες 21/1
ΖΙΝΙ	81	16700	ε. Σάφι 18/1
ΖΙΝΙ	83	45025	ε. Ν. Όρλεάνη 8/2
ΖΙΝΙ	81	58397	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 30/12
ΖΙΝΙ	68	12680	ε. Λονδίνο 10/2
ΖΙΝΙ	82	33374	πρός Άκαμπα 2/2
ΖΙΝΙ	72	9986	πρός Χαλκίδα 28/1
ΖΙΝΙ	82	24000	πρός Άμπιτ Πόιντ 27/1
ΖΙΝΙ	71	6631	πρός Γκουαγιακούιλ 8/1
ΖΙΝΙ	75	19752	α. Τενερίφ 2/2
ΖΙΝΙ	75	39995	πρός Μεθούλ 1/2
ΖΙΝΙ	72	38278	ε. Ν. Όρλεάνη 6/2
ΖΙΝΙ	82	11849	ε. Χιούστον 23/1
ΖΙΝΙ	68	14569	μετ. «Ερατίνι» (μ.)
ΖΙΝΙ	72	9964	πρός Πάτρα 30/12
ΖΙΝΙ	83	20960	α. Βαλτιμόρη 3/2
ΖΙΝΙ	67	14569	ε. Πειραιά 29/1
ΖΙΝΙ	82	11849	στο Κάρταϊ 752
ΖΙΝΙ	72	16861	ε. Γιούροπορτ 10/2
ΖΙΝΙ	85	34400	πρός Γιοκοχάμα 6/2
ΖΙΝΙ	83	11849	δ. Παναμά 3/2
ΖΙΝΙ	82	11500	δ. Παναμά 1/2
ΖΙΝΙ	69	1110	πρός Ρόδο 9/1
ΖΙΝΙ	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 14/1
ΖΙΝΙ	82	35626	ε. Γιοκοχάμα 31/1

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	πρός Γιβραλτάρ 18/1
ΚΑΒΟ ΓΕΡΚΑΣ	81	13913	πρός Γκουαγιακούιλ 29/1
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Μπουσάν 23/1
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	έπισκευές Πειραιά 5/2
ΚΑΘΙΝ Α.	70	16285	α. Λάγος 27/1
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	ε. Πειραιά 3/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Πειραιά 5/2
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Όζακα 5/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Όδησσό 28/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Ρίο Γκράντε 29/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρός Μοζαμβίκη 22/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	81	15819	δ. Παναμά 2/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Μπαγκκόκ 27/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	πρός Γκλάντστον 29/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	α. Μόρεχεντ Σίτυ 5/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281	ε. Πόρτ Τάμπος 8/2
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	α. Σιγκαπούρη 4/2
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	πρός Βενεζουέλα 30/1
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρός Ν. Υόρκη 29/1
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Πειραιά 5/2
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Μοντεβιδέο 7/2
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρός Καμαρό 19/1
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	70	16040	ε. Χιούστον 31/1
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	στο Λάγος 3/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ	72	1532	πρός Μιζουράτα 18/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Πειραιά 2/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Σέτε 6/2
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ε. Γέλα 30/1

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	πρός Κίελο 28/12
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στην Πάχη (άποθήκη)
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Φουτζέιρα 23/1
ΚΙΛΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744	δ. Π. Σαίτ 4/2
ΚΙΛΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	πρός Ν. Υόρκη 25/1
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	α. Άλντισβικ 8/2
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	πρός Ταϊβάν 29/1
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός Μπουσάν 1/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Βαλτιμόρη 29/1
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Τουμπάρδο 25/1
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Γάνδη 652
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	α. Πενάγκ 4/2
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	ε. Τζέντα 18/1
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	μετ. «ΤΣΚ Μέλντον» (ε.)
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Μπαχραϊν 5/2
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	δ. Παναμά 28/1
ΚΟΥΤΥ Ι.	62	2635	α. Γκάλβεστον 31/1
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	ε. Σεπετίμα Τέρμιναλ 4/2
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	δ. Παναμά 29/1
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	στο Πόρτ Κέλαγκ 10/2
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	πρός Χιούστον 3/2
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	πρός Μελβούρνη 30/1
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Λάγος 18/1
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Κέιχαν 5/2
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Άμβούργο 10/2
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. Κόρπους Κρίστι 3/2
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	πρός Γκλάντστον 27/1
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	πρός ΗΠΑ 1/2
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	α. Πειραιά 2/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Πειραιά 30/1

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054	α. Τενερίφη 3/1	70	1592	ε. Ν. Όρλεάν 13/11
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Φόξ 5/2	75	1587	α. Χιούστον 3/2
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Ν. Υόρκη 3/2	70	1592	α. Χιούστον 26/1
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ε. Πόρτ Άρθουρ 7/2	71	1594	πρ. «Μίνι Λώ»
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι	70	1580	α. Χιούστον 27/1
ΚΡΙΟΣ	71	11101	πρ. Τερνέσιτ 3/2	75	28082	ε. Όδησσό 21/1
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	πρ. Σφάξ 31/1	66	22217	πρ. Ιταλία 28/1
ΚΡΥΣΤΑΛΛΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882	ε. Κόμπε 5/2	74	28082	πρ. Γιοκοχάμα 21/1
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	στή Ταγκονούρα 8/2	76	51977	ε. Βρέστη 8/2
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρ. Βασώρα 24/11	68	23067	α. Σάντος 3/2
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Κορούνα 7/2	72	20715	ε. Ρότερνταμ 7/2
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Όδησσό 23/1 *	78	16726	πρ. Αυστραλία 1/2
				73	19818	πρ. Τουρκία 24/1
				77	13357	ε. Πειραιά 6/2
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Σουέζ 5/2 *	83	31500	δ. Πόρτ Σάϊδ 8/2
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Νάπολη 6/2	72	6680	ε. Λά Παλις 652
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρ. Ιαπωνία 26/1	66	3881	πρ. Πειραιά 29/1
ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ	78	14374	πρ. «Κόμπε»	73	78373	επισκευή Σιγκαπούρη 6/2
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	πρ. Περού 4/2	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	πρ. Τουρκία 10/1	72	5580	πρ. Γκαρούτα 27/1
ΛΑΤΩ	68	18737	ε. Χάμπτον 5/2	72	17728	δ. Δαρδανέλλια 29/1
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Βενετία 5/2	82	34000	πρ. Ναγκόγια 20/1
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	πρ. Λουάντα 7/1	79	16935	α. Κρέμπε 26/1
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στή Φορταλέζα (άποθήκη)	85	25227	δ. Πόρτ Σάϊδ 6/2
ΛΗΓΟΥΡΝΤ	72	14212	ε. Σιγκαπούρη 6/2	67	12277	πρ. Τζέντα 13/1
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Κασιούγκ 21/1			
ΛΗΤΩ	77	11264	δ. Σουέζ 2/2			
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρ. Μπαγκνόλι 30/1			
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Νιούκαστλ 7/1			
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	αργεί Πειραιά			
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στή Βασώρα			
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Λαντοκρόνα 6/2			
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	ε. Κακογκάβα 4/2			
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Κοτονού 3/2			
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	ε. Άμβέρσα 6/2			
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Κόμπε 5/2			
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	α. Σ. Λουί ντι Ρόν 5/2			
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 2/2			
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 3/2			
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρ. Ρίο 'Ιανέιρο 18/1			
ΜΑΙΡΗ	84	14103	πρ. Σάντος 12/1			
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	πρ. Σ. Άραβία 28/1			
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. 'Νοτ Λόντον 26/1			
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	ε. Μανίλα 10/1			
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	δ. Σουέζ 20/1			
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	18923	πρ. Τουρκία 25/1			
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	πρ. Γιαντάι 28/1			
ΜΑΝΑ	77	30263	ε. Ν. Όρλεάν 5/2			
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	α. Πειραιά 3/2			
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρ. Βραζιλία 24/1			
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	α. Άσντοντ 7/2			
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	πρ. Γιβραλτάρ 5/1			
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρ. Ν. Όρλεάν 25/1			
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρ. Κουαντάν 17/1			
ΜΑΡΙΑ	81	29761	α. Ζήμπρουγκ 31/1			
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938	α. Ν. Όρλεάν 24/1			
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	84	19800	ε. Λός Άντζελες 19/1			
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Φιλαδέλφεια 28/1			
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρ. Τουρκία 27/1			
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρ. Μερίνι 15/1			
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Τζέντα 24/12			
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Άμβέρσα 10/2			
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Άσντοντ 31/1			
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	α. Σιγκαπούρη 5/2			
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	επισκευή Λισαβόνα 7/2			
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρ. Άρακάζου 19/1			
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	πρ. Ν. Υόρκη 19/1			
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	πρ. Γκρεσίκι 28/1			
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	πρ. Λίβερπουλ 26/1			
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	πρ. Νοβοροσίσκι 2751			
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Λός Άντζελες 4/2			
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Χάμπτον 22/1			
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρ. 'Ιντσόν 20/1			
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Ρότερνταμ 9/2			
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	83	20432	πρ. «Libetrade»			
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	α. Σιγκαπούρη 6/2			
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	ε. Άκωμπα 29/12			
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρ. 'Ινδονησία 12/1			
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Γιβραλτάρ 6/2			
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Πειραιά 21/11			
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	στήν Όδησσό 852			
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Πόρτλαντ 7/2			
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	θέση 60.36 Β, 172.58 Δ 2451 *			
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	πρ. Όρν 20/12 *			
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάν			
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΝΕΡ	71	15998	αργεί Ν. Όρλεάν			
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΟΝΕΣ	72	1563	δ. Παναμά 8/2			
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΙΤ	70	1585	αργεί Ν. Όρλεάν			
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Χιούστον 5/2			
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά			
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 5/2			
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάν 16/1			
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάν			
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Ν. Όρλεάν 10/1			
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάν			
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Σ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάν			
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάν			
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 9/2			
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. Όρλεάν 3/2			
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Σαβόνα 6/2			
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Κίγκτον 26/1			
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Οριστάνο 3/2			
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1563	αργεί Πειραιά			
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1598	πρ. ΗΠΑ 31/1			
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1584	ε. Ν. Όρλεάν 8/2			
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1587	α. Ν. Όρλεάν 3/2			
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Ν. Όρλεάν 6/2			
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	δ. Παναμά 29/1			
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	70	1592	ε. Ν. Όρλεάν 13/11	
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	75	1587	α. Χιούστον 3/2	
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	70	1592	α. Χιούστον 26/1	
ΜΙΝΙ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	71	1594	71	1594	πρ. «Μίνι Λώ»	
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	70	1580	α. Χιούστον 27/1	
ΜΙΝΩΣ	75	28082	75	28082	ε. Όδησσό 21/1	
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	66	22217	πρ. Ιταλία 28/1	
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	74	28082	πρ. Γιοκοχάμα 21/1	
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	76	51977	ε. Βρέστη 8/2	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	68	23067	α. Σάντος 3/2	
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	72	20715	ε. Ρότερνταμ 7/2	
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	78	16726	πρ. Αυστραλία 1/2	
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	73	19818	πρ. Τουρκία 24/1	
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	77	13357	ε. Πειραιά 6/2	
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	83	31500	δ. Πόρτ Σάϊδ 8/2	
ΜΠΑΛΑΜΑΡ	72	6680	72	6680	ε. Λά Παλις 652	
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881	66	3881	πρ. Πειραιά 29/1	
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	73	78373	επισκευή Σιγκαπούρη 6/2	
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ	71	4077	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά	
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580	72	5580	πρ. Γκαρούτα 27/1	
ΜΠΟΕΜ	72	17728	72	17728	δ. Δαρδανέλλια 29/1	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	82	34000	πρ. Ναγκόγια 20/1	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	79	16935	α. Κρέμπε 26/1	
ΜΠΡΗΜ	85	25227	85	25227	δ. Πόρτ Σάϊδ 6/2	
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	67	12277	πρ. Τζέντα 13/1	
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	77	35233	πρ. Μπουένος Άϊρες 1851	
ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561	75	35561	πρ. Κασιούγκ 20/1	
ΝΑΞΟΣ	70	9885	70	9885	πρ. Βεγγάζη 17/1	
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	71	6738	πρ. Όδησσό 26/1	
ΝΑΤΑ	77	9359	77	9359	πρ. Άλεξάνδρεια 8/1	
ΝΑΤΑΣΣΑ II	78	9862	78	9862	επωλήθη	
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	74	8915	πρ. Δομινικανή Δημ. 19/1	
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	75	115207	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 18/1	
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	60	1598	α. Πειραιά 4/2	
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	78	16478	α. Ν. Χάβεν 30/1	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	78	16478	ε. Βομβάη 5/1	
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	81	29700	δ. Παναμά 4/2	
ΝΕΜΕΑ	79	10993	79	10993	πρ. Αίγυπτο 27/12	
ΝΕΝΑ	74	39866	74	39866	δ. Κων/πολη 21/1	
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΪ	67	1598	67	1598	α. Μασσαλία 7/2	
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	82	37000	α. Σιγκαπούρη 1/2	
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	83	39773	δ. Σουέζ 28/1	
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	56	9942	στή Δαμιέττα (άποθήκη)	
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	75	44605	ε. Φόξ 8/2	
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	78	29972	α. Μομπίλ 24/1	
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	73	18494	δ. Κων/πολη 8/2	
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	76	44689	πρ. Ιταλία 24/1	
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	75	44601	πρ. Μπανίας 31/1	
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	80	33769	α. Ίμμηγκχαμ 31/1	
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	83	38240	πρ. Σ. Κρούα 3/2	
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	73	19831	α. Ρότερνταμ 6/2	
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	74	56960	δ. Γιβραλτάρ 11/1	
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	76	39004	πρ. Νοβοροσίσκι 3/1	
ΝΙΝΗ	75	16629	75	16629	α. Ν. Όρλεάν 28/1	
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	65	4507	πρ. Ούμπα 1/2	
ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	83	40300	πρ. Ιαπωνία 21/1	
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	87	36543	α. Ρότερνταμ 23/1	
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600	86	36600	πρ. Αίγυπτο 6/1	
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΟΝΕΣ	84	36300	84	36300	πρ. ΕΣΣΔ 27/1	
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	85	35854	πρ. Γιοκοχάμα 1/2	
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	81	10076	πρ. Ρουέν 1/2	
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	80	17100	πρ. Ματάνζας 12/1	
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	72	9710	πρ. Τάμπα 21/1	
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	71	8813	δ. Γιβραλτάρ 6/2	
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	71	9049	δ. Π. Σάϊδ 6/2	
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	81	13598	ε. Καζαμπλάνκα 28/1	
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	71	17744	α. Άμβ	

ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ...	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ...	70	23693
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.	81	75545
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16408
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ	61	963
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	86	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	77	27333
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΙΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465

α. Άμβέρσα 23/1	
ε. Φερρόλ 19/1	
α. Νιούκαστλ 2/2	
πρός Πούντα Κάρντον 24/1	
ε. Σάντος 4/2	
δ. Κων/πολη 1/1	
πρός Κασίμα 30/1	
δ. Παναμά 7/2	
πρ. «Σίλβερ Σαξέξ»	
α. Πειραιά 6/2	
άρχει Πειραιά	
α. Γιούροπορτ 6/2	
στό Χάμπτον 3/2	
α. Χαίφα 25/1	
πρός Μπρισμαπίν 30/1	
ε. Κακογκάβα 3/2	
α. Μαϊάμ 29/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 27/1	
πρός Κρήτη 10/1	
πρός Γαλλία 1/2	
ε. Βαλπαράϊζο 24/1	
πρός Τσιμα 19/1	
α. Γένοβα 6/2	
ε. Ντορτγιάλ 5/2	

έπωληθη Έλληνες	
πρός Τρίπολη 28/1	
α. Ριγίκα 1/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 16/12	
πρός Πειραιά 25/1	
πρός Άλεξάνδρεια 1/2	
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊ 24/1	
δ. Δαρδανέλλια 6/2	
α. Ματάνι 16/1	
πρός Πόρτ Κόμπα 19/1	
πρός Τσιβάν 25/1	
πρός Ιαπωνία 13/1	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 1/2	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ε. Τσιμα 4/2	
ε. Ταρραγκόνα 7/2	
ε. Ν. Πλάμους 31/1	
α. Σ. Τόμας 5/2	
πρός Κόλπο ΗΠΑ 30/1	
ε. Ρόττερνταμ 17/1	
πρός Λαττάκια 23/1	

στό Λομπίτο	
πρός Ντάρμπαν 30/1	
α. Ραβέννα 6/2	
πρός Νιγηρία 1/2	
πρός Φόξ 31/1	
πρός Ελλάδα 27/1	
α. Πειραιά 31/1	
δ. Παναμά 7/2	
πρός Όζάκα 31/1	
πρός Τερνέστη 6/2	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Πειραιά 1/2	
πρός Βόλο 21/12	
στό Σουέζ (άποθήκη)	
α. Τζουμπάιλ 25/1	
α. Σιγκαπούρη 3/2	
υπέστειλε βιβαριανή	
πρός Σουέζ 1/1	
πρός Άκαμπα 20/1	
πρός Ουλσάν 31/1	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 8/1	
ε. Τσιβιταβέτια 5/2	
α. Σιμπενίξ 2/2	
ε. Άλεξάνδρεια 6/2	
πρός Τυνήσια 28/1	
α. Πειραιά 6/2	
ε. Πειραιά 20/1	
πρός Νοβοροσίσκ 26/1	
πρός ΕΣΣΔ 15/1	
α. Πειραιά 2/2	
πρός Ίρλανδία 21/1	
πρός Θεσσαλονίκη 23/1	
ε. Άμβούργο	
ε. Κριστομπάλ 10/11	
ε. Λίβερπουλ 10/1	
ε. Ναυτόρ 30/1	
α. Ρόττερνταμ 27/1	
δ. Γιβραλτάρ 30/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 9/2	

πρός Γιβραλτάρ 30/1	
ε. Ντόντρεχτ 9/2	
πρός Ν. Κορέα 31/1	
πρός Μπαχία 22/1	
πρός Κασσιούγκ 21/1	
δ. Μπρουκσάμπελ 21/1	
πρός Σουηδία 7/2	
ε. Ρόττερνταμ 10/2	
α. Σιγκαπούρη 2/2	
ε. Πειραιά 5/2	
πρός Πειραιά 24/1	
ε. Πειραιά 28/1	
πρός Σάντος 4/1	
ε. Πειραιά 6/2	
ε. Ν. Όρλεάνη 8/2	
πρός Λουάντα 9/12	
α. Ραβέννα 3/2	
ε. Πειραιά 6/2	
α. Ν. Όρλεάνη 6/2	

ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΑΙΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260
ΤΑΚΝΑ ΙΙΙ	78	14568
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ ΙΙ	69	16229
ΤΖΟ'Υ	76	10801
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΟΥΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΟΥΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ 1	68	2760
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΥΣΙ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΙΔΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΑΟΣΠΛ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΑΛΓΚ	54	2174
ΦΕΡΙΤΑΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ Ι	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙ	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙΙ	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙV	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΑΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΘΕΟΦΑΝΩ	70	2818
ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΩΡΑ	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	69	8064
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'Ι'Ν	69	12840
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

πρός Ν. Όρλεάνη 28/1
ε. Κάδιξ 28/1
ε. Ρόττερνταμ 10/2
α. Γκάνδη 1/2
ε. Μπανζούλ 15/1
ε. Ίλσεους 5/2
μετ. «Mariner» (κ.)
α. Κλαϊπέδα 31/1
ε. Ν. Όρλεάνη 8/2
α. Βρέμη 2/2
α. Γιούροπορτ 6/12
α. Χιούστον 23/1
στη Χαλκίδα 23/1
ε. Ν. Όρλεάνη 8/2
ε. Ρόττερνταμ 9/2
α. Γιούροπορτ 10/2
ε. Μπουσίρ 26/1
ε. Ντουαρνενέξ Μπ. 5/2
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 1/2
πρός Ματάντι 21/1
πρός Ίρλαν 1/2
πρός Περισκό 1/2
υπό ναυπήγηση
στη Λά Λιμπερτάντ (άποθήκη)
στη Δουνκέρκη 12/2
α. Μπωμόν 30/1
δ. Κων/πολη 30/1
πρός Ίνδονησία 3/1
ε. Ούμ Κουάσρ 6/1
μεσογειακές μεταφορές
πρός Άγκόλα 11/1
πρός Άλγέρι 23/1
πρός Βερίγγιο Πορμό 3/1
ε. Κων/πολη 6/1
πρός Άμπιτζάν 22/1
α. Βανκούβερ 4/2
α. Λούι Τέρμιναλ 26/1
στό Γκιζάν (άποθήκη)
πρός Τζουμπάιλ 4/1
πρός Γκέμπζε 27/1
α. Βιτόρια 7/2
πρός Κουβέιτ 18/1
έπωληθη Νορβηγούς
α. Μπρισμαπίν 6/2
α. Λός Άντζελες 26/1
άρχει Πειραιά
α. Ν. Όρλεάνη 7/1
α. Τόρος Γκούμπρε 2/2
πρ. «Φανέλι»
ε. Γιοκοχάμα 30/1
α. Χακάτα 3/2



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

δ = δηλωθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνεσφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (ΑΒ.)	70	2824
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.7.)	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	75	1985
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΤ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΤ'ΛΣΑ	72	16235
ΑΙΤ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΤ'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567
ΑΛ ΤΑΤ'Φ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΑΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΜΑΛΕΕ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΞ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)	84	4509
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826

ε. Βρέμν 1/2		
ε. Μποσάν 5/1		
ε. Τζέντα 29/12		
πρ. «Carmen del Mar»		
α. Άσντοντ 7/2		
ε. Καλλάο 11/1		
α. Ν. Όρλεάνη 2/2		
πρ. Ν. Όρλεάνη 28/1		
ε. Μάντρε Ντέους 2/2		
μετ. «Olga M.» (π.)		
πρ. «Feder Gulf»		
πρ. «Sima Mansur»		
πρ. Σιγκαπούρη 20/1		
Σολόβερυ 8/1		
ε. Μπίλμπερ 8/2		
πρ. Νοβοροσίσκ 27/12		
μετ. «Γκλόμπλα Μακάτσα»		
ε. Καρταγένα 16/1		
α. Λός Άντζελες 2/2		
πρ. Μομπάσα 3/12		
ε. Ρίο Άνιέρο 2/2		
πρ. Χοντάντα 31/1		
πρ. Μπράδα 26/1		
πρ. Φουτζέιρα 28/1		
ε. Παϊλάκ 6/2		
α. Ν. Χάβεν 5/2		
α. Μπραχραϊν 2/2		
στη Ταϊταγκόνκ 5/2		
ε. Σουέζ 4/2		
πρ. Σκίλντα 7/2		
α. Γένοβα 4/2		
ε. Χόγκ Κόνκ 30/1		
α. Ν. Όρλεάνη 3/2		
μεταφορές Περισκοί		
α. Μπαντάρ Άμπας 29/12		
ε. Ν. Όρλεάνη 3/2		
α. Χιούστον 26/1		
α. Βενετία 3/2		
ε. Μπάρ 3/2		
ε. Τέξας Σίτυ 4/2		
πρ. Κέντλντον 27/1		
πρ. Άγκόλα 17/1		
ε. Φουτζέιρα 19/1		
α. Ρεσίφ 19/1		
ε. Δουνκέρκη 30/1		
ε. Λάγος 22/1		
πρ. ΕΣΣΔ 2/2		
ε. Μπουλάν 3/2		
στο Χορμούζ		
πρ. «Meridian»		
πρ. «Σίτυ όφ Σαλόνικα»		
στο Χορμούζ		
ε. Χοσέ Ιγνάτιο Τέρμιναλ 2/2		
α. Βανκούβερ 6/2		
υπέστειλε παναμαϊκή		
ε. Σουραμπάνγια 26/1		
δ. Παναμά 2/2		
ε. Γιούρπορτ 10/2		
α. Γιβραλτάρ 3/2		
πρ. Σαϊκί 11/1		
πρ. «Σέιλνρ II»		
πρ. Βαλπαράϊζο 31/1		
ε. Μπουεναβεντούρα 19/12		
πρ. Πειραιά 12/1		
α. Ρόττερνταμ 8/2		
πρ. Ρίο Άνιέρο 24/1		
α. Κολόμπο 14/1		
πρ. ΗΠΑ 31/1		
ε. Θεσσαλονίκη 8/1		
πρ. Άβανα 18/1		
πρ. Τάραντα 30/1		
πρ. «Comet»		
πρ. Άμστερνταμ 14/1		
πρ. Ρόττερνταμ 24/1		
ε. Σάντος 2/2		
ε. Λός Άντζελες 6/2		
πρ. Ιταλία 18/4/89		
ε. Τσίμπα 1/2		
ύψωσε σημαία Μάλτας		
ε. Μαρίνα 29/1		
α. Μίνα δλ Φαχάλ 17/1		
α. Μπελίζ Σίτυ 3/2		
πρ. Σκίλντα 3/2		
μετ. «Αύρηλία» (κ.)		
δ. Δαρδανέλλια 3/2		
πρ. Ταϊλάνδη 12/1		
μεσογειακές μεταφορές		

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671
ΑΝΤΕΛ (κ.)	71	17975
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (κ.)	70	3201
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (π.)	75	10036
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (Μπχ.)	72	6680
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715
ΑΝΤΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΙΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΞΟΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΙΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕ'ΙΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΙΩΝ (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (μ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467
ΑΤΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΦΕΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522
ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΖΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917

α. Ντάς Άιλαντ 5/2		
δ. Σουέζ 13/1		
ε. Λάγος 29/1		
πρ. Μακάι 17/1		
α. Μαϊάμι 2/2		
ε. Κολομπία Ρίβερ 5/2		
πρ. Σιγκαπούρη 31/1		
ε. Ρουέν 29/1		
πρ. Λάρμνα 19/1		
πρ. Άλεξάνδρετα 2/2		
ε. Παϊτα 9/1		
α. Άλεξάνδρετα 4/2		
ε. Πειραιά 29/1		
α. Βανκούβερ 16/1		
πρ. Χιροσίμα 27/1		
α. Πειραιά 5/2		
έπωληθη "Ελληνες		
πρ. Άλγερια 14/12		
πρ. Όδησσό 11/1		
α. Μπρέικ 3/1		
πρ. Φουτζέιρα 9/2		
δ. Σουέζ 3/2		
πρ. Ιαπωνία 22/1		
πρ. Τυνησία 19/1		
α. Σκίλντα 1/2		
πρ. «Falcon»		
πρ. Ιαπωνία 3/1		
α. Φάιμουθ Μπαϊή 20/1		
α. Ντάρμπαμ 6/2		
μετ. «Τσουνα» (κ.)		
υπέστειλε ελληνική		
α. Γιούρπορτ 10/2		
ε. Μπ. Άϊρες 7/2		
πρ. Μοντανίτσου 24/1		
στο Χορμούζ		
πρ. Ν. Όρλεάνη 19/1		
πρ. Άιν Σούκνα 22/12		
α. Κρέν 6/2		
α. Πόρτ Άρθουρ 3/2		
πρ. Γκάλβεστον 23/1		
πρ. Λουάντα 3/1		
α. Νικόσια 5/2		
δ. Παναμά 26/1		
ε. Λονδίνο 3/2		
ε. Σόο Σεμπαστιάνο 29/1		
α. Πόρτο Έμπεδόκλε 26/1		
α. Δουνκέρκη 7/2		
α. Ντάρντρεχτ 9/2		
πρ. Καζαμπλάνκα 27/1		
στο Μπαντάρ Άμπας 16/12		
πρ. Μπαγκόγκ 21/1		
μετ. «Πέλαγος» (μ.)		
ε. Τσίμπα 26/1		
πρ. Βουλγαρία 26/1		
ε. Βέντσπιλς 24/1		
μεταφορές Περισκοί		
ε. Ν. Όρλεάνη 4/2		
πρ. Φάγκτσόνγκ 27/12		
πρ. Όράν 23/12		
έπωληθη		
πρ. Χονολουλού 6/10		
α. Άμστερνταμ 3/2		
πρ. Ιαπωνία 1/1		
α. Τενερίφ 6/2		
πρ. Ν. Όρλεάνη 29/1		
δ. Παναμά 29/1		
α. Σιγκαπούρη 3/2		
πρ. Καρταγένα 25/1		
α. Μπαντάρ Άμπας 12/1		
πρ. Ιταλία 31/1		
πρ. Λουάντα 2/12		
όργει Πειραιά		
ε. Πειραιά 4/2 *		
ε. Λάρνακα 5/2 *		
έπισκευές Κολώπου 19/1		
μεταφορές Πάτρας		
α. Φουτζέιρα 26/1		
ε. Ρόττερνταμ 4/2		
πρ. «Σέιλνρ II»		
α. Λά Γκουλέτ 12/12		
α. Κεϋχάν 2/2		

ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΕΡΝΤΙ (κ.)	78	6620
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599
ΓΑΡΕΝΙΑ (δ.)	72	17309
ΓΑΡΜΠΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (κ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛ'Ι'ΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΙΝΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16616
ΓΚΑΛΑ (κ.)	70	15302
ΓΚΑΛΑΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222
ΓΚΛΑ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡ (δ.κ.)	70	54130
ΓΚΛΟΥΡ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ ΙΙ (δ.π.)	79	3221
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΤΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ Ι (π.)	83	24843
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΛΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ (μ.)	70	3971
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971
ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥ'Ι'ΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Υ'Υ (κ.)	70	9907
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ		
ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ(μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΟΝ	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	74	6514
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226

α. Τέζας Σίτυ 29/1		
ε. Χόγκ Κόγκ 22/10		
ε. Λάγος 22/1		
πρός 'Αλγερία 22/1		
πρ. «Alange»		
ε. Κουνταλόρ 20/1		
ε. Σουραμπάγια 16/1		
πρός Πασίρ Γκουντάγκ 12/1		
ε. Καλκούτα 25/1		
α. Σάν Φραντσίσκο 14/1		
α. Βαλλέττα 2/2		
α. Καλκούτα 1/2		
έπισκ. Σ. Μάικας 9/2		
ε. Τζέντα 17/12		
μετ. «Mayflower» (λ.)		
πρός Μαπούτο 2/1		
ε. Καέν 7/2		
ε. Μασάουα 31/1		
ε. Τζάκσονβιλ 12/1		
πρός Πεσκάρ 12/1		
ε. Πειραιά 6/2		
πρός Πόρτ Κάρτιερ 28/1		
πρός Νουαντίμπου 20/1		
ε. 'Ανκόνα 3/2		
πρός Μπιντούλιν 23/1		
ε. Σιγκαπούρη 22/1		
δ. Πόρτ Σαίδ 2/2		
πρός 'Αλεξάνδρεια 2/2		
πρός Τόκιο 12/1		
έπισκευές Κορούνα 3/2		
δ. Σουέζ 9/2		
πρός Καζαμπλάνκα 2/2		
πρός Σιγκαπούρη 23/1		
ε. Γιούροπορτ 10/2		
πρός Καλλιά 26/1		
δ. Κων/πολη 3/2		
α. Γιούροπορτ 2/2		
α. Ντορίν 30/1		
στο Τάιν 10/2		
α. Ρός Σουκχίερ 28/1		
πρ. «Kegums»		
πρός Ταϊλάνδη 30/2		
πρός Χοντζίνα 25/1		
έπισκευές Νάπολη 7/2		
ε. Λά Γκουέτ 3/2		
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 20/1		
ε. Βομβάη 6/2		
α. Τζέμπελ 'Αλι 5/2		
ε. Αύγουστα 3/2		
α. Ντόρμπαν 5/2		
έπωληση Νορβηγούς		
μεσογειοκάς μεταφορές		
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/2		
πρ. «Morning Cloud»		
πρ. «Aida»		
πρ. «Prosperity»		
πρός Βομβάη 24/1		
πρ. «Goodkind»		
πρός 'Ινδία 12/12		
ε. Ρίο Γκράντε 4/2		
ε. Μπουεναβεντούρα 12/1		
α. Σάφι 26/1		
πρός 'Ανω 'Ανατολή 20/1		
πρός Νταλιάν 29/1		
πρός Σάντος 23/12		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/2		
α. Γκάλβεστον 26/1		
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/1		
α. Γάνδη 6/2		
ε. Μπιζέρτα 27/1		
πρός Βανκούβερ 28/1		
δ. Παναμά 27/1		
δ. Παναμά 26/1		
πρός Γκάλβεστον 6/2		
α. Σάφι 18/1		
ε. Ταμπό 18/1		
α. Σιγκαπούρη 6/2		
πρός Καναδά 31/1		
α. Ντόρμπαν 15/12		
πρός Χόγκ Κόγκ 30/1		
α. Κόρπους Κρίστι 2/1		
α. Μπλιμμό 1/2		
πρός Καζαμπλάνκα 22/12		
πρός Μακείο 27/1		
α. Ντόρμπαν 2/2		
μετ. «Praslin Reeler» (π.)		
ε. Χέιςαμ 6/2		
ε. 'Ονσάν 14/10		
ε. Σάντος 30/1		
πρός Μπαντόρ 'Αμπάς 24/1		
α. Ρίο 'Ιανέριο 2/2		
πρός Τζέντα 26/1		
πρός 'Ιταλία 31/1		
ε. Τζέμπελ Ντάνα 6/2		
ε. Κίγκστον 27/12		
ε. Βανκούβερ 5/2		
πρός Χάρ Φακάν 18/1		
α. Ναγκόγια 5/2		
ε. 'Ονσάν 29/11		
πρός Περισκό 14/1		
α. Φός 3/2		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/2		
πρός Μαπούτο 5/1		
στο Καρατάι 26/1		
α. σιγκαπούρη 4/2		
πρός Λουάντα 26/12		
πρός Μπόννυ 22/1		
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 21/1		
α. Θέουτα 2/2		
ε. Φιλαδέλφεια 7/2		
μετ. «Dima» (π.)		

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)	76	183099
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	76	209788
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.Μηχ.)	76	188634
ΕΛΙΞΕΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.π.)	75	146263
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-ΟΥΝΤ (δ.π.)	77	173086
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'Ι'Ζ (δ.π.)	75	146263
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΙΞΕΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΙΞΕΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΗ (κ.)	69	22915
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.7)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΟΥΝΤΑ ΚΟΑΣΤ (π.)	70	9030
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15119
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΝΥ Ι. (δ.π.)	68	15252
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ Ι (π.)	74	13687
ΕΞΠΕΡΙΤΑΖ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΙΛΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (κ.)	86	15952
ΕΡΥΘΡΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	80824
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7)	72	30930
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338
ΖΕΦΕΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΩΝ Χ. (π.)	68	10182
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΩ	76	17129
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	76	19855
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΜΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	81	34447
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277

πρ. «Orient Fisher»		
πρός Εύρωπη 24/1		
πρός 'Ακαμπα 29/1		
α. Φουτζέρα 3/2		
ε. Μαπούτο 15/1		
ε. Μάλαγα 29/1		

ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192
ΙΟΛΑΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΑΚΟΣ ΛΕΤΣΕΤ (κ.)	80	19255
ΙΟΛΑΚΟΣ ΑΝΗΤΕΡ (κ.)	78	28991
ΙΟΛΑΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛΑ (δ.π.)	82	4796
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΝ (κ.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΟΥΡ (δ.π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΐ' ΛΟΡ (π.)	77	11884
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΥΝΥ (μ.)	67	5293
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΥΡΠΥ (μ.)	69	9333
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΤΑΖΑΐ' ΡΗΘΕΡ (π.)	84	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.).	72	11171
ΚΑΛΛΙΟ (κ.).	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).	75	35827
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.).	65	3801
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).	73	19477
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).	77	21667
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).	77	10668
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.).	67	16098
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	76	16037
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.).	73	63218
ΚΑΡΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.).	73	62317
ΚΑΡΕΤΑΝ ΣΗ (μ.).	68	26290
ΚΑΡΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.).	69	34613
ΚΑΡΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.).	69	10650
ΚΑΡΡΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.).	76	10430
ΚΑΡΡΑ ΜΑΙΡΗ (κ.).	77	9112
ΚΑΡΡΙΚΟΡΝ (κ.).	73	11954
ΚΑΡΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.).	68	10239
ΚΑΡΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΝΗΣ (μ.).	67	15472
ΚΑΡΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.).	77	9941
ΚΑΡΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.).	77	14349
ΚΑΡΤΑΙΝ ΔΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.).	80	4397
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).	68	13532
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).	68	8978
ΚΑΡΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.).	81	1800
ΚΑΡΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ (κ.).	74	17135

KAPINA (κ.).	72	11954
KAPINIOΣ PHOEP (κ.).	74	5379
KAPTEPAΔOΣ II (*Ovδ.).	65	1219
KAZH (κ.).	75	76873
KAZZANΔPOΣ (κ.).	77	19166
KAZTOP (δ.κ.).	77	19459
KATERINA Π. (δ.).	74	17218
KEA EΠΛOPEP (κ.).	76	10805
KE'I'Π KENENY	71	9842
KE'I'Π MAAEAS (κ.).	77	994
KE'I'Π MONTEP'Y (κ.).	71	9826
KE'I'Π PION	72	9542
KE'I'Π COYΠHPIOP (κ.).	74	8896
KE'I'Π CYPOC (κ.).	78	8898
KE'I'T (μ.).	64	999
KEΛΛA (κ.).	69	16229
KEN A'T'ΛANT	81	9909
KEN KOΦHNTENZ (π.).	76	18124
KEN POPYM	78	11686
KEN SKA'Y (π.).	73	22126
KENTAYPOC OYAN (Aιβ.).	74	7557
KEPINIA (κ.).	77	8976
KIGK AΛEΞANTEP (δ.κ.).	69	46690
KIKa (κ.).	76	19451
KIMΦAOΣ III (π.).	66	6995
KIGKCMΠEPNT (δ.π.).	84	4509
KIOYΓKA TZHΦ (π.).	69	1572
KITZA (κ.).	76	24800
KΛEANΘHΣ (π.).	76	15756
KΛEIOY (δ.κ.).	68	40626
KΛEIOPATPA (M.).	74	8915
KAIΠEP MANΔAPIN (κ.).	86	10511
KAIΠEP MATZIK (κ.).	83	10520
KOΛOMBOC CIGKAYOYPI (Bp.).	84	10511
KOMΠE 2 (δ.π.).	84	3793
KONΠOΛIZ	78	39814
KOPAL (κ.).	81	15178
KOPAL KE'I'Π (δ.κ.).	74	112825
KOPNHAIOC	74	35014
KOPYTON (κ.).	75	17175
KOZEMAN (I.).	77	14186
KOZEMAN II (κ.).	77	15389
KOZEMAZ A. (δ.μ.).	74	15994
KOTOYKOY (N.Z.δ.).	75	16221
KOYAKA (N.Z.δ.).	75	16221
KOYENKA (Mπy.).	81	10524
KOYHN EYH (δ.κ.).	71	52519
KPAOYH (δ.Mπx.).	76	88886
KPHTH PEΞ (Bα.).	79	7599
KPHTH POK (Pκ.).	64	26621
KPICZA (π.).	79	12784
KPOICZO (Aιβ.δ.).	68	15809
KYΔΩNIA (κ.).	77	9634
KYKΛAΔEZ (κ.).	68	10313
KYMOY (π.).	74	65685
KYΠPOC ΓKAIOPY (δ.κ.).	75	17875
KYPHNIA (κ.).	71	15951
KOCTANTINOC	72	51405

α. Γιβραλτάρ 8/2
πρ. «Cean Garnet»
πρ. Κασσιούγκ 3/2
ε. Όδησος 7/1
α. Λός Άντζελες 3/2
ε. Ρόντρινταμ 10/2
ε. Βισκαπατινύμ 6/2
πρ. Λάγος 1/2
α. Χιούτσον 23/1
πρ. Σάν Φραντίσκο 23/1
α. Πειραιά 3/2
ε. Λίβερπουλ 5/2
στη Ν. Ύρκη 7/2
πρ. Άγκόλα 29/1
α. Λισαβώνα 23/1
ε. Άμβούργο 8/2
πρ. Κίνα 20/12
πρ. «Ήφερ Ρίο»
δ. Μπουναμπουτέ 6/2
α. Σινγκαπούρ 26/12

ε. Κολομμα 7/2
 α. πρόσ Ντουλάδα 4/1
 α. Ρότερνταμ 27/1
 μεταφορές Μπρίντιζι
 ε. Ν. Ορλεάν 3/2
 πρόσ ΕΣΣΔ 28/1
 α. Ν. Ορλεάν 13/1

ε. "Άβουμαουσ 1/2
 ε. Χιούστον 5/2
 α. Γκιζόν 18/12
 δ. Πόρτ Σάϊδ 5/2
 πρόσ Ουάσαν 10/6
 πρόσ Παρανάγουα 23/1
 μετ. «Caroline» (κ.)
 έπωλήσει άλλοδαπούς
 π. «Lux Lilly»
 πρόσ Κόστα Ρίκα 1/2
 ε. Πόρτ Όγκρα 29/12
 ε. "Αουτοντ 7/2
 πρόσ Ίρντα 24/12
 α. Τέξας Στιτ 19/1
 ε. Πειραιά 10/1
 ε. Δεμετράρα 27/1
 πρόσ Τζακάρα 26/1

έπισκευές Πειραιά 10/2
 δ. Πόρτ Σάϊδ 5/2 *

πρός Γιβραλτάρ 9/1 *
ε. Μοντεβιδέο 29/1
ε. Πειραιά 5/2
ε. Κοπερ 5/2
πρός Γιοχόχουα 28/1
α. Ρας Τανούρα 27/1
α. Ν. Ύορκη 4/2
δ. Παναμά 31/1
πρός ΄Ακαμπα 30/1
α. Φουτζέιρα 18/12
στό Μπρέμερχαβεν 7/2
πρός Λιβύη 29/1
πρός Τύνιδα 23/1
ε. Καλλάο 28/1
ε. Κόδις 2/2
α. Ρίο ΄Ιανέιρο 13/1
α. Ν. Μ. Όρλεάνη 14/12
ε. Ειγκάιφ 28/1
α. Ντάρμπαν 1/2
α. Σιγκαπούρη 29/1
πρός ΄Ακαμπα 16/1
πρ. «Λαμπούτα Καραβάς»
πρός Σίντι Κερίρ 1/12
πρός Βανκούβερ 10/1
πρός Συρία 25/1
α. Πενάγκ 5/2
μεταφορές Ν. Γουϊνέας
α. Ντάρμπαν 5/2
δ. Παναμά 23/1
α. Φός 7/2
πρός ΄Ακαμπα 29/1
πρός Κίνα 15/1
α. Χιόστον 31/12

πρ. = "Αναγγελ. Ἄτλας"
ε. Κόμης 2/2
ε. Ν. Ὑόρκη 7/2
σημαία Μάττας
ἐπιβλήθη
ε. Κολομποπία Ρίβερ 3/2
πρός Μαντράς 3/1
ε. Ἀσσομπ 3/2
ε. Ν. Ὀρλεάν 1/2
ὑπέστειλε παναμαϊκή
πρός Βαγκαρέι 10/1
ε. Ν. Πλάιμουθ 8/2
α. Λέ Χάβρη 6/2
ε. Οὐμ Σάιντ 4/2
πρός Χάργκ 3/2
ε. Φιλαδέλφεια 6/2
α. Φουτζέιρα 6/2
ε. Ν. Ὀρλεάν 30/1
δ. Κων/νπολί 27/1
πρός Ν. Ὀρλεάν 15/1
α. Ὑμουίντεν 17/1
ἐπισκ. Πειραιά 26/1
πρός Σουρμπάγια 15/1
πρός Κίνα 22/1
ε. Μιλάζο 24/1

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.).	71	14757
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.).	70	9981
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.).	66	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.).	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.).	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΨ (κ.).	72	83714
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.).	77	4965
ΛΑΙΛΑΨ (κ.).	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.).	75	18763
ΛΑΚΥ (Μητχ.)*	68	8135
ΛΑΚΥΜΑΝΑ (κ.).	80	16225
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.).	78	10698
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)*	70	63519
ΛΑΜΠΡΑΝΤΟΡ (κ.).	74	9448
ΛΑΟΥΡΑ (Ουδ.).	65	1600
ΛΑΠΙΣ (κ.).	78	8980
ΛΑΠΤΕΣ ΣΗ (π.).	75	12416
ΛΑΡΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.).	61	22046
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ).	68	22244
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.).	73	17648
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΖΥ (δ.κ.).	71	118665
ΛΕΝΙ (δ.Μητχ.)	75	79249

ΔΕΛΤΑΝΤΩΣ ΕΥΡΩΠΕΟΣ Π	74	18700
ΔΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΔΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914
ΔΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΔΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΔΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΔΕΩΝ (Μητ.)	72	19162
ΔΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΔΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598
ΔΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΔΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.βρ.)	68	53075
ΔΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106
ΔΙΑΥ Τ. (μ.7)	54	1991
ΔΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872
ΔΙΝΑ ('Ον)	66	2953
ΔΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΔΙΤΣΑ Ν.(κ.)	74	3256
ΔΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.βρ.)	82	36865
ΔΟΝΤΟΝ ΣΙΠΙΡΥ (δ.βρ.)	82	36865
ΔΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΜSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΊ'Κ	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	69	8731
ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.)	69	11700
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ.(κ.)	73	18892
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΟΝ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μητ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΟΣ ΙΙ (κ.)	80	14397
ΜΑΡΙΤΣΑ Ν.Π.(κ.)	84	5717
ΜΑΡΚ Α'Τ'ΑΛΙΝ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (κ.)	75	1595
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33505
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΟΥΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΟΥΡΓΗΣ Β.(κ.)	73	15498
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	1099
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΟΤΣΙΣΣΑ (κ.)	71	18623
ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	77	9055
ΜΕΣΙΚΑΝ ΖΗ (Φαλ.)	67	21141
MERINTIAN ΣH (κ.)	76	9872
MERIT I.(π.)	73	112306
MERIT (π.)	69	35284
ΜΕΤΕΑΤΑ (δ.)	80	30875
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	46385
ΜΗΛΟΣ Ζ. (ΑΒ)	60	4383
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΑΝ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΑΝ (π.)	71	155

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.).	82	1716
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.).	71	1906
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.).	73	3093
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.).	74	3905
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.).	75	6728
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.).	71	2995
ΜΗΝΟΜΟΥΣΗΝ (Α.).	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΕΛΑ (δ.).	73	61183
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.).	70	8870
ΜΟΝΤΡΟ (κ.).	72	9924
ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.).	67	30823
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.).	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5505
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.).	67	3981
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.).	76	3747
ΜΠΑΤΤΕΡΛΑ "Υ" (δ.κ.).	69	44860
ΜΠΕΛΑΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.).	68	8370

προς Καρατίο 18/1
 στο "Ασάμιμ 31/1
 προς Μαπούτο 17/1
 α. Πειραιά 17/1
 α. Φός 7/2
 α. Πόρτ Γουάκοκ 26/1
 ε. Πόρτ 20/12
 προς Ουλάν 12/1
 ε. Χάμπτον 31/1
 ε. Σαλέρο 3/2
 προς Βανκούβερ 26/1
 στο "Ασάμιμ 28/1
 στο Σουζέ 6/2
 μετ. «Ρατσε» (κ.)
 προς Μαπούτο 4/8
 ε. Πειραιά 28/1
 προς Ν. Όρλεάνη 26/1
 ε. Φουτζέιρα 12/10
 προς Μπών 24/1
 α. Φάλαμπα Μπαιρί 3/2
 ε. Λός Πάμπα 7/1
 στο Κόργκ (ἀποθήκη)
 προς Τζέντα 27/1

ἐπιwallθη Ἑλληνες
 ε. Μποσοῦν 29/1
 ε. Ρουέν 22/1
 α. Γιβραλτάρ 6/2
 πρὸς Ντούρρες 17/1
 πρ. «Unique C»
 α. Καράτσι 7/12
 πρὸς Ἀμπιτζάν 31/12
 πρὸς Τιμαρού 2/2
 πρὸς Ἀλγερία 1/2
 α. Ράς Τανουά 27/1
 ε. Πόρτ Χάρκουρτ 13/1
 πρὸς Ἰνχαμπάνε 18/1
 πρὸς Ἰσπανία 29/11
 ε. Λά Νουβέλ 31/1
 α. Ρότερνταμ 2/2
 ε. Ν. Ὀρλεάν 8/2
 α. Μπωμόντ 3/2
 πρὸς Ν. Ὀγκρή 29/1
 α. Ν. Ὀρλεάν 25/1
 πρ. «Κασσιδικός»
 α. Ν. Ὀρλεάν 31/11
 πρὸς Ὀδησσό 10/2
 ε. Μασσαλία 752
 δ. Κων/πολὴ 1/1
 α. Κιέτα 26/1
 δ. Ντόβερ 17/1
 πρὸς Ἀλεξάνδρεια 16/1
 πρὸς Τζέντα 25/1
 πρὸς Ρίο Ἰανέιρο 25/1
 ἐπισκευὴ Φερρόλ 8/2
 πρὸς Ἀκαμα 30/1
 δ. Μπρουνοπούλετ 6/2
 πρὸς Μαλαισία 17/1
 α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 31/1
 μεταφορὴς Περσικοῦ
 πρὸς Ντουαί 12/1
 δ. Κων/πολὴ 5/2
 πρ. «Da Qing 250»
 ε. Ἀμβέρσα 16/1
 α. Γιουρόποστ 29/1
 πρὸς Μπαντάρ Χομεϊνί 27/1
 δ. Γιβραλτάρ 15/1
 ε. Μασσαλία 7/2
 α. Πειραιά 3/2
 πρὸς ΗΠΑ 1/2
 ε. Βιζακαπαντάμ 6/2
 πρὸς Νιούποστ 26/1
 ε. Ἀμπιτζάν 12/1
 πρὸς Ταϊβάν 9/2
 πρὸς Κολομβία 31/12
 μετ. «Clipper Majestic» (Λ.)
 ε. Μπόχα Μπλάνκα 31/1
 πρὸς Κούβα 26/11
 α. Σαγκκὴ 24/1
 α. Κόρπος 28/1
 πρὸς Βανκούβερ 31/1
 πρὸς Ὀϊτά 24/12
 πρὸς Γαλλία 30/1
 α. Ἰντσόν 25/1
 ε. Τέξας Σίτυ 3/2
 α. Πόρτ Ἀρθουρ 6/2
 α. Ντάρωμαν 3/2
 πρὸς Ἀλεξάνδρεια 31/1
 ε. Ἰλιτσέβοκ 31/1
 ε. Πρίνς Ρουπερτ 3/2
 πρὸς Φορταλέζα 7/2
 ἀργεὶ Ν. Ὀρλεάν
 ἀργεὶ Ν. Ὀρλεάν

ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπ.χ.)	81	10199
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΣ (Ονδ.)	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	14969
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511

Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	71	9646
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑ'Ι'Τ ΛΑ'Ι'Τ (Μπ.χ.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Δ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟΛ (Μπ.χ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπ.χ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	71	5447
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893
ΟΔΥΣΣΕΑΣ	70	11248
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΛΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΣ (μ.)	69	9907
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511

α. Άιν Σούκνα 29/1
ε. Κάντλα 28/1
ε. Ν. Όρλεάνη 7/1
δ. Παναμά 3/2
πρός Μπρέμερχαβεν 30/1
ε. Νιούπορτ 24/1
α. Σιγκαπούρη 28/1
α. Μόγκλα 1/2
πρός Ρότερνταμ 21/1
παραμένει στο νηολόγιο
α. Καέν 20/1
ε. Κάντλα 17/1
ε. Λάγος 26/1
ε. Ν. Υόρκη 14/1
πρός Λουάντα 31/12
πρός Κήλαγκ 29/1
ε. Μπότγουιν 4/2 *

πρός Τζέμπελ Άλι 30/1 *
α. Φουτζέιρα 5/2
πρός Άνναμπα 3/1
στην Όδησσό 10/2
ε. Μακκίο 29/11
α. Λός Άντζελες 4/2
πρός Νιγηρία 12/1
ε. Μπαγκόκ 3/1
πρ. «Puggi»
α. Ντάρμπαν 20/1
α. Γιβραλτάρ 4/2
πρός Άγκολά 23/5
πρός Λουάντα 29/12
α. Άμβέρσα 2/2
πρός Μανίλα 25/1
ε. Σαλβαδόρ 8/12
πρός Χάιφα 30/12
μετ. «Marla M.» (κ.)
πρός Πορτογαλία 27/1
πρ. «Nikki»
α. Μασσαλία 5/2
ε. Ντότζες 7/2
ε. Πειραιά 10/1
α. Ν. Όρλεάνη 28/1
α. Χιούστον 22/1
πρ. «Gloria»
δ. Παναμά 16/12
ε. Βιζακαπάναν 8/2
ε. Σιγκαπούρη 20/1
ε. Γάνδη 6/2
α. Χουέλβα 2/2
δ. Σουέζ 19/1
α. Γιβραλτάρ 13/1
δ. Γιβραλτάρ 5/2
α. Μαϊάμι 23/1
πρός Γκράντ Καϊμάν 6/2
α. Σαντάντερ 5/2
πρός Ίνδονησία 23/1
πρός Γιούροπορτ 5/2
ε. Βανκούβερ 6/2
πρός Νοβοροσίσκ 25/12
α. Λός Άντζελες 4/2
στο Παλάου Σαμπού (ἀποθήκη)
πρός Σιγκαπούρη 11/12
πρ. Ρεϊφ 22/1
ε. Τραμπάντ 1/2
πρός Σουέζ 12/1
μεταφορές Περσικού
πρ. «Απολλωνία Έξπλόρερ»
πρός Ντάρμπαν 22/1
πρ. «Μερκούρι»
πρός Φιλιππίνες 16/1
ε. Πειραιά 14/1
δ. Σουέζ 1/1
πρός Χάμπτον 31/1
α. Κόρπους Κρίστι 31/1
πρ. Περσικό 4/1
α. Γιούροπορτ 10/2
στο Σετσουμπάι 10/2
ε. Χιούστον 15/1
μεσογειακές μεταφορές
ἐπωλήθη
πρ. Ν. Άφρική 17/1
πρ. Γκαϊμπς 7/2
πρ. Σαλβαδόρ 26/1
ε. Σαβόνα 6/2
πρ. Άλεξάνδρεια 21/1
α. Πειραιά 4/2
ε. Φουτζέιρα 19/1
πρ. Ίσπανία 1/2
ε. Ρούινκορν 10/2
ε. Ντάρμπαν 23/1
ἐπωλήθη
α. Χιούστον 17/1
στο Χάργκ (ἀποθήκη)
πρ. Χιροσίμα 20/1
μεταφορές Κιούγκα
α. Χόγκ Κόγκ 20/1
πρ. Σαβόνα 15/1

πρ. Τουμπάρδο 21/1
ε. Ταμπό 23/1
πρ. Ίραν 2/2
δ. Σουέζ 5/1
πρ. Σάντος 30/1
στη Βράσιλ 8/2
ε. Ντολιάν 16/12
πρ. Μπαγκόκ 14/1
πρ. Σουαχίλι Άραβία 30/12
α. Μοντεβιδέο 6/2
ε. Σιγκαπούρη 6/2
ε. Σ. Μάικλς 7/9
πρ. Μπ. Άμπας 20/1

ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	85	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	79	13251
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (κ.)	69	56893
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469
ΠΡΑ'Ι'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΣΩ (Μπ.χ.)	78	26409
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062
ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπ.χ.)	78	11875
ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	81	8352
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	81	8352
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.)	71	14925
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.μ.)	76	21619
ΣΑΜΟΕΛΙΑ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΤΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΤΕΡ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (π.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΑΡΛΑ (κ.)	77	17772
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ (π.)	74	8901
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΒΙΛΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕ'Ι'ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μπ.χ.)	75	117143
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898

α. Τόουνσβιλ 25/1
μεταφορές Περσικού
πρ. Άνναμπα 9/1
δ. Ντόβερ 17/1
ε. Σιγκαπούρη 5/2
α. Σιγκαπούρη 5/2
πρ. ΕΣΣΔ 14/1
πρ. «Rhodi Mawr»
πρ. Σουραμπάγια 19/1
πρ. Άμστερνταμ 25/1
α. Φουτζέιρα 8/2/89
πρ. «Brian Borlome»
πρ. Κουβέιτ 28/1 *

ε. Καράτι 30/1 *
α. Σάντος 2/2
πρ. «Αυλίας»
υπεστείλες σημ. Φιλιππίνων
ε. Μπαγκόκ Μπάρ 21/10
α. Ρίο Γκράντε 17/1
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 28/1/89
α. Κιτόνοβι 30/1
ε. Ν. Όρλεάνη 20/1
πρ. Κέλαγκ 13/1
πρ. Κάργκ 20/1
α. Λός Πάλμας 4/1
δ. Πόρτ Σαϊν 2/2
πρ. Παλούα 16/1
ε. Μπουένος Άϊρες 7/2
στο Χάργκ (ἀποθήκη)
πρ. Μπιάμπο 24/1
πρ. Νιγηρία 30/1
α. Μίνα Σάκρ 3/2
ε. Μπαθναγκάρ 29/11
πρ. Κωνσταντίνα 29/1
ε. Βενετία 7/2
πρ. Κούβα 23/1
πρ. Ταρτούς 19/1
πρ. Κούβα 14/1
πρ. «Dera Seconda»
ἐπωλήθη διδύληση
πρ. Τζέντα 26/1
πρ. Σουρία 12/1
ε. Καζαμπλάνκα 24/1
α. Χιούστον 30/1
ε. Βομβάη 16/1
πρ. Άρούμπα 28/1
ε. Ντάρμπαν 4/2
ε. Πειραιά 27/1
ἐπωλήθη
πρ. Ίταλία 29/1
πρ. «Kingston»
α. Ν. Όρλεάνη 12/1
α. Ν. Όρλεάνη 22/1
α. Φουτζέιρα 25/1
α. Πόρτ ντε Μπουκ 2/2
ἐπωλήθη Κινέζους
ἐπωλήθη Νορβηγούς
ε. Κιτόνοβι 31/1
ε. Λάγος 29/1
ε. Μπέντι 26/12
πρ. Πόρτ Χάρκουρτ 27/1
πρ. Πόρτ Κέλαγκ 24/1
πρ. Μπουναμπούτελ 20/1
ε. Άκαμπα 6/1
ε. Μπαντ' Άμπας 17/1
α. Σάν Λορέντζο 30/12
στο Ντάρμπαν 29/1
στο Γκιζόν
α. Σουέζ 1/2
ε. Λέ Χάβρη 8/2
πρ. «Νινή Πατέρας»
πρ. Κωνσταντίνα 27/1 *

ε. Χιούστον 18/1 *
α. Ν. Όρλεάνη 12/1
ε. Φουτζέιρα 28/1
α. Μάρσαλο 1/2
ΕΤΑ Ντουμπάι 4/2
α. Ν. Όρλεάνη 4/2
πρ. Χάιφα 12/1
πρ. Ίραν 20/1
πρ. Τουάπες 2/2
ε. Μπουσάν 30/1
πρ. Μασσαλία 6/2
πρ. Νοβοροσίσκ 8/1
δ. Γιβραλτάρ 3/2
μεσογειακές μεταφορές
α. Ντάρμπαν 6/2
ε. Άκαμπα 24/12
ε. Σιγκαπούρη 20/1
ἐπισκευές Πειραιά 23/1
α. Καράτι 29/1
σόν Πειραιά 2/12
α. Πασαγιές 2/2
ε. Μπαγκόκ 11/1
α. Καράτι 5/2
δ. Κων/πολη 8/2
πρ. Πενάγκ 12/1
ε. Ντουμπάι 7/2
υψωσε Ελληνική
πρ. Αϊγυπτο 6/1
α. Λούι Τέρμιναλ 8/1
ε. Κασσιούγκ 26/12
ε. Βαλλέττα 7/2
α. Σακά 1/2
ἐπωλήθη
α. Ρότερνταμ 31/1
ἐπισκευές Πειραιά 3/2
ἐπισκευές Ρότερνταμ 1/2

ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ. Μπχ.)	68	66113
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	4073
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΤΑΙ'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631
ΣΗ ΦΕ'ΙΘ (μ.)	70	15216
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΓΚΑΡΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΟΥ'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025
ΣΗΜΕΠΡΕΣΣ (δ.μ.)	77	40558
ΣΗΚΡΟΖ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΑΚ (Μολτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΡΑ'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΝ (κ.)	73	29763
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129

ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΝΘ (Μπχ.)	75	13835
ΣΙΑΙΜΝΑ*	78	32508
ΣΙΑΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878
ΣΙΑΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849
ΣΙΑΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	76	10804
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	11133
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725

α. Ναοσίμα 25/1	
ε. Βαλεντία 5/2	
δ. Κωνίπολη 2/2	
α. Γιβραλτάρ 7/2	
ε. Μπαντάρ Χομεϊνί 7/1	
πρός Πανζόγκ 9/1	
οτό Καράτι 5/2	
πρός Νιγηρία 13/1	
πρός Ντουμπάι 7/1	
α. Αύγουστα 1/2	
πρός Γουατεμάλα 1/2	
ε. Βενετία 29/1	
ε. Καράτι 25/1	
α. Ριγέκα 1/2	
υπέστειλε ελληνική πρ. «Φείθ»	
πρός Γιβραλτάρ 27/1	
πρός ΕΣΣΔ 26/1	
επισκευές Μπιλμπάο 10/2	
πρός Όδησσο 4/2	
πρός Λάς Πάλμας 12/1	
οτό Μπαντάρ Άμπας 24/1	
πρός Νορβηγία 28/1	
πρός Έλλάδα 20/12	
ε. Μπαντάρ Άμπας 9/1	
α. Ζημπαγκ 4/2	
δ. Π. Σαΐδ 7/2	
ε. Λένινγκραντ 26/1	
δ. Γιβραλτάρ 3/2	
πρός Σκώ 29/1	
α. Ν. Όρλεάν 27/1	
ε. Μπορντό 6/2	
πρός Ντακάρ 30/1	
πρός Μπ. Άμπας 3/1	
πρός Σευχέλες 16/1	
α. Γιβραλτάρ 6/2	
α. Φουτζέιρα 26/1	
πρός Νοβοροσίσκ 27/12	
πρός Γιβραλτάρ 25/1	
ε. Χάιφα 6/2	
α. Τερνέστη 5/2	
πρός Ριγέκα 30/1	
α. Άμβέρσα 10/2	
πρός Γιβραλτάρ 18/1	
ε. Χώρ άλ Ζουμπαϊρ 14/1	
ε. Ρουέν 29/1	
πρός Πειραιά 22/1	
πρός Ροστόκ 1/2	
οτό Μπουσίρι 21/1	
ε. Μπουσίρι 24/12	

πρός Περσικό 7/12	
πρός Λιβύη 18/1	
πρός Λιβύη 13/1	
ε. Σιγκαπούρη 5/2	
ε. Γισκοχάμα 10/1	
α. Βενετία 6/2	
α. Χιούστον 15/1	
ε. Λένινγκραντ 15/1	
πρός Ρόττερνταμ 8/2	
πρός Νιγηρία 14/1	
ε. Σάφι 26/1	
ε. Μακίε 1/12	
πρός Χουάγκου 25/1	
δ. Πόρτ Σαΐδ 5/2	
οτό Μπαντάρ Χομεϊνί	
πρός Σουαίμα 20/1	
δ. Πόρτ Σαΐδ 20/1	
πρός Άλγερ 26/12	
πρός Κουαντάν 21/1	
πρ. «Ding»	
α. Τέξας Σίτυ 7/12	
πρός Ουάσαν 10/12	
ε. Σαλέρνο 3/2	
α. Ν. Όρλεάν 24/1	
ε. Κολούμπια 4/2	
πρός Μαρίνα ντι Καράρα 27/1	
α. Ν. Όρλεάν 25/1	
ε. Σεμάγκα Μπαϊ 30/1	
ε. Βασιλικό Μπαϊ 5/2	
α. Πειραιά 29/12	
πρός Ροστόκ 25/1	
ε. Λάγος 12/1	
α. Άντεν 3/5	
α. Χιούστον 24/1	
πρός Άλγερ 11/1	
α. Λάς Πάλμας 25/1	
πρός Πάτρα 23/1	
ε. Άλικάντε 3/2	
α. Μπουένος Άϊρες 3/2	
α. Ν. Όρλεάν 21/1	
πρός Μπαλμπάο 30/12	
πρός Μπάρ 25/1	
ε. Κορούνα 31/1	
α. Ταρραγόνα 6/2	
πρός Σιγκαπούρη 22/1	
πρός Γισκοχάμα 28/1	
ε. Πειραιά 29/1	
πρός Ντάρμπαν 28/1	
α. Χιούστον 7/2	
πρός Φιλίππινες 23/1	
ε. Βαρκελώνη 3/2	
α. Γκάνδη 2/2	
α. Πόρτ όφ Σπαιν 2/2	
αργεί Πειραιά	
α. Ροζάριο 3/2	
α. Ν. Όρλεάν 6/2	
επισκευές Πειραιά 24/9	
α. Βανκούβερ 14/1	

ΣΦΙΝΕ (κ.)	69	9822
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΞΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΝΚ ΤΣΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)	72	1999
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.)	61	1252
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ Α.	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟ'Υ' ('Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΠΕΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213
ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΕΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΕΟΝ II (κ.)	75	16822
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΤΣ (κ.)	77	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	76	17339
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75	13567
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΟΔΟΣ (κ.)	76	5999
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΑΞΑ (δ.)	74	67.202
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΦΕΞΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598
ΦΙΛΘΕΘΗ (δ.κ.)	67	54322
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168
ΦΟΙΝΙΞ (δ. Ον.)	65	15090
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.Ον.)	65	12636
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΞΑΝΙΚ (π.)	73	3563

πρός Περού 14/1
α. Λισαβόνα 5/2
ε. Κουίνγκουαγκντό 27/1
πρ. «Fair Lady»
α. Ρίο 'Ιανέιρο 23/6
πρ. «Don
δ. Παναμά 21/1
ε. Βαλλέττα 31/1
α. Φουτζέιρα 2/2
δ. Γιβραλτάρ 6/2
αργεί Πειραιά
πρός ΕΣΣΔ 31/1
μετ. «Water Gina» (κ.)
ε. Φαλκονάρα 4/2
άλλοδαπή πλοιοκτησία
θέση 26.55 Ν., 30.47 Α 12/2
πρός ΗΠΑ 24/1
πρός Τρίπολη 10/1
πρός Πάτρα 12/1
α. Σαλβαντόρ 4/2
α. Μανίλα 20/1
ε. Ρ'γα 31/1
ε. Σιγκαπούρη 25/1
δ. Π. Σαΐδ 5/2
πρός Αίγυπτο 23/1
ε. Τσιτακόγκ 27/1
α. Σουβά 23/1
πρός Σαβόνα 23/1
α. Μόγκλα 2/2
πρός Σαλέρνο 25/1
πρός Φουτζέιρα 28/12
α. Ρίο 'Ιανέιρο 3/2
ε. Βομβάη 8/12
πρός Ρουέν 8/2
ε. Χωρ άλ Σουμπαί 21/1
πρός Ουόσαν 22/1
πρός Ν. Κορέα 18/1
α. Γκάνδη 6/2
πρός Φουτζέιρα 21/1

ε. Τζέντα 29/11
πρός 'Ιντσόν 1/1
ε. Μονζέμποϊντ 28/1
α. Ρόζαριο 1/2
δ. Παναμά 21/1
α. Γιβραλτάρ 27/1
πρός Κούρε 27/12
πρός Κουρασάο 27/1
πρός 'Οϊτα 27/12
πρός Γισσοού 8/1
α. Τάραντα 7/2
ε. 'Αμπιτάιν 10/1
ε. Γκαουγκακούιλ 28/1
πρ. «'Αρκ Μίνως
α. Σ. Μαλώ 9/2
ε. Πιομπιόνο 5/2
α. Κόρποσο Κρίστι 29/1
α. Ραβέννα 1/2
δ. Παναμά 2/2
ε. Βαλτιμόρη 6/2
διαγραφεται

ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	1261
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΦΡΟΖΕΝ ΛΟΥΛΗΣ (Όνδ.)	68	8076
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΥ (δ.π.)	79	6521

επωλήθη Κορέα
ναυπηγήθηκε 'Ιαπωνία
δ. Μάλτα 3/2
προς Ρας Τανούρα 5/1
προς 'Αλεξάνδρεια 25/12
πρ. «Ζάντε Ρήφερ»
προς Ρας Τανούρα 14/1
προς Σιγκαπούρη 12/1
προς Ντάρ ες Σαλάμ 27/1
στη Σιγκαπούρη
α. Μονρόβια 20/1
προς 'Ιλιτσέβσκ 1/2
προς Σάντος 27/1
ε. Χάμπτον 22/1
μετ. «Χαράλαμπος» (Μ.)
προς ΗΠΑ 21/1
προς Παναμά 28/1
α. Λά Παλίζ 8/2
α. Χιούστον 5/2
ε. 'Ασσάμπ 29/1
προς Τζέντα 26/1
προς Ρας Λανούφ 24/1

ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	84	4409
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η)*	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166
ΧΟΛΣΑΤΙΑ (π.)	79	12074
ΧΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

ε. Λέ Χάβρη 8/2
προς Γουατεμάλα 4/2
ε. Σιγκαπούρη 6/2
προς 'Αλεξάνδρεια 28/1
δ. Γιβραλτάρ 7/2
δ. Πόρτ Σαίτ 4/2
δ. Παναμά 27/1
προς Παλεμπόγκ 25/1
α. Δουνκέρκη 5/2
α. Φουτζέιρα 18/1
ε. Πειραιά 30/1
α. Όννε 26/12

α. Μοντεβιδέο 11/1
προς Μαρίνα ντι Καράρα 5/2
α. Λας Παλμας 1/2
προς Ντουάλα 16/1
προς Πόρτ ντε Μπούκ 1/1
προς Μπιλμπάο 29/12
ε. Έμντεν 4/2
προς Μπετζάγια 851

International TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio -Colon — Telex: 8572 Tagrox PG FAX: 41-4728

P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

LICENSED MANNING • CREWING AGENTS • OWNERS
PROTECTIVE AGENTS • GENERAL SHIPS AGENTS • SHIP
REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)

99-09-91

FAX: 921-3354

CABLES: EL GRECO, MANILA

TLX: RCA 27321 EGE PH

EASTERN: (WUI) 63329 GRECO PN

(WUI) 63329 ELLIN PN

ITT 42018 EL GRECO PN

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D I D LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIAI
KABOURI - ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς «Ἑλληνες Ναυτικούς»

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στα πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπάθειών τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα ποὺ τοὺς ἀπασχολοῦν ἀμεσα 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, ποὺ ἰσχύει ἀπὸ 1ης Ἰουλίου 1989 περιλαμβάνει:

- Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 6.000.
- Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 7.500 (ἐναντι δρχ. 10.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» με αὐτὲς τὶς εἰδικὲς τιμὲς συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νο-
τάρα 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



TELESHIP

- ◆ AUTOMATION
- ◆ INSTRUMENTATION
- ◆ HEAT EXCHANGERS
- ◆ SPARE PARTS
- ◆ GENERATORS
- ◆ RIDING SQUADS

TELESHIP MARITIME AGENCIES S.A.

35-39, AKTI MIAOULI - 185 35 PIRAEUS - GREECE - TEL: 4183692/3 - TLX: 241578 TLSP - FAX: 4183693