

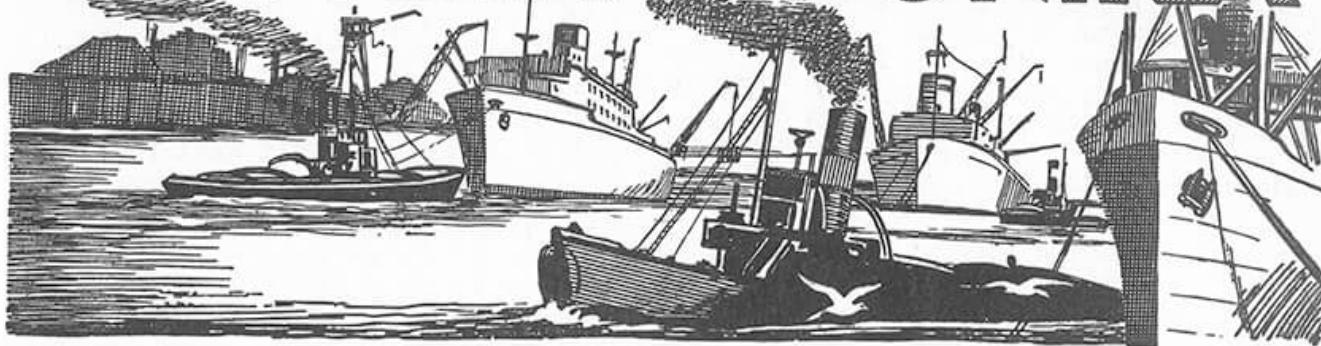
NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1978

Αρ. Φύλλου 1040/799

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΗ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 1040) 799

ΕΚΔΟΤΗΣ - Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΞΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1978

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

ΤΑ ΚΑΙΡΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τρία είναι τὰ ζέοντα προβλήματα τῆς Ναυτιλίας μας : 'Η άνεπάρκεια τοῦ έμψυχου ύλικοῦ της, ή συχνότης τῶν ἀτυχημάτων καὶ τὸ σημαντικὸν τοννάζ ύπερηλίκου χωρητικότητος. "Αν τῶν προβλημάτων αὐτῶν δὲν ἀντιμετωπισθῇ διὰ μέτρων ἀποφασιστικῶν ἡ ἐπίλυσις, τὸ μέλλον τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας καθίσταται προβληματικὸν καὶ ἡ προέχουσα θέσις τῆς μεταξύ τοῦ παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀναμφισθητήτως θά τεθῇ υπὸ δοκιμασίαν.

Ἐφοπλισταί, Ναυτικοί καὶ Κράτος ὄφειλουν συνεργαζόμενοι νὰ διευρύνουν τὴν συντονισμένην προσπάθειάν των διὰ νὰ ἔξυγιάνουν, κατὰ τὸ δυνατόν, τὴν νοοηράν κατάστασιν, ύπὸ τὴν ὁποίαν τελεῖ τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον.

Αἱ στῆλαι αὐταὶ οὐδὲν ἄλλο πράττουν παρὰ νὰ ἐπισημαίνουν τὰς ἀσθενεῖς πλευρᾶς τῆς ναυτιλιακῆς μας ύποστάσεως καὶ νὰ ύποδεικνύουν μέτρα δυνάμενα νὰ βελτιώσουν, ἀν μὴ νὰ ἔξαλείψουν, τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας τὰς δυσκόλους συνεπείας.

Καὶ πρῶτον διὰ τὴν ἀνεπάρκειαν τοῦ έμψυχου ύλικοῦ : Πρέπει νὰ καταστῇ ἐλκυστικώτερον τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. 'Η φυγὴ ἀπὸ τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης πρέπει νὰ σταματήσῃ. "Εχει φθάσει εἰς ἐπικίνδυνον σημεῖον. 'Η λύσις τῶν ἔγχρωμων δὲν ἀποτελεῖ θετικὸν μέσον καλύψεως τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας, εἰς κατώτερα, ιδίως, πληρώματα. 'Οφείλομεν νὰ ἔγκυψωμεν εἰς τοὺς λόγους ποὺ ἔσταμάτησεν ἡ κάθιδος πρὸς τὴν θάλασσαν τῶν νέων καὶ νὰ ἐπαναφέρωμεν τὸν "Ἐλληνα εἰς τὴν πατροπαράδοτον ἀπασχόλησιν του, τὴν τόσον προσδοφόρον δι' αὐτὸν καὶ τὴν Οικονομίαν μας.

Μισθοδοσία ἐπαρκής διὰ τὰς σημερινὰς ἀνάγκας. Καλὴ ἐνδιαίτησις.

Πλήρης πρόνοια συστηματική, καλῶς ὡργανωμένη. Συνταξιοδότησις ἐξασφαλίζουσα τὴν συντήρησιν διὰ τὰ χρόνια τοῦ ἀπομάχου. Αὐταὶ είναι σις βασικαὶ προϋποθέσεις, αἱ οποῖαι πρέπει νὰ πληρωθοῦν πρὸ πάσης προσπαθείας καθόδου πρὸς τὴν θάλασσαν τῶν νέων.

Τὸ κατώτερον πλήρωμα πρέπει νὰ ἀμειβεται καλῶς, ἀναλόγως τῶν συνθηκῶν τῆς ἔδω διαβιώσεως. Μία καλὴ ἀρχὴ ἐπισημαίνεται μὲ τὴν αὔξησιν τῶν μισθῶν τοῦ κατωτέρου πληρώματος διὰ τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως. Δέν πρέπει νὰ λημονῆται ὅτι προπολεμικῶς ὁ α' Πλοιαρχὸς φορτηγοῦ σκάφους ἐπληρώνετο μὲ 21 λίρας Ἀγγλίας μηνιαίως καὶ ὁ ναύτης μὲ 6.5 λίρας. Τὸ τρίτον, δηλαδή, τοῦ μισθοῦ τοῦ Πλοιαρχοῦ ἀπελάμβανεν ὁ ναύτης. Αὐτὴν τὴν ἀναλογίαν τοῦ μισθοῦ Πλοιαρχοῦ καὶ ναύτου πρέπει νὰ φθάσωμεν νὰ καλύπτωμεν καὶ σήμερον. Αὐτή, ἀλλως τε, δύναται νὰ θεραπεύσῃ τὰς σημερινὰς ἀνάγκας τοῦ βιοπορισμοῦ μιᾶς ὀλιγομελοῦς οἰκογενείας. 'Αναλογὸς θὰ είναι καὶ ἡ συνταξιοδότησις.

'Η πρόνοια, ἡ ιατροφαρμακευτικὴ περιθαλψὶς τοῦ ναυτικοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του, πρέπει νὰ είναι πλήρης, καλῶς ὡργανωμένη. 'Ο "Οἶκος τοῦ Ναύτου" νὰ ἀναπτύξῃ τὴν ἀκτίνα τῆς δραστηριότητός του, εἰς βαθμὸν ἀνάλογον πρὸς τὸν ὅγκον τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ. Πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι ὁ ναυτικὸς εἰσφέρει τὰς δαπάνας τῆς περιθάλψεως του διὰ τῶν κρατήσεων τοῦ Κεφαλαίου Ἀσθενείας.

'Η ἐνδιαίτησις, τέλος, ἐπὶ τῶν πλοίων δέον νὰ είναι ὅσον τὸ δυνατὸν ἀνετος καὶ κατὰ τὰς ὥρας τῆς σχολῆς τοῦ πληρώματος. 'Υπόδειγμα ἀ-

νέτου ἐνδιαίτησεως τὰ σκανδιναϊκὰ σκάφη.

Αὐτὰ τὰ ἐν συντομίᾳ ἀναφερόμενα πρέπει νὰ ἀποτελέσουν τὰ βασικὰ στοιχεῖα, ποὺ θὰ φέρουν τὸν "Ἐλληνα καὶ πάλιν εἰς τὴν θάλασσαν.

Διὰ τὸ δεύτερον πρόβλημα τοῦ παρηλίκου τοννάζ, ἀπὸ τὸ ὅποιον κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν συγκροτεῖται ἡ Ναυτιλία μας. Λύσις μία υπεδείχθη καὶ ἐπιβάλλεται ἐκ τῶν πραγμάτων νὰ ἐφαρμοσθῇ : 'Η ἀπαγόρευσις πλοίων ύπερδεκαπενταετοῦς ἡλικίας νὰ ἔγγραφωνται εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον. 'Επιτακτικὴ ἡ ἀνάγκη βελτιώσεως καὶ ποιοτικῶς τῆς Ναυτιλίας μας. Πρὸ ἡμῶν αὐτή ἡ Λιθερία προήλθεν εἰς τὴν ἀπαγόρευσιν τῶν παρηλίκων πλοίων. 'Η μεγάλη 'Ελληνικὴ Ναυτιλία είναι ἀνάγκη ἐπιτακτικὴ νὰ βελτιώσῃ καὶ τὴν ἡλικίαν τοῦ πλωτοῦ τῆς ύλικοῦ. Αὐτονότος ἡ προϋπόθεσις αὐτὴ ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλιστικῆς καὶ προλήψεως τῶν πολλῶν ἀτυχημάτων. Τὰ ἐπασφάλιστρα, ἀλλως τε, μᾶς ύποδεικνύουν τὸ καθῆκον μας ἔναντι τῆς ὅλης θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

Καὶ ἐρχόμεθα εἰς τὸ τρίτον, τὸ οσθαρώτερον πρόβλημα τῶν συχνῶν ἀτυχημάτων. Συνέπεια ἀμεσος τῆς συχνότητος αὐτῆς τὸ μωσαϊκὸν τῶν πληρωμάτων μας, ἡ πληθώρα τῶν ἀναύτων ἔγχρωμων καὶ ἡ ποιότης τῶν πολλῶν παρηλίκων πλοίων μας.

'Ο ἀνθρώπινος, πάντως, παράγων — ὅπως ἔτονίσαμεν καὶ εἰς τὸ προγιούμενον τεῦχός μας — είναι ὁ περισσότερον συντελῶν εἰς τὴν συχνότητα τῶν ἀτυχημάτων. Αἱ στατιστικαὶ τῶν ἀτυχημάτων καταδεικνύουν τὸ γεγονός, ὅτι εἰς τὰ μικρά, παρηλίκα πλοία μὲ τοὺς ἐπιβαίνοντας ἔγχρωμους, τὰ ἀτυχήματα κυρίως ἐπισυμβαίνουν. "Αν ἐπηρείτο στατιστικὴ ἀπηκριθωμένη καὶ λεπτομερής τῶν

άτυχημάτων, τὸ γεγονός αύτὸ θὰ ἀπετέλει τὸ μέτρον τῆς ἐκτιμήσεως τῆς θέσεως τῆς Ναυτίλιας μας ἀπὸ ἀπόψεως ἀτυχημάτων. Σπανιώτατα εἶναι τὰ ναυάγια, σῶς καὶ αἱ ἔξιαι λόγου δυσκολίαι εἰς τὰ ταξίδια τῶν ποντοπόρων πλοίων μας. Τὰ ἀτυχήματα ἐπισυμβαίνουν εἰς τὰ μικρὰ καὶ τὰ παρήλια σκάφη. Αὐτά εἶναι πολλὰ διὰ τὴν Ναυτίλιαν μας.

Οι ἀσφαλισταί, πάντως, ὄφειλουν νὰ ὁμολογήσουν ὅτι ἀπὸ ἀπόψεως κόστους τὰ ἐλληνικά ἀτυχήματα δὲν κατέχουν τὴν οἰστὸν ὑψηλὴν θέσιν μὲ τὴν ὁποίαν ἐμφανίζονται εἰς τὰς στατιστικὰς τῶν. Πρέπει νὰ τηρηθοῦν

στατιστικὰ λεπτομερεῖς τῶν ἀτυχημάτων, διὰ νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι ἀπὸ ἀπόψεως κόστους τὰ ἀτυχήματα τῶν πλοίων μας εἶναι πολὺ κατώτερα τοῦ ὅλου ἐλληνικοῦ κινδύνου.

Αὐτῶν τῶν τριῶν σοβαρῶν προβλημάτων ἡ θέσις, ὥστε ἀφορᾶ τὴν Ναυτίλιαν μας, καθορίζεται διὰ τῶν ἀνωτέρω. Πρὸς αὐτὰ δέοντα νὰ ἐγκύψῃ ἡ προσοχὴ τῶν Ἐφοπλιστῶν, τῶν Ναυτικῶν καὶ τοῦ Κράτους. Ή ἐπίλυσίς τῶν προώρισται νὰ προσδώσῃ εἰς τὴν Ναυτίλιαν μας, τὴν οἰστὸν δικαιοῦται νὰ κατέχῃ θέσιν, λόγω μακρᾶς παραδόσεως καὶ τοῦ ναυσιθίου πνεύματος τῆς Ἑλληνικῆς Φυλῆς.

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ

Σχόλια σούδιλως κολακευτικά διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἡκούσθησαν κατ' ἐπανάληψιν εἰς τὴν πρόσφατον διάσκεψιν τῆς Διεθνοῦς Ενώσεως Ναυτασφαλιστῶν εἰς Βιέννην.

Ὦς τὸν ιδιαίτερον, αἱ πλεισταὶ τῶν περιπτώσεων ναυταπότες ἀναφέρονται εἰς παρήλια «μοναχοδόπορο», τῶν 5.000 - 10.000 τόνων, καλυπτόμενον ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν ἡ κάποιαν σημαίαν εὐκολίας.

Ἡ πλέον πρόσφατος περίπτωσις ἀφορᾶ εἰς τὴν συμφωνίαν ἐμπορικοῦ σίκου τοῦ Σουδάν μὲ "Ελληνας ἐμπόρος, οἱ ὅποιοι ἀνέλαβον τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μεταφέρουν 20 χιλ. τόνους τοιμέντου ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας εἰς τὴν Σουδικὴν Ἀραβίαν. Ἡ Τράπεζα τῶν Σουδανῶν ἐπλήρωσεν ἐν ἑκατομ. δολ. ἀμαὶ τῇ λήψῃ τῶν φορτωτικῶν ἐγγράφων, ἀλλὰ τὸ τοιμέντον οὐδέποτε ἐθεάσεν εἰς τὸν προσρισμόν του.

Ὦς ἀπεκαλύφθη ἐκ τῶν ὑστέρων, τὰ δύο πλοῖα —ένα πλοιοκτησίας Χόγκ Κόγκ καὶ ἔνα ρωσικὸν— τὰ ὅποια ὑπετίθετο ὅτι μετέφερον τὸ φορτίον, εύρισκοντο εἰς ἔτεραν περιοχὴν καὶ τὸ "Εμπορικὸν Ἐπιμελητήριον τῶν Φιλιππίνων ἐδήλωσεν ὅτι οὐδέποτε ἐξέδωσε πιστοποιητικά ἔξαγωγῆς διὰ τὰ πλοῖα αὐτά.

ΤΑ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Οἱ περισσότεροι ναυτασφαλισταὶ ὑποστηρίζουν τὴν χαραχθεῖσαν ὑπὸ τῆς ἀγορᾶς τοῦ

Λονδίνου γραμμὴν περὶ ἐπιβολῆς ἀπασφαλίστρου εἰς πλοῖα καλυπτόμενα ὑπὸ ὀρισμένας σημαίας εὐκολίας, ἐδήλωσεν ἐκπρόσωπος τοῦ "Ινστιτούου Ναυτασφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Βιέννης.

"Ηδη, 12 'Ἐνώσεις - Μέλη τοῦ Διεθνοῦς 'Ινστιτούου Ναυτασφαλιστῶν ἔχαρακτηρίσαν τὴν ἀναθεώρησιν τοῦ ἄρθρου ταξινομῆσεως ὡς «επιμαντική δοθεῖσαν» πρὸς ἀποφύγην προβλημάτων ἐγειρομένων κατὰ τὴν μετοφορὰν φορτίων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας. 'Ἐννέα 'Ἐνώσεις δὲν ἔξεφρασαν γνώμην καὶ μόνον τρεῖς ἔξεφρασαν τὴν ἀποφυγὴν ὅτι τὸ νέον ἄρθρον δὲν πρόκειται νὰ βελτιώσῃ τὴν κατάστασιν.

'Ο Βρετανὸς ἀσφαλιστῆς ἀναλυτικὸς εἰς 52 περιπτώσεις τῶν ὅποίων ἐπελήφθη τὸ "Σάλβατς 'Ασσοσιεύσον" τοῦ Λονδίνου, ὅπου τὰ πλοῖα δὲν παρέδωσαν τὰ φορτία τῶν εἰς τοὺς λιμένας προορισμοῦ διὰ λόγους ἀσχέτους πρὸς τοὺς συνήθεις κινδύνους ἐν θαλάσσῃ. 'Απὸ τὰ 52 αὐτὰ πλοῖα, τὰ 24 ἐκαλύπτοντο ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν καὶ τὰ ὑπόλοιπα ὑπὸ παναμαϊκήν, λιθεριανήν ἢ καὶ πριακήν.

«Μολονότι οἱ ὅροι τοῦ ἀναθεωρηθέντος ἄρθρου ταξινομῆσεως καὶ τὸ σχετικὸν συμβολευτικὸν σχέδιον δὲν θὰ ἀπέτρεπον οὐδεμίαν τῶν ὡς ἄνω περιπτώσεων μὴ παραδόσεως φορτίου, παρετήρησεν ὁ Βρετανὸς ἀσφαλιστῆς, «τὰ ηγέητα ἔπιπεδα ἀσφαλίστρων διὰ τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ είχον, ἵσως, ἀποτρέψει τὴν ναυλωσιν τινῶν ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

«Ἄπασαι αἱ προσαναφερθεῖσαι περιπτώσεις ἀφοροῦν πλοῖα καλυπτόμενα ὑπὸ σημαίας εἰς τὰς ὁποίας ἔχει ἐπιβληθῆ ἐπασφαλίστρον διὰ τὰ παρήλια σκάφη. Εἰς ἀρκετὰς περιπτώσεις οἱ διαχειρισταὶ τῶν δὲν ἔχουν καλήν φήμην, ὡς ἔχοντες ἡδη ἀναμιχθῆ εἰς ἐκφόρτωσιν φορτίων εἰς λιμένας ἀλλοτρίους πρὸς τὸν λιμένα προορισμοῦ.»

Ο ΛΟΥΝΤΒΙΧ ΚΑΤΑ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Ἡ ἐταιρία Νάσιοναλ Μπάλκ Κάρριερς τῆς Νέας Υόρκης (τοῦ γνωστοῦ μεγαλοεφοπλιστοῦ Ντ. Κ. Λούντβιχ) ἤγειρεν ἀγώγην κατὰ τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως αὐτῆς Μπράιαν Λῶτον, διὰ τὸ μπούκοτάς τοῦ ὅποιον ὑπέστη τὸ 273.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον τῆς ἐταιρίας «Γιούνιβερς Σέντινελ» εἰς Μίλφορντ Χάφεν τὸν παρελθόντα 'Ιούλιον.

Τὸ μπούκοτάς ἐστηρίχθη εἰς τὸν ισχυρισμὸν ὅτι αἱ ἀποδοχαὶ τοῦ πληρώματος ἡσαν χαμηλοὶ —περίπου εἰς τὸ ημίση τοῦ μισθολογίου τῆς Δ.Ο.Μ. Οἱ πλοιοκτήται συνεφηνήσαν νὰ πληρώσουν τὸ ποσό τῶν 200.000 δολαρίων δι' ἀναδρομικούς μισθούς καὶ ἡ ναυγάσθησαν νὰ καταθέσουν προκαταβολικῆς 71.000 δολλάρια διὰ τὸν μὴ ἐπιτραπῆ ὀπτόπλους.

Τὸ γεγονός αὐτὸ ἔχαιρετίσθη τότε μὲ ίκανοποίησιν ἐν μέρους τῆς Δ.Ο.Μ., διότι ὑπῆρχε παλαιὰ ἀντιμαχία μὲ τὴν Νάσιοναλ Μπάλκ Κάρριερς. Φάνεται, ὅμως, ὅτι ὁ κ. Λούντβιχ εἶναι ἀποφασισμένος νὰ μὴ ὑποκύψῃ εἰς τὸν ἐκβιασμόν.

ΔΥΣΚΟΛΟΣ Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ

Δυσχερεστέρα ὁσημέραι ἀποβαίνει ἡ διαχείρισται τοῦ ποντοπόρου ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ. Αἱ δοπάναι τῆς κινήσεως τοῦ διαίνουν αὐξανόμεναι, χωρὶς οἱ ναῦλοι νὰ ἀντικρύζουν τὰς αὐξήσεις ἀπὸ τὴν νομισματικὴν ἀστάθειαν, τὸν πληθωρισμὸν καὶ τὸ ηγήμενόν τωρα, μετὰ τὴν Σύμβασιν, μισθολόγιον.

Οἱ ναῦλοι εἰς δολλάρια θὰ ἐπρεπε νὰ είναι ηγέητοι κατὰ εἴκοσι πέντε τοῖς εκατὸν τούλαχιστον, ἀν μὴ καὶ περισσότερον, ἵνα καλυφθοῦν αἱ δοπάναι τῶν πλοίων εἰς ξένα νομίσματα ἀνατιμηθέντα ἔναντι τοῦ δολαρίου.

Λιμενικὸ δικαιώματα, φορτοεκφορτωτικά, ἐπισκευαὶ καὶ λοιπὰ ἔξοδα καταβάλλονται εἰς εἰλλάδας πάντα τοῦ δολλαρίου νομίσματα εἰς τοὺς διαφόρους ξένους, ἐκτὸς τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν, λιμένας. Τώρα αἱ πλήρωσις δικαιολογημέναι ἔκ τοῦ πληθωρισμοῦ αὐξήσεις τοῦ μισθολογίου, ηγέηταν τὸ ημερήσιον κάστος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου κατὰ 250 - 300 δολλάρια.

Πότε ἀλλοτε δὲν ἔγγωρισεν ἡ Ναυτίλια κρίσιν τόσης διαρκείας καὶ ὁδύτης. Προβληματική ἀποβαίνει αὐτὴ ἡ κινήσης τῶν πλοίων, ἀν οἱ ναῦλοι καὶ τὰ μισθώματα δὲν ἀνατιμηθοῦν κατὰ 25% τούλαχιστον, κατὰ τοὺς ἀμέωνς ἐπομένους μῆνας.

Η ΚΡΙΣΙΣ

«Πολλὰ τὰ πλοῖα, ὀλίγα τὰ φορτίων, ἐπισκευαὶς οἱ γνωστοὶ ναυλομεστῖται τοῦ Λονδίνου "Εγκαρ Φόρεστερ εἰς εἰδικὴν μελέτην ἐπὶ τῶν προσπτικῶν τῆς Ναυτίλιας. 'Ο περιορισμὸς τῶν ναυπηγήσεων καὶ ἡ ἐπιτάχυνσις τοῦ ρυθμοῦ διαλύσεων προτείνονται, μεταξὺ ἀλλον, διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως.

«'Υπεράνω ὅλων», λέγουν, «προέχει νὰ ἐντοπισθῇ ποία εἶναι ἡ πραγματικὴ ζήτησις τονάζ, τὸ συντομώτερον δυνατόν.»

«Υποραμμίζουσα τὰ αἴτια τῆς κρίσεως, ἡ ἀκεσίας τονίζει ὅτι, πέραν τῆς πλεοναστικής, ἡ ναυπηγική παραγωγή εἶναι τεραστία παρὰ τὸ ἀνύπαρκτον ἐνδιαφέρον διὰ νεότευκτα πλοῖα. Πέραν αὐτῶν, διὰ πληθωρισμὸς καὶ αἱ νομισματικὰς ἀνακατατάξεις πλήττουν τὴν παγκόσμιον Ναυτίλιαν.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - HAMBURG - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ
ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 02 44171

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 34 41

GROPELINGER HEERSTR. 254

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

28 BREMEN 21

P. O. BOX: 210266

Μετά τόσα έπη ύφεσεως και άσθενικής ναυλαγοράς, είναι άξιοι σημείωτοι ότι ή Ναυτιλία έπιβιώνει. 'Άλλ' είναι πλέον καιρός νά ληφθούν δραστικά μέτρα πρὸς έξισορθόπησιν της προσφοράς και ζητήσεως τοννάς.

'Η έκθεσις κατηγορεῖ τοὺς πλοιοκτήτας ότι έλλειψει άμοιδαίας κατανοήσεως και συνεργασίας δεν θα ποιήσουν τὰ διάφορα προγράμματα έκουσίου παροπλισμού. Πολιτικοί υπολογισμοί, θενικοί εύαισθησίαι και —τὸ σημαντικότερον— έλλειψις άποφασιστικότητος, άπετρεφαν τὴν πραγματοποίησιν τῶν σχεδίων.

Καὶ καταλήγει μὲ τὴν σύντασιν λήψεως θετικῶν μέτρων, καθ' ὃν χρόνον δοι έλπιζουν καὶ ἀναμένουν τὴν ἀνάκαμψιν.

'Ἐν τῷ μεταξύ, εἰς τὸν τομέα τῶν ἀγοραπωλησῶν, οἱ Κινέζοι παραμένουν οἱ κυριώτεροι ἀγορασταὶ τῶν καλῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν, ἐνῷ ἐπίσης ἀγοράζουν καὶ ἄλλοι ἀφοπλισταὶ τῆς 'Ἄπω Ανατολῆς, οἱ όποιοι δύνανται νά κινοῦν τὰ πλοῖα τῶν μὲν χαμηλὸν διαχειριστικὸν κόστος. Τέλος, ὑπάρχουν πλοιοκτῆται οἱ όποιοι πιστεύουν ότι αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων ἔχουν φθάσει τὰ κατώτατα ἐπίπεδα καὶ σπεύδουν νά ἀγοράσουν καλὰ πλοῖα, τὰ όποια ἐλπίζουν ότι θὰ ἐκμεταλλευθοῦν ἐπικερδῶς, ὅταν ἡ ναυλαγορά βελτιωθῇ.

ΣΥΝΕΣΤΗΘΗ Η «INTERKARPGKO»

'Ιδρυθη «Διεθνής 'Ενωσις 'Εφοπλιστῶν Πλοίων Έπροῦ Φορτίου», η όποια θὰ ἐγκατασταθῇ εἰς τὸ Λονδίνον καὶ θὰ λειτουργήσῃ τὸ συντομότερον δυνατόν. Τὰ ἀνωτέρω ἀναφέρονται εἰς ἀνακοινώσιν τῆς νεοιδρυθείσης 'Ενωσεως καὶ εἰδικότερον :

'Ἐπραγματοποιήθη τὴν 18ην Σεπτεμβρίου εἰς Λονδίνον, συνάντησις 'Ομάδος 'Εργασίας, ητις ἀπέβλεπεν εἰς τὸ νὰ διαπιστώσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων τὰ όποια ἔχουν ζητήσει τὴν ἐγγραφήν των εἰς τὴν «Διεθνῆ 'Ενωσις 'Εφοπλιστῶν Πλοίων Έπροῦ Φορτίου». Διεπιστώθη ότι εἰς τὴν "Ενωσιν εἶχον ζητήσει νά γίνουν μέλη 861 πλοῖα διαφόρων ἔθνοτοπων, ἀριθμὸς ἀνώτερος τῶν 70 πλοίων, οἱ όποιοι εἶχε θεωρηθῆ ἀπαραίτητος διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς «Διεθνούς 'Ενωσεως».

Κατόπιν αὐτῶν ἀπεφασίσθη ἡ δημιουργία τῆς 'Ενωσεως η όποια θὰ ἐγκατασταθῇ εἰς Λονδίνον καὶ θὰ λειτουργήσῃ τὸ συντομότερον δυνατόν. 'Η «Διεθνής 'Ενωσις 'Εφοπλιστῶν Πλοίων Έπροῦ Φορτίου» ἔχει σκοπὸν νὰ ἀποτελέσῃ χώρων προβολῆς τῶν προβλημάτων τῶν πλοίων ξηροῦ φορτίου καὶ νά συζητῇ τὰ προβλήματα ναυλώσεων καὶ ἄλλων ἐμπορικῶν ὑπόθεσεων τῶν μελών της.

ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ

Αὐτὴν τὴν φορὰν τὸ μήνυμα τῆς αἰσιοδοξίας ἔρχεται ἀπὸ τὴν 'Ἄπω Ανατολῆν. Πράγματι, ὁ Πρόεδρος τῆς 'Ενωσις τῶν 'Εφοπλιστῶν τοῦ Χόγκ Κόγκ, ἐδήλωσεν ότι ή ναυτιλιακή κρίσις θὰ τερματισθῇ συντόμως. Τὴν σισιόδισον αὐτὴν ἀποφιν στηρίζει ἐπὶ πολλῶν καὶ διαφόρων δεδομένων, μεταξὺ τῶν όποιων ὑπεγράμμισεν : τὴν βελτίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς τῶν σιτοφορτίων, τὴν αὔξησιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῶν τελευταίων μηνῶν καὶ τὴν κατὰ 10 ὥντας 15% αὔξησιν τῆς τιμῆς τῶν μεταχειρισμένων πλοίων.

Παραλλήλως ὅμως ἔκρινε σκόπιμον νὰ συστήσῃ πρὸς τὴν Ιαπωνικὴν Κυβέρνησιν, ὅπως μειώσῃ τὴν ἐπίδοσιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας τῆς χώρας. Τούτο, εἶπε, θὰ ήτο δυνατὸν ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐὰν τὰ ναυπηγεῖα ἀπησθανοῦντα εἰς χεροσάις, ὡς ἐπὶ παραδίγματι ἡ κατασκευὴ πεδίων προσγειώσεως ἡ θαλασσίων ἀεροδιμένων καὶ ἀφ' ἔτερου ἐὰν ἔκλεινον αἱ μικραὶ ναυπηγικαὶ μονάδες, ὥστε αἱ ἀπομένουσαι νὰ καταστοῦν συναγωνιστικαὶ. Παραλλήλως συνέστησεν εἰς Ίαπωνες ναυπηγοὶ καταρτίζουν εἰς δολάρια τὰ ναυπηγικὰ συμβόλαια, ὥστε ν' ἀπαλλάξουν τοὺς παραγγε-

λεῖς ἐφοπλιστὰς ἀπὸ τὰς ὀδυνηρὰς ἐκπλήξεις ἐξ αἰτίας τῆς λίαν ισχυρᾶς θέσεως τοῦ γιεν.

Η ΝΕΑ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Παρουσίᾳ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορ. Ναυτιλίας κ. 'Έμμ. Κεφαλογιάνη, ὑπεγράφῃ τὴν 15ην Σεπτεμβρίου μεταξὺ τῶν ἐκπροσώπων τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καὶ τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας ἡ νέα συλλογικὴ σύμβασις ἐργασίας τῶν ναυτικῶν, οἱ όποιοι ἔργαζονται εἰς ποντοπόρα πλοῖα χωρητικότητος ἡνίου τῶν 4.500 κόρων.

'Η νέα σύμβασις, ητις ἐπετεύχθη κατόπιν μακρῶν διαπραγματεύσεων, είναι 15μήνου διαρκείας (1.7.78 ἕως 30.9.1979) καὶ προβλέπει, μεταξὺ ἄλλων, τὰ ἔξι :

ΑΥΞΗΣΙΣ Βασικῶν μισθῶν : α) 'Αξιωματικῶν : Ποσοστὸν 18% διὰ τὸ 12μηνον καὶ ἐπὶ πλέον 5% διὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον.

β) Πληρωμάτων : Ποσοστὸν 22% διὰ τὸ 12μηνον καὶ ἐπὶ πλέον 5% διὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον, εἰς τὴν οὐδὲν ἔχουν ἀδειαν ἡ πτυχίον ἡ ἀντίστοιχον χρόνον θαλασσίας ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἀπόκτησιν των. 'Ἐπισής ποσοστὸν 18% διὰ τὸ 12μηνον καὶ ἐπὶ πλέον 3% διὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον, εἰς τὸ λοιπὸν πλήρωμα.

—Τὸ ἐπίδομα Κυριακῶν αὐξάνεται ἀπὸ 14% εἰς 15%.

—Εἰς τὸ ἐπίδομα ως ἐκ τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας θὰ ὑπολογίζεται καὶ ἐκ 15% ἐπίδομα Κυριακῶν.

—Χορηγεῖται ἐπίδομα 20% εἰς ναυτικούς, οἵτινες ἔργαζονται εἰς πλοΐα μεταφέροντα υγραρείον.

—Διὰ τὰς προσθέτους ἐργασίας ἐφοδιασμού τῶν πλοίων θὰ καταβάλλεται ὑπερωριακὴ ἀμιοτή.

—Ο ναυτικὸς δικαιούται προκαταβολὴν μέχρι τοῦ 80% τῶν ἀποδοχῶν του, ἀντὶ τοῦ μέχρι σήμερον 50%.

—Εἰς τὸν ναυτικὸν ὁ όποιος ἀναχωρεῖ διὰ ναυτολόγησιν ἢ παλινούστησιν καταβάλλονται δῆλο τὰ ἔκτακτα ἔξοδα, μὲ βάσιν τὰς ἀποδείξεις.

—Οἱ δικαιούμενοι παλινωστήσεως ναυτικοὶ θὰ λαμβάνουν τὸν δασικὸν μισθὸν καὶ τὸ ἀντίτιμον τροφῆς δι' ὅσας ἡμέρας καθυστερήσουν ὑπαιτίοττη τοῦ πλοιοκτήτου πέραν τῶν 6 ή 48 ὥρων, ἀναλόγως τοῦ τόπου ἀποδείξεων των.

—Ο ναυτικὸς ἔχει τὸ δικαίωμα παλινωστήσεως δοπάναις τοῦ πλοιοκτήτου, ἐὰν τὸ πλοῖον παραμείνῃ εἰς τὴν ράδαν πέραν τῶν 4 μηνῶν.

—Ο μισθὸς ἀσθενείας δύοζεται εἰς 80% ἐντὸς νοσοκομείου ἢ κλινικῆς, εἰς 90% ἐκτὸς καὶ εἰς 100% εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος.

—Η ἀδεια αὐξάνεται ἀπὸ 45 εἰς 50 ἡμέρας καὶ τ' ἔτος.

* * *

—Ικανοποιημένοι οἱ ναυτικοί μας ἀπὸ τὴν Συλλογικὴν Σύμβασιν τῶν ποντοπόρων σκαφῶν. Οἱ ἐφοπλισταὶ, κατὰ τὸ μέτρον τοῦ δυνατοῦ, ἀνεγνώρισαν τὰς δυσχερείας τῆς ἐδῶ ζωῆς λόγω τοῦ πληθωρισμοῦ. Αἱ παραχωρηθεῖσαι αὐξήσεις καλύπτουν ὀπωσδήποτε

τὰς στοιχειώδεις ἀνάγκας τῆς ἐδῶ ζωῆς. 'Η ἀναγνώρισις ίδια τῆς δυσκόλου θέσεως τῶν κατωτέρων πληρωμάτων ἡτο ἐπιβεβλημένη.

Τὸ πλήρες, δεσμαίνω, τῶν αἰτημάτων τῆς Π.Ν.Ο. δὲν συνήντησαν τὴν ἀποδοχήν. Εἴμεθα οὖμας δέδαιοι, ἐὰν καὶ ἡ ναυλαγορὰ δοθήση, ὅτι κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς Συμβάσεως τὰς ὡρῶν ἐργασίας καὶ ἡ βελτιωμένη ἀμοιδή, τῶν κατωτέρων, ίδια, πληρωμάτων, θὰ ἰκανοποιηθοῦν.

Πρέπει νὰ ὁμολογηθῇ, ότι ἐν ὅρᾳ κρίσεως, ἀπὸ ἑταῖς τῶν ναυτικῶν μας τὸ ἐφοπλισταὶ ἀνεγνώρισαν ἔναντι τῶν ναυτικῶν μας τὸ ἀιτήμα τῆς αὐξήσεως τῶν ἀποδοχῶν τῶν. 'Αρκεῖ νὰ σημειωθῇ, ότι μὲ τὰς παραχωρησίες τῆς Συμβάσεως τὸ ἡμερήσιον κόστος κινήσεως τοῦ συνήθους φορτηγοῦ τῶν 15 χιλ. τὸν, αὐξάνεται κατὰ 250 - 300 δολάρια. Καὶ ἡ παραχωρησία σύμφωνα με τὰς πληρωμάτων τὰς αὐτές της παραχωρησίας.

ΔΙ' ΟΛΑ Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ :

Πόσας ἐπὶ πλέον ἀπασχολήσεις ἔχει προσθέσει εἰς τὸν πλοίορχον ἡ σύγχρονος ναυτιλιακὴ πρακτική, μόνον οἱ ἴδιοι οἱ πλοιάρχοι γνωρίζουν. Καὶ μάλιστα ἀπασχολήσεις πολυτάλοκον, γραφειοκρατικάς καὶ ἐπικινδύνους. 'Ιδιως ἐπικινδύνους. Διότι ἡ οἰαδήποτε παράλειψις ἀποτελεῖ περίπτωσιν εὐθύνης, πολλάς φοράς ποινικής, σχεδὸν πάντοτε δὲ πειθαρχικῆς.

Τ' ἀνωτέρω μᾶς ὑπέμνησης μία διάταξις τοῦ νέου περὶ Ν.Α. νομοσχεδίου, η όποια ἀντικαθιστά τὴν παράγραφον 17 τοῦ ἀρθρου 1 τοῦ Ν.Δ. 89/1969. 'Η παράγραφος ἐκείνη προέβλεπε ότι ὁ πλοίορχος στίτις : α) δὲν ἐφρόντιζε νὰ παραδώσῃ εἰς τὴν 'Αρχὴν τὸ ληξιπρόθεσμον ναυτολόγιον ἢ β) δὲν ἀντικαθίστα μόνος του τὸ ὑπερδωδεκαμήνου ληξίου ναυτολόγιον ἢ γ) δὲν προσεκύμιζε τὸ ὑπ' αὐτοῦ ἀντικαθασθέννυν ναυτολόγιον πρὸς ἐπικύρωσιν εἰς τὴν 'Αρχὴν, ἐτιμωρεῖτο πειθαρχικῶς κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ΠΠ ΚΕΝ. 'Η γενικὴ αὐτὴ ἀναφορά ἐπέτρεψε εἴτε τὴν διώξιν του δι' ἀπλούν πειθαρχικὸν παράπτωμα τοῦ ἀρθρου 246 τοῦ ΚΔΝΔ εἴτε τὴν παραπομπὴν του εἰς τὸ Πειθαρχικὸν διὰ προσωρινὴν στέρησιν τοῦ ἀρθρου 249, β τοῦ ΚΔΝΔ.

Ηδη ἡ νέα διάταξις ἔκ πρώτης μὲν ὄφεως φανεῖται ως ἡ πηιωτέρα, ἐφόσον πειροίζει τὴν πλοιαρχικὴν εὐθύνην μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς μὴ παραδόσεως τοῦ ληξιπρόθεσμον ναυτολόγιον εἰς τὴν 'Αρχὴν πρὸς ἔξοφλησιν (παρ. 8 ἀρθρου 1 Ν.Δ. 89). Συγχρόνως οὓς είναι καὶ αὐστηρότερα ἐφ' ὅσον ἔχειδικεύει τὴν κύρωσιν μόνον εἰς προσωρινήν στέρησιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἀποκλείσαται τὸ ἀπλούν πειθαρχικὸν παράπτωμα. 'Αλλαστε καὶ ὁ περιορισμὸς μόνον εἰς τὴν παράγρ. 8 είναι μᾶλλον σκιώδης, ἀφοῦ καὶ διὰ τὰς λοιπὰς παραδόσεις (παρ. 15 καὶ 16 ἀρθρου 1 Ν.Δ. 89) παρα-



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS
P. O. BOX 523 E.H.S.
TELEX: 21-2605 RIGA
TEL: 4121.289, 4127.328
CABLES: «RIGACHART»
PIRAEUS

μένει πάντοτε άνοικτή ή πειθαρχική δίωξις είτε με τὸ 246, ή εἴτε με τὸ 249, β τοῦ ΚΔΝΔ, ἐφόσον ὅπωσδποτε περὶ «κομικῶν ὑποχρέωσεων» πρέκειται.

Δὲν γνωρίζουμεν ποία ἀκριβῶς ἡτο η πρόθεσις τοῦ νομοθέτου ἐν προχειμένῳ, ἀλλὰ καὶ δὲν βλέπουμεν ποῖοι λόγοι ὑπηρέσεων τὴν τροποποίησιν. Διότι δὲν συνάγεται σαφῶς ἂν εἴναι ὑπέρ η ἔναντιον τοῦ πλοιάρχου. Καὶ πολὺ φοδούμεθα ὅτι συμβαίνει τὸ δεύτερον.

ΕΥΜΕΝΗ ΣΧΟΛΙΑ

Ἄγαθὴν ἐντύπωσιν ἀπεκόμισαν ἀπὸ τὸν ξένον ναυτιλιακὸν περιοδικὸν Τύπον αἱ δηλώσεις τοῦ κ. Κεφαλογιάννη διὰ τὴν διενέργειαν τοικτικῆς ἐπιθεωρήσεων καὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων μοες. Ή σύστασις εἰδικοῦ σώματος ἐπιθεωρήτων διὰ τὴν καλὴν τήρησιν τῶν μέσων ἀσφαλείας ἐκρίθη ἀπαραίτητος, ἵνα περιορισθοῦν ἴσως καὶ τὰ συχνὰ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀτυχήματα.

Γράψει σχετικῶς ἡ «Ζουρνάλη ντε λὰ Μαριν Μαρσάτ:

«Ἴδον μέτρα, τὰ ὁποῖα δέον νὰ τύχουν εὐμενοῦς ὑποδοχῆς. Ή πείρα κυρίως ἔρχεται νὰ μᾶς διδάξῃ (μετὰ τὴν συσταθείσαν φαλακήν εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Οὔσαντ), ότι αἱ παραδάσεις εἰς τὰς ἀσφαλείας ὄφελονται κυρίως εἰς ἐλληνικὰ πλοία καὶ εἰς σκάφη σηματιῶν εὐκαιρίας.

Ἄπομένει νὰ ἴωμεν ὃν τὰ μέτρα τοῦ κ. Κεφαλογιάννη θὰ τύχουν ἀποδοχῆς ἀπὸ ὅλα τὰ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας. Ο, τι εἰς αἰτή ἐπετεύχθη ἀπὸ ἀπόφεως κοινωνικῆς προνοίας καὶ μισθολογίου, νὰ ἐπιτύχουν καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ἀσφαλείας.»

ΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ἐξαιρετικὴ διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας ἡ σημασία τοῦ Παγκοσμίου Συνεδρίου «Ἐφοδιαστῶν Πλοίων, τοῦ ἑδῶ συνελθόντος ἀπὸ τῆς 17ης μέχρι τῆς 21ης Σεπτεμβρίου. Υπερεξαστοί σύνεδροι ἀπὸ 40 χώρας μετέσχον αὐτοῦ.

Ο ἀφοδισμὸς τῶν πολλῶν ἐλληνικῶν πλοίων μὲ ἐλληνικὰ προϊόντα ἀπετέλεσεν ἕνα τῶν κυρίων θεμάτων τῶν συζητήσεων καὶ ἡ ἔκθεσις εἰς τὸ ξενιδοχείον Χίλτον ἐλληνικῶν προϊόντων προεκάλεσε τὸ ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον τῶν συνέδρων.

Ορθῶς, ὁμιλοῦντες εἰς τὸ Συνέδριον οἱ «Υπουργοί Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας, ὑπεγράμμισαν τὸ κέρδος ἐκ τοῦ ἀφοδισμοῦ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων μὲ ἐλληνικὰ προϊόντα καὶ ὑπέδειξαν ὅπως οἱ σύνεδροι φροντίσουν νὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐλληνικῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ξένων πλοίων, προϊόντα ἐλληνικά. Ή ἐλληνικὴ Κυβέρνησις —ἐτόνισαν οἱ ὁμιληταί— εἶναι πρόθυμος νὰ παράσχῃ εὐκόλιαν διὰ τὴν δημιουργίαν στόκ ἐλληνικῶν προϊόντων εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Τὸ θέμα τῆς προμηθείσας ἐλληνικῶν προϊόντων ἀπὸ τὰ ποντοπόρα πλοῖα μας προεκάλεσεν ἀπὸ μακρῷ τὴν συζήτησιν καὶ τὴν παραίνεσιν τῶν στηλῶν αὐτῶν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπαθείας. Πολλὰ πρακτικά μέτρα δέον νὰ ληφθοῦν πρὸς τούτο καὶ αὐτὰ ὑπέδειξαν οἱ σύνεδροι πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, ητις ἔχει κάθε λόγον νὰ ὑποστηριξῃ τὴν σχετικὴν προσπάθειαν.

Πιστεύομεν ὅτι τὸ Συνέδριον θὰ ἀποδῆ καρποφόρον, όχι μόνον μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων προμηθευτῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ξένων, οἵτινες θὰ ἔξειται στην συμβολὴν τοῦ ἐλληνικοῦ παράγοντος.

* * *

Τὸν κ. Παναγιωτόπουλον προσεφώνησεν ἀπὸ μέρους τῆς Διεθνοῦς «Ενώσεως Ἐφοδιαστῶν Πλοίων I.S.S.A., ὁ πρόεδρος τῆς κ. Τζίμ Τέιλορ καὶ ἀπὸ μέρους τοῦ Πανελλήνιου Συλλόγου «Ἐφοδιαστῶν Πλοίων, ὁ πρόεδρος κ. Δημ. Παπαναστασόπουλος.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ E.E.E. διάδει τὸν ημήση τοὺς συνέδρους τῆς I.S.S.A. παρέθεσε εἰς ἐκπρόσωπους τῆς ἐπίσημην γέγοντος εἰς τὸν ΝΟΕ. Κατά τὴν διάρκειαν τοῦ γεγονότος, εἰς τὸ ὄποιον παρεκάθησαν περὶ τοὺς 70 προσκεκλημένοι, ὡμίλησαν ὁ πρόεδρος τῆς E.E.E. κ. Ἀντ. Χανδρῆς, ὅστις καλωσώριε τοὺς «Ἐλλήνας καὶ ξένους συνέδρους, ὁ κ. Τζίμ Τέιλορ, πρόεδρος τῆς I.S.S.A., ὁ ὄποιος πήχαριστης τὴν E.E.E. διάδει τὰ φιλοφρονήσεις της καὶ ὁ «Υπουργὸς Ναυτιλίας κ. Ἐμμαν. Κεφαλογιόννης, ὅστις ἔχαιρετος τοὺς ἐκπρόσωπους τοῦ Συνεδρίου καὶ ἔκαμε συστάσεις διὰ τὴν καλυτέραν κατά τὸ δυνατόν μεθόδευσιν τοῦ τρόπου ἐφοδιασμοῦ τῶν πλοίων, μὲ ἀπαραίτητα ἐφόδια.

Ἐπραγματοποιήθη ἐπίσης συζήτησις ἐπὶ στρογγυλῆς τραπέζης, εἰς τὴν ὄποιαν ἔλασθον μέρος ὄκτω ἐφοπλισταί (τρεῖς «Ἐλλήνες καὶ πέντε ξένοι) καὶ ὄκτω ἐφοδιασταί (δύο «Ἐλλήνες καὶ ἕξ ξένοι), κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὄποιας ἀνέπτυχθησαν αἱ ἀπόφεις καὶ τῶν δύο πλευρῶν σχετικῶς μὲ τὴν τροφοδοσίαν τοῦ πλοίου.

Ἐξ ὅλου ὡμίλησεν ἀπὸ πλευρᾶς τῶν Νορδιγῶν πλοιοκτητῶν ὁ κ. E. Σουντημπάτι, σχετικῶς μὲ θέμαστα ποὺ ἀφοροῦν τὴν συμεργασίαν μεταξὺ πλοιοκτήτου καὶ ἀφοδιαστοῦ καὶ ὑπέδειξε διάφορους τρόπους ὥστε αὐτὴ ἡ συνεργασία, ὡς ὄποια εἶναι ἀπαραίτητος προσδεύσει καὶ ὡς ὄποια εἶναι ἀπόφειτη.

Ἐπίσης ὡμίλησεν ὁ κ. Νικόλαος Οίκονόμου, ἀντιπρόεδρος τοῦ Πανελλήνιου Συλλόγου «Ἐφοδιαστῶν Πλοίων καὶ εἰς ἑκ τῶν ἀντιπροέδρων τοῦ I.S.S.A., ὁ ὄποιος ἀνέπτυξε τὸ νομικὸν καθεστὼς ποὺ ισχύει εἰς τὴν «Ἐλλάδα, οὕτως ὥστε ἔνας πιστωτής νὰ ἐπιτύχῃ τὴν εἰσπραξίαν τῶν τιμολογίων ἀπὸ τούτον δυστροπούντα χρεωφειλέτην.

●

ΠΡΑΞΙΣ ΠΡΟΣ ΜΙΜΗΣΙΝ

Εἰς τοὺς συγχρόνους υλιστικοὺς καιρούς, τοὺς κυριαρχούμενους ἀπὸ τὰς ἔγωγες τρεῖς τάσεις εἰς τὴν ζωήν, αἱ πράξεις ἀλτρουισμοῦ ὀλονέν καὶ γίνονται σπανιότεραι

Διὰ τούτο, ὁσάκις ἐκδηλώνονται πράξεις ἀπαραίλλου ὀλληλεγγύης, ὑπέρτατον ἀγάθων τῶν ἀνθρωπίνων ἀξιῶν, ὡς αὐτὴ ποὺ συνέβη προσφάτως εἰς τὴν Πύλον, δὲν πρέπει νὰ παρέχωνται ὀπαρατήρητοι. Ἀντιθέτως προσαλλόμεναι, δύον ιὰ γίνονται εὐρύτερον γνωστά, ὡς παραδείγματα πρὸς μίμησιν.

Ἀλληλῶς συγκλονιστικαὶ ὑπῆρξαν αἱ γνωσθεῖσαι λεπτομέρειαι ἀπὸ τὴν διάσωσιν τοῦ πληρώματος (31 ἀτομα) τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «ADMIRAL C.» (7.450 κ.ο.χ.), ναυαγήσαντος τὴν νύκτα τῆς 13ης Σεπτεμβρίου ἐ.ἔ. εἰς τὰς ἀποκρήμνους βραχώδεις ἀκτάς, μὲ μίλιον νοτίως τοῦ ὄρμου τῆς Πύλου.

Ἡ διάσωσις ἐπετεύχθη χάρις εἰς τὸν ἡρισμὸν καὶ τὴν αὐτοθυσίαν τοῦ Λιμενάρχου Πύλου κ. Δημ. Βενετσάνου, ὑποπλοιάρχου Λ.Σ., συνεπικουρουμένου ἀπὸ τοὺς κυβερνήτας δύο μικρῶν πετρελαιοκινήτων (λάντζες), ἐθελοντικῶν ἀπαντοκριθέντων εἰς τὴν ραδιοτηλεφωνικήν του ἐκκλησιν ἀπὸ τὴν περιοχὴν τοῦ ἀτυχήματος, ὡς ἡ ἐναπόμενουσα ὑστάτη σωστική προσπάθεια. Καὶ τούτο διότι ἡ σφοδροτάτη θαλασσοταραχή, ἡ ισχὺς τῶν πνεύμων ἀνέμων (ΒΔ 8 μπαφόρ) καὶ τὸ δύσθοταν, ἀνεύ δικῆς προσπέλασεως, τῆς περιοχῆς, εἰχον ἀποκλείσει τὴν ἀπόφειραν καὶ ξηράς παροχὴν βοηθείας, ὡς καὶ τὴν προσέγγισιν τῶν προστρεξάντων εἰς βοηθείαν πλοίων, ἔγγυτερον τοῦ μιλίου.

Ἐναὶ ἀπέριττον τηλεγράφημα τοῦ πλοιάρχου τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Ρήγκαλ Σῆ», πρώτου προστρέζαντος εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ ἀτυχήματος, πρὸς τὴν Πανελλήνιον «Ενώσιν Πλοιάρχων Ε.Ν., ἔξειτεν ὅσα ἔγένοντο πρὸς διάσωσιν τῶν κινδυνευσάντων συναδέλφων του ναυτικῶν, χάρις εἰς τὰ ὄποια ἀπεφεύχθη μία ἀνθετικήν τραγωδία. Ήραίσα πράξης μὲ βαθὺ νόημα, σφυρηλατούσα τοὺς δεσμούς μεταξὺ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ Ναυτικῶν.

Καὶ τώρα ἡ σειρά τοῦ «Υπουργείου διὰ τὴν συνέχειαν... ●

ΝΑ ΛΗΦΘΟΥΝ ΜΕΤΡΑ

Ἐπιμένοντο τοῦ προηγουμένου σχολίου ἐπισύρομεν τὴν προσοχὴν τοῦ «Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ γεγονότος ὅτι εἰς τὴν θαλασσίαν περιοχὴν ἔγγυς τῆς Πύλου, ἔχουν ἐπισυμβῇ κατά τὰ τελευταῖς ἔτη, πολλὰ ναυάγια, σ্পως τὸ φορτηγὸν «Εὐελπίς» βυθισθέν αὐτανδρον κατόπιν προσκρούσεως εἰς τὰς βραχώδεις ἀκτάς.

Ἡ περιοχὴ ἀυτὴ εἶναι πολυσύχναστος ἀπὸ διερχόμενα πλοία, πολλὰ τῶν ὄποιων κατευθύνονται εἰς τὸν Πύλον δι' ἀνεφοδιασμὸν καὶ ἀλλαγὴν πληρώματος.

Ἐπιβιδλλεται ὅθεν ὅπως τὸ «Υπουργείον μελετήσῃ ἐπισταμένος τὰς συνθήκας τῶν μέχρι τούδε ἐπισυμβάντων ναυτικῶν ἀτυχήματων καὶ βάσει τῶν πορισμάτων τῆς ἐρεύνης, νὰ λάβῃ ταχέως τὰ ἐνδεικνύομενα μέτρα προσταγῆς τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσίδειας. Πλοίος εἰς τὴν περιοχήν, σπως εἶναι π.χ. ἡ συμπληρωματική φωτοσήμανσις, ἡ σήμανσις τῶν ηύξημένων ναυτιλιακῶν κινδύνων, ἡ μόνιμος παροχὴ ναυτιλιακῶν ὅδηγιών εἰς τὰ καταπλέοντα εἰς ὄρμον Ναυαρίνου πλοία καὶ λοιπά.

Προσέτει τὸ «Υπουργείον πρέπει νὰ χορηγήσῃ εἰς τὸ ἔκει Λιμεναρχεῖον τὰ ἀναγκαῖαντα πλωτὰ καὶ χερσαῖα μέσα ὡς ὕστε τοῦ νόντοται ταχέων, δι' ιδίων μέσων, νὰ συμβάλῃ ἀποτελεσματικῶν προσφάτων εἰς τὸ σωστικὸν τοῦ ἐργον. Διότι δὲν εἶναι δέσμαιον ὅτι θὰ ἔξειρξωνται πάντοτε, εἰς κρισίμους στιγμάς καὶ εἰς χρόνον μάλιστα μηδὲν, τὰ ἰδιωτικὰ ἐθελοντικὰ μέσα. «Ἀλλως τε ἡ Πύλος κατακλύσει απὸ πλοίοιν καθιστᾶ ἀναγκαῖαν τὴν συνεχῆ ἐπικοινωνίαν τοῦ Λιμεναρχείου μὲ τὰ ὄρμοντα καὶ ἐπειγόμενα δι' ἀπόπλουν πλοία. ●

Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΠΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

«Η σοδούσα εἰς τὸν Ο.Λ.Π. κρίσις, πρέπει νὰ ἐμβάλῃ εἰς ἀνησυχίας, όχι μόνον τοὺς



Γράψατε διὰ νὰ σᾶς σταλούν κατάλογος καὶ τιμαὶ ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670

telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

περὶ τὸν Πειραιᾶ παροικοῦντας, ἀλλ' ἔνα κύκλον, πολὺ εὐρύτερον, ἐκτεινόμενον τόσον πρὸς τὴν κυβερνητικὴν ἡγεσίαν, ἀλλὰ καὶ πρὸς ὄλοκληρον τὸν παραγωγικὸν κόσμον τῆς χώρας. Διότι ἡ κρίσις τοῦ ΟΛΠ εἶναι βαθεῖα καὶ σχὶς ἀπλῶς οἰκονομική, ὡς ἔκ πρώτης ὅψεως ἐμφανίζεται. Εἶναι κρίσις δομῆς, ἡ ὥποιος πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἐπὶ ἔθνικῆς κλίμακος, μὲ τὴν σοφαρότητα τὴν ὥποιαν ἐπιτίθαλλουν αἱ περιστάσεις. Τελευταίως πολλὰ ἐλέχθησαν εἰς τὴν Βουλὴν περὶ εἰσαγομένου πληθωρισμοῦ καὶ πληθωρισμοῦ κόστους. Ὅπενθυμοίζομεν εἰς τοὺς ἀφροδίσιους ὅτι τὸ κόστος τῶν λιμένων μας συμβάλλει ἀποφασιστικῶς τόσον ἐπὶ τῆς διοικητικῆς τῶν χώρας, ἐντεῦθεν πρέπει αὐτὴ εἰς τὴν συγκράτησιν τοῦ πληθωρισμοῦ, εἴτε εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῶν ἔξαγωγῶν.

Διότι πρέπει νὰ ἔχωμε κατὰ νοῦν ὅτι ποσοστὸν ἄνω τοῦ 90% τοῦ συνόλου τοῦ ἔξωτερικοῦ μας ἐμπορίου (εἰσαγωγαὶ - ἔξαγωγαὶ) διεξάγεται ἀπὸ θαλάσσης. Τὸ γεγονός αὐτὸ καὶ μόνον ὑποδεικνύει πῶς πρέπει νὸ ἀντιμετωπισθῇ τὸ πρόβλημα τοῦ ΟΛΠ καὶ μάλιστα ἐπειγόντως, διότι οἱ καιροὶ δὲν περιμένουν. Κοινὴ εἶναι ἡ ἀντίληψις ὅτι ὁ Πειραιεὺς συνεχῶς χάνει ἔδαφος ἐπ' ὀφελεῖα τῶν ἀνταγωνιστῶν λιμένων τῶν γειτονικῶν χωρῶν. Αὐτὸ διὰ τὴν Ἑλλάδα σημαίνει ὅτι χάνει ἐλπίδας καὶ διὰ τὸ μέλλον ποὺ ἀνέρενει ἀπὸ τὴν ἔνταξιν μας εἰς τὴν ΕΟΚ. Διότι ἔνα ἀπὸ τὰ ἐλάχιστα πλεονεκτήματα ποὺ προσφέρομεν εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα, είναι ἡ γεωγραφικὴ μας θέσις πρὸς τὰς πετρελαιοεξαγωγικὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.

Ἡ ὑπαγωγὴ ὅλων τῶν Λιμενικῶν Ὀργανισμῶν καὶ Λιμενικῶν Ταμείων εἰς τὸ 'Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, καθ' ὅλα ὁρθολογικὴ, τοῦ ἔχει δημιουργῆσαι μεγάλας εὐθύνας, ἐπηρεάζουσας εὐθέως ὡς μόνον τὴν Ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ ὄλοκληρον τὸν παραγωγικὴν διαδικασίαν τῆς χώρας. Φοδούμεθα ὅτι αὐτὸ δὲν ἔχει γίνει ἀρκούντως ἀντιληπτόν, τούλαχιστον εἰς οἷαν ἔκτασιν ἐπιβάλλουν αἱ περιστάσεις. Περὶ αὐτοῦ καὶ ἀλλοτε ἐγράψαμεν, ἀλλ' οὐδὲν μέχρι σήμερον εἴδομεν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῶν.

Εἶναι καιρὸς πλέον ἡ Κυβέρνησης νὰ ἔχειγείη τὴν ἔθνικὴν πολιτικὴν ἐπὶ τῶν λιμένων, συνηρθρωμένην μὲ δόλον τὸ πλέγμα τῆς Οἰκονομίας, τὸ ὥποιον αὐτὴ μοιραίως ἐπηρεάζει.

ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΣΕΙΣΜΟΠΑΘΩΝ

Τὸ δράμα τῆς «Νύμφης τοῦ Θερμαϊκοῦ» δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ ἀφῆσῃ ἀσυγκίνητον τὸν «Νύμφην τοῦ Αίγαιου». Δὲν εἶναι, λοιπόν, περίεργον τὸ γεγονός ὅτι ὁ πλοιαρχὸς καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ διπλοῦ «Aegean Nymph» (πλοιοκτησίας τοῦ κ. Ιωάννη Κούλουθου), συνεκέντρωσαν καὶ προσέφεραν ὑπὲρ τῶν σεισμοποθῶν τῆς Θεσσαλονίκης τὸ συμβολικὸν ποσὸν τῶν 16.500 δραχμῶν.

Παρόμοιοι ἔρανοι, ὡς πληροφορούμεθα, διενεργούνται καὶ εἰς ἄλλα ἑλληνικὰ πλοῖα, συντόμως δὲ ὃ δημοσιεύθουν ὡς ὄντα πάτα τῶν καὶ τὰ συγκεντρώντα ποσά. Τὸ ὑψηλὸν αἰσθημα φιλαληλίας, τὸ ὥποιον ἀνέκαθεν ἔχαρακτήριζε τὸν «Ἐλλήνα ναυτικόν», δὲν ἔξελιπνεν, εὐτυχῶς, ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΑΘΩΝ

Ἡ σημειωθείσα σημαντικὴ ἄνοδος τῶν ναύλων τῶν δεξαμενοπλοίων, ἡ πρώτη ἀπὸ τὴν «πετρελαικὴν κρίσιν» τοῦ 1974, ἀποδίδεται εἰς τοὺς κάτωθι λόγους:

1ον) Εἰς τὴν προεξοφλουμένην αὔξησιν τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου ὑπὸ τῆς OPEC, ἀπὸ 1ης τοῦ προσεχοῦς Ιανουαρίου.

2ον) Εἰς τὰς φήμας καθ' ἃς αἱ χώραι τῆς OPEC θὰ ἐγκαταλείψουν τὸ δολλάριον ὡς μονάδα καθορισμού τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου. Καὶ...

3ον) Εἰς τὴν ὑπόνοιαν ὅτι ἡ OPEC θὰ περιορίσῃ τὰς ἔξαγωγάς πετρελαίου ἐπὶ ἔνα χρονικὸν διάστημα πρὶν ἀπὸ τὴν ὧς δεδειάν, θεωρουμένην αὔξησιν τῆς τιμῆς του, ὥστε νὰ ἐμποδισθῇ ὁ σχηματισμὸς μεγάλων ἀποθεμάτων ἀπὸ τὰς ἔταιρις πετρελαίου. Τὸ μέτρον τούτο φαίνεται ἀπὸ τὴν OPEC ὡς ἀπολύτως ἀναγκαῖον, καθόσον ὡς πιστεύεται ὑπὸ τὴν ἡγετικῶν κύκλων αὐτῆς, τὰ πολὺ μεγάλα ἀποθέματα, τὰ ὥποια ἔχουν συγκεντρωθῆνες εἰς ΗΠΑ, παρέχουν μεγαλύτερον εὐχέρειαν χειρισμῶν εἰς τὰς ἔταιρις πετρελαίου.

'Ἐν τῷ μεταξύ, ὡς ἐγγνώσθη, ρεκόρ διαδύσεως τάνκερς ἐστημένης κατὰ τὸ Α' ἔξαγωγον τοῦ 1978, ἀνελθόντων εἰς 166.

'Ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευράν ἡ Ιαπωνία ἔθεσεν εἰς ἐφαρμογὴν τὸ πρόγραμμα αὔξησεως τῶν στρατηγικῶν τῆς ἀποθεμάτων πετρελαίου, μὲ πρόσθλεψιν ὅπως μέχρι τοῦ Μαρτίου 1979, ἔχη ἀποθήκευσει 30 εκατόμ. βαρέλια πετρελαίου, εἰς 12 ἀργούντα δεξαμενόπλοια, εἰς τὴν περιοχὴν Ναγκασάκι. Περαιτέρω ὁ ιαπωνικὸς σχεδιασμὸς ἐλπίζει νὰ διπλασιάσῃ τὰς ἀποθέματα μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου '79, μὲ τελικὴν ἐπιδιωξιν νὰ ἀνέλθουν ταῦτα, κατὰ τὸ 1985, εἰς 180 εκατ. βαρέλια.

'Υπογραμμίζεται ὅτι διὰ τὴν ἀποθήκευσιν τοῦ πετρελαίου θὰ χρησιμοποιηθοῦν μόνον ιαπωνικὰ δεξαμενόπλοια, ναυλωνώμενα διὰ περίοδον 1 - 2 ἑταῖς, μέχρις ὅτου κατασκευασθῇ τὰς περαστία πλωτὴ ἀποθήκη καυσίμων.

'Ηδη τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Αύγουστου ἀπέπλευσε τὸ πρώτον ιαπωνικὸν σούπερ - τάνκερ διὰ τὴν Μέσην Ἀνατολήν, ἵνα

φορτώσῃ τὸ πρός ἀποθήκευσιν φορτίον του.

Πρέπει νὰ λεχθῇ, ὅτι πλὴν τῶν στρατηγικῶν σκοπῶν, ἡ δημιουργία τῶν ιαπωνικῶν ἀποθεμάτων πετρελαίου ἐμπίπτει καὶ εἰς τὴν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν ὑπὸ τῆς τελευταίας οἰκονομικῆς διασκέψεως κορυφῆς τῆς Βόνης, καθ' ἣν ἡ Ιαπωνία ἀνέλαβεν τὴν ὑποχρέωσιν αὔξησεως τοῦ ρυθμοῦ οἰκονομικῆς τῆς ἀναπτύξεως, ὡς καὶ κάμψεως τοῦ ἐισιτώτος μεγάλου πλεονάσματος τοῦ ισοζυγίου τρεχουσῶν συναλλαγῶν της. Πρές τοῦτο ἡ ιαπωνική Κυβέρνησης ἀνήγγειλε τὴν διάθεσιν 650 εκατομ. δολλαρίων διὰ τὴν προμήθειαν πετρελαίου πρὸς ἀποθήκευσιν εἰς σούπερ - τάνκερς ὡς καὶ ἔτες 700 εκατομ. δολ. διὰ τὴν ἀγοράν μεταλλευμάτων.

ΔΙΑ ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

'Η καθ' ὅλον τὸ ἔτος ἀπασχόλησε τῶν κρουαζιεροπλοίων μας, διὰ τὴς τροπῆς των κατὰ τὰς νεκρὰς διὰ τὴν χώρας μας περιόδους, εἰς τὰς τουριστικὰς ἀγορὰς τοῦ ἔξωτροικού, ἀποτελεῖ μίαν ὄρθην ἐπιχειρηματικὴν κατεύθυνσιν, μὲ πολλὰς ἐμμέσους καὶ ἀμέσους εύνοιας ἐπιπτώσεις εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν.

'Υπὸ τὴν ἔννοιαν αὐτῆς δὲν πρέπει νὰ διαφύγῃ τῆς πρωσοχῆς τῶν ἐφοπλιστικῶν μας τουριστικῶν ἐπιχειρήσεων, ἡ προσπάθεια τῆς Κίνας πρὸς ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ της, εἰς τὴν ίδεαν τοῦ ὄποιου, κατόπιν πολλῶν ἀμφιταλαντεύσεων, φαίνεται ὅτι προσεχώρησεν. 'Ηδη ἡ Κίνα ἀναμένει διὰ τὸ 1979 ἔνα εκατομμύριον τουριστῶν καὶ τὰ ἐν ἀκτεύσει σχέδια τῆς προβλέπουν τὴν αὔξησην τῶν τουριστικῶν της κέντρων εἰς 100. 'Απὸ τὴν ὅλην πλευράν ἐπιχειρηματίαι ἀπὸ τὸ Πορτογαλικὸν Μακάο καὶ τὸ ὑπὸ δρεπανικήν διοίκησιν Χόγκ Κόρκ, διεξάγουν συνεννοήσεις



INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:
TONIO COLON

TELEX:
3485072

TELEPHONE:
45-0127
45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:
P.O. Box 443
Colon, R. Panama

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY-FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:
TONIO PANAMA

TELEX:
3480042
3282068
368633

TELEPHONE:
Panama 23-9920
MAILING ADDRESS:
P.O. Box 6-4000
El Dorado
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY-FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL — 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

μέ εκπροσώπους τού κινεζικού τουρισμού διά την ύπ' αύτών κατασκευήν και έπι 10ετίαν διασχείρισιν τουριστικών μονάδων έπι της κινεζικής πλευράς των συνόρων τών δύο τούτων περιοχών.

TO PAKOKOSMION EMPORION

Συμφώνως πρός τελευταίαν έκθεσιν της GATT (Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου) ο σύγκος τού παγκοσμίου έμπορου κατά το α' έξιμην τού 1978, είς έπησίαν άναγωγήν, άνηλθεν είς 6%, έναντι 4% το άποιον έσημειώθη καθ' όλον το 1977.

'Η άξια τού διακινηθέντος έμπορου κατά το 1977 άνηλθεν είς 1.120 δισ. δολαρίων, σημειώσασα αύξησιν, έναντι τού 1976, κατά 13%. 'Αντιθέτως, ή κατ' δύκον αύξησις τού διεθνούς έμπορου άνηλθεν το 1977 είς μόνον 4%, έναντι 11% τού 1976.

Ειδικότερον ή κατ' δύκον αύξησις κατά το 1977, τών μὲν διομηχανικών προϊόντων άνηλθεν είς 5%, τών δέ προϊόντων της πρωτογενούς παραγωγής κατά 2%.

Αι κατά περιοχάς έξαγωγαι κατά το 1977 έχουν ώς άκολούθως :

—Βιομηχανικά χώραι, 705 δισ. δολάρια, έναντι 622,8 δισ. δολαρίων τού 1976 (αύξησις 13.2%).

—Πετρελαιοπαραγωγοί χώραι, 147 δισ. δολαρίων, έναντι 134 δισ. δολαρίων τού 1976 (αύξησις 9.7%).

—Λοιποί ανάπτυσσεναι χώραι, 138 δισ. δολαρίων, έναντι 119.1 δισ. δολαρίων τού 1976 (αύξησις 15.8%).

—Άνατολικαί χώραι, 109 δισ. δολαρίων, έναντι 94 δισ. δολαρίων τού 1976 (αύξησις 15.9%).

H EYTHNIH POLITIKOLOGIA

Τὰ φληγαφήματα τῆς δημαγωγίας περὶ ξένου κεφαλαίου και μονοπωλιακῶν ἐκμεταλλεύσεων δίνουν και πάιρνουν εἰς τὴν χώραν μας, μὴ εύρισκοντα τὴν προσήκουσαν ἀποστόμωσιν. Καὶ δώμας, ἡ ἀπάντησις δίδεται ἐμπράκτως ἀπὸ τὰς ιδίας τὰς κομμουνιστικάς χώρας, αἱ ὄποιαι καίτοι ἀντίθετοι δογματικῶς πρὸς τὰς ἀρχὰς τῆς ἐλευθέρας οἰκονομίας, ἐν τούτοις καταβάλλουν ἀπεγνωσμένας προσπαθείας διὰ τὴν ἔξασφάλισιν συνεργασίας μὲ οἰκονομικούς 'Ομίλους τῆς Δύσεως. 'Ιδού μερικά παραδείγματα :

—Ομ:λος 4 καναδικῶν ἑταῖρων πετρελαίου, μὲ ἐπικεφαλῆς τὴν BOW Valley Industries, ἔξησφάλισις τὸ δικαίωμα ἀπὸ τὴν κομμουνιστικὴν Κυβέρνησην τοῦ 'Ανδρί, ὅπως διεξαγάγῃ θαλασσίσιαν ἔρευναν πρὸς ἀνέυρεσιν πετρελαίου εἰς τὰ ὕδατα τῆς χώρας.

—Ο σύντονος Ιαπωνικὸς 'Οργανισμός Japan National Oil Corporation ὑπέγραψε

προσφάτως συμφωνίαν μετὰ τῆς κομμουνιστικῆς Κίνας, διὰ τὴν ἀπὸ κοινού ἀνάληψιν ἔργων πρὸς ἀνέυρεσιν πετρελαίου εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Κόλπου Ροχαί, ἀνατολικῶς τοῦ Πεκίνου.

—Κατόπιν κινεζικῆς προσκλήσεως ἀπευθύνεσθαις κατὰ τὸν Μάιον ἔξ. τέσσαρες ἀμερικανικοί ἑταῖροι πετρελαίου (Exxon Corp., Phillips Petroleum Co., Pennzoil Co. καὶ Union Oil of California), διεξάγουν συνομιλίας μὲ τὸ Πεκίνον διὰ τὴν συμμετοχὴν τῶν εἰς τὴν ἀξιοποίησιν τῶν μεγάλων κινεζικῶν ἀποθεμάτων πετρελαίου.

—Η Μαρξιστικὴ Κυβέρνησης τῆς 'Αγκόλας ἀπομονώθη πρὸς τὰς δυτικάς Κυβερνήσεις ΗΠΑ, Γαλλίας, Δυτ. Γερμανίας, Βρετανίας καὶ Βελγίου δι' οἰκονομικήν δοήθειν.

Διά τοὺς τυχόν ἀκόμη ἀμφιβόλοντας, ὁ πίνακας οὗτος δύναται κατὰ πολὺ νὰ ἐπιμηκυνθῇ.

SITIHPA PROS KINAN

Δὲν πρέπει νὰ παρέλθῃ ἀπαρατήρητος διὰ τοὺς ἐνδιαφερομένους "Ελλήνας πλιοκτήτας ἡ προσφάτως γνωσθεῖσα νέα κινεζικὴ ἀγορά ἔνος ἑκατομ., τόνων ἀμερικανικού στίου, δευτέρᾳ ἐμπορικὴ πρᾶξις μετὰ τὴν πρώτην, δι' ἕκατομ. τόν., στίου ὁμοίως, συναφθεῖσαν κατὰ τὸν παρελθόντα 'Απρίλιον. Μὲ τὴν νέαν αὐτὴν παραγγελίαν τὸ συνοικίον ὑψος τοῦ ἀγορασθέντος ὑπὸ τῶν Κινέζων στίου ἀπὸ τὸ ἔξωτερον, ὁ ὄποιος μέχρι τὸν 'Ιούλιον '79 πρέπει νὰ ἔχῃ φορτωθῆ διὰ Κίναν, ἀνῆλθεν εἰς 6.3 ἑκατομ. μετρ. τόνων.

'Υπενθυμίζεται σχετικῶς, ὅτι διὰ μίαν 4ετίαν ἡ Κίνα εἶχε διακόψει τὴν προμήθειαν στίου ἀπὸ τὰς ΗΠΑ, ἐπαναλαβούσα ταύτην κατ' 'Απρίλιον ἔξ.

'Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ Κίνα, λόγω τῆς χαμηλῆς τῆς ἔσοδειας στίου κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν, προθείνει ἡδη εἰς τὴν λήψιν δραστικῶν μέτρων πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως. Οὕτω μῆνησος ἔφετος κατὰ 40% τὰς πιστώσεις δι' ἀρδευτικὰ ἔργα καὶ ἔξοικον-μησην ποτιστικῶν ὑδάτων.

'Ἄπο πλευρᾶς ἴδικῆς μας, ἡ Κίνα ἀπετέλει πάντοτε ἔνος καλὸν πελάτην τῶν πλοιών μας καὶ διὰ τοῦτο μὲ ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον πρέπει νὰ παρακολουθήσῃ ἡ τελευταία ἀπάτησης τοῦ ἐμπορικού τῆς στόλου, κυρίως ἔξ ἀγορῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν, λόγῳ τῆς μεγάλης πτώσεως τῆς ἀξίας των.

OPROS KAI DIKAIOS

Μὲ τὴν εὐκαιρίαν τῆς τελευταίας ἐν Ν. 'Υόρκη συνόδου τῆς Διασκέψεως τοῦ Δικαίου τῆς θαλάσσης, ητίς συνεχίζει τὸν μαραθώνιον δρόμον της, περιφερούμενη μεταξὺ

Γενεύης καὶ Ν. 'Υόρκης, διεπιπώθη ὅρθως καὶ δικαίως ἡ ἀπαίτησις ὅπως ἐν μέσῳ τῶν πολλῶν προβλημάτων καὶ τῶν ἀντιθεμένων ἐπιδιώξεων διαφυλαχθῆ ἡ κινδυνεύουσα ν' ἀπολεσθῆ ἐλευθερία τῶν θαλασσῶν, τῆς ὁποίας ἡ Ναυτιλία ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην διά τοῦ να ζήση. Καὶ ἔζητην ἡ πανηγυρικὴ ἀναγνώρισις τῆς ἐλευθερίας αὐτῆς εἰς τὰς βασικὰς τῆς ἀρχάς.

Μεταξὺ τῶν ἀρχῶν τούτων ὑπογραμμίζομεν τὰς ἀκολούθους:

—Τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ἐλευθερίας ναυσιπλοΐας ἐντὸς τῶν δημιουργουμένων οἰκονομικῶν ζωνῶν τῶν 200 μιλίων, αἵτινες οὐδέποτε πρέπει νὰ παύσουν νὰ θεωροῦνται ὡς ἀναπόσπαστον μέρος τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης.

—Τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ἐλευθερίας τοῦ διάπλου διὰ μέσου στενῶν καὶ νησιωτικῶν συμπλεγμάτων.

—Τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ἀδλαβούς διελεύσεως διὰ τῶν χωρικῶν ὑδάτων καὶ τὴν ἀπόκρουσιν πάσης προθέσεως παρεμβάσεως τῶν παρακτίων χωρῶν εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν κατασκευήν, τὸν ἔξοπλισμὸν καὶ τὴν σύνθεσιν τῶν διερχομένων πλοίων.

—Τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ἀποφυγῆς ἀπαραδέκτων μεθόδων παρεμβάσεως ἐπὶ τῶν πλοίων μὲ τὴν δικαιολογίαν τῶν μέτρων κατὰ τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης.

PΩΣ ΒΛΕΠΟΥΝ ΟΙ ΞΕΝΟΙ

'Εάν αἱ νορβηγικαὶ 'Αρχαὶ δὲν μεταβάλουν πολιτικήν εἰς τὸ θέμα τῆς ἀναμορφώσεως τοῦ ἐδνικοῦ στόλου διὰ τῆς ἐλευθερίας μεταφορᾶς ὑπὸ ξένην σημαίαν, αἱ συνέπειαι θὰ είναι καταστρεπτικαί, μὲ ὅμεσον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ἀπασχολήσεως καὶ τοῦ ίσογιού τῆς χώρας.

Οὕτω ἐπιγυμνατικῶς κρούει τὸν κώδωνα τοῦ κινδύνου γνωστὸς ναυλομεστικὸς οἶκος τῆς Νορβηγίας, ὑπενθυμίζων ὅτι αἱ υψηλαὶ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως δημιουργούντων ἀδάπτατον τὸ δρόμον ὑπὸ τὰς σημερινάς συνθήκας τῆς ναυλαγορᾶς. Παραλλήλως ὁ συνεχιζόμενος πληθωρισμὸς ἔξασφάλισει τὰ κεφάλαια τὰ ὄποια ήσαν ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ στόλου κατὰ τὸ τέλος τῆς κρίσεως.

'Ἡ Νορβηγία ἐπιλήγη ἰδιοιτέρως ἐκ τῆς κρίσεως, διότι ἐκτὸς τῶν ἐπιστήμων πτωχευσασῶν ἐπιχειρήσεων, μέγας ἀριθμὸς ναυτιλιακῶν ἑταῖρων εὑρίσκεται εἰς τὰ πρόσθια τῆς καταστροφῆς ἡ διέλουτη τῶν μειούτων συνεχῶν διὰ τῆς ἀναγκαστικῆς πωλήσεως εἰς τὸ ἔξωτερον. Τὸ ίδιον συμβαίνει εἰς τὴν Σουηδίαν, ἀκόμη δὲ καὶ εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν. Καὶ ἡ χωρητικότης αὐτῆς ἀγοράζεται ἀπὸ σημαίας χωμηλῆς ἐκμεταλλεύσεως, τῶν ὄποιων δὲ διαχείρισις ἐδρεύει εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ, τὸ Λονδίνον, τὴν Ν. 'Υόρκην καὶ τὸν Πειραιά.

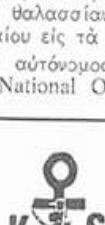
Τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τῆς παρούσης κρίσεως, κατολγεῖ ὁ νορβηγικὸς οἶκος, εἴναι ὅτι ἡ ναυτιλιακός ρόλος τῆς Σκανδινανίας καὶ τῆς Βρετανίας ἔξασθενει συνεχῶς, διὰ νὰ ἐνισχύσῃ τὸν ρόλον τοῦ Χόγκ Κόγκ καὶ τῆς Ελλάδος.

TO «KAMOUFLAZ»

Πλοία γερμανικῆς κυριότητος, ἐκτελούντα τακτικάς γραμμάς εἰς τὴν 'Ανατ. Μεσόγειον, καλύπτοντας ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Τὰ ὄπλα μᾶς είναι γνωστά, πλήν κωλύμβεθνα τὰ ἀναφέρομεν, ἐφόδον δὲν κατέχομεν τὰ στοιχεῖα, βάσει τῶν ὄποιων ἐνηλογήθησαν.

"Οτι, πάντως, είναι γερμανικῆς κυριότητος είναι οι αναφιστήτητον. 'Ερευνώμεν τὴν ύπόθεσιν καὶ θὰ ἐπανέλθωμεν.

Χαρακτηριστικόν, σύμως, τὸ γεγονός ὅτι πέντε ἐλληνικά φορτηγά γραμμῆς ἀπεσύρθησαν τελευταίως ὑπὸ τὴν γραμμὴν τοῦ Κόντινεντ. Τὰ καμουφλαρισμένα ἐλληνικά κινούνται. "Έχουν, ἄλλως τε, καὶ τὴν προτίμησιν τῆς γερμανικῆς ἀγορᾶς.



KARAGIANNIDIS & SONS GMBH

General Shipsuppliers

IMPORT

Marine Spares & Equipment
Provisions and Bonded Stores
Deck, Engine and Cabin Stores
Prompt Supply in all German Ports



EXPORT

Travemunder Straße 6
P.O. Box 15 05 49
D-2800 Bremen 1
Telex: 02 45 153 kar d
Telegrams: Karagiannidis Bremen

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΡΟΦΟΛΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ

Tel. Office (0421) 38 41 07/08
Tel. A.O.H.
J. Karagiannidis (0421) 34 35 66

Tò σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Δυσανασχετεῖ ὁ ἀγαπητὸς ἀρθρογράφος τοῦ προηγούμενον μας τεύχους, διὰ τὴν ὄνομαστικὴν ἀσυδοσίαν, ἡ ὥποια κρατεῖ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. Καὶ ἔχει ἀσφαλῆς δίκαιον. Διότι παρὰ τὸν ἀνέξαντλητον θησαυρὸν τοῦ μυθολογικοῦ καὶ ιστορικοῦ μας πανθέου, προτιμῶμεν διάφορα ἔνεα ὄντων, τὰ ὥποια μεταγραφόμενα εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἀπόδιδουν ἀκατανόήτους ἡ κακοῖχος συνδιασμόν.

Ἀναγνωρίζων, ὅμως τὰς πρακτικὰς ἀνάγκας καὶ δυσκολίας, προτείνειν ὡς συμβιβαστικὴν λύσιν νὰ ἀναγράφεται τούλαχιστον τὸ ἐλληνικὸν ὄνομα μὲ ἐλληνικὰ στοιχεῖα παραπλέυρως τοῦ ἔνεικού εἰς τὰς παρειὰς τοῦ σκάφους.

Συμμεριζόμεθα, δεβαίως, τὰς ἀνησυχίας του καὶ τὰς δικαιολογημένας προτάσεις του, ἀλλὰ πολὺ φοβούμεθα ὅτι θὰ εὐρεθῶμεν καὶ πάλιν πρὸ ἀντερβλῆτων δυσχερειῶν ἡ φαιδρῶν ἐκπλήξεων. Διότι πώς, ἐπὶ παραδίγματι, νὰ μεταφράσωμεν τὰ μυστηριώδη ἑκεῖνα συνθετικό : Στόλι καὶ Φρίγκο καὶ Πίτρια καὶ Νόπολ καὶ τόσα ἄλλα, ὡς οὐ ἔστιν ἀριθμός ; Καὶ πώς νὰ ἴδωμεν, χωρὶς μειδίασμα, εἰς τὴν παρειὰν τοῦ πλοίου τὸ «Μπουμπουλίνειον κύμα» («Boubulina Wave») ἢ τὸ «Φιλιάτρειον Κληροδότημα» («Filiastra Legacy») ἢ τὴν «Ειρήνειον Φιλοδοξίαν» («Irene's Ambition») :

Τὸ καλὸν — ἡ τὸ κακὸν — εἶναι ὅτι ἔλαχιστοι ἐνδιαφέρονται δι' αὐτὰ τὰ πρόγυματα. 'Η Ναυτιλία νὰ πηγαίνῃ καλὰ καὶ ἀπὸ ὄντωτα... μόνον ὅταν συμβῇ κανὲν ἀτύχημα ἡ ἄλλον σημαντικὸν γεγονός καὶ τὸ θέμα φθάσῃ εἰς τὰς ἐφημερίδας, προσπάθει ἡ Κοινὴ Γνώμη νὰ ἔχηγησῃ μὲ ποίαν λογικήν εἶναι ἐλληνικὸν σκάφος ὁ «Γεωργιανὸς Οἰακοστρόφος» ἢ «Τὰ Πεπρωμένα τοῦ Κεντάκυ». Διότι δὲν γνωρίζει, ἵσως, ὅτι ὑπάρχει καὶ ἄλλου εἴδους λογική... ἡ «Τρεφάλγκον Λότζικ».

Αἰσιοδοξία διὰ τὴν σταθερότητα τῆς ναυλαγορᾶς. Ἐπερχομένου τοῦ χειμῶνος αἱ καθυστερήσεις θὰ εἶναι συχναῖ, τόσον ὡστε ἡ προσφορὰ τοννὰς νὰ μὴ εἶναι ἀφθονος καὶ οἱ φορτωταὶ κατ' ἀνάγκην θὰ πληρώσουν τὰ περισσότερα.

Τὰ δημητριακὰ θὰ κρατήσουν τὴν ἀγοράν. Οἱ Κινέζοι οἱ κύριοι ναυλωταί· αἱ εἰσαγωγαὶ σιτηρῶν διαγράφονται σημαντικαί.

Αἱ χρονοναυλώσεις ἐπίσης θὰ διατηρηθοῦν ζωηραὶ καὶ γενικῶς ἡ ἀγορά ἐμφανίζεται δελτιωμένη πως.

'Η ζήτησις ἀπὸ τὴν Κίναν δημητριακῶν θὰ συνεχισθῇ, κατὰ τοὺς Ἀμερικανοὺς ἀρμοδίους. Τέσσαρα ἑκατομμύρια τόνων θὰ εἰσαγάγῃ ἑπτάσις, λόγω αὐξήσεως τῶν πληθυσμοῦ. 'Η τοπικὴ ἐσοδεία κατὰ τὴν τελευταῖον τριετίαν ἀνήλθεν εἰς 270 ἑκατομ. τόν. 'Η αὔξησις τῆς καταναλώσεως θὰ ἀντιμετωπισθῇ διὰ τῶν εἰσαγωγῶν. Αἱ ἀγοραὶ ἐφέτος ἀπὸ τὰς 'Ηνωμ. Πολιτείας γεωργικῶν προϊόντων ἐφθασαν ἕρετος τὰ 500 ἑκατομ. δολ.

Τῶν 80% τῆς σοδιετικῆς ἐσοδείας εἰς δημητριακὰ ἡ συγκομιδὴ συνετελέσθη ἡδη, κατὰ πληροφορίας ἐκ Μόσχας. 'Αναμένεται ἡ ὅλη ἐσοδεία αἰτίως νὰ πραγματοποιηθῇ. Εἰς 220 ἑκατομ. τόνους ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ, ἔνοντι τῶν 195.6 ἑκατομ. τόν. τοῦ προηγουμένου ἔτους

Περιωρισμέναι αἱ εἰσαγωγαὶ δημητριακῶν ἀπὸ τὴν 'Ιταλίαν προβλέπονται. Εἰς 8.9 ἑκ. τόν. δ ὅ σιτος, ἔνοντι 6.2 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1977. Αἱ εἰσαγωγαὶ προβλέπονται νὰ ἀνέλθουν εἰς 2.4 ἑκατομ. τόν. ἔνοντι τῶν 4.25 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1977/78.

'Η παραγωγὴ ἀράβοσίτου προβλέπεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 5.8 ἑκατομ. τόν., ἔνοντι 6.4 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1977/78. 'Η εἰσαγωγὴ 3.700.000 τόν. προβλέπεται διὰ τὸ '78 - '79.

Τὴν ἀγορὰν 100 χιλ. τόν. ἀμερικανικοῦ σίτου ἀνεκοίνωσε τὸ 'Υπουργεῖον Γεωργίας τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν. 'Η Μόσχα ἐγόρασεν ἐπίσης 565 χιλ. τόν. ἀράβοσίτου παραδο-

τέου κατὰ τὸ τρίτον ἔτος τῆς σχετικῆς συμφωνίας.

Κατὰ τὸ δεύτερον ἔτος, τὸ λῆγον τῶν 30ην Σεπτεμβρίου, τὰ Σοδιέτη ἐγόρασαν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμ. Πολιτείας 3.5 ἑκατομ. τόν. σίτου καὶ 11.3 ἑκατομ. τόν. ἀράβοσίτου.

Βάσει τῆς συμφωνίας ἡ Μόσχα δύναται νὰ ἀγοράσῃ 65 ἑκατομ. τόν σίτου καὶ ἀράβοσίτου κατ' ἐλάχιστον καὶ δύναται νὰ προδῷ εἰς τὴν ἀγοράν μέχρις ὅκτω ἑκατομ. τόν. χωρὶς προειδοποίησιν. Πράγματι, κατὰ τὸ δεύτερον ἔτος τῆς συμφωνίας, τὸ λῆγον τῶν 30ην Σεπτεμβρίου, ἡ Ρωσία ἐγόρασεν ἀπὸ τὴν 'Αμερικὴν 15 ἑκατομ. τόν. δημητριακῶν.

'Εφέτος, ὅμως, ἡ ρωσικὴ ἐσοδεία προβλέπεται καλή. Δὲν θὰ ἀγοράσῃ τὰς αὐτὰς ποσότητας σιτηρῶν.

'Η εἰδησις ἀπὸ τὴν 'Ιαπωνίαν ὅτι συζητεῖται ἡ καθιέρωσις σταθερὰς ἰσοτιμίας δολλαρίου - γιενὶ διὰ τὰς παραγγελίας νεοτεύκτων, εἰς τὰ 220 γιέντες ἀνὰ δολλάριον, πιθανὸν νὰ ἔνθαρρονται πλοιοκτήτας τινὰς νὰ παραγγείλουν εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν. 'Ἐν τούτοις, ἐὰν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι τὸ δολλάριον εύρισκεται σήμερον εἰς τὰ κατώτατα ἐπιπέδα καὶ ὅτι καταβάλλονται σύντονοι προσπάθειαι ισχυροποιήσεως του, τότε ἡ ἰσοτιμία τῶν 220 γιέντες ἵσως νὰ μὴ θεωρήται τόσον γενναιόδωρος εἰς τὸ μέλλον ὅσον φαίνεται σήμερον.

'Η ναυλαγορὰ τῶν μπάλκ κάρριερς βελτιοῦται σταθερῶς κατὰ τοὺς 4-5 τελευταῖοὺς μῆνας, μὲ ἐμφανεῖς ἐπιπτώσεις εἰς τὰς τιμὰς τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν. Εἰς ὅλους οὐσιαστικῶς τοὺς τύπους τῶν μπάλκ κάρριερς ἐστημένως δελτίωσις τῶν τιμῶν. Τὴν τάσιν αὐτὴν ἔνισχει, ἀναμφισβόλως, τὸ γεγονός ὅτι, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰ δεξαμενότλοις, τὰ παραπλισμένα μπάλκ κάρριερς εἰναι ἀλάχιστα, εἰς τρόπον ώστε ἡ ἐπαναφορά των ἐν ὑπερείᾳ δὲν πρόκειται νὰ ἀναστείλη οἰανδήποτε ἀνατιμητικὴν τάσιν τῆς ναυλαγορᾶς. 'Επιπροσθέτως, αἱ παραγγελίαι διὰ νεότευκτα ἀναφέρονται μόνον εἰς 9 ἑκατομ. τόν. d.w. ἐπὶ συνολικοῦ στόλου ἐν ὑπηρεσίᾳ 135 ἑκατομ. τόνων d.w.

AROUND THE CLOCK SERVICE

CABLES: "PETROU"

"JUAN PETROU"

LAUNDRY-PROVISIONS-CABIN-DECK-ENGINE STORES

SPECIAL SHIP SERVICE FOR REPAIRS

ELECTRIC - ELECTRONIC - ENGINE - WELDING AND REFRIGERATION

AVEN. 3E NO 73-46

P. O. BOX. 465, MARACAIBO - VENEZUELA

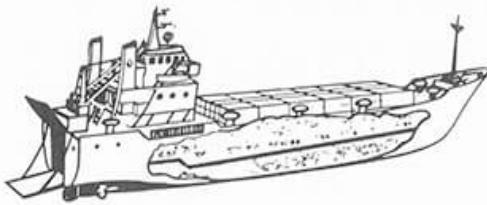
PHONES: HOME 912832, OFFICE 912965 - 912960

TELEX: 62119 PETRU VE

ALSO IN: LA SALINA - PUERTO MIRANDA - BAJO GRANDE - LA ESTACADA - PUNTA DE PALMAS - SAN LORENZO

Representative in Piraeus: John A. Parasidis, Tel: 411.2570, 417.4495, 412.0341, A.O.H. 821.7103 — Telex: 21-3357 Parl Gr,

SPECIALISTS IN A SPECIALIST AREA RO/RO·LO/LO·CONTAINERS



AQABA·JEDDAH·HODEIDAH·DUBAI·DAMMAM BEIRUT·LATTAKIA

Every 10 days from England by Ro/Ro vessels - Port Sudan by inducement.
Through bills of lading to all hinterland destinations.

Every 15 days from England.
Tartous by inducement. Through
bills of lading to all hinterland
destinations.

PIRAEUS·LIMASSOL

Every 15 days from England. Salonika by inducement.

TRIPOLI·BENGHAZI

Every 15 days from England. Tobruk and Marsalbrega by inducement:

FROM KING'S LYNN/FELIXSTOWE EXPERIENCE SERVICE

Arghiris, involved in trade and shipping in the Middle East since 1900, has the contacts, knows the countries, the ports, the hinterland.

FLEXIBILITY

Roll-on roll-off vessels, including two designed in the dual role of conventional or multi-purpose roll-on roll-off ship, which can achieve fast turn-round even in congested ports, are supplemented by well equipped cargo liners.

A premium service offering through bills of lading to points throughout the Middle East with on-carriage arranged at Arghiris own offices-but at competitive rates.

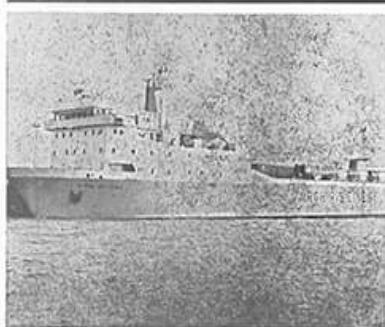
Return service from the eastern Mediterranean and Middle East for fruit and general cargo.

RELIABILITY

With companies in the Lebanon, Greece, Jordan and Cyprus, as well as Britain, Arghiris has the personnel, the know-how, the resources to serve this immense market.

SAFETY

Availability of slave trailers and Tugmasters ashore minimises handling and ensures the safety of cargo.



ARGHIRIS MARITIME (LEBANON) S.A.L.

Rue du Port, Imm. de la Sté Ginancière et Immobilière du Port de Beyrouth.

Telephones: 221960/1/2/3/4/5 - Telexes: 20615. Cables: ARGHIRIS - P.O.Box 11-2398, Beirut, Lebanon.

ARGHIRIS HELLAS LTD.

87, Akti Miaouli, Piraeus, Greece.

Telephone: 451.11.56. 451.11.34, Telex: 21.2800

ARGHIRIS SHIPPING LTD.

21-24 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

Telephone: 01-628 2827 Telex: 886682



Arghiris Lines

87 AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 45 27 384/8 Telex: 3580 AREL. GR

'Η άλληλογραφία μας

ΟΡΘΑΙ ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα στὸ τελευταῖο σας τεῦχος τὸ ἄρθρο τοῦ κ. Μ. Περατικοῦ μὲ τίτλο «ΤΑ ΕΠΑΦΑΛΙΣΤΡΑ» ποὺ ἀποτελεῖ μιὰ γενικὴ καταδίκη καὶ συνάμα μιὰ ἀπόδειξη τῆς ιδιαιτερότητας τῶν τελευταίας αὐθαιρεσίας τῶν «Ἀγγελών ἀσφαλιστῶν».

Ἐπίσης εἶχα τὴν τιμὴν νὰ παρευρεθῶ σ' ὅλες ἐφέτος, τὶς ὁμιλίες τοῦ προέδρου τῆς Ε.Ε.Ε., κ. Α. Χανδρῆ, καὶ εἰδικότερα στὶς δύο τελευταῖς του (οτὸς λογοτέλων τῶν Ποσειδωνίων καὶ τὴν πρὸ ήμερῶν).

Θὰ ἀπότελουσθε κοινωνοπία ἃν ἔλεγε κανεὶς ὅτι ὁ συνδυασμὸς τῶν δύο (ὅμιλες κ. Χανδρῆ καὶ ἄρθρο κ. Περατικοῦ) ἀποτελεῖ μιὰ ἀρτια ἀνάλυση τῶν λόγων οἱ ὅποιοι δῆγοιν τοὺς ἀνώτεράς ἀσφαλιστῶν στὰ γνωστά μέτρα τους ἐναντίον τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου η̄ δῆτι ἡ κριτικὴ στὴν ὅποια ἔχουν ὑποθῆσθε οἱ ἴδιοι ἀσφαλισταὶ ἀπὸ τοὺς δύο ως ἀνω ἔξεχοντες ἐφοπλιστάς είναι ἀδυσώπητη μὲ ἀποτέλεσμα νὰ γίνουν πλέον διάφοροι οἱ σκοποὶ τους καὶ ὅλες τους οἱ γίνεται πιὸ δρατές τώρα. «Ολα αὐτά λοιπὸν εἶναι ἡδη γνωστά σὲ ὅλους μας.

Ο λόγος γιὰ τὸν ὅποιον σᾶς ἀπασχολῶ τώρα είναι ὅτι πέραν τοῦ ἐρεθισμοῦ τῆς Ἑθνικῆς μας ἐπάρσεως, κατὰ τὴν γνώμη μου, δὲν ἔχουν γίνει οὐσιαστικὲς ἐναλλακτικὲς προτάσεις ἀπὸ μέρους μας πρὸς τοὺς ἀσφαλιστάς.

Προτάσεις ποὺ νὰ ἀποβλέπουν στὴν ἀποδοχὴ ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν ἄλλων λύσεων, οἱ ὅποιες νὰ διασκεδάζουν τοὺς (ὑποτιθέμενους) ἐνδιοιστήματος τους ἀναφορικά μὲ τὴν ἱκανότητα καὶ ἀξιοποίηση (ἐν τελικῇ ἀνάλυσει αὐτὴν ἀμφισθητοῦν) τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, χωρὶς νὰ ισχυρίζωνται ὅτι πρέπει νὰ καταφέυγουν στὴ μέθοδο τῶν ἐπασφαλιστῶν.

Τέτοια λύσεις μητροῦμε νὰ δροῦμε, ἃν ἀσχοληθῷμε μὲ τὴν ἐρευνητικὴ ἀναζήτηση πρὸς αὐτὴν τὴν κατεύθυνση, ἀρκετές.

Θὰ ἀναφέρω παρακάτω μερικὲς οἱ ὅποιες σωστὰ μεθοδεύμενες θὰ μποροῦσαν νὰ προταθοῦν ἐναλλακτικῶν (τὸ ρίσκο ποὺ πιθανῶν νὰ περικλείσουν γιὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοίο εἶναι προτιμότερο ἀπὸ τὰ ἐπασφαλιστρα).

1) Τακτικώτερες η αὐστηρότερες ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων αὐτῆς τῆς ἡλικίας ὑπὸ τῶν Νησιωτικῶν.

2) Οι ἀσφαλισταὶ φορτίων νὰ ἀπαιτοῦν ἀπὸ τοὺς φορτωτὰς ἓνα certificate of inspection, ὅποιον θὰ ἐκδίδεται απὸ ἐπιθεωρήτας ἀνεγνωρισμένους (ώς οἱ salvage association π.χ.) πρὸ ἐκάστης φορτώσεως καὶ τὸ ὅποιον θὰ ἀποτελεῖ προϋπόθεση γιὰ τὴν μὴ ἐπιβολὴ ἐπασφαλιστῶν.

3) Υπὸ τὴν αἰγάλεα τοῦ ΙΜΚΟ νὰ καθιερωθεῖ ἔνας θεσμὸς ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων ὑπὸ ἐπιθεωρητῶν — κάτι σὰν προέκταση τοῦ ἡδη νεοπαγοῦν θεσμοῦ ἐπιθεωρήσεως τῶν σάμπτωταν πλοίων ἀπὸ τοὺς Δυτικοευρωπαίους.

Ἡ Ε.Ε.Ε. πού, εύτυχῶς, διοικεῖται ἀπὸ φωτισμένες προσωπικότητες, θὰ μποροῦσε νὰ προτείνει πόλλες περισσότερες ἢ πιὸ ἔξειδικευμένες τέτοιες λύσεις στοὺς ἀσφαλιστάς. Θὰ ἡταν δύμων ἐνδιαφέρον νὰ ἀκούσωμε τὶς ἐπίσημες ἀπαντήσεις τῶν ἀσφαλιστῶν σὲ τέτοιες προτάσεις.

Ἐν τούτοις ἀπὸ ὅλες αὐτές τὶς συζητήσεις γνάνουν δρισμένα διδακτικά, γιὰ μᾶς τοὺς «Ἐλληνες, συμπεράσματα τὰ ὅποια ἀποτελοῦν καὶ τὸ ἐπιμυθίο τους.

1) Οτι οἱ ξένοι εἴτε καλυμμένα εἴτε ἀπροκάλυπτα ἀπέργαζονται τὴν συρρίκνωση τῆς Ναυτιλίας μας, φθάνοντας πόλλες φορὲς στὸ σημεῖο, προφανῶς λόγω στερήσεως αἰ-

σθητηρίου τους, νὰ ἐμπαίζουν τὴν νοημοσύνη μας η καὶ νὰ περιφρονοῦν κάθε ἀναλογία μεταξὺ τοῦ ἐπιδιωκούμενου σκοποῦ καὶ τῶν μέσων ποὺ ἀπιστρατεύονται γιὰ τὴν ἐκπλήρωσή του.

2) Ἐν δὲν ὅμοιοιςσουν νὰ παρουσιαστοῦν ἔνωμένοι οἱ ἐφοπλισταὶ ὑπὸ κάποιας μορφῆς ἐνισιῶ φορέα, ποὺ νὰ κάνει ἐντονή τὴν παρουσία τους στὸ ἐσωτερικὸ καὶ στὸ ἐξωτερικό, θὰ καταλήξουν σύντομα σὲ θεατὲς τῶν ὅσων διαδραματίζονται, ἀκροτέτες τῶν ὅσων τεκταίνονται καὶ ἀποδεκτές τῶν ὅσων (σὲ βάρος ὅλων μας) ἀποφασίζονται στὰ διεθνῆ παρασκήνια.

Τὸ association ποὺ ἐπρότεινε τελευταῖα ὁ κ. Α. Χανδρῆς θὰ είναι τὸ πρώτο δῆμα, ἀλλὰ καὶ ὁ μεσοσταθμὸς πρὸς εύρυτερες (πρὸς δῆμος μας) ἔξελιξεις.

Εὐχαριστῶ γιὰ τὴν φιλοξενία

Cpt. D. G. VERNARDAKIS
DIRECTOR
MASTERS SHIPPING CO.
S & P / CHARTERING DEPT.

11 Σεπτεμβρίου 1978

ΠΑΡΑΙΝΕΣΕΙΣ

Αγαπητέ κ. Διευθυντά,

Ο Χιωτο-Αιγαίνης μεγαλοεπιχειρηματίας κ. Κ. ΚΟΡΑΚΗΣ ἔγραψε πρὶν μισὸ περίπου αἰώνα στὴν συγγενικὴ οἰκογένεια τῆς γυναίκας μου τὰ ἀκόλουθα:

«Οπου πίστης ἀγάπης. «Οπου ἀγάπη εἰρήνη. «Οπου εἰρήνη εὐλογία. «Οπου εὐλογία εἶκε ὁ Θεός. Ἀπόφευγε τὰ ποτά. Τόλμα πρὸς τὰ πρόσω. Μηδέποτε ἀποθαρρύνου. Μηδέποτε ψεύδου πρὸς τὸ ἐμπόριον. «Εσο προστήνης πρὸς πάντας. Μεταχειρίζου καλῶς τὸν χρόνον σου. «Εσο πρόδυμος πρὸς πάν πρᾶγμα. Πλήρως ἔγκαιρως τὰ χρέη σου. «Υπέμενε πάσταν ἐνόχλησιν υπομονετικῶς. Μή βασίσου εἰς τὰς συμπτώσεις. Μή κάμεις ἀχρήστους γνωριμίας. «Εσο γενναῖος ἐν τῷ ἀγῶνι τοῦ διού. Τήρε τὴν εὐθύτητά σου ὡς ίερόν. «Η ζημιὰ ἔρχεται διὰ μιᾶς τὸ δὲ κέρδος δύλιον κατ' ὀλίγον. Προσοχή εἰς τὴν πρώτην. Περισυμμάζευ μὲ ὑπομονὴν τὸ δεύτερον.

Σκέπτομαι πόσο διαφορετικὴ θὰ ἡταν ἡ κατάσταση στὴν Ἐλληνικὴ Ναυτιλία καὶ τὸ

διασυρόμενο ἐλληνικὸ ὄνομα ἀν μέρος ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω ἐπηρούντο ἀπὸ τοὺς μὲ τὴν Ναυτιλία ἀσχόλουμένους.

Μέ έκτιμηση

ΜΑΡΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΙΔΗΣ

12 Σεπτεμβρίου 1978

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Στὸ τεῦχος τῆς 1ης Σεπτεμβρίου 1978, γιὰ τὸν θάνατον τοῦ Γεωργίου Κουλουκούντη, ἔχετε ἐπικεφαλίδα «ΕΚΛΕΚΤΑ ΠΕΝΘΗ».

Νομίζω ὅτι ἡ λέξη «ΕΚΛΕΚΤΑ» δὲν ταιριάζει σὲ γεγονότα θανάτου, πηγαίνει σὲ κάπι ξαρμόσινο, λέμε π.χ. «ΕΚΛΕΚΤΟΙ ΓΑΜΟΙ», σὲ κάπι ποὺ ἐπιθυμούμε καὶ φυσικὰ κανεῖς μας δὲν ἐπεθύμησε τὸ ξαμό τοῦ Γ. Κουλουκούντη.

Ἐσεῖς νομίζω, ἐπειδὴ πολλὲς φορὲς θέλετε νὰ υπερκλακεύσετε ὥρισμένους, φθάστε σὲ σημεῖο νὰ ἔχετε καταναλώσει ὅλα τὰ κομητικὰ ἐπίθετα καὶ ἔτσι βάλατε καὶ «ΕΚΛΕΚΤΑ ΠΕΝΘΗ».

Δὲν ξέρω ἂν θέλετε νὰ καταχωρήσετε τὸ σχόλιο μου σὲ κάποια γνωιά.

Εὐχαριστῶ.

ΝΙΚ. ΑΛΑΦΑΣΟΣ

ΠΟΙΟΙ ΟΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Ἐπιτρέψατε μου νὰ ἀπασχολήσω γιὰ λίγο τὶς στήλες τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας, σχετικῶς μὲ τὸ ἄρθρον τῆς πρώτης σελίδας «ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ», τοῦ τεύχους τῆς 15 Σεπτεμβρίου ἔ.ἔ.

Τὸ θέμα είναι παλιὸ καὶ χιλιοσυζητηθέν, ἀλλὰ δὲν μπορῶ νὰ καταλάβω γιατί δὲν θέλομε νὰ παραδεχθοῦμε τὴν πραγματικὴ ρίζα τοῦ κακοῦ. Πολλάκις ἐγράφησαν γιὰ τὸ ίδιο θέμα σκέψεις καὶ παραδείγματα συμβάντων ἀπὸ συναδέλφους, ἀλλὰ δὲν ἐδόθη ἡ πρέπουσα προσοχὴ ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους, δὲν γνωρίζουμε γιατί δὲν γίνεται ἡ πρέπουσα ἐνέργεια. Μὴν ζητάτε νὰ δρῆτε μακριὰ τὸ βασικό αἴτιο. Δὲν είναι οἱ ΕΦΟΠΑΙΣΤΑΙ καὶ οἱ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ, ποὺ ὅπως γράφετε, πρέπει νὰ συνειδητοποιήσουν μιὰ κατάσταση. Τοὺς Πλοιάρχους ἀφήστε τους στὰ δάσανά τους. Αὔτοι είναι τὰ θύματα τῆς ὀλης ὑποθέσεως, διότι αὐτοὶ πληρώνουν τὰ σπασμένα, χωρὶς καν νὰ ἀκούγεται διὰ φωνῆ τους. «Αρχιπλοίαρχοι καὶ «Αρχιμηχανικοί (καὶ πρὸ πάντων οἱ δεύτεροι) τὸ νέο φρούτο τῆς 'Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας, είναι, κύριε διευθυντά, η ρίζα τοῦ

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

19TH FLOOR, JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

κακού. Πρός τά έκει νὰ ρίξετε τὸ δάρος τῆς ὑποθέσεως, μὲ αὐστηρές κυρώσεις. Αὗτοι εἶναι δυστυχῶς ποὺ ἐδημοιουργησαν καὶ δημιουργούν καταστάσεις διότι ἀφ' ἐνὸς τοὺς ἐδόμινους ἀρμοδιότητες ὑπεράνω τοῦ Πλοιάρχου καὶ τοῦ Α' μηχανικοῦ καὶ ἀφ' ἔτερου εἶναι οἱ μόνοι ποὺ ἀκούγονται ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτες, χωρὶς εὐθύνες καὶ συνέπειες ἐναντὶ τοῦ νόμου, χωρὶς νὰ ἀκούγονται οἱ πραγματικά ἀρμόδιοι, δηλ. ὁ πλοιάρχος καὶ ὁ Α' μηχανικός.

Εἶναι πολλὰ τὰ παραδείγματα προστριβῶν μεταξὺ πλοιάρχων καὶ ἀρχιπλοιάρχων, ποὺ φτάνουν σὲ σημεῖο νὰ ἀπολύεται ὁ πλοιάρχος, διότι δὲν ὑπέκυψε στὶς ὑποδείξεις τῶν ΑΡΧΙ. Διότι αὐτοὶ μόνο ὑποδείξεις κάνουν καὶ διαταγὲς δίνουν, εὐθύνη δημοσίας καμία δὲν διαλαμβάνουν, σύτε καὶ τιμωροῦνται ἀπὸ κανένα. "Ἐνας ἐκλεκτὸς συνάδελφος ἀπελύθη τοῦ πλοίου, διότι ἔζητο νὰ ἐπισκευαστοῦν αἱ σωσίδιοι λέμβοι τοῦ πλοίου, πρᾶγμα ποὺ δὲν ἐνέκρινε ὁ ἀρχιμηχανικὸς τῆς ἑταῖρίας (βλέπετε αὐτὸς τὰ βράδυα κοιμᾶται στὸ κρεβατόκι του) καὶ ἔτσι ἀπελύθη ὁ πλοιάρχος. 'Ως μοῦ ἐγνώρισε ὁ συνάδελφος, ἔκανε καὶ σχετικὴ ἔγγραφὴ στὸ ἡμερόλογιο τοῦ πλοίου. Καὶ τί ἔγινε μ' αὐτό; "Ἐχασε ὁ συνάδελφος τὴν δουλειά του. "Ἔτσι ἄμα ὁ κάθε συνάδελφος φοβάται μῆνα δρεθεὶς χωρὶς δουλειά, ποὺ νὰ μιλήσει γιὰ τὶς ἀνάγκες τοῦ πλοίου, ὅποτε ἄν γίνει κανένα δυστύχημα δὲν ἔξετάζουν τὸ θέμα ἀπὸ τὴν δύση, παρὰ ἀρκοῦνται νὰ θέσουν τὸν πλοιάρχο ὑπὸ κράτηση καὶ ὅπου διεί. Γιαυτὸς ἡ κρατήση μέριμνα θὰ πρέπει νὰ στραφεῖ πρὸς τὰ ἔκει. Τιμωρεῖστε ὑπόδειγματικὰ τοὺς διάφορους ΑΡΧΙ. διὰ ἐλλείψεις τῶν πλοίων τῆς ἑταῖρίας, ποὺ ὑπάγονται καὶ νὰ δεῖτε πῶς ἀλλάζουν τὰ πράγματα. Ζητεῖστε τὶς εὐθύνες τῶν πλοιάρχων ἀπὸ τοὺς ΑΡΧΙ, καὶ θὰ δεῖτε τί ἀλλαγὴ θὰ πάρουν ὅλα τὰ θέματα. Διαφορετικά ὅστις παραμένει ἀτιμώρτος ἡ πραγματικὴ αἵτια τοῦ κακοῦ, ἔτσι θὰ κυλάει τὸ θέμα στὸ χειρότερο καὶ μὴν ζητᾶτε νὰ δρῆτε σκόρη.

"Οσο γιὰ τὸ θέμα τῶν πληρωμάτων, δὲν χρειάζεται καμμία συζήτηση, διότι ἔχει χαθεῖ κάθε ἀπίδια λύσεως ἔκει ποὺ ἔφεραν τὰ πράγματα. Τὸ πλοίο νὰ διοικεῖται ἀπὸ τὴν 'Ακτὴ Μιασούλη καὶ δῆτι ἀπὸ τὸν πλοιάρχο.

Δυστυχῶς μόνο λόγια ζέρομε νὰ λέμε σ' αὐτὸς τὸ θέμα.

Εὔχαριστῶ γιὰ τὴν φιλοξενία.

Μετὰ τιμῆς

Γ. ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

Πλοιάρχος Ε.Ν.

Πειραιεύς, 18 Σεπτεμβρίου 1978

ΚΛΟΠΗ ΦΟΡΤΙΟΥ

Τὸ κατωτέρω δημοσιεύμενον ἔγγραφον ἀπῆταινθη ἀπὸ τὴν ἑταῖρίαν «Σέλλα Παλλάρις Α.Ε.» πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας. Καταγγέλλεται καὶ κοπῆ φορτίου, ἐπισυμβάσας ἐπὶ τοῦ ὑπὸ τὴν κυριότητα πλοίου τῆς «Γουνιέα Γκόλφ» καὶ κατονομάζονται οἱ διαπράξαντες αὐτῆς.

'Η τιμωρία τῶν θέλει ἀσφαλῶς προέλθει ἀπὸ τὰς ἀνακρίσεις, τὰς ὄποιας, πιστεύομεν, ὅτι τὸ 'Υπουργεῖον θὰ διατάξῃ. 'Η τιμωρία τῶν κλεπτῶν φορτίων πρέπει νὰ εἶναι παραδειγματική. Πρέπει ἡ μάστιξ αὐτῆς νὰ ἐκλειψῃ.

ΘΕΜΑ : Κλοπὴ φορτίου.

Σᾶς γνωρίζομεν ὅτι εἶμεθα πλοιοκτήταις τοῦ ὑπὸ σημαίαν Ἑλληνικήν δ)π «Guinea Goli», ποὺ ἐκτελεῖ ταξίδια ὑπὸ χρονοναύλωση.

Τὸ πλοίο ἀνεχώρησε ἀπὸ τὸ λιμάνι τῆς Δουκέρης τὴν 8η Αύγουστου 1978 μὲ προορισμὸ Λάζι Πάλμας - Κανάριοι νῆσοι - ὅπου ἔφασε τὰ μεσάνυχτα τῆς 13ης Αύγουστου.

Τὸ πλοίο ἀνεχώρησε ἀπὸ τὸ λιμάνι τῆς Δουκέρης τὴν 8η Αύγουστου 1978 μὲ προορισμὸ Λάζι Πάλμας - Κανάριοι νῆσοι - ὅπου ἔφασε τὰ μεσάνυχτα τῆς 13ης Αύγουστου.

Τὸ πρώι τῆς 14ης Αύγουστου ἔγινε ἔλεγχος ἀπὸ τὸ Τελωνεῖο καὶ εὑρέθησαν κρυμμένα καὶ κλεμμένα ἀπὸ τὸ φορτίο τὰ κάτωθι εἶδη :

1. 4 Τηλεοράσεις.
2. 102 Ρολλά ύφασματα.
3. 9 Τσουβάλια μὲ γυλικά γενικά.
4. 15 Κουτιά παιγνίδια.
5. 3 Κάσες χυριστικά.

Τὰ εἰδη αὐτά κοστολογήθηκαν 800.000 πεσέτες Ισπανίας καὶ τὸ Τελωνεῖο ἐπέβαλε πρόστιμο 6.000.000 πεσέτες Ισπανίας.

Τὸ πλοίο στὶς 12 τὸ μεσημέρι τῆς 14ης

Αὔγουστου, εἶχε ἔφορτώσει τὸ φορτίο γιὰ τὸ λιμάνι αὐτό, ἀλλὰ λόγω τοῦ γεγονότος ἐκρατήθη ἀπὸ τὶς 'Αρχές μέχρι τελικοῦ ἐλέγχου του καὶ μέχρι τῆς καταθέσεως ποσού πεσετῶν Ισπανίας ἔζη ἐκατομμυρίων.

Τὸ ποσὸν κατετέθη ἔγκαιρως, ἀλλὰ ἔφθασε μὲ καθυστέρηση, λόγω τῆς 15ης Αύγουστου, τοπικῆς ἔκει ἀργίας καὶ συστήματος ισπανικῶν Τραπεζῶν - Μαδρίτης, Λάζι Πάλμας - τὸ πρωὶ τῆς 18ης Αύγουστου, ὅποτε ἐπέτρεψαν τὴν ἀναχώρησην τοῦ πλοίου τὸ μεσημέρι τῆς 18ης ἡμέρας.

"Οποιος προσανέφερα τὸ πλοῖο εἶναι χρονοναύλωμένο πρὸς μάρκα 6.400 ήμερησίων καὶ τὸ ποσὸν αὐτὸς μάς τὸ ἀφαίρεσαν ἀπὸ τὴν πληρωμή τοῦ ἐνοικίου, ητοι 14)8 - 12.00 ἥως 18)8 - 14.30 ὥρα, ἔκτος ἐνοικίου ήτο τὸ πλοῖο σήμερι τῆς 18ης ἡμέρας.

Δηλαδὴ ζημιὰ μας μάρκα 26.000 περίπου ἡ δρχ. 468.000, πλέον ἔξοδα τέλεξ, τηλέφωνα, δικηγόροι, ποσοῦ ποὺ ἐπλήρωσαν διάφοροι ἀσφαλισταὶ καὶ τοῦ ἐξευτελισμοῦ μας πρὸς τοὺς ναυλωτές, P + I Club, μεσολαβησαντες μεστίστε καὶ στὸ λιμάνι Λάζι Πάλμας.

Μετὰ τὴν ἀνάκριση τους οἱ τρεῖς κατονομάζομενοι ναυτικοὶ ἐκρατήσανταν καὶ ἐκλεισθήκαν στὴν φυλακὴ 72 ὥρες, τοὺς ἀφήσαν δὲ μόνον ὅταν κατετέθη ἡ ἐγγύηση καὶ στὶς 72 ἀκριβῶς ὥρες, ἀλλοιώς θὰ ἐπρεπε νὰ περάσουν ἀπὸ δίκη καὶ μὲ ὅλα ίσως ἐπακόλουθα γιὰ τὸ πλοῖο.

Οι τρεῖς ἄνω ναυτικοὶ ἐπαναπατρίσθηκαν ἀπὸ τὸ πρώτο λιμάνι κατάπλου —μετὰ δύο ἡμέρες— τὸ Ντακάρ, ὅπως ἐπρεπε ἀπὸ μερίδις πλοιάρχου, ἀπαίτησες χρονοναύλωτῶν καὶ P + I Club.

'Ἐπειδὴ ίσως νὰ εἶναι καὶ ὅλοι ἀνακατεύμενοι στὸν κλεψιά σᾶς ἔσωκλείω μία «κατάσταση πληρωμάτος», τὴν ὄποια παρακαλοῦμε νὰ κρατήσετε ἐμπιστευτικά, γιὰ τὸν λόγο μήπως ἔκ τῆς δημοσιεύσεως της ἐνοχοποίησομε καὶ ἀθώους.

Παρακαλοῦμεν ὅπως, ἀφ' ἐνὸς μετὰ τὶς ἀνακρίσεις ποὺ θὰ κάνετε τιμωρήσετε παραδειγματικὰ τοὺς ηδη εύρισκομένους στὴν 'Ελλάδα ναυτικούς, ἀφ' ἔτερου ἐνημέρωσετε τὸ Λιμεναρχεῖο 'Αμβούργου νὰ κάνει ἀνακρίσεις γιὰ πιθανή συμμετοχὴ καὶ ἄλλων ἀπὸ τοὺς ηδη ναυτολογημένους καὶ λάβετε τὰ κατάλληλα μέτρα καὶ γι' αὐτούς. Τὸ πλοῖο θὰ είναι ἔκει, σὺν Θεῷ, μετὰ 50 - 55 ἡμέρες.

'Ἐπειδὴ δὲν ἔχομε καμμία ἀνάμιξη σ' αὐτὴ τὴν κλεψιά,

'Ἐπειδὴ δὲν μπορεῖ ὀλίγοι νὰ ζημιώνουν τὰ γραφεῖα,

'Ἐπειδὴ δὲν τοὺς στείλαμε νὰ κλέβουν ξένα πράγματα,

'Ἐπειδὴ δισφορής εἶμεις καὶ ὅλα τὰ ὄλλα Ἑλληνικά διαπόρια γενικά καὶ

'Ἐπειδὴ δὲν παρούσα κατάσταση δὲν ἐπιτρέπει σὲ κανένα μας νὰ μοιράζει τὴν κάποια ἀπόδοση τοῦ πλοίου του σὲ κλέφτες,

Ζητοῦμε νὰ τιμωρηθῶν παραδειγματικὰ καὶ νὰ τοὺς μάθουν καὶ τὰ ὄλλα ναυτικά γραφεῖα ὄρμοδιώς, ίσως γιὰ νὰ μὴν πάθουν κάτι παρόδιο.

'Η ἐπιστολὴ αὐτὴ στέλλεται :

- Στὴν 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν,
- Στὴν Π.Ν.Ο.,
- Στὸ Oceanus P + I Club, τὸ ὄποιο ζητᾶ νὰ ἐνημερωθεῖ τῶν ἐνεργειῶν μας,
- Στὰ «Ναυτικά Χρονικά», γιὰ νὰ δημοσιευθεῖ.

Αὐτὴ τὴν στιγμὴ στὰ χέρια μας ὑπάρχει μία σειρά ἀπὸ τέλεξ, δρισμένα ἔσωκλείονται, ἀναμένομεν τὸ 'Ημερολόγιον Γεφύρας, ἀντίγραφον θὰ σᾶς σταλεῖ ἔγκαιρως καὶ θὰ εἶμεθα στὴν διάθεσή σας γιὰ κάθε ἄλλη πληροφορία.

Μετὰ τιμῆς
Διὰ τὴν STELLA POLARIS S.A.
ΝΙΚ. ΑΛΑΦΑΣΟΣ

25 Αὔγουστου 1978

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS
SHIPBROKERS, LUBRICANTS &
BUNKER CONTRACTORS
INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones : 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex : 71080 CHIOS NA

Cables : CHIOS NAPLES

50 1928 | 1978

χρόνια...



Τά χρόνια μας ... δέν κρύβονται!
Είμαστε —κιόλας!— 50 χρονῶν.

Μισόν όλόκληρο αιώνα,
μοναδική μας φροντίδα:
ή σιγουριά, ή πρόθυμη έξυπηρέτηση,
ή άδιάκοπη προστασία σας.
Καί χτίσαμε έτσι, σέ γερά θεμέλια,

τό κῦρος μιᾶς
μεγάλης άσφαλιστικῆς έταιρίας.
Μέ πεῖρα σέ κάθε τομέα.
Μέ τεράστια προσφορά,
στό κοινωνικό σύνολο.

Μέ ένδιαφέρον καί κατανόηση.
Πού είναι πάντοτε κοντά σας,
όπου καί όταν τήν χρειάζεσθε.

Μέ συνέπεια!
Καί άνεβαίνουμε συνεχῶς.
Καί καταβάλλουμε, όλοένα,
μεγαλύτερες προσπάθειες
γιά ν' άποδείξουμε
πώς άξιζουμε
—καί μέ τό παραπάνω —
τήν έμπιστοσύνη σας!

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

ΟΦΟΙΝΙΞ

σᾶς φροντίζει περισσότερο

ΟΜΗΡΟΥ 2 & ΣΤΑΔΙΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ Τ.Τ. 133
ΤΗΛ.: 32.951 (20 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΝ ΣΦΑΛΜΑ ΩΣ ΑΙΤΙΟΝ ΟΛΙΚΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ

Προέχων άμερικανός ναυτασφαλιστής, ειδικός περί την περιόδην όλικων άπωλειών, χαρακτηρίζει τό ανθρώπινον σφάλμα και την άμελειαν ώς τὸν πλέον δαπανηρὸν παράγοντα εἰς τὰς ἀσφαλίσεις σκαφῶν.

Εἰς τὴν ἔκθεσίν του πρὸς τὴν ἐτησίαν διάσκεψιν τῆς Διεθνοῦς Ἐνώσεως Ναυτασφαλιστῶν, λαβόσανταν χώραν εἰς Βιέννην εἰς τὸ μέσα τοῦ λήξιντος μηνός, ὁ κ. Κένεθ Τζ. Κρέμπερ, μέλος τῆς Ἐπιτροπῆς Ποντοπόδων Πλοίων τῆς Ἐνώσεως και πρόεδρος τῆς Ἐπιτροπῆς Προλήψεως Ὀλικῶν Ἀπωλειῶν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτασφαλιστῶν, εἶπεν ὅτι «αἱ στατιστικαὶ τῶν ναυτασφαλιστῶν ἐπὶ τῶν ἀπωλειῶν τρούνται, ἐντὸς ἀλοχίστων περιπτώσεων, ὑπὸ ἀσρίστους γενικὰς ὄνομασίας, ὡς συγκρούσεις, ἔρχεται, προσαράξεις, βλάβαι τῶν μηχανῶν, κλπ., χωρὶς νὰ ἀναφέρονται τὰ αἰτία ταῖτινα προεκάλεσαν ἕκαστον συγκεκριμένον ἀτύχημα». Ὁλίγοι παραδέχονται, ὅμως, εἶπεν ὁ κ. Κρέμπερ ὅτι ἡ μία εἰς τὰς τρεῖς περιπτώσεις ὑφείλεται εἰς ανθρώπινον σφάλμα.

Ὁ κ. Κρέμπερ παρετήρησεν ὅτι κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ Ἐπιτροπὴ Ποντοπόδων Πλοίων διεξήγαγε, διὰ λογαριασμὸν τῆς Διεθνοῦς Ἐνώσεως Ναυτασφαλιστῶν, ειδικὴν μελέτην ἐπὶ τῆς συμβολῆς τοῦ ανθρωπίνου σφάλματος εἰς τὰς ἀπωλείας σκαφῶν. Ἡ μελέτη ἀναφέρει ὅτι τὸ σφάλμα δὲν περιορίζεται εἰς ἔνα συγκεκριμένον τύπον πλοίου, μιλονότι τὰ περιστατικά εἰς δεξαιμένοπλοια και σκάφη γενικοῦ φορτίου είναι συχνότερα και ἀκολουθοῦν τὰ μπάλι κάρριερ. Φαίνεται, μᾶλλον, ὅτι ἡ συχνότης ἀπωλειῶν ἐξ ανθρώπινου σφάλματος είναι ἀνάλογος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ σκαφῶν ἔκαστου τύπου.

Ο Ἀμερικανὸς ναυτασφαλιστής εἶπεν ὅτι ἡ ἀνάλυσις τῆς φύσεως τῶν ἀτυχημά-

των εἰς τὴν ἐν λόγῳ μελέτην είναι ἐνδιαφέρουσα και βεβαίως, ισχυροποιεῖ τὸ συμπέρασμα ὅτι οἱ διαδικασίαι ναυτιπλοΐῶν ὑπόκεινται εἰς συχνότερα ἀνθρώπινα σφάλματα. Αἱ συγκρούσεις και οἱ προσαράξεις ἀντιστοιχοῦν εἰς τὸ 60% ὅλων τῶν ἀτυχημάτων τὰ ὅποια ἀπέληξαν εἰς ὀλικάς ἀπωλείας.

Ο κ. Κρέμπερ εἶπεν ὅτι μολονότι «ἡ ἐλειψις προσοχῆς εὐκόλως χαρακτηρίζεται ως τὸ κυριότερον ἀνθρώπινον σφάλμα, ὁ χαρακτηρισμὸς είναι πολὺ γενικός και πρέπει νὰ ὑπάρξῃ κάποιος διαχωρισμός, ὥστε νὰ ριθῇ περισσότερον φῶς εἰς τὸν τομέα αὐτῶν».

Μίσ αλληλή πρότασις τῆς ἔκθεσεως, εἶπεν ὁ κ. Κρέμπερ, εἶναι ἡ ὑπορξίς περισσοτέρων μέσων ψυχαγωγίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ώστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ ἀνίσια, ιδιαιτέρως εἰς τὰ πληρώματα τῶν δεξαμενοπλοίων. «Ἐναὶ ἀλλον ἐώθημα εἴναι κατὰ πόσον οἱ σμερινοὶ νέοι εἴναι ὑπέρφανοι διὰ τὴν ναυτικότητα των. Τὸ μέλλον θὰ τὸ καταδεῖξῃ.

Ἡ μελέτη ἀναφέρεται, ἐπίσης, εἰς τὴν ἀνεπαρκὴ ἐκπαίδευσιν και τὴν πλημμελῆ λειτουργίαν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ πλοίου. Εἰς αὐτὸν τὸν τομέα, ὅμως, εἶπεν ὁ κ. Κρέμπερ, «δυνάμεθα νὰ καταλόγησαμεν εὐθύνας μὲ σχετικὴν βεβαίότητα. Εἰς ἀμφότερα, ὁ διαχειριστής και ὁ πλοιοκτήτης ὑφείλουν νὰ λάβουν τὰ ἀναγκαῖα μέτρα, ὥστε νὰ ἀσφαλίσουν τὰ κατάλληλα πληρώματα και νὰ τηροῦνται ἐπὶ τοῦ πλοίου οἱ ὄρθαι διακισιά. Ἡ ἀνεπαρκὴ σχέσις πλοηγοῦ και πλιάρχου είναι ἔνας ἀλλος τομεὺς ὃν πολὺς ὁ καλὸς διαχειριστής δύναται νὰ προλάβῃ και νὰ ἀποφύγῃ ζημίας».

«Εἶναι ἐνδιαφέρον τὸ πόσον ἀδιάφορη ἀγτιμετωπίζεται τὸ θέμα τῆς κοπώσεως, τῆς γλωσσικῆς ἀσυνεννοησίας και τῆς φυσικῆς καταστάσεως τοῦ ναυτικοῦ. Ἡ μοναδικὴ πε-

ρίπτωσις φυσικῆς καταστάσεως ἀναφέρεται εἰς μίαν σύγκρουσιν εἰς τὸν Μισσισσιππον συνεπεία ἀσθενείας τοῦ πλοηγοῦ».

«Τὸ γενικὸν συμπέρασμα εἶναι προφανές. Αἱ ηύξημέναι διλικαὶ ἀπώλειαι δὲν ὄφειλονται καὶ ἀνάγκη εἰς πτωχὸν ἔξοπλισμὸν τῶν πλοίων ἢ ἀναχρονιστικὰ ὄργανα ναυσιπλοΐας, ἀλλὰ, τὸ πιθανότερον, εἶναι ἀποτέλεσμα ἀνεπαρκῶν ποιοτικῶν πληρωμάτων καὶ, εἰς πολλὰς περιπτώσεις, κακῆς διαχειρίσεως».

«Εύτυχῶς, διάφοροι διεθνεῖς ὄργανοι μὲ μεγάλην ἐπιρροὴν ἥρχισαν νὰ ἀντιλαμβάνωνται τὴν κατάστασιν και ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰς κυβερνήσεις προσπαθοῦν νὰ ἐξεύρουν τρόπους μειώσεως τῶν ἀτυχημάτων ἐξ ἀνθρώπινων σφαλέστων».

Ο πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Ἀμερικανῶν Ναυτασφαλιστῶν ἐπεκρότησεν ιδιαιτέρως τὰς ἐνεργείας τοῦ IMKO, ὅστις ἐπελήφθη τοῦ θέματος και ἀνέλαβε νὰ προάγῃ τὸ ἐπίπεδον ἐκπαίδευσης τῶν ναυτικῶν και νὰ χοράξῃ κατευθυντήριους γραμμάτους ὅσους ἀφορᾶ εἰς τὴν τήρησιν φυλακῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου και τὴν παροχὴν πιστοποιητικῶν εἰς τοὺς ναυτικούς.

«Οφείλομεν νὰ ὀμολογήσωμεν», εἶπεν ὁ κ. Κρέμπερ, «ὅτι οἱ περισσότεροι πλοίοι αἱροῦνται και τὰ πληρώματα ἐπιδεικνύουν ζωτικὸν ἐνδιαφέρον εἰς τὴν ἔργασίαν των, φροντίζουν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου και εἶναι γενικῶς ικανοί. Ἐν τούτοις, ὑπάρχουν δρισμένοι νίκαινοι και πρός αὐτοὺς πρέπει νὰ στραφῇ ἡ προσοχή μας. Ο IMKO εἶναι τὸ πλέον κατέλληλον σῶμα διὰ νὰ ἡγηθῇ τῆς προσπαθείας. Ο δραγανισμὸς αὐτὸς ἐργάζεται ὑπευθύνως και ὀξύζει τὴν υποστήριξην τῆς ἀσφαλιστικῆς οἰκογενείας».

Περαίνων, ὁ κ. Κρέμπερ ἐκάλεσε τοὺς ναυτασφαλιστὰς νὰ συνεργασθοῦν ἐνεργῶς μὲ τοὺς ἐν λόγῳ ὄργανοι μεσούς, οἱ ὄποιοι φροντίζουν διὰ τὴν πρόληψιν τῶν ἀπωλειῶν. «Ἐλέχθη», εἶπεν, «ὅτι οἱ ναυτασφαλισταὶ ἀποφεύγουν νὰ ἐκφρασθοῦν δημοσίᾳ σχετικῶς μὲ τὴν πρόληψιν τῶν ὄλικῶν ἀπωλειῶν. Τὰ ἀλώτερά συνιστοῦν, προφανές, λυπηρὸν συμπέρασμα ὡς πρὸς τὴν ὄργανωσιν τῶν ναυτασφαλιστῶν ἀπό πλευρᾶς συγκεντρώσεως στοιχείων, ὅταν αἱ συνθήκαι εἴναι τοιαῦται ποὺ χρειαζόμεθα κάθε στοιχεῖον τὸ δοποῖον δύναται νὰ μᾶς βοηθήσῃ εἰς τὸ ἔργον μας».

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

Your Man in MANILA (Philippines)


el Greco
SHIPPING ENTERPRISES

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,
METRO MANILA, PHILIPPINES,
TELEPHONES: 977051/4 (24 HOURS) 990991
AOH: 990564, 593121
TELEXES: ITT 7422018, RCA 7227321 EGE PH,
EASTERN (WUI) 3229 GRECO PN
CABLES: ELGRECO, MANILA

OWNERS' PROTECTIVE AGENTS — SHIP'S AGENTS — WELL TRAINED CREWS — SHIP REPAIRS —
PROVISIONS — DECK & ENGINE STORES — SHIP'S LAUNDRY — FERRY SERVICES — BROKERAGE

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

(Manila, Limay, Mariveles, San Fernando, Mosinloc, Batangas, Legaspi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Ililo, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

ΕΞ ΑΦΟΡΜΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΟΦΕΙΛΩΝ ΕΙΣ ΓΙΕΝ

ΔΟΛΛΑΡΙΟΝ - ΓΙΕΝ ΚΑΙ ΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΟΜΕΝΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΣΟΤΙΜΙΑΝ ΤΩΝ

ΑΜΥΔΡΑΙ ΕΛΙΠΔΕΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΟΠΙΖΟΝΤΑ

Τοῦ κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ, 'Υποναυάρχου Λ.Σ. (Ε.Α.)

Πάντοτε φλέγον τὸ θέμα τῆς σχέσεως μεταξὺ τοῦ ιαπωνικού γιέν καὶ τοῦ αμερικανικού δολλαρίου διὰ τὴν ἐλληνικήν πλοιοκτησίαν, τὴν βαρυνομένην μὲν ὄφειλάς πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν, λόγω ἡμετέρων παραγγελιῶν πρὸς τὰς ιαπωνικάς ἑσχάρας. Είναι γεγονός ὅτι ἀπὸ τὴν διεθνή νομισματικήν ἀναταραχὴν, ἡ περισσότερον διασπαλευθεῖσα σχέσης, είναι ἡ μεταξὺ τῶν δύο τούτων νομισμάτων. Πρὸ διετίας: 1 δολ. = 290 γιέν. Προσφάτως: 1 δολ. = 189 γιέν. Εὐλογος ἡ ἀγωνιώδης ἀνησυχία σօσων διαρρόντων μὲν δανειακάς ύποχρεώσεις εἰς γιέν, οἱ ὅποιοι φυσικὸν είναι νὰ διερωτῶνται μέχρι ποῦ θὰ φέρση τὸ πρωτοφανές ταχύρυθμον χάσμα εἰς τὴν ισοτιμίαν τῶν δύο νομισμάτων.

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΓΙΕΝ

'Εκείνο ποὺ δύναται νὰ εἴπῃ κανεὶς είναι ὅτι διὰ πρώτην φορὰν διέπουν νῦν τὴν δημοσιότητα κακούριοι ἀπόφεις, ὄμιλούσαι περὶ μιᾶς ἀναστροφῆς εἰς τὴν ἀνοδικήν πορείαν τοῦ γιέν.

'Η πράτη πρέρχεται ἀπὸ τὸν Ἰαπωνα ὑπουργὸν Οἰκονομικὸν κ. Tatsuo Murayama, δόστις πρὶν γίνην 'Υπουργός, εἶχεν ὑπηρετήσει ἐπὶ μίαν 25ετίαν εἰς τὸ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν. 'Ο ἐπίσημος αὐτὸς Ἰαπων δὲν διέπει πολὺ μακρὰ τὸν χρόνον ὥμαλοποιήσεως τῶν σχέσεων γιέν - δολλαρίου, λόγω τῆς βασικῆς ἀλλαγῆς εἰς τὴν ἐμπορικὴν δομὴν τῆς Ἰαπωνίας. Μάλιστα βασίμως ἀλλαγῆς ὅτι θὰ σημειωθῇ μία κάμψη τῆς τιμῆς τοῦ γιέν. 'Η συνεχιζομένη κακὴ διὰ τὸ δολλάριον, ἔξελιξις τοῦ γιέν, ἀποδίδεται εἰς ισχυροὺς ψυχολογικοὺς παράγοντας, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ γεγονός ὅτι παρὰ τὴν κάμψιν τοῦ ἀμερικανικοῦ ἑλλείμπατος, τὸ ἐμπορικὸν τοιούτον μεταξὺ ΗΠΑ - Ἰαπωνίας, ἔσκολουθει νὰ παραμένη μεγάλο, εἰς δάρος τῆς πρώτης.

'Απὸ ιαπωνικῆς πλευρᾶς ἐκφράζεται ἡ ἀποφίης ὅτι οἱ ἔξαγωγεις τῆς χώρας δὲν δύνανται νὰ προβούν εἰς νέαν αὔξησιν τῶν εἰς δολλάρια τιμῶν τῶν προϊόντων των. Διότι ἔαν προσοῦν, ἀναποφεύκτως θὰ σημειωθῇ κάμψης εἰς τὸν ὄγκον τῶν ἔξαγωγῶν των, πράγμα τὸ ὅποιον πιθανολογεῖ μᾶλλον μείωσιν, παρὰ διεύρυνσιν, τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν πλεονάσματος, κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας. Αὐτὸς κατὰ ὑπεύθυνους Ἰαπωνικάς ἀπόφεις σημαίνει παύσιν τῆς ἀνόδου τοῦ γιέν, διότι πιστεύουν οὗτοι ἀκραδάντως ὅτι ἡ πραγματικὴ ισοτιμία ἔξαρτάται ἀπὸ τὴν διαμόρφωση τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως εἰς τὰς ἐμπορικὰς σχέσεις.

Λίαν πρόσφατοι ἀξιόλογοι ἀπόφεις 'Αμερικανικῶν 'Οργανισμῶν οἰκονομικῆς ἐρεύνης, τοποθετοῦν τὸ θέμα κάπτως πλέον συγκεκριμένως. 'Αποκαρδιωτικοὶ εἰς τὴν ἀρχήν, καθ' ὅσον λέγουν ὅτι ἡ πτωτικὴ τάσις τοῦ δολλαρίου ἔναντι τοῦ γιέν, θὰ συνεχιστῇ ἀλλὰ δὲν θὰ κατέλθῃ κάτω τῶν 170 γιέν, τὴν ὅποιαν θεωροῦν ὡς τὴν ἐσχάτην τῶν τιμῶν. 'Απὸ τὴν ἀλληγ. πλευράν, οἱ αὐτοὶ ἔρευνητοι, προβλέπουν διὰ τὸ 1980 μίαν βελτιωμένην σταθεροποίησιν τῆς ισοτιμίας τῶν δύο νομισμάτων (1 δολ. = 200 γιέν), λόγω τῆς προσδοκωμένης κάμψεως τοῦ 'Αμερικανοῦ - Ἰαπωνικοῦ ἐμπορικοῦ ἑλλείμπατος.

'Η ὄριακή τοποθέτησις τῆς ἀνοδικῆς πορείας τοῦ γιέν, ὅπωσδηπότε ὑποβοηθεῖ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστάς μας εἰς τὰς ἐπιχειρηματικὰς τῶν σκέψεις.

ΔΟΛΛΑΡΙΟΝ ΚΑΙ ΟΠΕΚ

'Αναφερόμενοι εἰδικώτερον εἰς τὸ δολλάριον, ὑπενθυμίζομεν ὅτι δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός ὅτι πολλά ἔξαρτῶνται ἀπὸ τὸ ἔαν θὰ συνεχισθῇ ὁ ὑπὸ τῆς ΟΠΕΚ καθορισμός τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου εἰς δολλάρια ἡ εἰς δέσμην νομισμάτων, ὅπως ἐπιδιώκει τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν χωρῶν αὐτῆς. 'Ἐπι τοῦ σημείου αὐτοῦ συνήλθεν προσφάτως εἰς Λονδίνον ἡ 'Επιτροπή ἐπὶ τοῦ Δολλαρίου τῆς ΟΠΕΚ, ηῆται συνέστησεν τὴν προσφυγὴν εἰς μίαν δέσμην σκληρῶν νομισμάτων, ἐν ὅψει τῆς προσεχοῦν συνόδου τῆς ΟΠΕΚ, κατὰ τὸν Δεκέμβριον, πρὸς συζήτησιν τοῦ θέματος τούτου, ὡς καὶ τῆς τιμῆς αὐξήσεως τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου. Είναι γεγονός ὅτι αἱ ἀπώλειαι τῶν χωρῶν τῆς ΟΠΕΚ ἀπὸ τὸν καθορισμὸν τῆς τιμῆς τοῦ πε-

τρελαίου εἰς δολλάρια, εἶναι σημαντικαί. Μέ δέστιν μόνον τὰς εἰσαγωγὰς τῶν χωρῶν τῆς ΟΠΕΚ ἀπὸ τὰς διομηχανικὰς χώρας, ἡ τιμὴ τοῦ πετρελαίου ἀπὸ 12,70 δολ. κατὰ διαρέλιον, ὡς ισχύει ἀπὸ τὸν Ἰανουάριον 1977, ἔδει νὰ είχεν ὑπερβῆ σήμερον τὰ 15 δολ., ἐὰν δεβαίνεις ἡ τιμὴ τοῦ πετρελαίου είχεν καθορισθῆ εἰς δέσμην νομισμάτων, ὡς ἐπιμόνως ζητοῦν αἱ χώραι τῆς ΟΠΕΚ. 'Η λῆψις μιᾶς τοιστῆς ἀποφάσεως θὰ ἀπετελεῖ τὴν χαριστικὴν δολῆν κατὰ τοῦ δολλαρίου, πλὴν ἄλλων λόγων καὶ διότι αἱ ΗΠΑ θὰ ἔχουν τὴν σταθερότητα τῆς τιμῆς τοῦ εἰσαγόμενου πετρελαίου, τὴν ὅποιαν μέχρι τούτο δέχουν ἔξαστασιει, παρὰ τὴν συνεχιζομένην πτώσιν τῆς ἀγοραστικῆς αἵξιας τοῦ δολλαρίου. Τὴν σύστασιν δύμως ταύτην ἡρήνθη κατηγορηματικῶς νὰ τὴν ὑπογράψῃ ἡ Σαουδικὴ 'Αραβία, ἡ ὅποια λόγω τοῦ σύγκον τῶν ἔξαγωγῶν της εἰς πετρέλαιον, καθίσταται τελικῶς καὶ ὁ ρυθμιστής τῶν ἔκαστοτε ἀποφάσεων τῆς ΟΠΕΚ. Μάλιστα

PASSING THRU THE
SUEZ CANAL
ENTRUST YOUR VESSEL'S OPERATIONS
TO OUR EXPERIENCED STAFF

We will care for your . . .

- Smooth Canal Transits and calls at the Egyptian ports (thru official Agent).
- Prompt information, handling and assistance.
- Clearance of accounts and collection of receivables from previous calls in Egypt.
- Transhipment at Port Said.
- Drydocking for hull cleaning, painting and repairs.

CANDIA COMPANY S.A.

7 Platónos Street, Piraeus 37 — Greece

Telex: 212125—213521—213522 Phone: 411.0011 (6 lines)

Bankers: CITIBANK, Piraeus, London and Paris Branches



REPRESENTATIVES IN THE U.K.

MITCHELL COTTS & CO. LTD

Shipping Agencies Division

Cotts House, Camomile Street, London EC3A 7BJ
Telex: 8814641 Phone: 01-283) 1234

REPRESENTATIVES IN FRANCE

CIE. CHARLES LE BORGNE97, Avenue Des Champs Elysées, 75008 Paris
Telex: 280886 Phone: 723 5512

δέ ό Σαουδάραφ Διάδοχος Fahid σχολιάζων την σύστασιν ταύτην της 'Επιτροπής, έδήλωσεν ότι τό δολλάριον είναι ή μόνη απάντησις, διότι κατ' ασφαλείς πληροφορίας του, τούτο, άπό τό τέλος του έτους, θα άρχιση άνερχόμενον είς την προτέραν του ίσχυν. Εύλογος ό σκεπτικισμός έπι της αισιοδοξίας του Σαουδάραφος Πρίγκιπος. Θά ήτο όμως παράτολμον νά άπορριφθῇ άσυζητεῖ. "Άλλως τε συγκλίνει μὲ σας ἔξετέθησαν ἀνωτέρω, ἐπὶ τῶν προσπτικῶν διὰ τὴν διαμόρφωσιν τῆς ιστοτιμίας γιέν - δολαρίου.

'Η Σαουδική 'Αραβία δὲν δύναται όμως νά συγκρατῇ ἐπ' ἄπειρον τὰς λοιπὰς χώρας της ΟΠΕΚ, καθ' όν χρόνον τό δολλάριον χάνει έδαφος. Κοινή είναι ή πετροίθισις ότι υπεχώρησεν αὐτή εἰς τὴν γενικὴν ἀξιωσιν τῶν λοιπῶν χωρῶν τῆς ΟΠΕΚ, διὰ μίσην αὐξησιν τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου ἀπό τὸν προσεχῆ Ιανουάριον. 'Εντεῦθεν καὶ ή πρόσφατος ἀνάζωγόνησις εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων.

'Η μέχρι τούδε ταύτισις τῶν χωρῶν τῆς ΟΠΕΚ με τὸ δολλάριον, ὑπαγορευθεῖσα τόσον ἀπό τὰς ἔξελίξεις τῆς παγκοσμίου πολιτικῆς (σχέσεις ὑπερδυνάμεων - παρουσία Σοβ. 'Ενώσεως εἰς τὸ πλευρὰ καὶ τό νότο τοῦ 'Αρσεβικού Κόσμου), δύσκολον καὶ ἀπό τὸ γεγονός ότι μεγάλα κεφάλαια τῶν είναι ἐπενδεδυένα εἰς δολλάρια, παίνεται νά κάμπηται πρὸ τῆς συνεχίζομένης πτώσεως τοῦ δολλαρίου. Τὰ πράγματα προσεγγίζουν τὸ κρίσιμον σημείον, πέραν τοῦ ὁποίου δὲν εἶναι ἐπιτρεπτὸν νά προχωρήσουν.

Πρέπει, λοιπόν, νά θεωρήται δεδαία ή ἐκδήλωσις εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον, μᾶς ἀμερικανικῆς ἀντιδράσεως κατὰ τῶν κυριωτέρων ἐσωτερικῶν της αἰτίων τῆς κάμ-

ψεως τῆς τιμῆς τοῦ δολλαρίου, δυναμένων νά συνοψισθούν: εἰς τὰς μεγάλας εἰσαγωγάς πετρελαίου, εἰς τὰ μεγάλα ἐλλείμματα εἰς τὸν προϋπολογισμὸν καὶ τὸ ἐμπορικὸν ισοζύγιον καὶ τὸ σπουδαίοτερον, εἰς τὸν αὐξητικὸν ρυθμὸν τοῦ πληθωρισμοῦ. 'Υπάρχουν λοιπὸν λογικὰ στηρίγματα τῶν ἀπόφεων τοῦ Σαουδάραφος ἐπισήμου, ἐπὶ τοῦ σημαντικωτέρου παγκοσμίου νομισματικοῦ προβλήματος.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΟΦΕΙΛΑΙ ΚΑΙ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ

Είναι πρόδηλον ότι ή σκιά ἥρχισεν νά φωτίζεται, ἀμυδρῶς μὲν, ἀλλ' ἐπιτιδοφόρως, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῆς μῆχιστερεύσεως τῆς καταστάσεως διὰ τοὺς "Ἐλληνας ὄφειλέτας εἰς γιέν. Διότι, παρὰ τὰ ὄσα ἥρχισαν νά λέγωνται, τὸ πρόδηλη μὲν ἔξακολουθηση ὀξύτατον νά υφίσταται, ἐάν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ότι πολλαὶ ὄφειλαι ἐδημιούργησαν μὲν ἰσοτιμίαν 1 δολ. = 290 γιέν περίπου.

Βεβαίως ὁ πλημωρισμὸς ἀπὸ προσωπικὴν πλευράν ἔξεταζόμενος, εύνοει κάθε μακροπρόθετον ὄφειλέτην, ἀνεξαρτήτως τῶν γενικωτέρων καταλυτικῶν διὰ τὴν διεθνῆ οἰκονομίαν συνυπειών του. Διὸ τὴν Ναυτιλίαν, ὅμως, σημερέων, ἡ ἀρχὴ αὐτῆ ἐκ τῶν πραγμάτων ἔχει ἀνατρεθῆ, λόγῳ τῆς καθέτου πτώσεως τῆς ἀξιας τῶν πλοίων, τὰ ὄποις ὑπῆρξαν καὶ τὸ ἀντικείμενον τῆς ὄφειλῆς. "Άλλο όμως είναι τὸ ζήτημα διὰ τὴν περιπτωσιν ἐνός νουτιλιακοῦ μπούμ, ἀλλὰ τότε μεταφερόμεθα εἰς τὴν σφαίραν τῶν τυχηρῶν παιγνίων.

Η ΣΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ

Εύνοικοι παράγοντες τῶν ἀλληνικῶν αιτημάτων, πρὸς τὸ παρόν, είναι ή μεγάλη κρίσις τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων, ἐπιτει-

νομένη ἀπό τὴν ναυπηγικὴν ἀνάπτυξιν τῶν εὐθηνοτέρων χωρῶν τοῦ Τρίτου Κόσμου (Νότιος Κορέα, Βραζιλία κλπ.), ώς καὶ τὴν πίεσιν τῆς ΕΟΚ, ούτιστικῶν αὐτὴν τὴν φοράν, λόγω τοῦ ἀπέλπιδος ἀγώνος τῆς διὰ ναυπηγικὴν ἐπιβίωσιν. 'Εντὸς τοῦ κυκλώματος αὐτοῦ πρέπει νά ἀναζητήσωμεν μέσα καὶ ὑποστηρικτάς, ἀπὸ τὸ κοινὸν πάντοτε συμφέρον ἐλαυνομένους, διὰ νά εὐρεθῇ μία ἡθικῶς ἐπιθεβλημένη, δικαία ρύθμισις τῶν ἀλληνικῶν ναυπηγικῶν ὄφειλῶν πρὸς τὴν Ιαπωνίαν.

Κεῖται πέραν πάσης λογικῆς ἡ ἀπεγκτος στάσις τῶν Ιαπωνῶν ἔννοιται τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, η ὅποια καλεῖται νά καταβάλῃ δυσδάστατον τίμημα, λόγω ἀναπτυσσαρμογῆς τοῦ ρόλου τῆς Ιαπωνίας εἰς τὴν παγκόσμιον Οἰκονομίαν.

Τόσον ταχέως, λοιπόν, ἐλημονήθη ἡ συμβολή της εἰς τὴν σύγχρονον ἀνάπτυξιν τῆς χώρας τοῦ 'Ανατέλλοντος 'Ηλίου;

'Η Ιαπωνία σήμερον ἀγνούντας κατευπομένην ὅπως διαθέση κεφάλαια εἰς τὸ ἔξωτερικόν, μὲ σκοπὸν τὴν κέμψιν τοῦ μεγάλου πλεονάσματος τῶν τρεχουσῶν συναλλαγῶν της, ὅπως συνεφωνήθη εἰς τὴν διάσκεψιν κορυφῆς τῆς Βόνης. 'Εξώφθαλμον είναι ὅτι, πέραν τῆς ὑποχρέωσεως, ἔχει καὶ ἀμεσον συμφέρον νά δειξῃ κατανόησιν ἐπὶ τῶν ἀλληνικῶν αἰτημάτων, τὰ ὄποις ἐδημιουργήθησαν ἐξ ἀντικειμένου, ἀνευ οὐδεμιᾶς, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς μας, ὑπαιτιότητος. Εἰς τὸ κάτω - κάτω της γραφῆς ή 'Ελλάς, ὅπως καὶ η Ιαπωνία, εύρισκονται εἰς τὴν αὐτὴν εὐαίσθητον περίμετρον τῶν δύο κόσμων. Κατὰ συνέπειαν καὶ ἀπὸ εὐρυτέρας γεωπολιτικῆς καὶ γεωστρατηγικῆς σκοπιάς, συμφέρον ἔχει η Ιαπωνία νά συμπαρασταθῇ τὴν Ναυτιλίαν μας.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

P. O. BOX 4797
TELEX 570909
S. A.



CABLES:

"FAROSCO"

CAPE TOWN FAROS & C^o. PTY. LTD.

Phones: 518183 - 518184 - 518185

AFTER HRS. TEL. 441.232 - 457.228 - 668.009 - 444.994

59 CARLISLE STREET PAARDEN EILAND CAPE TOWN - 7405 SOUTH AFRICA

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΤΣΑΜΕΝΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

• ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΑΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.

• ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.

• ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΩ. ΗΝΤΟΝΩΝ.

• ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.

• ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798

• ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ, 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ

• ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

'Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ Π.Α.Σ.Ο.Κ.

ΤΟΥ ΦΩΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ
ΒΟΥΛΕΥΤΟΥ Β' ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΗΣ «ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ»

Κρίνοντας από τις στήλες τών «Ναυτικών Χρονικών» τήν ναυτιλιακή πολιτική τού ΠΑΣΟΚ, όπως έξετέθη από τὸν Πρόεδρο του κόμματος αὐτοῦ, άφησαμε σκόπιμα αναπάντητο τὸ τμῆμα ποὺ άφορούσε στὴν Ακτοπλοΐα.

Τὸ κάναμε μὲ τὴν πρόθεση νὰ δσχοληθοῦμε ἰδιαίτερα μ' αὐτό, ἐπειδὴ στὴ χώρα μας ἡ Ακτοπλοΐα, στὸ πλαίσιο τῆς Ναυτιλίας, ἐμφανίζει ἀσυνθίστητη ιδιομορφία καὶ γιατὶ ὁ κ. Παπανδρέου μὲ ἄλλη συνέντευξη τοῦ σὲ πρωινὴ ἐφημερίδα, παρουσίασε κάπως λεπτομέρεστερα τὴν ἀκτοπλοϊκὴ πολιτικὴ τοῦ κόμματος του. Οἱ γραμμὲς ποὺ ἀκολουθοῦν συνθέτουν τὴν πραγμάτωση τῆς προθέσεώς μας αὐτῆς.

Η ΠΑΝΑΚΕΙΑ ΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΠΟΙΗΣΕΩΣ

1. Τὰ οὐσιαστικὰ ἔχαγόμενα απὸ τὸ σύνολο τῶν προτάσεων οἱ ὅποιες ἀποτελοῦν τὴν ἀκτοπλοϊκὴ πολιτικὴ τοῦ ΠΑΣΟΚ (πέρα ἀπ' τὶς ρητορικὲς ἔξαρσεις καὶ τὶς συνήθεις πλέον εὔκολες καὶ κατὰ τὸ πλεῖστον ἀδάσμενες ὑποσχετικὲς διακηρύξεις) εἶναι φρονώντας:

α) Τὸ κόμμα αὐτὸ καὶ ὁ ἡγέτης του συνδέουν τὴν ριζικὴ λύση τοῦ χρόνιου ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος τῆς χώρας μὲ τὴν «κοινω-

νικοποίηση» τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν.

β) Ὁ κοινωνικοποιημένος ἐνιαίος φορέας, ὁ ὅποιος θὰ ὁραῖ γανωθῇ, ἀφοῦ ἀποζημιώνεται ὁ τεῖχος τῶν πλοίων σὲ ιδιοίων, «αὐτομάτη» ἐπαρκῆ σὲ ἀριθμὸ καὶ κατάλληλα σὲ μέγεθος καὶ εἰδος ἐπιβατηγὰ καὶ ὀχηματαγωγὰ πλοῖα» γιὰ τὴν ἐκπλήρωση τοῦ... λαοπρόβλητου συγκοινωνιακοῦ προγράμματος.

γ) Ὁ φορέας αὐτὸς ἔχοντας σὰν κριτήριο τῆς δράσεως τοῦ σχιζόμενου κέρδος, ἀλλὰ τὴν προσφορὰ κοινωνικῶν ὑπηρεσιῶν πιστεύεται, ὅτι δὲν θὰ είναι οικονομικὰ παθητικός.

2. Στὴ βάση τῆς λύσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος τῆς χώρας, ποὺ προτείνει τὸ ΠΑΣΟΚ καὶ ὁ ἡγέτης του, δρίσκεται ἡ πεποίθηση, ὅτι ἡ κοινωνικοποίηση τῶν μέσων παραγωγῆς εἶναι ἡ πανάκεια γιὰ τὴν θεραπεία ὅλων τῶν κοινωνικῶν κακῶν. Ἐπειδὴ συμβαίνει οἱ προσωπικὲς ἀντιρρήσεις μας κατὰ τὼν διφορών μορφῶν κοινωνικοποίησεως νὰ μὴν είναι κυρίως πολιτικῆς ή κοινωνικῆς, ἀλλὰ οικονομικῆς τάξεως, θὰ εὔχομασταν ἡ πεποίθηση αὐτῆς νὰ ἥταν δυνατὸν νὰ θεμελιωθεῖ στὴν πραγματικότητα. Ἀτυχῶς ὅμως δὲν είναι. «Οχι μόνο στὴ χώρα μας, ἀλλα καὶ διεθνῶς οἱ κοινωνικοποιημένοι τομεῖς τῆς παραγωγῆς καὶ ἀπὸ τὴν

ἀποφῆ τοῦ οἰκονομικοῦ ἀποτελέσματος καὶ ἀπὸ τὴν ἀποφῆ τῆς ποιότητας τῶν παραγομένων προϊόντων ἡ ὑπηρεσιῶν ὑστεροῦν σημαντικά (καὶ συχνὰ μὲ καταστροφικές γιὰ τὴν συνολικὴ οἰκονομικὴ προσπάθεια συνέπειες) ἀπὸ τοὺς τομεῖς τῆς παραγωγῆς, ὅπου ἔξακολουθεῖ νὰ κυριαρχεῖ τὸ κίνητρο τοῦ κέρδους.

὾ ο. Παπανδρέου δὲν μᾶς ἔξηγει, πῶς ἡ ἀλήθεια οὐτή, ἡ κατακυρωμένη ἀπὸ τὴν μέχρι σήμερα διεθνὴ πρακτική, δὲν θὰ ισχύσῃ στὴν περίπτωση τῶν κοινωνικοποιησεων, τὶς ὅποιες μᾶς ἔτοιμαζει ὁ ἴδιος καὶ ιδίως ἔκείνων, οἱ ὅποιες θὰ λύσουν, κατὰ τὴν ἀποφῆ του ἐπιτυχῶς, τὸ ἀκτοπλοϊκὸ μας πρόβλημα.

Αύτά, ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὴν εἰδικότερη μορφὴ τῶν κοινωνικοποιησεων, στὸν καθορισμὸ τῆς ὅποιας καὶ πάλι δὲν προβαίνει ὁ κ. Πρόδρομος τοῦ ΠΑΣΟΚ, ἀφήνοντας νὰ ὑπάρχει ἡ σκόπιμη γύρω ἀπὸ τὸ θέμα αὐτὸ ἀσάφεια.

Ἄσ μᾶς ἐπιτραπεῖ νὰ φρονοῦμε, ὅτι είναι ἀμεσοὶ καὶ στοιχειώδες χρέος καλῆς πίστεως γιὰ τὸ ΠΑΣΟΚ καὶ τὸν ἡγέτη του, νὰ καθορίσουν μὲ σαφήνεια τὴν εἰδικότερη νομικὴ μορφὴ (ἢ μορφές) τῶν κοινωνικοποιησεων, τὶς ὅποιες ἔξηγγειλαν ἡδη, ὅτι θὰ ἐπιβάλουν, πράγμα τὸ ὅποιο βεβαίως ισχύει καὶ γιὰ τὴν περίπτωση τῆς ἀκτοπλοΐας.

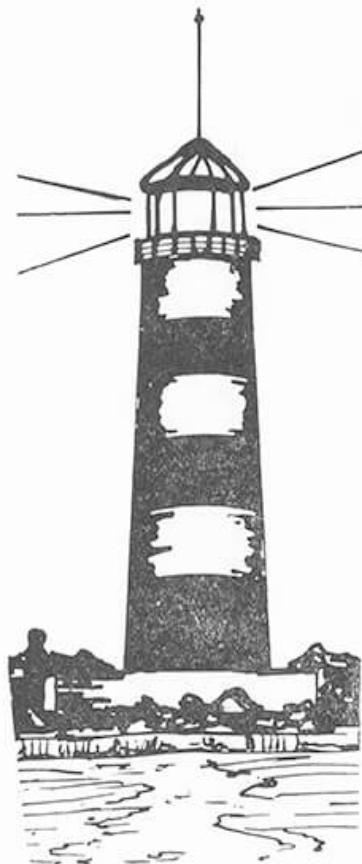
ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ... «ΕΥΤΥΧΙΑΣ»

3. Στὸν σκληρὸ καὶ πεζότατο κόσμο μας κάθε (προγραμματικὴ ἢ μὴ) συνταγὴ κοινωνικῆς «εύτυχιας» γιὰ νὰ μεταποιεῖ σὲ πραγματικότητα, πρέπει μεταξὺ ἄλλων καὶ νὰ κοστολογηθεῖ.

«Ἄν ἐπιχειρήσουμε νὰ ὑπολογίσουμε πρόχειρα τὸ κόστος τῆς μικρῆς (συγκριτικὸ μὲ ἄλλες σημαντικότερες καὶ μεγαλύτερες)... ἀκτοπλοϊκῆς «εύτυχιας», τὴν ὅποια μᾶς προσφέρει ὁ κ. ἡγέτης τοῦ ΠΑΣΟΚ, δρισκόμαστε μπρὸς στὴν παρακάτω εἰκόνα:

Σήμερα εξυπηρετοῦν τὶς κύριες, δευτε-

...ΕΙΜΕΘΑ ΟΙ ΔΙΚΟΙ ΣΑΣ ΑΝΘΡΩΠΟΙ Στὶς Ναυτικὲς 'Ασφάλειες



ΠΕΠΕΙΡΑΜΕΝΗ ΚΑΙ ΣΥΜΦΕΡΟΥΣΑ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ
ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

E. C. SPERANTSAS

SIGMA Marine Associates, Inc.

135, WILLIAM STREET NEW YORK N.Y. 10038 U.S.A.

TEL.: 212 - 7327375

CABLE: ASFALIA • TELEX 421623

ρεύουσες και τοπικές άκτοπλοϊκές γραμμές συνολικά 33 έπιβατηγά όχηματαγωγά κλειστού τύπου, 119 άνοικτού τύπου, 20 έπιβατηγά κλασικού τύπου και 7 ταχύπλοα (φλάγιντόλφιν).

Η άξια όλων αύτών των πλοίων ύπερβασίνει τα 10 δισεκατομμύρια δραχμές, ποσό το οποίο πρέπει κατά την ύπόσχεση του κ. Παπανδρέου, να πληρωθεί άμεσως σταν άποζημίωση στους σημερινούς ιδιοκτήτες των για την δημιουργία του κοινωνικοποιημένου φορέως. Στο ποσό αύτό πρέπει να προσθέσουμε τούλαχιστον άλλο τόσο, για την άντικατόσταση «πολλών άκατάλληλων» (κατά την έκφραση του κ. ήγετου του ΠΑΣΟΚ) πλοίων, με άλλα «κατάλληλα σε μέγεθος και είδος».

Οι άριθμοι αυτοί δεν περιλαμβάνουν και τό Ελλειμμα άπό την λειτουργία του φορέως. Γιατί δέσμαια ή έθνική και διεθνής άδηγησι στην άσφαλη υπόθεση, ότι ή λειτουργία του θα άφηνει (σημαντικότατο μάλιστα και μη δυνάμενο να υπολογισθεί άπό τώρα), παθητικό, πράγμα που φαίνεται να πιστεύει στό βάθος και ή ήγετης του ΠΑΣΟΚ, όταν λέει, ότι «τα προλεγόμενα δεν σημαίνουν, πώς το σύστημα συγκοινωνιών, που θα δρύσουμε θα είναι οικονομικά παθητικά. Πιστεύουμε το άντιθετο, άλλα και αιώνια πατέτες θα είναι η θυσία εις έπισημη την Πολιτεία, αύτό θα είναι τό έλαχιστο, που τό κράτος οφείλει να κάνει για τους ναυτικούς πληθυσμούς...».

Η τελευταία αύτή πρόταση μπορεί κάλλιστα να προέλθει άπό μάς, δχι ούμως και άπό τον κ. Παπανδρέου. Γιατί τό σύστημα τό δικό μας, όπου πλειοφούν οι τομείς της παραγωγής, στους οποίους ισχύει τό κίνητρο ιδιωτικού κέρδους, παρέχει σημαντικά περιθώρια υπόρξεως οικονομικά παθη-

τικών κοινωνικοποιημένων έπιχειρήσεων.

Σ' ένα «σοσιαλιστικό» σύστημα ούμως, σταν αύτό, που εύαγγελίζεται ο κ. ήγετης του ΠΑΣΟΚ, όπου οι κοινωνικοποιημένες έπιχειρήσεις θα άποτελούν την συντριπτική πλειοψηφία των οικονομικών μονάδων, τό στοιχείο του οικονομικού άποτελέσματος τών τελευταίων αύτων είναι αύτονόταν κρίσιμο για την ύπαρξη του ίδιου συστήματος.

«Άν τέλος για την όλοκλήρωση τής εικόνας άποβλέψουμε πέρα από τό άκτοπλοϊκό και σ' όλο τό άλλο κυβερνητικό πρόγραμμα του ΠΑΣΟΚ και υπολογίσουμε χονδρικό τό κόστος δημιουργίας τών κοινωνικοποιημένων φορέων και έπιχειρήσεων, προσθέντας σ' αυτό τό έτήσιο έλλειμμα, που θα προκύπτει από την λειτουργία τουλάχιστον σώσα θα παρέχουν «κοινωνικές υπηρεσίες» με άλλη την εύρυτητα του ίδιου, καθώς έπισημης και τό κόστος άλλων τών κοινωνικών παροχών, που περιλαμβάνονται στό πρόγραμμα του κόμματος αυτού, καταστήγουμε σε φανταστικούς για τά έλληνικά δεδομένα άριθμούς, οι οποίοι κλονίζουν άνεπανόρθωτα την άξιοποστία του.

Η ΔΙΚΗ ΜΑΣ ΑΠΟΨΗ

4. Άπο την δική μας άποψη δεν διστάζουμε να άναγγειρίσουμε την ύπαρξη χρονιού άκτοπλοϊκού προβλήματος στή χώρα. Αντίθετα ούμως πρός τό ΠΑΣΟΚ, δεν δεσχόμεθα, ότι ή κοινωνικοποίηση άποτελεί τό μαγικό κλειδί της αύτόματης έπιτυχίας. Τήν έκτιμούμε άπλως, σαν τό εσχατο μέσο για τή λύση του προβλήματος.

Για να φθάσουμε έπιτυχώς στήν τελευταία αύτή, θεωρούμε άναγκαία την άμεση και ταχεία σύσταση άμεσας έργασίας για την άξιοποίηση άλλων τών ύπαρχουσών μελετών και ένδεχομένως την συμπλήρωσή τους.

Νομίζουμε, ότι τό πρόδηλημα έμφανίζει δύο διακεκριμένες και ταυτόχρονα στενά συνδεμένες πλευρές, τήν τεχνικού ικανού μική και τήν κοινωνικού ικανού μική.

Η εύστοχη μεθόδευση τής πρώτης θα μάς δώσει: τόν ιδιαίτερο τύπο πλοίου που έπιβαλλεται (άπό λόγους οικονομικούς, ναυτιλιακούς και άλλους), να χρησιμοποιηθεί σε κάθε άκτοπλοϊκή γραμμή.

Ένα ή έπιτυχης άντιμετώπιση τής δευτέρας, θα μάς άδηγησε στήν όρθη έπιλογή τής κατάλληλης οργανωτικής και νομικής μορφής του φορέως (ή τών φορέων), που είναι άναγκη να συνεχισθούν οι προσπάθειες για τήν παροχή τών άκτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Μέχρι να φθάσουμε (τό συντομότερο δυνατό) στά συμπεράσματα, πού άπαιτούνται για τήν τελική λύση του προβλήματος, είναι άναγκη να συνεχισθούν οι προσπάθειες για τήν δελτίστωση με κάθε μέσο τής σημερινής καταστάσεως.

Τό κλείστιμο τών γραμμών πρέπει να διατηρηθεί. Και τά διοικητικά και άλλα μέτρα για τήν καλυτέρευση τών παρεχομένων ύπηρεσιών να ένταθουν.

Πιστεύουμε κι' έμεις, πώς πράγματι — πέρα από όσα έγιναν μέχρι τώρα — άξιζει ή πολιτεία, (μέσα στά πλαίσιο τών δυνατοτήτων της) να προβεί σε κάθε περαιτέρω θυσία, χάριν τών νησιωτικών — άκριτικών πληθυσμών τής χώρας. Και άκριβως στό ονομα τής πίστεώς μας αυτής άρνούμεθα να θεωρήσουμε τήν έν πολλοίς άδαντιμη ύποσχετική μεγαλοστομία σάν σοφαρή προσπάθεια για τήν (ριζική μάλιστα) λύση χρόνιων, σάν τό άκτοπλοϊκό, προβλημάτων τής χώρας.

ΦΩΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

σ' όλο τών κόσμο...

The Thenamaris Group

στό Λονδίνο:
Eastern Mediterranean Maritime (London) Ltd.
32-38 DUKES PLACE
LONDON E.C.3
ENGLAND
Tel. 01 - 283-9591 (10 lines)
Telex: 884075/6
Cables: EASTMED LONDON E.C.3

στή Νέα Υόρκη:
Trans Mediterranean Maritime (New York) Inc.
Suite 1507
50 Broadway,
NEW YORK 10004, N.Y.
Tel. 212-3446767/8
Telex: 42-4918
Cables: TRANSMED N.Y.

στό Τόκιο:
Eastern Mediterranean Maritime (Japan) Ltd.
Room 214 T.B.R. Bldg.
2-10-2, Nagata-Chō
Chiyoda-Ku, TOKYO - JAPAN
Tel. 03-580-8201
Telex: 22-26889
Cables: EASTMEDI TOKYO

στή Σιγκαπούρη:
East-Asia Maritime Service Pte Ltd.
U.I.C. BUILDING - 18th Floor
Shenton way,
555, SINGAPORE - MALAYSIA



έταιρίες μας είναι:

- Thenamaris Maritime Inc.
Ship Management
- Seatrader Maritime Inc.
Chartering - S & P Brokers
- Eastern Mediterranean Maritime
(Liechtenstein) Ltd.
- Eastern Mediterranean
(Containers) Co. Ltd.
- Universe Sea Marine Inc.
Bunkers Brokers
- Halcyon General Insurances s.a.
Insurance Brokers
- Amphitriion
Travel and Tourism Agencies Ltd.
Ships Agencies

στήν Παρίσιο:
Thenamaris Maritime Inc.
107-109 Filinos str.
P.O. Box 167
PIRAEUS - GREECE
Tel: 45.311144 - 146 - 149 - 165
166 - 442 - 459 - 478 - 493
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16
Cables: THENAMARIS PIRAEUS

πετρέλαιο

ΑΙ ΠΡΟΣΦΑΤΟΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν. 27/1975

ΠΕΡΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

Τοῦ δικηγόρου κ. Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑ

Εύθυνς μετά τὴν ἔναρξην τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Ν. 27/1975 ἐνεφανίσθησαν διάφορα κενά η ἀτέλειαι αὐτοῦ, συνεπεία τῶν ὁποίων ἐδημιουργήθησαν διενέξεις μεταξὺ τῆς Διοικήσεως καὶ τῶν φορολογουμένων πλοιοκτητῶν. Κατεβλήθη προσπάθεια, ὅπου τοῦτο ἦτο δυνατόν, ν' ἀφθῶσιν καὶ διασχέρειαν διὰ τῆς ἐρμηνευτικῆς ὁδού παρέμενεν ὅμως γεγογός ὅτι δι' ίκανὸν ἀριθμὸν θεμάτων, μόνη διέξοδος ἦτο ἡ τροποποίησις τοῦ νόμου.

Πρὸς τὴν διέξοδον ταῦτην κατηγόρημεν τὰς προσπάθειάς της ἡ "Ἐνωσις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, συμμετασκούσα εἰς τὰς ἐργασίας τῆς σχετικῆς ὁμάδος ἑργασίας. Μετὰ πολυώρους συνεδριάσεις ἐκταθεῖσας εἰς πλοιοὺς μῆνας, διετυπώθη τὸ κείμενον τῶν τροποποιήσεων ὅπερ ψηφισθὲν ὑπὸ τῆς Βουλῆς, κατέστη ὁ νόμος 814)1978, οὐτινος ἡ ἴσχυς ἄρχεται ἀπὸ τῆς 13 Σεπτεμβρίου 1978, ἡμέρας δημοσιεύσεως τοῦ εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως. Ἡ ἀπακολουθούσα ἐργασία ἡ σχολή μόνον μὲν ἐκείνα τῶν ἄρθρων τοῦ νόμου 814)1978 τὰ ὅποια ἔχουν σημασίαν διὰ τὸν ἐφοπλισμόν. Ἐπομένως δὲν γίνεται λόγος περὶ διατάξεων θιγουσῶν ἀντικείμενα μὴ σοδαρῶς ἐνδιαφέροντα τὴν ἐφοπλιστικήν δραστηριότητα. Ἡ ἔξετασις τῶν τροποποιήσεων ἀκολουθεῖ τὴν ἀρίθμησιν τῶν ἄρθρων τοῦ νόμου 814)1978, εἶναι ὅμως ἐκ τοῦ περιεχομένου αὐτῶν εὐχερής, ἡ ἀναδρομὴ εἰς τὰς τροποποιουμένας ἡ συγ- πληρουμένας διατάξεις τοῦ νόμου 27)1975.

"Αρθρον 24

1. Ο νόμος 27)1975 ὥριζει ἐν ἄρθρῳ 4 § 1 ὅτι ὁ φόρος καὶ ἡ εἰσφορά βαρύνει τοὺς πλοιοκτήτας ἡ πλοιοκτητρίας ἑταῖρίας, τοὺς ἐγγεγραμμένους εἰς τὸ οἰκεῖον νηολόγιον κατὰ τὴν πρώτην ἡ μέραν ἐκάστου ημερολογιακοῦ ἔτους.

Ἐάν ἡδη τὸ πλοίον ἐτίθετο ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν μετὰ τὴν ἱην Ἰανουαρίου, ἐγενήθη τὸ ἐρώτημας κατὰ πόσουν ὀφείλεται ὁ φόρος καὶ κατὰ περιπτωσιν, ἡ εἰσφορά τοῦ νόμου 27)1975, ἐφ' ὅσον λόγω τῆς μετὰ τὴν ἱην Ἰανουαρίου νηολογήσεως, δὲν ὑπῆρχεν πλοιοκτήτης ἐγγεγραμμένος εἰς τὸ νηολόγιον κατὰ τὴν ἱην Ἰανουαρίου τοῦ ἔτους τῆς νηολογήσεως.

Τὸ θέμα τοῦτο ἔλυσεν ὁ νόμος 814)1978 εἰς τὸ ἄρθρον 24 ὄρισας ὅτι ἐν ἡ περιπτώσει τὸ πλοίον τίθεται ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν μετὰ τὴν ἱην Ἰανουαρίου ἐκάστου ημερολογιακοῦ ἔτους, ὀφείλεται φόρος ἀπὸ τοῦ ἐπομένου τῆς ὑψώσεως τῆς ἐλληνικῆς σημαίας μηνός, ὑπολογίζεται δὲ εἰς τόσα δωδέκατα σοσὶ οἱ μῆνες μέχρι τέλους τοῦ ἔτους. Ἐν τῇ περιπτώσει ταῦτη ἡ δῆλωσις ἐπιδίδεται ἐντὸς διμήνου ἀπὸ τῆς ὑψώσεως τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ἐπὶ τοῦ πλοίου ὃ δὲ ὀφείλομενος φόρος καταβάλλεται εἰς ισοπόσους δόσεις μέχρι τέλους Δεκεμβρίου, τῆς πρώτης δόσεως καταβαλλομένης ἅμα τῇ ὑποδολῇ τῆς ἐμπροθέσμου δηλώσεως. Ἐν περιπτώσει ὑποδολῆς τῆς δηλώσεως μετὰ τὴν 31 Δεκεμβρίου τοῦ ἔτους τῆς ὑψώσεως τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, ὁ ὀφείλομενος φόρος καταβάλλεται ἀμα τῇ ὑποδολῇ τῆς δηλώσεως.

Τὸ ἄρθρον 24 τοῦ νόμου 814)1978 ἐν προοιμίῳ, φέρεται ὡς προσθέτον τρίον ἐδάφια εἰς τὸ τέλος τῆς παραγράφου I τοῦ ἄρθρου 14 τοῦ νόμου 27)1975. Τὸ πρῶτον δῆμαρις ἐδάφιον τοῦ ἄρθρου 24 τοῦ νόμου 814)1978 εἰσάγει φορολογικὴν ὑποχρέωσιν διὰ τὸ πλοίον τὸ ὑψούντα τὴν ἐλληνικῆν σημαίαν μετὰ τὴν ἱην Ἰανουαρίου ἐκάστου ημερολογιακοῦ ἔτους, ἥτις δὲν ὑφίστατο πρὸ τοῦ νόμου 814)78, διότι ἀν ὑφίστατο δὲν θὰ τὴν προσθέτειν ὁ νόμος. Ἐπομένως μὴ ὑφισταμένης τοιαύτης φορολογικῆς ὑποχρέωσεως ἐν τῷ νόμῳ 27)1975 διὰ τὸ πλοίον τὰ ὑψούντα τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν μετὰ τὴν ἱην Ἰανουαρίου, τὸ συμπέρασμα εἶναι ὅτι καίτοι ὡς εἴρηται κατὰ τὰ ἐν τῷ προοιμίῳ τοῦ ἄρθρου 24, προσθίθεται ἐδάφιον εἰς τὸ ἄρθρον 14 τοῦ νόμου 27)1975, (ὅπερ ἀνήκει εἰς τὸ Τμῆμα B' τοῦ νόμου) ἐν τῇ ούσιᾳ τροποποιεῖται τὸ ἄρθρον 4 τοῦ νόμου 27)1975, ὅπερ ἀνήκει εἰς τὸ Τμῆμα A' τοῦ νόμου, τὸ ὅποιον ὅμως κατὰ τὸ ἄρθρον 107 τοῦ Συντάγματος εἶναι ἀνεπίδεκτον τροποποιήσεως ἀπὸ ἄπολον νόμου.

"Οσον ἀφορά τὸ τρίτον ἐδάφιον τοῦ ἄρθρου 24, εἶναι προφανές ὅτι ἀφορά τὴν περιπτώσιν καθ' ἥν τὸ πλοίον ἥθελεν νηολογῆσαι π.χ. κατὰ μῆνα Δεκέμβριον, ὅπότε ἡ ἐν τῷ πρώτῳ ἐδάφῳ εἰς δόσεις καταβολὴ τοῦ φόρου, ἀποβαίνει ἀνεφόρμοστος ἐκ τῶν

πραγμάτων. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν, ὁ ὀφείλομενος φόρος καταβάλλεται ἐξ ὀλοκλήρου ὅμα τῇ ὑποδολῇ τῆς δηλώσεως.

2. Τὸ αὐτὸν ἄρθρον 24 τοῦ νόμου 814)78 προσέθεσεν πέμπτην παράγραφον εἰς τὸ ἄρθρον 14 τοῦ νόμου 27)1975 καὶ ἔλυσεν τὸ ἀμφιβαλλόμενον ζῆτημα ἐπὶ ποίας χωρητικότητος ὑπολογίζεται ὁ φόρος καὶ κατὰ περιπτώσειν ἡ εἰσφορά ἐπὶ πλοίων ἔχοντων πολλαπλὴν ὀλίκην καὶ καθαρὰν χωρητικότητα (open or closed shelter deck) καὶ ὥρισεν ὅτι διὰ τὸ ὑπολογισμὸν τοῦ φόρου ἡ τῆς εἰσφορᾶς λαμβάνεται ὑπὸ σφινός ὁ μέσος ὅρος τῶν ἐν τῷ πιστοποιητικῷ καταμετρήσεως ὀλίκων ἡ καθαρὰν χωρητικότηταν.

Ρητέον ὅτι ἄγγωστον διὰ ποίον λόγον ὁ νόμος ἀνέμεινεν καὶ τὴν καθαρὰν χωρητικότητα, ἐνῶ εἰς τὰ ἄρθρα 6 καὶ 10 τοῦ νόμου 27)1975 πρὸς ὑπολογισμὸν τοῦ φόρου καὶ τῆς εἰσφορᾶς λαμβάνεται ὑπὸ σφινός ὁ δηλικὴ χωρητικότης τοῦ πλοίου. 'Οπωδήποτε κατ' ἔννοιαν ἀνήκει εἰς τὰ ἄρθρα 6 καὶ 10 τοῦ νόμου 27)1975, ἀσφαλῶς δὲ ὅχι εἰς τὸ ἄρθρον 14. Διὸν ν' ἀποφευχθοῦν δυσχέρειαι ἐκ τῆς ἐπηγειρήσης τυπικῆς ἴσχυος τοῦ Α' τμήματος τοῦ νόμου 27)1975 εἰς ὅ ἀνήκουν καὶ τὰ ἄρθρα 6 καὶ 10, θὰ ἡδύνατο νὰ λεχθῇ ὅτι ἡ διάταξις τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 24 τοῦ νόμου 814)1978 εἶναι ἐρμηνευτικὴ καὶ ἐπομένως δὲν τροποποιεῖ τὸ ἀνεπίδεκτον τροποποιήσεως δι' ἀπλοῦ νόμου, Α' τμῆμα τοῦ νόμου 27)1975.

3. 'Ανεφέρθη προηγουμένως τὸ ἐγερθὲν ζῆτημα φορολογίας τῶν πλοίων τῶν νηολογουμένων μετὰ τὴν ἱην Ἰανουαρίου. Εἰδικῶς διὰ τὰ πλοῖα ἀπτινα ὑψωσαν τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν μετὰ τὴν ἱην Ἰανουαρίου 1977 καὶ ἐφένται ὁ νόμος ἐν ἄρθρῳ 24 § 3 ὑπάγει ταῦτα εἰς τὴν ρύμασιν τῆς παραγράφου 1 αὐτοῦ ἥτις ἐξετέθη ἀνωτέρω. Εἰδικῶς δημοσίευσαν τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν μετὰ τὴν 1.1.1977 καὶ μέχρι τῆς ἔναρξεως τῆς ἴσχυος τοῦ νόμου 814)78, ἥτοι μέχρι της 13.9.1978, ἡ προθεσμία τῆς υποδολῆς τῆς δηλώσεως ἄρχεται ἀπὸ τῆς ἴσχυος τοῦ νόμου 814)78, καταβαλλομένων τῶν ληξιπροθέσμων δόσεων ἅμα τῇ ὑποδολῇ τῆς ἐμπροθέσμου δηλώσεως ἀνευ προσαγγέλλεται.

"Αρθρον 25

Κατὰ τὴν μέχρι τοῦδε διαδρομὴν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Ν. 27)1975 ἐκρίθη ὅτι δὲν ἦτο δυνατόν ἡ ἐπιστροφὴ ἀχρεωστήτως καταβληθέντος φόρου ἐπειδή δὲν ὑπῆρχεν διάταξις διατάσσουσα τὴν ἐπιστροφὴν αὐτοῦ. 'Η ἀντίληψις αὕτη εἶναι τὸ ὀλιγώτερον ἀπροσδόκητος, ἀφοῦ καὶ τὸ Δημόσιον ὑπάγεται εἰς τὰς γενικὰς διατάξεις περὶ ἀχρεωστήτως καταβληθέντων ('Αστικοῦ Κώδικος ἄρθρο 904,905). 'Οπωδήποτε, εἰς τὴν ἀν-

ΠΑΤΡΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ ΑΓΚΩΝΑ

ΕΙΔΙΚΕΣ ΦΟΙΤΗΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΠΟ 1.130δρχ.

MΕ ΤΟ F/B FULL AIR CONDITIONED, παινα, DISCOTHEQUE, DUTY FREE SHOP.

IONIAN STAR 20 μίλια

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Από Πάτρα: Κάθε Δευτέρα και Πέμπτη στις 11.30 μ.μ.

Από Ηγουμενίτσα: Κάθε Τρίτη και Παρασκευή στις 7.30 π.μ.

Για πληροφορίες στόν ταξιδιωτικό σας πράκτορα η

STRINTZIS LINES

Ακτή Πόσειδονος 38
Πειραιες
τηλ. 4113638-4126598

τίληψιν αύτήν όφείλεται το άρθρον 25 του νόμου 814)78 το όποιον εύκαιριας δοθείστης έρρυθμισεν και τά θέματα τά άνωκύπτοντα κατά τήν έπιστροφήν φόρου καταβληθέντος εἰς ξένον συνάλλαγμα. Η έπιστροφή ένεργεται εἰς δραχμάς μὲ τὴν ἐν τῷ ἄρθρῳ 25 ἀναφερομένην ισοτιμίαν, ὥρισθέντος ὅτι διὰ τῶν δραχμῶν τούτων δύναται νὰ ἐνεργῆται καταβολὴ μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων ἢ η καταβολὴ δαπανῶν λειτουργίας γραφείου ἢ ὑποκαταστήματος ὑπαχθέντος εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 25 τοῦ νόμου 27)1975. Η διάταξις οὐδὲν νέον κομίζει πλὴν τοῦ ὅτι τὸ Δημοσίου εἰσπράττει (ἀκρεωστήτως) ξένον συνάλλαγμα καὶ ἐπιστρέφει δραχμάς. "Οσον ἀφορᾶ δὲ τὴν διὰ τῶν δραχμῶν τούτων πληρωμὴν τῶν μισθῶν τοῦ πληρώματος κλπ., οὐδὲν τὸ νέον ἀφού πάντως ὁ πλοιοκτήτης ὑπερχερούτο νὰ εἰσαγάγῃ συνάλλαγμα διὰ τὴν κάλυψιν τῶν εἰς δραχμάς καταβολμένων ἐν 'Ελλάδι εἰς ἔξοφλησιν ὑποχρεώσεων του.

"Αρθρον 26

Τὸ ἄρθρον 18 τοῦ νόμου 27)1975 προβλέπον μόνον τὴν περίπτωσιν παραλείψεως ὑποβολῆς δηλώσεως ἢ ὑποβολῆς ἐκπροθέσμου δηλώσεως, ὡρίζεν ὅτι εἰς τὰς δύο ταύτας περίπτωσεis σὺν τῷ ὄφειλομένω φόρῳ ἐπιβάλλεται πρόστιμον 20% ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τοῦ φόρου. 'Ο νόμος 814)1978 εἰς τὸ ἄρθρον 26 ἀλλως ἔρρυθμισεν τὰ πράγματα συστοίχως πρὸς τὰ κρατοῦντα ἐπὶ τῆς φορολογίας εἰσοδήματος καὶ προέβλεψεν:

(α) Διὰ τὴν ἐκπρόθεσμον δηλώσιν πρόσθετον φόρον 5% ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τοῦ ὄφειλομένου φόρου δι' ἔκστον μῆνα ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας ὑποβολῆς δηλώσεως.

(β) Διὰ τὴν ἀνακριβῆ δηλώσιν, πρόσθετον φόρον ἐκ 50% τοῦ φόρου οὐτινος τὴν

πληρωμὴν θὰ διέφευγεν ὁ ὑπόχρεως διὰ τῆς ἀνακριβείας.

(γ) Διὰ τὴν μὴ ὑποβολὴν παντάπασιν φορολογικῆς δηλώσεως, πρόσθετον φόρον ἐκ 100% τοῦ ἀναλογούντος φόρου.

Δεδομένου ὅτι τὸ πλεῖστον τῶν περιπτώσεων ἐν τῇ πράξει ἀφορᾷ ἐκπροθέσμους δηλώσεις, ἡ νέα ρύθμισις εἰναι ἐπιεικεστέρα τῆς τοῦ νόμου 27)1975.

"Αρθρον 27

'Ο νόμος 27)1975 ἐν ἄρθρῳ 19 ἀπηγόρευεν τὴν ἐν τῷ νηολογίᾳ καταχώρησιν πράξεως μεταβιβάσεως ἢ ὑποθηκεύσεως πλοίων ὑποκειμένων εἰς τὴν φορολογίαν τοῦ νόμου 27)1975 ἀνευ προσαγωγῆς πιστοποιητικοῦ ἐμφαίνοντος τὴν ἔξοφλησιν τοῦ φόρου.

Η διάταξις ἐπεκρίθη διότι ἀπήτει ὡς ἡρμηνευθή, ἔξοφλησιν ὀλοκλήρου τοῦ φόρου μολονότη ρήματι τοῦ αὐτοῦ νόμου δὲν ἡτο ὀλοκληρος ἀπαίτητος. "Ετι ἐπεκρίθη διότι ἀπήτει τὴν προσαγωγὴν τοῦ πιστοποιητικοῦ ἐξοφλήσεως ἐπὶ ὑποθηκεύσεως τοῦ πλοίου, ἡτο ἐπὶ πράξεως μὴ ἀγούσης εἰς ἀποβολὴν τῆς ἐλληνικῆς ιθαγενείας τοῦ πλοίου καὶ μὴ μεταδαλούση τὸ πρόσωπον τοῦ φειλέτου τοῦ φόρου, πλοιοκτήτου λαμβανομένου εἰσέτι ὑπ' ὅμινον ὅτι ἐν περιπτώσει ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως συνεπεία ἐκτελέσεως τοῦ ὑποθηκικοῦ τίτλου, ἡ ἀπαίτησις τοῦ Δημοσίου διὰ φόρους οὐσία προνομιούχος, προηγεῖται τῆς ἰκανοποίησεως τῆς ἀξιώσεως τοῦ ἐνυποθηκού δανειστοῦ. "Ἐπεται ὅτι ἡ ἀξιούμενη ἔξοφλησις τοῦ ὄφειλομένου φόρου ἐπὶ ὑποθηκεύσεως τοῦ πλοίου οὐδένα λόγου είχεν, πλὴν τῆς δυσχεράνσεως τῶν συναλλασσομένων, μὴ δυναμένη νὰ δικαιολογηθῇ οὔτε ἀπὸ σκοπιάς διαφυλάξεως τῶν συμφέροντων τοῦ Δημοσίου, ἄτινα δὲν διέτρεχον κίνδυνον τινα ἐπὶ ὑποθηκεύσεως τοῦ πλοίου.

Μερικὴν ἴκανοποίησιν τῶν παραπόνων τούτων παρέσχεν τὸ ἄρθρον 27 τοῦ νόμου 814)78 διότι χωρὶς νὰ δεχθῇ τὰ περὶ ὑποθηκεύσεως λεχθέντα καὶ ἐμμείναν συνεπῶς εἰς τὴν προσαγωγὴν τοῦ πιστοποιητικοῦ καὶ ἐπὶ ὑποθηκεύσεως τοῦ πλοίου, ἀπήτησεν οὐχὶ τὴν ἐντελῶς ἔξοφλησιν ἀλλὰ εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις (ὑποθηκεύσεως καὶ μεταβιβάσεως πρὸς ημεδαπόν), τὴν μέχρι τοῦ χρόνου τῆς ἐκδόσεως τοῦ φορολογικοῦ πιστοποιητικοῦ ἔξοφλησιν τῶν βαρυνόντων τὸ πλοίον φόρων.

'Ανεγνώρισεν ὅτι ἐὰν διὰ τῆς μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου δὲν ἀποβάλλει τὸ πλοίον τὴν ἐλληνικὴν ιθαγενείαν, ἀπὸ τῆς μεταβιβάσεως καὶ ἔφεδης ὁ φόρος βαρύνει τὸν νέον πλοιοκτήτην καὶ προβλέπει διαδικασίαν καὶ προθεσμίαν ὑπὸ τοῦ νέου πλοιοκτήτου καὶ τρόπον καταβολῆς τοῦ ὄφειλομένου ὑπ' αὐτοῦ φόρου.

Τὸ ἄξιον μνείας εἰναι ὅτι διατηρεῖται ἡ ἐν τῷ προϊσχύσαντι δικαίων ὑποχρέωσις ἔξοφλησις ὀλοκλήρου τοῦ βαρύνοντος τὸ πλοίον φόρου, ἐὰν τοῦτο μεταβιβάζομενον πρὸς ἀλλοδαπόν, ἀποβάλλει τὴν ἐλληνικὴν ιθαγενείαν καὶ τοῦτο δικαιολογεῖται ἐκ λόγων προστασίας τοῦ συμφέροντος τοῦ Δημοσίου.

Είναι τοῦτο τὸ σπουδαιότερον τῶν ἄρθρων τοῦ νόμου 814)78 διότι ἐπεχείρησεν τὴν τροποποίησιν καὶ ἀναμόρφωσιν τοῦ ἄρθρου 25 τοῦ νόμου 27)1975 ρυθμίζοντος τὴν ἐν 'Ελλάδι ἐγκατάστασιν γραφείων ἢ ὑποκαταστημάτων ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

'Ο νόμος 27)75 παρεῖχεν τὴν ὑπ' αὐτοῦ εἰσαγομένην ιδιάζουσαν μεταχείρισιν τῶν ἐν 'Ελλάδι ἐγκαθισταμένων ἀλλοδαπῶν ναυ-

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.
Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν II.500.000.000
δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἢ εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπρόσωπους των:

Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA. Telephone: 01-283 4646.
Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

τιλιακών έπιχειρήσεων είς γραφεία ή υποκαταστήματα αύτών, δασχολούμενα με τὴν διαχείρισην, ἀντιπροσώπευσιν ή ἐκμετάλλευσιν πλοίων ἐφ' ὅσον ἀπησχολοῦντο μὲ τὴν ἔκτεσιν: ἔργασιών ὣν τὸ ὄντικέμενον εἶναι ἔκτος τῶν ὄριων τῆς Ἑλληνικῆς ἐπικρατείας, φιλοδοξεῖ διὰ τῆς συμπεριλήψεως τῶν «βοηθητικῶν» τῆς Ναυτιλίας ἐπιχειρήσεων νὰ καταστήσῃ τὴν Ἑλλάδα κέντρον ναυτιλιακῶν ἔργασιών, ισότιμον τῶν ἀλλοδαπῶν, κέντρον ἀπαραίτητον διὰ τὴν μεγάλην Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ὡς ποικιλία χρησιμοποιεῖ ἥδη ἀλλοδαπὰ ναυτιλιακά κέντρα.

Τὰς προϋποθέσεις ταύτας μετέβαλεν τὸ ἄρθρον 28 τοῦ νόμου 814/78, διότι διηγύρων τοὺς σκοποὺς τῶν ἔγκαθοισταμένων ἐπιχειρήσεων, περιγράφον τούτους ὡς ἔγκειμένους εἰς τὴν διαχείρισιν, ἐκμετάλλευσιν, ναύλωσιν, ἀσφάλισιν, διακανονισμὸν ἀδαρίων, μεστείαν ἀγοροπωλησιῶν ἢ ναυπηγήσεων ἢ ναυλώσεων ἢ ἀσφαλίσεων πλοίων ὑπὸ ἔνηντος ἢ Ἑλληνικὴν σημαίαν τιθεμένων δύο περιορισμῶν, πρῶτον ὅτι τὰ πλοῖα περὶ ὣν πρόκειται θὰ εἰναι τουλάχιστον 1.000 κόρων διλικῆς χωρητικότητος καὶ δεύτερον δὲν θὰ εἰναι ἀκτοπλοϊκά ἐπιβατηγὰ πλοῖα.

Ἡ διεύρυνσις αὕτη, μάλιστα μὴ ἐπαναληφθέντος τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἔκτελέσεως

ἐργασιῶν ὣν τὸ ὄντικέμενον εἶναι ἔκτος τῶν ὄριων τῆς Ἑλληνικῆς ἐπικρατείας, φιλοδοξεῖ διὰ τῆς συμπεριλήψεως τῶν «βοηθητικῶν» τῆς Ναυτιλίας ἐπιχειρήσεων νὰ καταστήσῃ τὴν Ἑλλάδα κέντρον ναυτιλιακῶν ἔργασιών, ισότιμον τῶν ἀλλοδαπῶν, κέντρον ἀπαραίτητον διὰ τὴν μεγάλην Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ὡς ποικιλία χρησιμοποιεῖ ἥδη ἀλλοδαπὰ ναυτιλιακά κέντρα.

Ἐτέρα προϋπόθεσις τιθεμένη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 28 εἶναι ἡ κάλυψις τῶν δαπανῶν λειτουργίας τῶν οὕτω ἔγκαθοισταμένων γραφείων διὰ εἰσαγωγῆς ποσοῦ πεντήκοντα χιλιάδων (50.000) δολλαρίων ΗΠΑ ἑτησίως.

Ο νόμος ὅμιλον περὶ εἰσαγωγῆς συναλλάγματος «μη ὑποχρεωτικῶν ἔχωρητέουν ἀπαιτεῖ τὴν κεχωρισμένην εἰσαγωγὴν τοῦ ποσοῦ τῶν 50.000 δολλαρίων πρὸς τὸν εἰδικὸν σκοπὸν τῆς καλύψεως τῶν δαπανῶν λειτουργίας τῶν γραφείων ὡς ὑποκαταστημάτων, διότι παρεκτός τοῦ ἀνωτέρω ἔκτενθετος γενικωτέρου σκοπού, ὁ νόμος ἐπιδιώκει νὰ καταστήσῃ τὴν ἐπὶ παροχῇ διευκολύν-

σεων ἔγκατάστασιν τῶν γραφείων, ὅσον τὸ δυνατὸν συναλλαγματογόνον καὶ πρὸς τοῦ προβλέπει τὴν δυνατότητα τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀνωτέρω ποσοῦ τῶν 50.000 δολλαρίων διὰ κοινῆς 'Αποφάσεως τῶν συναρμοδίων 'Υπουργῶν.

Οσον ἀφορά τὰς διευκολύνσεις τὰς παρεχομένας εἰς τὰ ἔγκαθιστάμενα γραφεία ἡ ὑποκαταστήματα καὶ κυρίως εἰς τὰς φορολογικὰς ἀπαλλαγάς, ἐπῆλθεν σχετικὴ διεύρυνσις οὐ μόνον διὰ τῆς γενικῆς διατύπωσεως τοῦ ἄρθρου 28, ἀλλὰ καὶ διὰ ἐπεκτάσεως τῶν ἀπαλλαγῶν ὡς π.χ. ἀπὸ τοῦ φόρου κύκλου ἔργασιῶν καὶ τῆς ἀντικειμενικῆς ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τοῦ χαρτοσήμου.

Ἡ ἀδεια ἔγκαταστάσεως τοῦ γραφείου ἡ ὑποκαταστήματος τῆς ἀλλοδαπῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως παρεχομένη διὰ κοινῆς 'Αποφάσεως τῶν τριῶν συναρμοδίων 'Υπουργῶν, καθορίζει τὸ εἰδος τῶν ἔργασιῶν ἡ τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν (προδιήλως κατόπιν αἰτήσεως τοῦ ἐνδιαφερομένου) καὶ εἶναι πενταετοῦς διαρκείας. 'Ο νόμος ὅρι-

Η ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΚΑΙ Ο ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΦΑΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΑΣ . . . ΔΙΚΗ ΜΑΣ ΔΟΥΛΕΙΑ ΔΙΚΟ ΣΑΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝ!

Είμαστε ἡ εἰδικευμένη ὁμάδα δυτῶν τεχνιτῶν, HELLENIC CHAMPION DIVERS.

Ἐπισκευάζουμε τὸ πλοίο σας καὶ τοῦ καθαρίζουμε τὰ σφαλα μέσα στό νερό!

Στίς λίγες ώρες πού βρίσκεται σέ λιμάνι!

Ἐχουμε δόλα τα τεχνικά μέσα.

Ἐχουμε τὴν πείρα και τις γνώσεις.

Δέν ἔχουμε δεξαμενές, γιατὶ δέν χρειάζονται!

Δουλεύουμε ἐπί τόπου! Καλύτερα και φθηνότερα!

Ζητείστε μας νά δοῦμε τὸ πλοίο σας ἢ τὸ πλοίο πού κυβερνάτε. Νά τὸ ἐπιθεωρήσουμε, νά φωτογραφήσουμε τὰ σφαλα, νά στεγανοποιήσουμε τις ὄπες και τὰ ρήγματα, νά τὸ καθαρίσουμε ἀπό τὰ στρακα, τὰ χόρτα κ.ο.κ.

Νά σᾶς δειξουμε σέ VIDEO τὴν ἀρχική κατάσταση και τὰ ἀποτέλεσμα, γιά νά συγκρίνετε!

Λίγο πρὶν πιάσετε λιμάνι (στὴν Ἑλλάδα η τὸ ἐξωτερικό) εἰδοποιείστε μας.

Τὰ ύπόλοιπα είναι δική μας δουλειά!

Και δικό σας συμφέρον.



HELLENIC CHAMPION DIVERS
οι δοκιμασμένοι στά σφαλα δύτες - τεχνίτες

ζει στις ή αδεια δεν άνακαλείται ούδε τροποποιείται αίνευ συναινέσεως τής έπιχειρήσεως, διετήρησεν όμως ή Διοίκησις τὸ δικαίωμα άνακλήσεως ἐν περιπτώσει παραβάσεως ἐκ μέρους τῆς έπιχειρήσεως τῶν διρων τῆς ἀδειας ἐγκαταστάσεως αὐτῆς η τῶν νόμων 89)1967 καὶ 378)1968, αἱρομένων τῶν φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν ἀπὸ τῆς τελέσεως τῆς παραβάσεως, ήτοι εἰς χρόνον ἀναγόμενον πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς περὶ ἀνακλήσεως Κοινῆς Ὑπουργικῆς Ἀποφάσεως. Διὰ πρώτην φορὰν εἰσάγεται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 28 τοῦ νόμου 814)1978, διαιτητικὴ ἐπίλυσις τῶν μεταξὺ Δημοσίου καὶ ἔγκαθισταμένης ἀλλοδαπῆς ἐπιχειρήσεως διαφορῶν, ἀφορᾶ δὲ ή εἰσαγομένη διαιτησία εἰς τὴν ἔρμηνειν, εἰς κενὰ τῆς περὶ ἐγκαταστάσεως Κοινῆς Ὑπουργικῆς Ἀποφάσεως η εἰς τὴν ἀνακλήσιν τῆς ἀδειας, διαγραφομένης καὶ τῆς διαιτητικῆς διαδικασίας.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς ἡμεδαπάς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, προβλέπει ὁ νόμος ὅτι ὑπὸ τὰς αὐτὰς προϋποθέσεις ἐφαρμόζονται ὅλα ὅσα περὶ ἐγκαταστάσεως ἀλλοδαπῶν ἔταιριν ὥρισθησαν.

"Αρθρον 29

Τὸ ἄρθρον 26 τοῦ νόμου 27)1975 παρέχειν φορολογικάς ἀπαλλαγάς ὑπὲρ ἀλλοδαπῆς πλοιοκτητρίας ἔταιριας ἔχουσας πλοίουν ὑπὸ ξένην σημαίαν τελούν ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν η διαχείρισιν ἀλλοδαπῆς ἔταιρίας, ἐγκατεστημένης ἐν Ἐλλάδι δυνάμει τῶν σχετικῶν διατάξεων, διὰ τὸ εἰσόδημα τὸ κτώμενον εἰς τὸ ἔξωτερον ἐκ τῆς ἐκμετάλλευσεως τοῦ πλοίου.

Εἰς τὴν διάταξιν ταῦτην τὸ ἄρθρον 29 τοῦ νόμου 814)1978 προσέθετεν καὶ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίον τελεῖ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν ἡμεδαπῆς ἔταιριας ὑπαχείσης εἰς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου 27)1975.

"Αρθρον 30
Ο νόμος 814)1978 προβλέψας νέαν διαδικασίαν ἀπονομῆς εἰς τὰς ἀλλοδαπάς καὶ ἡμεδαπάς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις τῶν διευκολύνσεων καὶ ἀπαλλαγῶν τοῦ ἄρθρου 25 τοῦ νόμου 27)1975, ἀπήτησεν τὴν ἐκ μέρους τῶν ηδη ἐγκατεστημένων ἐπιχειρήσεων ὑποβολὴν ἐν νέου αἰτήσεως πρὸς παροχὴν ἀδειας ἐγκαταστάσεως καὶ δὴ μέχρι 31.12.1978. Εἳνας η προθεσμία αὐτῆς παρέλθῃ ἀπράκτος η ὅτι ἀπορριφθῇ ἡ ὑποβολὴ θομένη αἰτησίας, ἀνακαλείται η χορηγηθεῖσα ἀδεια ἐγκαταστάσεως.

"Αρθρον 35

Ἐξετέθη ἡδη ὑπὸ τὸ ἄρθρον 29, η ἐπελθοῦσα περιωρισμένη τροποποίησις τοῦ ἄρθρου 26 τοῦ νόμου 27)1975. Αὕτη ἀφορᾷ εἰς τὸ πρῶτον ἐδάφιον τοῦ ἄρθρου 26, ἐντὸ δεύτερον ἐδάφιον παρέμεινεν ὡς εἶχεν, προβλέπει δὲ τοῦ φορολογικάς ἀπαλλαγάς τῶν κυρίων η μετόχων ἀλλοδαπῆς πλοίοιν ὑπὸ ξένην σημαίαν καὶ τελούντος ὑπὸ τὴν διαχείρισιν ἀλλοδαπῆς (η νῦν καὶ ἡμεδαπῆς) ἔταιρίας ἐγκατεστημένης ἐν Ἐλλάδι. Η ἀπαλλαγὴ παρέχεται διὰ τὸ εἰσόδημα τὸ κτώμενον ὑπὸ τῶν ἀκτώτερων προσώπων ἐκ τῆς ἐκμετάλλευσεως τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου εἴτε ὑπὸ μορφὴν μερισμάτων η κερδῶν εἴτε ὑπὸ μορφὴν ἔταιριν χαρτοφυλακίου (holding companies).

Εἰς τὴν τελευταίαν περίπτωσιν ὑποτίθεται ὅτι η ἔταιρία χαρτοφυλακίου ἔχουσα μετόχας ἀλλοδαποῦ πλοίου, διανέμει εἰς τοὺς μετόχους αὐτῆς κέρδον η μερίσματα, ὃν οἱ δικαιουχοὶ ἀπαλλάσσονται τῶν φόρων, ἐάν τὸ πλοίον τελῇ ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν η διαχείρισιν ἀλλοδαπῆς η ἡμεδαπῆς ἔταιρίας ἐγκατεστημένης ἐν Ἐλλάδι κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου 27)1975.

"Ηδη ὅμως τὸ ἄρθρον 35 τοῦ νόμου 814)1978 χωρὶς νὰ θίξῃ τὴν ἀνωτέρω διάταξιν

ἐπεξέτεινεν τὴν φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν ἐπὶ εἰσοδήματος κτωμένου ὑπὸ ἔταιρών η μετόχων ἔταιρίας χαρτοφυλακίου, ἔχουσης ἀποκλειστικῶν μετοχῶν ἔταιρών πλοιοκτητρίων πλοίων Ἑλληνικῶν η ἀλλοδαπῶν συμβεβλημένων μετά τοῦ NAT.

Η διαφορὰ μεταξὺ τῶν δύο περιπτώσεων ἔγκειται εἰς τὸ διατάξειν τὸ δέντρο κατὰ τὸ δεύτερον ἐδάφιον τοῦ ἄρθρου 26 τοῦ νόμου 27)1975, η ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τοῦ φόρου τῶν κυρίων η μετόχων ἔταιρίας χαρτοφυλακίου χωρεῖ ἐὰν αὐτὴ ἔχῃ μετοχὰς πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν τελούντος ὑπὸ τὴν διαχείρισιν Ἑλληνικῆς η ἀλλοδαπῆς ἔταιρίας ἐγκατεστημένης ἐν Ἐλλάδι κατὰ τὸ ἄρθρον 25 τοῦ νόμου 27)1975, καὶ ἐπομένως εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτήν, η ἔταιρία χαρτοφυλακίου δύναται, ἐκτὸς τῶν μετοχῶν πλοίου, νὰ ἔχῃ καὶ μετοχὰς ἄλλων ἐπιχειρήσεων, ναυτιλιακῶν η μῆτρα, κατὰ τὸ ἄρθρον 35 τοῦ νόμου 814)1978 η φορολογική ἀπαλλαγὴ τῶν μετοχῶν η ἔταιρων ἔταιρίας χαρτοφυλακίου, τελεῖ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι η ἔταιρία θὰ ἔχῃ ἀποκλειστικῶν μετοχῶν πλοιοκτητρίων ἔταιριον Ἑλληνικής η ξένης σημαίας συμβεβλημένων μετά τοῦ NAT καὶ ἐπομένως ἀργεῖ η φορολογική ἀπαλλαγὴ ἐὰν η ἔταιρία χαρτοφυλακίου ἔχῃ καὶ μετοχὰς ἄλλων ἐπιχειρήσεων μὴ πλοιοκτητριῶν η πλοιοκτητριῶν ἀλλ' ἔχουσῶν πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν μὴ συμβεβλημένα μετά τοῦ NAT.

Εἶναι προφανῆς η πρόθεσις τῆς διατάξεως νὰ διαφυλάξῃ τὰς φορολογικάς ἀπαλλαγάς ὑπὲρ Ἑλληνικῶν συμφερόντων, ὡς μαρτυρεῖ η προϋπόθεσις τῆς μετά τοῦ NAT συμβάσεως τῶν ἔταιριων πλοιοκτητριῶν πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν, δεδομένου ὅτι διὰ νὰ καταρτισθῇ τοιαύτη σύμβασις, προηγεῖται ἔλεγχος τῆς Ἑλληνικότητος τῶν ἐπὶ τοῦ ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίου, συμφερόντων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

Take advantage of MEDOV's experience in ITALY



"MEDOV"



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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIOPWNER AND CHARTERER

- GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW
- SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • CHARTERING, SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE, F/B AND RO/RO VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361 (5 L.)/268532 (3 L.) — Telex: 27046/28460 — Cables: Medov

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ο κ. Ε. Αθηναϊός

Ο ΜΕΓΑΛΟΣ ΜΑΣ Ιστορικός Παπαρρήγοπουλος γράφει στην περίφημη Ιστορία του: «Εἰς τὴν ἀναδίωσιν τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ κατὰ τοὺς καῦδας τῆς δουλείας συνετέλεσε πρὸ πάντων ἡ ἐπιτηδειότης μεθ' ἣς ἐπηρεόδου τὸ πνεῦμα τοῦ συνεταιρισμοῦ εἰς τὴν Ναυτιλίαν τῶν κλάδων τοῦτον τῆς ἐλληνικῆς διοικητικῆς, δηποτοῦ καὶ εἰς πλείστους ἄλλους. «Εκεῖτος καθαύτης εἰλότος ἑταῖρικήν μερίδαν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ τοῦ φορτίου, γινώντας δὲ αὐτῷ συντάξιρος, εἰχεν ιδίους συμφέροντας εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἀπέδινε προσεκτικός, ἀγρυπνός, οἰκονόμος, ἔξεταστος καὶ προβόντος τοῦ χρόνου ἀπὸ ἀρίστους ἀκτελεστοῦ τῶν διατακομένων προήγατο πολλάκις εἰς τάξιν ἀρίστους κυβερνήτους. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἀδελφικῆς ταύτης συμπράξεως τοῦ κεφαλαίου καὶ τῆς ἀργακίας, τῆς εύπορίας καὶ τῆς ἀπορίας, ἀπέδησαν θυμάδια».

Ο Παπαρρήγοπουλος τὰ δύο θυμάδια απέδησαν στὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας τὰ ἀποδίδει κατὰ κύριον λόγον στὸ πνεῦμα τοῦ συνεταιρισμοῦ ποὺ ἐπεκράτησε τὴν δυσχερή ἐκείνην περίοδο τῆς προεπαναστατικῆς περιόδου.

«Ορος για νὰ εἰμαστεί πλέον εἰλικρινεῖς καὶ ρεαλιστές, τὸν ναυτικὸν συνεταιρισμὸν δὲν τὸν ἐπέλεξε κανένα οἰκονομικὸν σχέδιο, ἀλλὰ τὸν ἐπέδιετο ἡ ἀδημάτησης ἀνάγκη τῆς οἰκονομικῆς δυστραγής τῶν Ἐλλήνων οἱ ἀρίστοις χάριν στὴν ἔμφυτη εὐθύνη τους δρήμαν τὸν πλέον καταλληλο τρόπο γιὰ νὰ παρακάψουν τὸ μεγάλο ἐμπόδιο τῆς ἀλειφέως οἰκονομικῶν μέσων.

Τὸ φαινόμενο ποὺ ἐπέδιετο ἡ ἀνάγκη σιγά, σιγά, κατέληγε συνεπεία τῶν πλεονεκτημάτων του νὰ ἔδραξισθεὶ τόσο πολὺ μεταξὺ τῶν κατοίκων τῶν ναυτικῶν νήσων διότι προτιμᾶται καὶ νὰ είναι ἡ συνηθέστερη μορφὴ ιδιοκτησίας πλοίου, ή συμπλοιοκτησίας.

Αὐτὴ ἡ πρόσδεση τῶν ναυτῶν, μὲ τὴν τόχη τοῦ πλοίου εἰς διττὸ εδρεγετικὸν ἀποτέλεσμα. Κατὰ πρώτο λόγο, οἱ μετέχοντες στὴν σκοπούμενη ναυτικὴ ἐπιχειρήση ναῦτες, σπανίως ἐγκατέλειπαν τὸ πλοίο, γιατὶ εἰχαν ἄμεσο προσωπικὸν ἐνδιαφέροντας γιὰ τὴν αἰσια ἔκδοση τῆς ἐπιχειρήσεως.

Ακόμη ἀδιοτὸν τοῦ εἰδους ἡ ναυτικὴ ἐπιχειρησης έστέφετο ἀπὸ ἐπιτυχία, διότι οἱ ναῦτες ἐνδιαγρέμονοι γιὰ τὴν πορεία τῶν ἀργακίων ρωτοῦσαν διαρκῶς τὸν πλοιάρχο γιὰ τὰ συναφή θέματα καὶ ρωτῶντας ἀποκοινωνίαν γνώσεις θεωρούμενοι μετά ἀπὸ ἔνα χρονικὸ διάστημα ισοδύναμοι μὲ τὸν πλοιάρχο.

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ δέδουλα νὰ ισχυρισθούμει, διότι ἡ συμπλοιοκτησία ήταν ίδια ἐλ-

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλαστεία Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516-439

Ένοικιάζονται μὲ πλήρη ιδιομοτικό:

Τὸ Ισόγειον Μ2 300 καὶ δ. ήμιορθοφος Μ2 300.

Ο θερός τοῦ διαχειριστοῦ τῆς συμπλοιοκτησίας μοιάζει πολὺ μὲ τὸν θερό τοῦ πατρόνου τῆς Έταιλικῆς Κολούντας καὶ γι' αὐτὸ στὶς ἐλληνικὲς περιοχὲς τῆς Ευετούς, ἐπιφρούδης δημοφιλούσας τῆς Ευετούς συμπλοιοκτησίας ήταν διοικενειακὸς χαρακτήρας αὐτῆς καθ' οὗ πολὺ συχνά γνωτανα σύσταση συμπλοιοκτησίας μεταξὺ τῶν μελών τῆς ίδιας οικογένειας (Societas Tractrum).

Εκείνοι διοικούσαντας τὸ διπλό πρέπει ίδιωταράρων νὰ τονιζούσαντας ἡ καλὴ ἡ πίστη πάνω στὴν δύοπις στηρίζεται ἡ συμπλοιοκτησία καὶ γενικώς τὸ συνεταιριστικό σύστημα τῶν ναυτικῶν νήσων τοῦ Λίγκου.

Η δικαιομή τῶν κερδῶν, γιὰ περάδειγμα, ήταν τόση δικαιονία καὶ χωρὶς θεταροδουλία κατὰ κανόνα, μάτια διπλάσιας τῶν μεταξὺ τῶν συνεταιριστικῶν θυμάδων ήταν η περιεργότερη.

«Ετοι μοιόν, ἡ ἐπιχείρηση διεβήγατο μέσον σὲ οικογενειακὴ ἀπεδεσμευτικὴ καὶ ἀφάντωστη ἀπιστοσύνη, μέχρι σημειούσαντα γιὰ οὐρέογκα χρηματικὰ ποσά νὰ μὴ συντάσσεται σύτε καὶ ξεγκάφο. Ο λόγος μεταξὺ τῶν ἀγραμμάτων κατόπιν ναυτικῶν ήταν τὸ μοναδικὸ μέσον ἀποδείξεως καὶ ἔγγυησης.

Θὰ μποροῦσα ίσως, νὰ δοθεῖ μιὰ ἔξηγηση, διότι τὸ συνεταιριστικό πνεῦμα πέραν ἀπὸ τὰ οικονομικὰ διφέλη τὰ δύοπις προσεπόρισε στὸν ηγετιστής, οἰκογένεια συγχρόνων καὶ ήθικές ἐπιδράσεις ποὺ περιόρισκαν τὴν δυσπιστίαν καὶ ἀνέπικραν τὴν ἀλληλεγγύη, χαρακτηριστικὸ τοῦ πνεύματος ποὺ ἐπικρατοῦσε ἀλλὰ καὶ τῆς Η-οικῆς διεκπεργήσεως τοῦ λαοῦ ήταν διότι στὸν νόμους τῆς Ήδρας, τῶν Σπετούδων καὶ τῶν Ψαρῶν δὲν είχε περιληφθεὶ κακιών διάταξη σχετική μὲ τὰ δικαιήματα ναυτικάτης ή ναυτικῶν κακουργημάτων ἀλλὰ ἀντιθέτως δίλεγε οἱ διατάξεις ρύθμιζαν θέματα συνεργασίας καὶ προέδειπναν λύσεις εἰρήνης γιὰ τὶς ἐπιδίκαιες διαφορές.

Αντιπροσωπευτικὸ γιὰ τὴν καλὴ πίστη τῶν Ήδραίων είναι τὸ παρακάτω κείμενο τοῦ Ακαδημαϊκοῦ Σπύρου Μελά, δ. δύοπις συκαργραφαὶ διότο τὸ πνεῦμα τῆς ἀμοιδοκίας ἀπιστοσύνης καὶ εἰλικρινείας.

«Τὸ ἀπίστευτα πλούτη στερέωσαν τὴν πίστη. Ο Ήδρας δὲν ξέπει αὖτε συμβόλαια σύτε γραμμάτια. Εἴπειαν νάγκει στὸ πεφτέρι του γραμμάτων μὲ τὸ χέρι του πόλεις οὐλαβεὶς ἀπὸ κάποιον καὶ τὸν πίστευαν στὴν στιγμή. Εἴπειαν νάγκει ἐνα σταρό διατίκριτο μὲ ένα νούμερο, γιὰ νάνα: ἀπόδειξη πώς πληρωθῆκε ἡ τοῦ γρέος.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - TELEPH. 24 28 75 / 76 - 640 41 41

Head Office : 2000 Hamburg 1, Steinadamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPC" No. 02 162345 - Cables to all offices : "KYKLADES"

Branch Offices at :

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	Teleph: 4 54 13/4	
2880 Brake,	Am Pier,	P.O.Box 66,	Teleph: 33 50,
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	P.O.Box 23,	Teleph: 2 50 61,
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,	P.O.Box 2187,	Teleph: 2 64 04,

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



- ♦ Ιδρύθη ύπο τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν : «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καὶ «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD» εἰς τοὺς ὅποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν καιρῷ εἰρήνης, τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Ἐμπορικοῦ στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 11.500.000.000.- Δολλαρίων (ένδεκα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).-
- ♦ Ανήκει καὶ διοικεῖται ἀπὸ "Ελληνας ἐφοπλιστάς".
- ♦ Έκπροσωπεῖ τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν ύπο 'Ελληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- ♦ Προωθεῖ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- ♦ Θὰ διαχειρίζεται τὰ ἀσφάλιστρα καὶ τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
 - ♦ Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν μὲ τὸν ἀνωτέρῳ 'Οργανισμὸν διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΩΝ. 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092

TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

‘Ο λιμήν του Πειραιώς

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Ηύδημένη έμφανται ή έμπορευματική και ή επιβατική κίνησης του λιμένος Πειραιώς τόν μηνα 'Ιουνίου έξι, ένα συγκρίσει πρός την τοιαύτην του ίδιου μηνός 1977, ένω ή ναυτιλιακή έμφανται μειωμένη.

Συγκεκριμένως ή έμπορευματική κίνησης έσημεωσεν αύξησην κατά 2,59% και ή επιβατική κατά 9,28%, οι δέ κατάπλοι ήσαν διλιγόντεροι κατά 3,39% και ή χωρητικότης των καταπλευσάντων μικροτέρα κατά 9,58%.

Αναλυτικά την ή κίνησης του λιμένος Πειραιώς είχε τόν μηνα 'Ιουνίου 1978, έναντι της τοιαύτης του ίδιου μηνός του 1977 ως άκολουθως:

1. Ναυτιλιακή :

—Κατέπλευσαν 2.284 πλοία, καθαράς χωρητικότης 3.310.525 κόρων, έναντι 2.364 πλοίων, χωρητικότης 3.661.216 κόρων.

—Έξυπηρευτώθησαν είς τάς δεξαμενάς του ΟΛΠ 71 πλοία, διλικής χωρητικότης 258.429 κόρων, έναντι 57 πλοίων, κοχ. 211.806.

—Έπεσκευάσθησαν είς τήν λιμενικήν περιοχήν 58 πλοία, διλικής χωρητικότης 337.951 κόρων, έναντι 104 πλοίων, κοχ. 411.336.

—Έχοργηθή οδωρε είς πλοία και λοιπά πλωτά μέσα 117.203 κυβ. μέτρων, έναντι 103.613 κυβ. μέτρων.

2. Έμπορευματική :

Φορτεξεφορτώθησαν 839.726 τόνοι έμπορευμάτων, έναντι 818.563 τόν. Έκ τών έμπορευμάτων αύτών 76.343 τόνοι διεκινήθησαν έντος 9.776 έμπορευματοκιβωτίων, έναντι 61.699 τόν. και 9.122 έμπορευματοκιβωτίων, άντιστοιχως.

Έκτός τών έμπορευμάτων αύτών έξεφορτώθησαν είς τάς διεύλιστήρια 'Αστροπούργου 341.138 τόν. πετρελαιοειδών, έναντι 333.056 τόνων.

3. Επιβατική :

Διεκινήθησαν έκ τού λιμένος Πειραιώς 482.204 έπιβάται (έξωτερικού 73.004 και έσωτερικού 409.200), έναντι 441.254 έπιβάτων (έξωτερικού 78.198 και έσωτερικού 363.056).

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΕΞΑΜΗΝΟΥ

Η κίνησης τού λιμένος κατά τό πρώτον έξαμηνον έσημείωσεν: Η έμπορευματική αύξησην κατά 15,5% περίπου, ή ναυτιλιακή μείωσην (οι κατάπλοι διλιγόντεροι κατά 6,29%

και ή χωρητικότης των μικροτέρα κατά 6,88%) και ή επιβατική μείωσην κατά 5,31%.

Ειδικώτερον ή κίνησης τού έξαμηνου 1978, έναντι του άυτού χρονικού διαστήματος τού 1977 έμφανται την άκολουθον εικόνα:

a) Ναυτιλιακή :

Κατέπλευσαν 10.379 πλοία, καθαράς χωρητικότης 17.270.348 κόρων, έναντι 11.075 πλοίων με χωρητικότητα 18.540.757 κόρων.

b) Έμπορευματική :

Φορτεξεφορτώθησαν 5.118.391 τόν. έμπορευμάτων έναντι 4.427.854 τόνων. Έκτός τούτων έξεφορτώθησαν και 1.969.227 τόν. πετρελαιοειδών είς τάς διεύλιστήρια 'Αστροπούργου, έναντι 2.412.590 τόνων.

c) Επιβατική :

Διεκινήθησαν έν συνόλω 1.696.345 έπιβάται (έξωτερικού 248.560 και έσωτερικού 1.447.785), έναντι 1.791.515 έπιβάτων (έξωτερικού 244.046 και έσωτερικού 1.547.469).

ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΙΣ ΒΥΘΟΥ

'Ενεκρίθη κατ' αρχήν, ύπο τού ΟΛΠ ή χορήγησις αδείας είς τήν Α.Ε. «Ναυπηγεία Σαλαμίνος» διά τήν έκτελεσιν ύπ' αύτης έργασιών διευθήσεως τού βυθού τής θαλάσσης είς τήν θέσιν σπου ναυπηγεί έκπαιδευτικόν πλοίον τού Πολεμικού Ναυτικού άπο τούς έξης όρους:

a.— Ή έκτελεσις τών έργασιών δέν δημιουργεί κανένα δικαίωμα είς τήν έταιριαν, ή όποια είναι υποχρεώμενή νά παραδώσῃ τόν χώρον έντος τακτής προθεσμίας, άνευ άποζημιώσεως, ζηταν ό ΟΛΠ χρειασθεί τούτον διά τόν έσαυτόν του ή τό δημόσιον.

6.— Θά έφαρμοσθή ή μελέτη, όπως τελικώς θά έγκριθη.

γ.— Τά έργα θά έκτελεσθούν ύπο τήν έπιβλεψιν τών τεχνικών ύπηρεσιών τού 'Οργανισμού.

Ο ΠΡΟΒΛΗΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ

'Απειφασίσθη ύπο τού ΟΛΠ ή έπισκευή τού εύρισκομένου είς τήν βορείαν πλευράν τού λιμένος 'Αμπελακίων Σαλαμίνος προβλήτος, άπο τόν όποιον γίνεται ή διακίνησης τού κοινού με έπιβατηγά πλοιάρια τής γραμμής Περάματος - 'Αμπελακίων. 'Ο προβλήτης παλαιάς κατασκευής και έχει ήποτε τελευταίως σοδαράν καθίζησιν κατά μήκος,

έκ τής όποιας έγκυμονούνται κίνδυνοι τόσον διά τό επιβατικόν κοινόν, σον και διά τήν άσφαλτειαν αύτού τού λιμένος.

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ

Κατά τόν παρελθόντα 'Ιουνίου πλοία - κοντένερς είκοσιτεσάρων ναυτιλιακών έταιριών, αι όποιαι έξυπηρετούν τακτικά γραμμάς πρός Πειραιά, έπραγματοποίησαν 133 προσεγγίσεις είς τόν Πειραικόν λιμένα.

Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ

Τό διοικητικόν συμβούλιον τού ΟΛΠ άπειρασίσε τήν προμήθειαν 10 δύχημάτων στοιθεσίας και μεταφοράς κοντένερς, συνολικῆς άξιας 114 έκατ. δραχμών και 93 νέων περιοφόρων άνυψωτικών όχημάτων.

Μέ τόν ύπο προμήθειαν μηχανικών έξοπλισμών είναι δέδαιον διά αύξηθη σηματικός ή αποδοτικότης τού λιμένος και διά βελτιωθούν όπωσδήποτε αι συνθήκαι λειτουργίας του και τό έπιπεδον τών προσφερομένων πρός τό πλοίον και τό έμπόρευμά τόπεισιν τήν προσφερομένων έπιπερσιών, έξαλίζεις αι όποιαι διά έχουν ώς συνέπειαν τήν συμπεισίαν τού λιμενικού κόστους και τήν αύξησιν, ώς έκ τούτου, τής άνταγνιστικότης τού λιμένος.

Νομίζομεν διά παραλήλων με τόν έκσυγχρονισμόν τού μηχανικού έξοπλισμού τού λιμένος θά πρέπει νά μεταβληθούν αι «ενόρμαται», αι όποιαι έφαρμόζονται σήμερον άπο τόν λιμενεργάτας. Νά αναθεωρηθούν και τό ύψος των νά είναι προσημοσμένων πρός τάς έκαστοτε συνθήκας, αι όποιαι διαμορφώνονται είς τόν τομέαν τής φορτεξεφορτώσεως έκ τής εισαγωγής τών συγχρόνων τεχνολογικών έξαλίζεων. Δέν είναι δυνατόν αι προδόσεις και αι συνθέσεις τών άμοχειρών νά εύρισκονται είς τά πρό δωδεκαετίας έπιπεδα.

Τό σημείον αύτό, νομίζομεν, είναι και τό πλέον ευάσθιθον. Και έκ τού τρόπου άντιμετωπίσεως τούτου έξαρτάται, κατά πολύ, η πορεία τών οίκονομικών τού ΟΛΠ.

Ο νέος έπικεφαλής τών ύπηρεσιών τού 'Οργανισμού κ. 'Αδέρ. Καραλής, βαθύς γνώστης τών έργατικών θεμάτων, θά έντοπίση, πιστεύομεν, δλα τά σημεία έκεινα, τά όποια άποτελούν τήν κακοδαιμονίαν τού λιμένος και θά άναζητήση, έν συνεργασία και με τόν έκπροσώπους τών έργαζμένων, τάς ένδειγμένας λύσεις. Διότι τά περιθώρια έγιναν πολὺ στενά. Νά παύσουν αι άντιδράσεις, αι όποιαι έκδηλουνται έκ τής πλευράς τών έργαζμένων είς οίανδηπότε ένέργειαν τής διοικήσεως, ή όποια μεταβάλλει τό εκατεσημένον, ένω απόσκοπει είς τήν βελτιώσιν τών συνθήκων έκμεταλλεύσεως τού λιμένος, διότι δέν ήμπορούν νά προβάλλωνται αύται συνεχώς χωρίς τόν κίνδυνον νά αποδούν τελικώς είς βάρος των. Τούτο έπιδαλλει τό γενικώτερον συμφέρον, άλλα και τών ίδιων τών έργαζμένων.

Rafferty Ship Agency (Phila.) Inc.

P.O. BOX 22
SOMERDALE, N.J. 08083

ROUND THE CLOCK COVERAGE BY EXPERIENCED PERSONNEL
PRESIDENT: JOSEPH RAFFERTY (ex-TT SHIP AGENCY)

Phone — (609) 627-9771 — (215) 925-7070 Cable — Rafferty, Philadelphia, Pa. Twx — 710-945-0647

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

I. Η ΕΔΡΑ ΚΑΙ ΤΟ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ ΑΛΛΟΔΑΠΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ ΣΥΣΤΑΘΕΙΣΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Τὸ ἐντόνως ἀπασχολήσαν τὴν νομολογίαν τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων (Α.Π. 1070/76 καὶ 461/78) ζήτημα, τὸ ἀφορῶν εἰς τὴν σύστασιν καὶ τὴν ἱκανότητα τοῦ δικαίου τῶν Ἐλλάδι ναυτιλιακῶν ἔταιριων, τῶν συνεστημένων κατὰ τοὺς νόμους ἀλλοδαπῆς Πολιτείας, ρυθμίζεται ἡδη διὰ τοῦ ν. 791 τῆς 3. 7.1978 (ΦΕΚ Α/109 τῆς 6.7.1978).

ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ

Τὸ κείμενον τοῦ προρρήθεντος ν. 791/78 «περὶ διατάξεως ἀφορωσῶν τὸ ἐν Ἐλλάδι καθεστώς τῶν κατά τὸ δίκαιον ἀλλοδαπῆς Πολιτείας συσταθεισῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν» ἔχει ὡς ἔξης:

«Ἄρθρον 1. 1) Ναυτιλιακαὶ ἔταιριαι, αἵτινες συνεστήθσαν κατά τοὺς νόμους ἀλλοδαπῆς Πολιτείας, ἐφ' ὅσου εἰναι ἡ ἡσαν πλοιοκτήτριαι ἢ διαχειρίστριαι πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαῖαι, ἢ εἰναι ἐγκατεστημέναι ἢ ἥθελον ἐγκατασταθῆ ἐν Ἐλλάδι δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 25 τοῦ Ν. 27)75 ἢ τῶν Α.Ν. 89)67 καὶ 378)68, διέπονται ὡς πρὸς τὴν σύστασιν καὶ τὴν ἱκανότητα δικαίου, ὑπὸ τοῦ δικαίου τῆς χώρας τῆς ἐν τῷ καταστατικῷ ἔδρας τῶν, ἀδιαφόρως τοῦ τόπου ὅθεν διευθύνονται ἢ διημύθυνοντο ἐν ὅλῳ ἡ ἐν μέρει αἱ ὑποθέσεις τῶν.

2) Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν προκειμένου περὶ ἔταιριων, αἱ ὅποιαι εἰναι πλοιοκτήτριαι ἢ διαχειρί-

στριαι ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον σκαφῶν ἀναψυχῆς.

Ἄρθρον 2. Ἡ ισχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυριελλήσεως.

II. Η ΕΔΡΑ ΤΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΤΩΝ ΣΥΝΕΣΤΗΜΕΝΩΝ ΒΑΣΕΙ ΑΛΛΟΔΑΠΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Διὰ τὰς λοιπὰς (πλὴν τῶν ὑπὸ τοῦ ν. 791/1978 ὀρίζομένων) ἐν Ἐλλάδι ἔταιρίαις, τὰς συνεστημένας κατὰ τοὺς νόμους ἀλλοδαπῆς Πολιτείας ἐφαρμογὴν ἔχει ἡ νομολογία τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων.

Ἐν προκειμένῳ ὁ Ἀρειος Πάγος (ἐν Ὁλομελείᾳ) διὰ τῆς ψήφης ἀριθ. 461)1978 ἀποφάσεως του ἔκρινε (κατὰ τὴν κρατήσασαν γνώμην) τὰ ἔξης:

«Κατὰ τὰ ἄρθρα 739, 740 καὶ 788 Κ. Πολ.Δ. ὀσάκις κατὰ νόμους ζητεῖται νὰ διαταχθῇ ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου ἐλεγχος Α.Ε., ἀρμόδιους καθ' ὅλην εἰναι τὸ Μονομελές Πρωτοδικείον τῆς περιφερείας τῆς ἔδρας τῆς ἔταιρίας δικαίου κατὰ τὴν διαδικασίαν τῆς ἔκουσίας δικαιοδοσίος, κατὰ δὲ τὰ ἄρθρα 39α καὶ 40 τοῦ Κωδ. ν. 2190 περὶ Α.Ε (Β.Δ. 174/1963) δύναται νὰ διαταχθῇ ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου ἐλεγχος τῶν ἔλλην. ἀνων. ἔταιρ., ὡς καὶ τῶν ἐν Ἐλλάδι ὑποκαταστημάτων καὶ πρακτορείων τῶν ἀλλοδαπῶν ἀνων. ἔταιρ. Ἐξ ἀλλού κατὰ τὸ ἄρθρον 10 Α.Κ. ἡ ἱκανότης του νομικοῦ προσώπου ρυθμίζεται ὑπὸ τοῦ δικαίου τῆς ἔδρας αὐτοῦ. Κατὰ τὴν ἔννοιαν τῆς διατάξεως ταύτης (καθιερούσης τὴν καλούμενην εὐρωπαϊκὴν θεωρίαν) ὡς ἔδρα νοεῖται ὁ τόπος ἐνθα πρά-

γματι ἀσκεῖται ἡ διοίκησις τοῦ νομικοῦ προσώπου, ἐκ τῆς ἔδρας δὲ ταύτης κρίνεται καὶ ἡ ἔθνικότης αὐτοῦ. Οὕτω ἡμεδαπά νομικά πρόσωποι εἰναι ἑκένα, ὃν ἡ διοίκησις ἀσκεῖται πράγματι ἐν Ἐλλάδι, ἔστω καὶ ἀν ἐν τῷ καταστατικῷ των ὅριζεται ὡς ἔδρα τόπος ἐκτὸς τῆς Ἐλλάδος. Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 64 Α.Κ. καθ' ἦν ἐτὸ νομικὸν πρόσωπον ἐν σο ἐν τῇ συντατικῇ πράξει ἡ τῷ καταστατικῷ δέν ὡρίσθη ἄλλως ἔχει ἔδραν τὸν τόπον, ἐνθα λειτουργεῖ ἡ διοίκησις αὐτοῦ, ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν μόνον νομικῶν προσώπων πρὸς ἔξεύρεσιν τῆς ἐν Ἐλλάδι ἔδρας τούτων.

Ἐφ' ὅσον ναυτιλιακὴ Α.Ε. φέρεται μὲν κατὰ τὸ Καταστατικόν της ὡς ἔδρευσοστα ἐν Παναμά, ἔχει ἐγκατάστασιν ὅμως ἐν Ἐλλάδι, ἐνθα πράγματι ἀσκεῖται ἡ διοίκησις αὐτῆς, εἰναι Ἑλληνικὴ ἔταιρια καὶ ἐπομένως ἀρμόδιως καθ' ὅλην ἐπιλαμβάνεται τὸ ἀρμόδιον Ἑλληνικὸν δικαστηρίον ἐπὶ αἰτήσεως διωκούσης, ὅπως διαταχθῇ ἐλεγχος τῆς ἔταιριας.

Ἡ μειονοψηφήσασα γνώμη ἔχει ὡς ἀκολούθως:

«Ο ὄρος «ἔδρα» εἰς τὸ ἄρθρον 10 Α.Κ. ἐτέθη ψήφη ἦν ἔννοιαν καὶ εἰς τὸ ἄρθρ. 64 τοῦ αὐτοῦ Κώδικος καὶ ἐπομένως ὡς ἔδρα τοῦ νομικοῦ προσώπου νοεῖται ἡ ἐν τῷ καταστατικῷ ὀρίζομένη, ἡτοι ὁ τόπος ἐνθα λειτουργεῖ κατὰ τούτο ἡ διοίκησις αὐτοῦ. Εφ' ὅσον δὲ ἡ Α.Ε. ἔχει, κατὰ τὸ Καταστατικόν της, ἔδραν ἐν ἀλλοδαπῇ εἰναι ἀλλοδαπὴ ἔταιρια, ὡς ἐτούτου δὲ δὲν εἰναι ἀρμόδιον καθ' ὅλην τὸ Ἑλληνικὸν δικαστηρίον νὰ ἐπιληφθῇ τῆς ἐκδικάσεως αἰτήσεως, διωκούσης, ὅπως διαταχθῇ ἐλεγχος ταύτης.



ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

οι διακοπές σας
άρχιζουν μέσα στό αεροπλάνο

TEXNIKA ΘΕΜΑΤΑ

AI MONIMOI ΔΞΑΜΕΝAI TOY PERSIKOY

Σήμερον δὲν υπάρχει παρὰ μόνον μία.— Προβλέπεται όμως ἡ ἐγκατάστασις ἄλλων 7 μὲ τεραστίαν δυναμικότητα.— Σχέδια καὶ προγράμματα.— 'Ανυπολόγι- στος ὁ ἀντίκτυπος τοῦ συναγωνισμοῦ.

Δὲν υπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ὁ Περσικὸς ἔχει ἀνάγκην μονίμων δεξαμενῶν καὶ ἐπι- σκευαστικῶν ἐγκαταστάσεων, διὰ νὸς ἐξυπη- ρετῆ τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ ὅποια ἀναμένουν ἑκεῖ πρὸς φόρτωσιν καὶ τὰ ὅποια θὰ ἡδύ- ναντο νὸς χρησιμοποιήσουν τὸν χρόνον τῆς ἀναμονῆς πρὸς δεξαμενισμὸν ὥς δι' ἀναγκαί- ας ἐπισκευαί.

'Η ἀνάγκη ὅμως αὐτὴ ἐγένετο ὅχι μόνον πλήρως ἀντιληπτῇ, ἀλλὰ φαίνεται ὅτι θὰ δημιουργήσῃ πληθωρισμὸν τοιούτων ἐγκατα- στάσεων, ἐὰν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, ὅτι συντόμως ὁ Περσικὸς Κόλπος θὰ διαθέτῃ ἄλλας ἐπτά μονίμους δεξαμενὰς τῶν ὅποίων ἡ δυναμι- κότης θὰ ὑπερβαίνῃ κατά πολὺ τὴν προβλε- πούμενην ζήτησιν.

Σήμερον, πάντως, δὲν υπάρχει παρὰ μία μονίμος δεξαμενή, ἡ ASRY ('Αραβικὴ ναυ- πηγικὴ καὶ ἐπισκευαστικὴ μονάς), ἡτις κα- τασκευασθεῖσα ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Χιουν- τάτη τῆς Β. Κορέας, ἐγκατεστάθη εἰς τὸ Μπα- χρέϊν καὶ ἐγκαινιάσθη τὸ παρελθόν φθινό- πωρον, κατόπιν χρηματοδοτήσεως ὑπὸ ἐπτὰ ἀραβικὰ πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν. Τό-

σον τὴν ἐκμετάλλευσιν ὅσον καὶ τὴν ἐπαγ- γελματικὴν ἐκπαίδευσιν τοῦ προσωπικοῦ ἔ- ξουν ἀνάλαβει τὰ πορτογαλικὰ ναυπηγεία Λισσόνθε.

Μία δευτέρα μονίμος δεξαμενὴ διὰ σκάφη μέχρι 500.000 τόν. d.w. κατεσκευάσθη ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω δορειοκορεστικοῦ ναυπη- γείου διὰ λογαριασμὸν τῆς Πέρσιαν Γκόλφ Σιπμπάλντιγκ καὶ ἐγκατεστάθη εἰς Μπαντάρ 'Αμπάξ εἰς τὴν εἰσόδου τοῦ Περσικοῦ. Αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν πλήρη λειτουργίαν τῆς προβλέπεται νὰ τερματισθούν τὸ 1982. 'Εξ ἄλλου, ἔχει προγραμματισθῆ ἡ συμπλήρω- σίς της διὰ δύο ἀκόμη μονίμων δεξαμενῶν διὰ πλοίο τῶν 250.000 τόν. d.w. καὶ μᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς τῶν 130.000 τόν. d.w. παραγγελθεισῶν εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία Καβασάκι. 'Η διαχείρισίς της ἔχει ἀνατεθῆ εἰς τὸν γερμανικὸν ναυπηγικὸν οἰκον Μπλόμ Φός, ὃστις ὑπόσχεται τὴν παροχὴν σχετι- κῶν ὑπηρεσιῶν ἀπὸ τοῦ 1980.

Τὸ τρίτον ἐπισκευαστικὸν κέντρον προ- βλέπεται νὰ ἐγκατασταθῇ εἰς τὸ Ντουμπάι καὶ θὰ περιλαμβάνῃ δύο μονίμους δεξαμε-

νάς τῶν 500.000 τόν. d.w. καὶ μίαν τοῦ 1 ἑκατομ. τόνων, ἡτις θὰ εἶναι καὶ ἡ μεγα- λυτέρα τοῦ κόσμου. 'Η κατασκευὴ του ἐπε- βραδύνθη λόγω οἰκονομικῶν δυσχερειῶν τοῦ κυρίου ίδιοκτήτου του σεΐχη Ρασίδ, ὃστις ἀναζητεῖ ξένους συνεταίρους διὰ τὴν ἔξασφά- λισιν τῆς διαχείρισεώς του. 'Η κατασκευὴ του, ἐνῷ ἀρχικῶς ὑπελογίσθη ὅτι 8' ἀπα- τήση 300 ἑκατομ. δολαρίων, ἡδη ὑπολογί- ζεται ὅτι θὰ φθάσῃ τὰ 500 ἑκατομ. δολ., παρέχεται δὲ ἡ διαθεσιά, ὅτι ευρίσκε- ται εἰς τὸ τελικὸν στάδιον, μὲ πρόβλεψιν λειτουργίας τὸ προσεχές έτος.

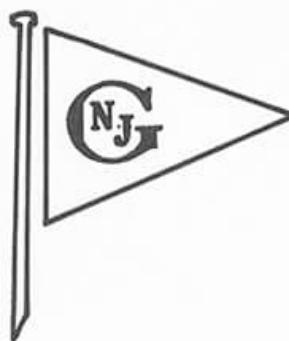
Εἰς τὰς ὡς ἄνω 7 μονίμους δεξαμενὰς πρέπει νὰ προστεθῇ καὶ μία ἀκόμη, τὴν ὥστις ἔτοιμάζει ἡ ASRY διὰ ν' ἀνταπε- ξέλθῃ εἰς τὸν συναγωνισμὸν τοῦ Ντουμπάι.

'Ἐνώπιον τῶν προγραμμάτων αὐτῶν, ὁ γαλλικὸς ναυτιλιακὸς Τύπος διερωτάται πο- οῖος θὰ ἐπωφεληθῇ τῶν πλεονεκτημάτων μᾶς τόσον εύρειας ἀνθίσεως τῶν ἐπισκευαστικῶν εύκολιῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Φυσικά, οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν δεξαμενοπλοίων. Δὲν δύνα- ται τις, ἐν τούτοις, νὰ μὴ σκεφθῇ τὴν δια- μάχην τῶν ναυπηγείων καὶ τὸν συναγωνι- στικὸν ἀντίκτυπον τὸν ὅποιον ἡ κατάστασις αὐτῆς θὰ δημιουργήσῃ εἰς τὴν Εὐρώπην.

TO ERGON THS «NAYSI»

Πολλαὶ καὶ σημαντικαὶ ἐργασίαι ἐπισκευ- νῆς πλοίων διεκπεραιώθησαν ἀπὸ τὴν ναυπη- γοεπισκευαστικὴν βάσιν τῆς «NAYSI» A.E.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: «LANFALL» LONDON
TELEPHONE: (01) 600-1766
TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

67, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

κατά την διάρκειαν τού περασμένου μηνός. Ούτω, ή έταιρία συνεχίζει την σταθεράν ανοδικήν πορείαν της, έντος περιβάλλοντος συνεχίζομένης κρίσεως τού κλάδου είς όλον τόν κόσμον.

Τὸ Διαγνωστικὸν Κέντρον τῆς ἐπιχειρήσεως (άκριβεστερα: Κέντρον Διαγνώσεως Μηχανικῶν Σφαλμάτων) προσέφερε τὰς ὑπηρεσίας του διά τὴν διάγνωσιν (ἐντοπισμὸν τῶν αἰτίων) ἡλεκτρομηχανῆς, ἡτὶς «ἔδγαζε καμένο λάδι» ἀπὸ τὰ ἀνοίγματα τοῦ στροφαλοθάλαμοῦ της. «Έγιναν διάφοροι μετρησίες εἰς τὴν μηχανήν (δυναμοδεικτικά διαγράμματα κυλίνδρων, ἔλεγχος διαρροῆς ὁέρος ποὺ ἐμφυσάται εἰς τοὺς κυλίνδρους, κλπ.) καί, τελικῶς χωρὶς νὰ ἀνοιχθῇ ἡ μηχανῆ, προέκυψαν σύμπεραστα τὰ διά τὴν κακὴν κατάστασιν ὠρισμένων ἐμβόλων της. Ήνοίχθησαν οἱ κύλινδροι ποὺ ὑπεδείχθησαν ἀπὸ τὰ ἀποτελέσματα τῶν μετρήσεων τοῦ ὄλεγχου διαρροῆς ἀέρος (air - leak test) καὶ διεπιστώθησαν διαμπερῆ ρήγματα εἰς τὰς κεφαλὰς τῶν ἐμβόλων, ἐπιβεβαιώντας τὰς τεκμηριωμένας ὑποψίας. Τὰ καυσαέρια ποὺ διέφευγον ἀπὸ τὰ ρήγματα αὐτά, προεκάλεσσαν ἔξατμησιν τοῦ ἑλαίου ψύξεως τῶν ἐμβόλων καὶ διωχέτευσαν πρὸς τὸν στροφαλοθάλαμον, ἀπὸ τὰ διάφορα ἀνοίγματα τοῦ ὅποιού ἐδγαίναν εἰς τὴν ἀτμόσφαιραν.

Μπορεῖ κανεὶς εὐκόλως νὰ ἀντιληφθῇ τὴν χρησιμότητα καὶ τὴν σπουδαιότητα τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Διαγνωστικοῦ Κέντρου:

α) Προληπτικὴ συντήρησις: ἡ πρόληψις κοστίζει ὀπωδήποτε φθηνότερα ἀπὸ τὴν «θεραπεία» μᾶς βλάβης, ἐκτεταμένης φθορᾶς κλπ.

6) Εύκολια καὶ ταχύτητα λήψεως μετρήσεων, ποὺ δημιουργούν τὸ ἀπαραίτητον τεχνικὸν ὑπόδασθον διὰ νὰ παρθοῦν ἐπιστημονικῶς θεμελιώμεναί ἀποφάσεις.

γ) «Ἀνίχνευσις αἰτίων ποὺ προκαλούν μίσα συγκεκριμένην ἔκδήλωσιν καὶ ὑποδολήν συγκεκριμένων καὶ τεκμηριωμένων προτάσεων διὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν τους.

δ) Ἀποδοτικότερη ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου, γεγονὸς ἔξαιρετικῶν σημαντικὸν διὰ τοὺς δυσκόλους καιρούς ποὺ περνᾷ ἡ Ναυτιλία σήμερον.

Ἐκτεταμέναι μηχανουργικαὶ, ἐλασματουργικαὶ, σωληνουργικαὶ, ἡλεκτρολογικαὶ ἐργασίαι εἰς τὰς κυρίας μηχανάς καὶ εἰς δοηθητικὰ μηχανῆματα, καθὼς ἐπίσης καὶ διαφόρους ἐργασίας δεξαιενισμοῦ, διεκπεραιώθησαν εἰς τὸ φημισμένον ἀγγλικὸν ρυμουλκὸν

«Lloydsman» τῆς ἔταιρίας United Towing Ltd. «Lloydsman» ἔχει δύο δεκακύλινδρους μηχανάς Πῆλστικ, τύπου V καὶ ἔλικα μεταβαλούμενου διήματος.

Ἡ «ΝΑΥΣΙ» ἔχοντας ἐκτελέσει πολλὰς καὶ σημαντικὰς ἐργασίας ἐπισκευῆς εἰς ρυμουλκὰ καὶ πλοία ἐφοδίων, μπορεῖ νὰ θεωρήσῃται ίδιατεράς ἐμπειρῆς καὶ ἔξειδικευμένη τὴν κατηγορίαν τῶν πλοίων αὐτῶν.

Ἐπεισκευάσθησαν ρυθμισταὶ στροφῶν Woodward διαφόρων τύπων. «Οπως εἶναι γνωστόν, τεχνικοὶ τῆς «ΝΑΥΣΙ» ἔχουν ἐκπαιδευθῆ ἀπὸ τὴν Woodward εἰς τὴν 'Ολλανδίαν, διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν ρυθμιστῶν στροφῶν, εἰς τὰ πλαίσια τῆς τεχνικῆς συνεργασίας «ΝΑΥΣΙ» - Woodward ποὺ ὑφίσταται.

Εἰς τὴν ίδιαν χρονικὴν περίοδον, ἐπεισκευάσθησαν τὰ καλύμματα τῶν ἀμπαρίων μεγάλου ἐμπορικοῦ πλοίου. Ἡτο μία μεγάλη ἐργασία ποὺ διεκπεραιώθηκε εἰς τὸν ἄνετον χώρον τοῦ καινούργιου ἐργοστασίου τῆς «ΝΑΥΣΙ», εἰς συντομότατον χρόνον, μὲ ἀπόλυτη ἐπιτυχίαν.

Ἡλεκτρικοὶ κινητῆρες ισχύος ἀνεκανίσθησαν μὲ τὴν μέθοδον I Autodev. Οἱ μέθοδοι II καὶ III ποὺ ἀναφέρονται εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῆς μονώσεως καὶ τοῦ τυλίγματος, ἀντιστοίχως, (χρησιμοποίησις εἰδικῶν βερνικῶν καὶ μονωτικῶν, ἐλεγχόμεναι συνθῆκες, κλπ.), πρόκειται νὰ τεθούν εἰς ἐφαρμογὴν πολὺ συντόμως. Οὔτω, ἡ «ΝΑΥΣΙ» θά καλύψῃ καὶ τὸν χώρον τῆς ἀνακαίνισεως ἡλεκτρικῶν μηχανῶν συνεχοῦς καὶ ἐναλλασσομένου ρεύματος, ὅποιας σδήποτε τάσεως καὶ ισχύος, παρέχοντας ὑπηρεσίας ὑψηλῆς τεχνολογίας.

Συνολικῶς, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Αύγουστου, ἔξυπητερήθησαν 36 πλοῖα, δύλικῆς χωρτικότητος 771.000 τόν. d.w. Πραγματοποιήθησαν 212 ἡμέρες ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, μὲ μέσην ἡμεροσίαν ἔξυπητησιν 8 πλοίων καὶ αἰχμὴν 11 πλοίων. Τὸ τμῆμα ἀνακαίνισεων μερῶν μηχανῶν παρέδωσεν διαφόρους κεφαλὰς ἐμβόλων, βαλβίδες ἐξαγωγῆς, πώματα κυλίνδρων καὶ τελικοὺς ἄξονας, ἀνακαίνισμένα. Εἰς τὴν ίδιαν χρονικὴν περίοδον, ἐπελέσθησαν ἐργασίαι διὰ λογαριασμὸν σλλων ναυπηγείων, ὅπως ἐπίσης καὶ διαφόρων διοικητικῶν ξηρᾶς, ὅπως εἶναι ἡ ΒΙΣ Α.Ε., ἡ ΛΑΡΚΟ Α.Ε., ἡ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ Α.Ε., ἡ ΔΕΗ, ἡ Β.Ρ. (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε. κλπ.

Τέλος, σημαντικὴν δραστηριότητα ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ, εἰς τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα καὶ

ἡ θυγατρικὴ ἔταιρία ἐπισκευῆς καὶ κατασκευῆς ἐλίκων Lips - Nafsi A.E.

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΠΙΕΡ - KONTEI'NEP

Εἰς προϊούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔγενετο λεπτομερῆς περιγραφῆς τῆς ἐπιτυχούς μετασκευῆς τοῦ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λιβεριανοῦ μπάλκ κάρριερ «Καπετάν Μανώλης Χατζημανώλης», 32.691 τόν. d.w., εἰς πλοίον μεταφορᾶς κοντέινερ. Τώρα, οἱ πλοιοκτήται του ἀναζητοῦν ἀδελφὸν σκάφος διὰ νὰ τὸ μετασκευάσουν, ἐπίσης, εἰς πλοίον - κοντέινερ.

Τὸ «Καπετάν Μανώλης Χατζημανώλης» μετεσκευάσθησε εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία «Μπάλκ & Φόξ» καὶ δύναται νὰ μεταφέρῃ 900 κοντέινερ τῶν 20 ποδῶν. Είναι χρονοναυλώμενόν εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μεντένερ» καὶ διποσχολεῖται εἰς τὴν γραμμὴν Λίβερπουλ - Ἀραβικοῦ Κόλπου, μὲ ἐνδιαιμέσους προσεγγίσεις εἰς τοὺς λιμένας Φέλιξστοου, Ρόττενταμ, Μασσαλίας καὶ Λέγκορ.

Μὲ τὸ σύστημα τῶν ὄδηγῶν (guides) διὰ τὴν στοιχείσιαν τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων, τὸ σκάφος δύναται νὰ μετατραπῇ εὐκόλως εἰς σύνηθες μπάλκ κάρριερ ἐντὸς 24 ώρων.

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΓΕΡΑΝΩΝ

Τέσσαρες γερανοὶ διὰ κοντέινερ καὶ πέντε γερανογέφυραι μετεφέρθησαν εἰς τὸν λιμένα Τζουμπάτη, τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, ἐπὶ γιγαντιαίας φορτηγίδος συρομένης ὑπὸ ρυμουλκοῦ, μετά ταξιδίου ἐνὸς μηνός. Κατὰ τὸ διάστημα αὐτό, ρυμουλκὸν καὶ φορτηγὶς δίνυσσαν τὴν ἀπόστασιν τῶν 6.800 ναυτικῶν μιλίων (12.500 μιλιομέτρων) ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν μέχρι τὸν ὥντα λιμένα.

Διὰ τὴν μεταφορὰν ἔχρησιμοποιήθησαν τὸ νεότευκτον ιαπωνικής κατασκευῆς ποντόνιον «Τζάιντ 4» (24.000 τόνων, μήκους 140 μ., πλάτους 36 μ. καὶ ὁψιούς 8.50 μ.) καὶ τὸ ποντοπόρον ρυμουλκὸν «Ζεύς», ισχύος 9.000 πίπων. Ἀμφότερα ἀνήκουν εἰς τὴν γνωστὴν ἐταιρίαν ρυμουλκῶν «Σμίτ 'Ιντερνασιονάλ». Ἀρκετά, ἐπίσης, ἡλεκτρικά «άξεσουάρ» τῶν γερανῶν μετεφέρθησαν ἐντὸς τοῦ κύτους τῆς φορτηγίδος. Τὴν εύθυνην τῆς μεταφορᾶς τῆς μεγαλυτέρας μαζικῆς φορτώσεως γερανῶν δόλων τῶν ἐποχῶν ἀνέλαβεν ἡ ἐταιρία «Στόρκ Χένσεν Κρέινς».

Οἱ ἐλόγῳ γερανοὶ θὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ λιμένος Τζουμπάτη, διστας κατασκευάζεται ὑπὸ διεθνοῦς «κονσόρτσιου».

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΕΙΣ ΑΠΟΛΥΣΙΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΝΑΝΤΙΟΥΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιώς, ἐφόσον κατόπιν αἰτήσεως τοῦ ναυτικού ἔλαβε χώραν πρόωρος ἀπόλυτος τοῦ ναυτικοῦ ἐναντιούμενού τοῦ πλοιάρχου, ἡ δὲ ἐναντίωσις κατεχωρήθη εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, τὸ ναυτολόγιον, τὸ πρόκειται περὶ μονομερούς καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ. Οὐδεῖς ἀπολούθεις ναυτικός στερεῖται τῆς παλιννοστήσεως καὶ ἐπιβαρύνεται μὲν τὰ ἔξοδα τοῦ ἀντικαταστάτου.

Συγκεκριμένως ἡ ἀπόλυτος ἐγένετο συνεπεία αἰτήσεως τοῦ ναυτικοῦ περὶ πρωρίας ἀπόλυτος τοῦ. Εἰς τὴν τοιαύτην ἀπόλυτον ἡναντιώθη ὁ πλοιάρχος διατυπώσας τὴν τοιαύτην ἐναντίωσίν του ἐπὶ τοῦ τελευταίου λογαριασμοῦ μισθοδοσίας αὐτοῦ ὡς καὶ εἰς τὸ ἡμερολόγιον καὶ εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου, τὰ ὅποια προσκομισθέντα εἰς τὸ δικαστήριον διεπιστώθη ὅτι φέρουν τὴν ὑπογραφὴν τοῦ πλοιάρχου.

Κατὰ ταῦτα ὡς περὶ τοῦ ἀντιθέτου ισχυρισμὸς τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ, ἢτοι ὅτι ἡ σύμβασις ἐλύθη κατόπιν ὑποβολῆς ὑπὸ τούτου αἰτήσεως γενομένης δεκτῆς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἡ ἀμοιβαία συναινέσει, δὲν εὔστοθει.

Ὦς δὲ ἔχει νομολογηθῆ, ἡ ὡς ἄνω αἰτήσεις ισοδυνομεῖ πρὸς μονομερή καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ, ἡ ὡς διατυπώσας διατάξεις τούτου εἰς ἀποκατάστασιν πάσης ζημίας τὴν ὅποιαν ὁ πλοιοκτήτης ἔταιρια ὑφίσταται ἐκ τῆς προώρου λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Τέλος, τονίζεται εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅτι εἰς τὴν ζημίαν περιλαμβάνεται καὶ ἡ διαπάνη ταξιδίου τοῦ ἀντικαταστάτου τοῦ ἐνάγοντος.

Η ΑΠΟΛΥΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΦ' ΟΣΟΝ ΚΑΤΑΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΝΟΜΙΜΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΑΠΟΛΥΤΟΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν ἡ ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου καταγγελία τῆς συμβάσεως τοῦ ναυτικοῦ ἀποτελεῖ ἀπόλυτον δικαίωμα τοῦ πλοιάρχου. Ὁ πλοιάρχος δικαιούται νά καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν χωρὶς νά τηρήσῃ οἰανδήποτε προθεσμίαν ἡ νά ἀναφέρῃ λόγον ὁ ὅποιος νά δικαιολογήῃ τὴν τοιαύτην ἀπόλυτην.

Ἡ τοιαύτη ἀπόλυτης τοῦ ναυτικοῦ στηρίζεται ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 72 τοῦ ΚΙΝΔ, ὁ δὲ πλοιάρχος ἐνεργεῖ ὡς ἐντολοδόχος καὶ νόμιμος ἐκπρόσωπος τοῦ πλοιάρχου.

Ἐν προκειμένῳ οὐδεμίᾳ ἔχουν ἐφαρμογὴν οἱ περὶ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἔργασίας καὶ πληρωμῆς μισθῶν ὑπερημερίας διατάξεις τῶν ἄρθρων 656, 669 καὶ 672 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος.

Ο κατὰ τὸν ἀνωτέρω τρόπον ἀπόλυτες ναυτικὸς δικαιούται μόνον τῆς κατὰ τὰ ἄρθρα 75 παρ. 2 καὶ 76 τοῦ ΚΙΝΔ ἀποζημιώσεως, ἐκτὸς ἐὰν ἡ καταγγελία δικαιολογήται ἐπαφατώματος τούτου, ὅποτε δὲν δικαιούται καὶ τῆς τοιαύτης ἀποζημιώσεως.

Τὸ ίδιον ισχύει καὶ δὲν παρέχεται δικαίωμα πληρωμῆς μισθῶν ὑπερημερίας κατὰ τὰς ἀναφερθείσας διατάξεις τοῦ Ἀστικοῦ Δικαίου καὶ ἐπιλύσεως διὰ καταγγελίας γενομένης καταχρηστικῶς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὰ ἄρθρων 281 τοῦ Α.Κ.

Ἐν προκειμένῳ ἔχων παρανόμης ἡσκήθη τὸ δικαίωμα τούτο ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ὁ ναυτικὸς δικαιούται νά ζητήσῃ ἀποζημιώσιν λόγω τῆς ἀδικοπραξίας τοῦ πλοιάρχου συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 914 τοῦ Α.Κ.

Κατὰ ταῦτα, ἐφόσον ἡ παροῦσα ἀγωγὴ τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ ἐπιδιώκει ἀποκλειστικῶς τὴν πληρωμὴν μισθῶν ὑπερημερίας καὶ διὰ ἀποζημιώσεως τυγχάνει μὲν νόμιμος.

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ

ΑΙ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΟΠΟΙΑΣ ΟΦΕΙΛΕΤΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΣ ΕΙΣ ΤΟΝ Κ.Ι.Ν.Δ.

Εἰς ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν τονίζεται ὅτι, οἱ περιπτώσεις διὰ τὰς ὥριες ὀφείλεται ἀποζημιώσις λόγω λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀναφέρονται περιοριστικῶς εἰς τὸν Κ.Ι.Ν.Δ. καὶ εἰς εἰκομίαν ἄλλην περίπτωσιν δὲν χορηγεῖται ἀποζημιώσις. Συγκεκριμένως τονίζεται εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅτι ὥριες ὀφείλεται ἀποζημιώσις εἰς τὸν ναυτικόν: α) ἐπὶ ἀπωλείας τοῦ πλοίου, β) ἐπὶ ἀποβολῆς τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, γ) ἐπὶ ἐκποίησεως τοῦ πλοίου εἰς δημόσιον πλειστηριασμόν, δ) ἐπὶ ἀνικανότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλούν καὶ ε) ἐπὶ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ διὰ βαρείαν παράβασιν τῶν ἔναντι αὐτοῦ καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου.

Ἐν προκειμένῳ ἀπεδείχθησαν κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου τὰ κάτωθι:

Ο ἐνάγων δυνάμει συμβάσεως ναυτολογήσεως ὀφίστου χρόνου προσέφερε τὰς ὑπηρεσίας του ἐπὶ πλοίου τῆς ἀντιδίκου ἔταιρίας περίπτωσιν ἐπὶ 7 μηνον., ὅτε τοῦ πλοίου εύρισκομένου εἰς λιμένα τοῦ Πειραιῶς ἐλύθη ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ ιδίου τοῦ ἐνάγοντος.

Οὐδόλως ἀπεδείχθη ὅτι οὗτος προέβη εἰς τὴν τοιαύτην καταγγελίαν συνεπεία βαρείας παραβάσεως τῶν ἔναντι αὐτοῦ καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου. Τὸ ισχυρισθὲν ὑπὸ τοῦ ἐνάγοντος ὅτι ὁ πλοιάρχος ἐστέργησεν αὐτὸν τῆς ιδιαίτερας ἀμοιβῆς διὰ προσφερθείσαν πρόσθετον ἐργασίαν παρακολουθήσεως τοῦ μη αὐτομάτως ἐν τῷ πλοίῳ λειτουργούντος βραστήρος δὲν ἀπεδείχθη. Τούναντιον ἀπεδείχθη, ὅτι δὲν παρέστη ἀνάγκη τοιαύτης παρακολουθήσεως καθ' οὖν τὸ πλοίον διέβηται δύο βραστήρας αὐτομάτως λειτουργούντας, ἀνεύ ἀνάγκης παρακολουθήσεως, πρὸς παραγωγὴν γλυκός υδατος. Ἔνισχυτικὸν τοῦ γεγονότος τούτου εἶναι ὅτι ὁ ναυτικός εἰς τὸν τελευταίον λογαριασμὸν μισθοδοσίας του δὲν διεπύπωσεν οὐδεμίαν ἐπιφύλαξιν.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ὁ ναυτικὸς δὲν δικαιούται ἀποζημιώσεως, διότι δὲν ἔλαβε χώραν οὐδεμία παράβασις τοῦ πλοιάρχου.

ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΕΙΣ ΑΠΟΛΥΓΕΝΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΛΑΛΟΔΑΠΗΝ ΚΑΙ ΑΝ ΑΝΤΙΚΑΤΕΣΤΑΘΗ ΔΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΟΥΧΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιώς εἰς περίπτωσιν ἀπολύσεως ναυτικοῦ εἰς λιμένα τῆς ὀλλοδοτῆς πρὸς ἀντικατάστασιν του διὰ προσοντούχου, ὀφείλεται ἀποζημιώσις εἰς αὐτὸν ἐκ μέρους τοῦ πλοίου.

Εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν ὁ ἐνάγων ναυτικὸς ἐναυτολογήθη ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου νηολογηθέντος κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687)1953 καὶ ὑπηρέτησεν ὡς Γ' μηχανικός ἐπὶ 4 μηνον., ὅτε ἀπελύθη εἰς λιμένα τῆς Ἀσίας διὰ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου.

Ο ἐνάγων ναυτικός κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου δικαιούται ἀποζημιώσεως ἐν ὅψει τοῦ λιμένος ἀπολύσεως, ισουμένης πρὸς τὴν μισθοτροφοδοσίαν 45 ἡμέρων.

Ο ισχυρισμὸς τῆς ἐναγομένης ἔταιρίας ὅτι ὁ ἐνάγων δὲν δικαιούται τῆς ὡς ἄνω ἀποζημιώσεως, καθόσον ἀντικατεστάθη ὑπὸ προσοντούχου ναυτικοῦ, δὲν εὔσταθε. Τούτο διότι ἡ ἀπόλυτης τοῦ ναυτικοῦ δὲν παρέλαβε χώραν κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα, ὡς προβλέπει τὸ κεφάλαιον Β' τῆς ἀφορώσης τὸ συγκεκριμένον πλοίον, ὑπ' ἀριθμ. 54209)1971 ὑπουργικῆς ἀποφάσεως.

 **KARAGEORGIS LINES**

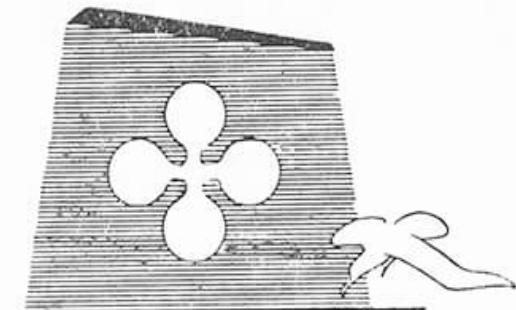
Αντί Κονδύλη και Λιτανικού 2 Πειραιάς.
Τηλ.: 4110461/5 - 4173001/5 - 4122670/9
Telex: 212674 - 212678

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4526.644
4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ
MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ
TSS ΑΤΛΑΣ
MV ΕΡΜΗΣ
MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
MTS ΟΡΦΕΥΣ
MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ
MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11
MV ΖΕΥΣ
MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ
MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ
MV ΩΚΕΑΝΟΣ
MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ

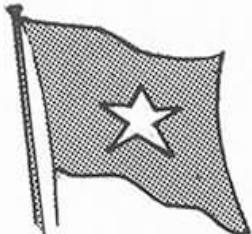


Κρουαζιέραι: Αίγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική 'Αμερική και 'Αφρική

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »

Orion & Global Chartering Co. Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

την γερμανικήν ένω τά ύπόλοιπα φέρουν σημαίας τῆς Λιθερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ.



ΓΑΛΛΙΑ

ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ Ο ΟΜΙΛΟΣ ΤΕΡΡΕΝ

Οι άναγκαστικοί διαχειρισταὶ τοῦ 'Ομίλου Τερρέν —τοῦ μεγαλυτέρου ἐπισκευαστικοῦ συγκροτήματος τῆς Μασσαλίας— ἀνεκοίνωσαν ὅτι αἱ 13 ἑταῖραι τοῦ 'Ομίλου ὑπόκεινται εἰς διάλυσιν.

Ἡ ἀπόφασις αὕτη τῶν διαχειριστῶν ἐλήφθη κατόπιν τῆς ἀπορρίφεως ὑπὸ τῶν ἔργαζομένων εἰς τὸν 'Ομίλον προτάσεως ἔξαγορᾶς τοῦ συγκροτήματος παρὰ τῶν ναυπηγείων τῆς Χάρρης. Τὸ σχέδιον αὐτὸν προέβλεπε τὴν ἀπόλυτιν 700 ἀτόμων.

Ἡδη ἀνεκοίνωθη ἡ ἀπόφασις ἀπολύσεως 1.000 ἀτόμων ἐπὶ τῶν 4.000 ἀπασχολουμένων ὑπὸ τοῦ 'Ομίλου Τερρέν, τοῦ ὁποίου ἡ διάλυσις θὰ πλήξῃ, ἐπίσης, ἀρκετά μικρὰ μηχανουργεῖα τῆς περιοχῆς, καθὼς ἡ ἐπιβιωσίς των ἔχαρτάται απ' εὐθείας ἀπὸ τὰς ἔργασιας τοῦ συγκροτήματος.

Ἡ διάλυσις τοῦ Τερρέν ἀναμένεται νὰ προκλέσῃ τὰς ἐντόνους διαμαρτυρίας τῶν ἔργατικῶν συνδικάτων τῆς περιοχῆς, ὡς ἀνεκοίνωσε δὲ ὁ σοσιαλιστής δῆμαρχος τῆς Μασσαλίας, δὲν ἀποκλείεται τὸ ἐνδεχόμενον μιᾶς γενικῆς ἀπεργίας εἰς τὸν λιμένα —τὸν μεγαλύτερον τῆς Γαλλίας καὶ δεύτερον εἰς τὴν

Εύρώπην— μὲν ζημίας μεταξὺ 225 καὶ 450 ἑκατομ. φράγκων μηνιαίων.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΙΣ

Ο γερμανικὸς ἐφόπλιστικὸς οἶκος Λεόναρντ Μπλούμπεργκ ἐπορτάζει τὴν 75ην ἐπέτειον ἀπὸ τῆς ιδρύσεώς του. Θεωρεῖται ὡς μία τῶν μεγαλύτερων ναυτικῶν ἐταίρων τῆς Γερμανίας εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν τράμπτες καὶ διαθέτει σήμερον 12 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 150.000 κ.ο.χ. καὶ μεταφορικῆς ικανότητος 220.000 τόν. d.w.

Ἀποφασισμένη νὰ παραμείνῃ εἰς τὸ πεδίον τῶν ἐλευθέρων μεταφορῶν ἔχει προβή εἰς βασικάς διαφοροποιήσεις τοῦ στόλου τῆς, ἀποσκοπούσας εἰς τὴν καλυτέραν δυνατήν κατανομὴν τῶν κινδύνων. Ἡ πρώτη διαφοροποίησις ἀφορᾷ εἰς τὸ εἶδος τῶν πλοίων, διδομένου ὅτι ἑκάτη τῶν κοινῶν φορτηγῶν, διαθέτει καὶ μπάλκα κάρριερς καὶ ἡμικοντέινερς. Ἡ δευτέρα ἀφορᾷ εἰς τὴν ἡλικίαν τῶν πλοίων τῆς, δεδομένου ὅτι ἔχει πλοῖα ἀπὸ 1 ἔτους μέχρι 20 ἔτων. Ἡ τρίτη, τέλος, ἀφορᾷ εἰς τὴν σημαίαν τῶν πλοίων τῆς, ἔκ τῶν ὅποιων τὰ μὲν ἐπτά παραμένουν ὑπὸ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΝ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΩΝ

Ἡ 'Αμερικανικὴ Βουλὴ τῶν 'Αντιπροσώπων ἐνέκρινε νομοσχέδιον διὰ τοῦ ὁποίου καθορίζονται τὰ «στάνταρτζες ἀσφαλείας δι」 ἀπαντά τὰ δεξαμενόπλοια τὰ προσεγγίζοντα εἰς ἄμερικανικοὺς λιμένας. Αὐτὸς σημαίνει ὅτι, τόσοις τὰ ἀμερικανικά δύσον καὶ τὰ ἔνα τάνκερς πυντόμως θὰ ὑπόκεινται εἰς νέους αὐστηροὺς ἐλέγχους.

Αἱ ἀμερικανικαὶ προδιαγραφαὶ ἀσφαλείας εἰναι αὐστηρότεραι ἐκείνων αἱ ὅποιαι συνεφωνήθησαν κατὰ τὴν διάσκεψιν τοῦ ΙΜΚΟ εἰς Λονδίνον τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον. Σήμερον, ἡ ἀμερικανικὴ Ἀκτοφυλακὴ δύναται νὰ ἐλέγχῃ κάθε πλοῖον εἰσερχόμενον εἰς τὰ χωρικὰ ὅδατα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἔκ την διαπιστώσῃ ὅτι οἰονδήποτε μέρος τοῦ σκάφους εἴναι πλημμελῶς συντηρημένον ἡμπορεῖ νὸς ἀπαγορεύση τὸν κατάπλουν ἢ νὰ τὸ ὑπόκρεωντα νὰ προδῇ εἰς τὰς ἀναγκαῖας ἐπισκευαστικές εὔθυνς μετά τὴν παραβολὴν τοῦ εἰς προβλῆτα.

Τὸ νέον νομοσχέδιον θὰ αὐξήσῃ τὰς δικαιοδοσίας ἐλέγχου, ἐπιθεωρήσεως καὶ συμμορφώσεως μὲ τὰ προγράμματα ἀσφαλείας καὶ παραλήλως θὰ αὐξήσουν αἱ δικαιοδοσίαι τῆς 'Ακτοφυλακῆς νὰ ωθηθῆ τὴν κίνησιν πλοίων εἰς ἀμερικανικὰ ὅδατα.

Προδόλεπται, ἐπίσης, ἡ ὑποχρεωτικὴ ἐγκατάστασις χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος καὶ σύστημα ἐκπλύσεως δι」 ἀργού πετρελαιού εἰς ἀπαντά τὰ νεότευκτα τάνκερς ἀνά τῶν 20.000 τόν. d.w., παραδιδόμενα μετά τὴν 1ην Ιουνίου 1979.

Ἄλλα ἄρθρα τοῦ νομοσχεδίου, τὸ ὁποίον ἐνεκρίθη διὰ ψήφων 366 ὑπέρ καὶ ἕξ κατά, ἀναφέρονται εἰς τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν ὄργανων ναυσιπλοίας τῶν τάνκερων, προγράμματα διαχωρισμοῦ τῆς ναυσιπλοίας εἰς τὰ χωρικὰ ὅδατα τῆς χώρας καὶ βαρείας ποινᾶς διὰ τούς παραβάτας.

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ ισχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν /ρυμου/ κὸν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ ἑλληνικὰ χωρικὰ ὅδατα.

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις - Ρυμουλκήσεις
Μπότσαρη 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

TELAD : "LIMINSHIP" - PIRAEUS
TELEX : 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων : 4520.132, 4520.084, 4520.128,
4512.128, 4525.262

Κατὰ τὰς μὴ ἔργασιμους δρας : 8946.107, 8028.592,
9916.866, 4513.890

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,
FEARWAYS HOUSE, 2A, ST. BARNABAS ROAD
WOODFORD GREEN, ESSEX 1 G8 7 DA
TELEX : 897954
TELAD : "MATSAS" ESSEX
TELEPH : 5056421

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Αι είς συνάλλαγμα άκαθάριστοι είσπράξεις της Βρετανικής Ναυτιλίας κατά τό 1977 έφθασαν τά 2.122 έκατον λιρών. Μετα την αφαίρεσην των εις τό έξωτερικόν δαπανών διά καύσιμα κλπ. ή συμβολή της Ναυτιλίας εις τό ισοζύγιον τών πληρωμών του 'Ηνωμένου Βασιλείου έσθημείσανε νέον ρεκόρ με 1035 έκατομ. λιρών.

'Η συμβολή αυτή θεωρείται άξιοσημείωτος καὶ ένθαρρυντική διὰ τήν έθνικήν Οικονομίαν της χώρας, καθ' ήν μάλιστα έποχην διαρκεῖ ὁ μαρασμός της ναυλαγράφης.

Δυστυχώς ή συνάλλαγματική αὕτη αὔξησης δεν συνοδεύεται μὲ παράλληλου αὔξησιν τῶν κερδῶν. 'Αντιθέτως πλειστά δσα πλοία, ίδια πτερελαιοφόρα και μπάλκ - κάρριερς, σχι μόνον δέν παρουσιάζουν ίκανοποιητικήν άπόδοσιν τοῦ έπενδυμένου κεφαλαίου των, ἀλλά μετά διας καλύπτουν τά ξέδα τῆς έκμεταλλεύσεώς των. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν τό 1977 θεωρείται ὡς τό τελευταίον ἔτος τῆς οικονομικῆς ἀντοχῆς τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν κρίσιν, ητης ἔχει διειώνεις ἐπηρεάσεις τάς μικράς και μεσαίας ἐπιχειρήσεις, χωρὶς ν' ἀφήσῃ ἀνεπτρέαστους και τάς μεγαλύτερές. 'Από τούδε και εἰς τό έχης ή κρατική ἐνίσχυσις και δοήθεια πρέπει νά θεωρηθῇ ἀναγκαῖα.

ΜΕΙΟΥΤΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ

Κατά τάς στατιστικάς τοῦ Τζέικομπς, ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν πτερελαιοφόρων περιελάμβανε τήν 30ήν 'Ιουνίου 1978 σύνολον 3.438 σκαφῶν ἄνω τῶν 10 χιλ. τόν. d.w. συνολικοῦ τοννάς 329.800.326 τόν. d.w., ἔναντι 3.564 σκαφῶν 332.475.707 τόν. d.w. τρῦ τέλους τοῦ ἔτους 1977.

Κατά τὸ διάστημα τοῦ έξαμηνου τούτου παρεδόθησαν πρὸς διάλυσιν 166 δεξαμενόπλοια συνολικοῦ τοννάς 7.1 έκατομ. τόνων d.w. Έκ τούτων τά 104 ἀνήκουν εἰς ἀνεξαρτήτους ἑφοπλιστάς, ἐνῷ ἔξ αλλου τὸ 43%

τοῦ διαλυθέντος τοννάς ήτο ήλικίας κάτω τῶν 15 ἔτών.

'Ως πρὸς τά μικτά πλοῖα, ή σύνθεσις τοῦ παγκοσμίου στόλου τήν 30ήν 'Ιουνίου περιελάμβανε 415 σκάφη 47.447.091 τόνων d.w. ἔντι 421 σκαφῶν 47.681.979 τόν. d.w. τῆς 31 Δεκεμβρίου 1977. 'Ως πρὸς δέ τὰ ύγραεριοφόρα δ παγκόσμιος στόλος περιελάμβανε 43 μεθανιοφόρα 3.606.200 κ.μ. και 102 σκάφη μεταφορᾶς ύγραερίων πετρελαίου 4.000.500 κ.μ.

"Οσον ἀφορᾶ, τέλος, τάς παραδόσεις νέων σκαφῶν, ἀναφέρεται ὅτι αὗται περιλαμβάνουν 173 μονάδας πτερελαιοφόρων (15.561.700 τόν. d.w.) ἔξ ὧν 68 (6.770.700) παραδοτέας ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους και 27 μονάδας μικτών (2.723.300 τόν. d.w.) ἔξ ὧν 12 (1.310.200) ἐντὸς τοῦ τρέχ. ἔτους.

ΔΥΣΚΟΛΙΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ Ρ. ΚΑΙ Ο.

Μολονότι εἰς τό σύνολον τοῦ ἔτους τὰ ἀποτελέσματα χρήσεως θά είναι ἀνεκτά και τὸ μέρισμα ἀναλογίων, τό γεγονός ὅτι κατά τὸ πρώτον έξαμηνον τοῦ 1978, δὲν ἐπραγματοποίησε κέρδη, θεωρείται λίαν ἐντυπωσιακόν.

Πρόκειται διὰ τό ναυτιλιακὸν συγκρότημα P & O, τό ὅποιον λογίζεται ὡς τό πρώτη βρετανική ἐπιχείρησις και εἰς τὸν τομέα τῶν χύδην μεταφορῶν. Αι προβλέψεις διὰ τὴν ἐπάνοδον εἰς ίκανοποιητικήν ἀπόδοσιν δὲν φθάνουν ἐνώριτερον τοῦ 1980. 'Ως πλέον εύασθητος τομέας τῆς ἐπιχειρήσεως θεωρεῖται ὁ τῶν ύγραεριοφόρων σκαφῶν, εἰς τὸν ὅποιον ἔχει ἀναλάβει τεραστίας δεσμεύσεις, ὑπολογίζομένας εἰς 160 έκατομ. στερλινών, ἐνῷ δύο ἀκόμη πλοία τοῦ εΐδους αὐτοῦ τῶν 40 έκατομ. στερλινών ἔκαστον πρόκειται νά παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

NOPHIGIA

ΑΑ·Ι·ΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Εἰς δικηγόρος, εἰς πράκτωρ και εἰς διοίκητον ἀπεφάσισαν τήν δημιουργίαν μιᾶς μετοχικῆς ναυτιλιακῆς ἐταιρίας. Τό κεφαλαί-

ον ώρισθη εἰς 500 ἑκατομ. κορωνῶν και ὡς σκοτόδ. ἐπάρθη ή ἀγορά νορβηγικῶν πλοίων, τὰ ὅποια ἀξίζει νὰ διατηρηθοῦν εἰς τὸν ἔθνικὸν ἐμπορικὸν στόλον. Διὰ τήν συγκέντρωσιν τοῦ κεφαλαίου ή ἐταιρία θ' ἀποταθῆ πρὸς τὸ σύνολον τῶν μικρῶν ἀποταμιευτῶν, πράγμα τό ὅποιον ἐδημιούργησε τήν ἐντύπωσιν ὅτι θά πρόκειται περὶ «ελαϊκῆς» ἐταιρίας. Παραλλήλων ὅμως ή ἐταιρία θὰ προσπαθήση ὡς ἐπωφεληθῆ τῶν μὴ ἀπορροφουμένων πιστώσεων περιφερειακῆς ἀναπτύξεως, αἵτινες θεωροῦνται λίαν ὑπολογήσιμοι. Πράγματι αἱ πιστώσεις αὗται ἀνέρχονται ἐπησίως εἰς 1.5 δισεκατομ. κορωνῶν, τό πλείστον τῶν ὅποιών παραμένει ἀχρησιμοποίητον ἐλλείψει διοικητικῶν προγραμμάτων ἀξιών χρηματοδοτήσεως. Αἱ μεγάλαι Τράπεζαι έχει ἄλλου, καθὼς και αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι ὑπεσχέθησαν ἥδη τήν ὑποστήριξιν των.

Σχετικῶς, ὁ ὑπουργός τῶν Οικονομικῶν, ἔδήλωσεν ὅτι εἶναι πολὺ ἐνωρίς διὰ νὰ λάβῃ θέσην ἐπὶ τοῦ σχεδίου, δεδομένου ὅτι τοῦτο δὲν τοῦ ἔχει ἀκόμη ὑποβληθεῖ ἐπισήμως. Τήν αὐτήν ἐπιφυλακτικήν στάσιν τηρεῖ πρὸς τὸ παρόν και ή "Ενωσις Εφοπλιστῶν τῆς χώρας.

ΜΕΙΟΥΤΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Σταθερῶς συνεχίζεται ή ἐλάττωσις τοῦ νορβηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. 'Ελάχιστα νεότευκτα παραλαμβάνονται, ἐνῷ ἔξακολουθοῖν ἀδρόισι αἱ πωλήσεις μεταχειρισμένων σκαφῶν εἰς ἄλλοδαπούς.

Τὸν Αὔγουστον, διὰ δεύτερον συνεχῆ μῆνα, ή καθαρὰ μείωσις τοῦ στόλου ὑπερέδη τάς 800.000 τόν. d.w., ὡς ἀποκαλύπτει ἐφημερίς τοῦ "Οσλο. Λήγοντος τοῦ Αύγουστου, ὁ δύκος τοῦ νορβηγικοῦ στόλου είχε μειωθῆ εἰς τὰ 44,6 έκατ. τόν. d.w., ἔναντι 48.6 έκατομ. τόν. τῆς Ιησ. Ιανουαρίου.

Μὲ τὸ τονώς αὐτὸς ή Νορβηγία διατηρεῖ τήν πέμπτην θέσιν παγκοσμίως, μετὰ τήν Λιθερίαν (περίπου 150 έκατ. τόν. d.w.), τήν Ιαπωνίαν μὲ 62 έκατ. τόν. d.w. και τήν Βρετανίαν μὲ 50 έκατομ. τόν. d.w. Εἰς τήν ἔκτην θέσιν εύρισκεται ὁ Παναμᾶς, μὲ 35 έκατομ. τόν. d.w., δῆστις συνεκέντρωσε

ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

m/s GOLDEN ODYSSEY

year round luxury cruises

HK UNVAS

τελευταίως ένα σημαντικόν ποσοστὸν τοῦ ἔκποιηθέντος τοννᾶς ἢ μέρους τῶν παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν.

KRATIKH ETAIRIA

'Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ Κυβέρνησις τῆς χώρας προγραμματίζει τὴν ἰδρυσιν μιᾶς κρατικῆς ναυτιλιακῆς ἑταιρίας, ἡ ὥποια θὰ ἀγοράσῃ πλοῖα ἀπό Νορβηγῶν πλοιοκτήτας ἀντιμετωπίζοντας χρεωκοπίαν. 'Ἐν συνεχείᾳ, ἡ διαχείρισίς των θὰ ἀνατίθεται εἰς ὑγείες ναυτιλιακᾶς ἐπιχειρήσεις κατόπιν ειδικῆς συμφωνίας μὲ τὴν κρατικὴν ἑταιρίαν.

Μολονότι δὲν ἔγνωσθησαν λεπτομέρεια τοῦ σχεδίου, πιστεύεται ὅτι ἡ κρατικὴ ἑταιρία θὰ ἀγοράζῃ μόνον τὰ πλοῖα ἔκεινα ποὺ ἀναμένεται νὰ ἔργασθουν ἀποδοτικῶς εἰς τὸ μέλλον.

'Ἐδαν ἡ Κυβέρνησις ἐφαρμόσῃ τὸ πρόγραμμα, ἡ χρησιμοποίηση 1.5 δισ. νορβηγικᾶς κορώνας (περίπου 147 ἑκατομ. δολ.), ποσὸν ὅπερ ἔγει διατεθῇ ὑπὲρ τοῦ 'Ινστιτούτου 'Εγγυήσεων. Τὸ 'Ινστιτούτον, ὅπερ συνετίθη πρὸ τινῶν ἔτῶν, ἔχει μέχρι στιγμῆς καλωψεὶ ἔγγυήσεις ὑψους 2.5 δισ. κορωνῶν ἐπὶ συνολικοῦ διατεθέντος ποσοῦ 4 δισεκατομμυρίων. 'Η Κυβέρνησις πιστεύει ὅτι τὸ ὑπόλοιπον 1.5 δισ. —τὸ ὅποιον θεωρεῖται ἀπίθανον νὰ χρησιμοποιηθῇ ὑπὸ τοῦ 'Ινστιτούτου— δύναται νὰ διατεθῇ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νέου σχεδίου.

'Ἐν τούτοις, οἱ Νορβηγοὶ ἐφόπλισται λέγουν ὅτι τὸ σχέδιον αὐτὸν τῆς ἔργατικῆς Κυβερνήσεως μειοψήφιας δὲν θὰ ἐπιλύσῃ τὰ σοβαρὰ προβλήματα, ἀτίνα ἀντιμετωπίζει ἡ Νορβηγικὴ Ναυτιλία. 'Η παρόδους κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τὸ ὑψηλὸν διαχειριστικὸν κόστος τοῦ νορβηγικοῦ πλοίου, λέγουν, θὰ ἔχακολουσθήσουν νὰ ψύστανται παρὰ τὴν σύντασιν τῆς κρατικῆς ἑταιρίας.

Κατ' ίδιαν, οἱ Νορβηγοὶ πλοιοκτῆται ἐκφράζουν σοδαράν ἀνησυχίαν ἐπὶ τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἐπρογραμμάτισε τὴν ἐφαρμογὴν ἐνὸς σχεδίου χωρὶς προηγουμένων νὰ συμβουλευθῇ σχετικῶς τοὺς πλοιοκτήτας.

ZOVIETIKH ROSIA

NA APOΣΥΡΘΟΥΝ TA PARHALIA

Οἱ Σοβιετικοὶ προτείνουν τὴν σύναψιν διεθνῶν συμφωνίας, βάσει τῆς ὥποιας θὰ ἀποσυρθοῦν τῆς ἐνέργου ὑπηρεσίας ἀπάντα τὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα ἀποσβέσει πλήρως τὴν ἄξιαν των. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ θὰ ἀπομακρυνθῇ τὸ πλεονάκον τοννᾶς τὸ ὅποιον διαισχινεῖ τὴν ναυτιλιακὴν κρίσιν.

'Ο κ. 'Ιγκόρ 'Αθερίν, προϊστάμενος τοῦ γραφείου διεθνῶν σχέσεων τοῦ ρωσικοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔπειν ὅτι τὸ σχέδιον αὐτὸν θὰ δοθῆσῃ, ἐπίσης, νὰ ἀπαλλαγῇ ἡ παγκόσμιος Ναυτιλία τῶν παρ-

λίκων καὶ ὑποσυντηρουμένων πλοίων, εἰς τὰ ὅποια ὄφειλονται αἱ πλείσται τῶν περιπτώσεων ἀντιχημάτων καὶ ρυπάνσεως.

'Η συμφωνία θὰ περιέχει, ἐπίσης, ὅρους ρυθμίζοντας τὴν χρήσιν τῶν σηματῶν εὔκολίας αἱ ὥποια, ὡς ἀνέφερεν ὁ κ. 'Αθερίν, ἔχουν «καταστρεπτικάς ἐπιπτώσεις» ἐπὶ τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας. Παραλλήλως, προσέθεσε, μία τοιστά συμφωνία θὰ συμβάλῃ εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ.

'Ο Ρώσος ἐπίσημος ἔπειν ὅτι θὰ ἀσκήσῃ κάθε δυνατήν πίεσιν πρὸς τὰς δυτικὰς Κυβερνήσεις ἵνα τύχῃ ἡ πρότασίς του τῆς ὑποστήριξεν τῶν.

'Αναφορικῶς μὲ τὰς ἐπικρίσεις τῶν δυτικῶν, ὅτι τὰ σοβιετικά πλοῖα σκοπού ἀθέμιτον ἀνταγωνισμὸν εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς διὰ τὴν πρόσκτησιν ἔνου συναλλάγματος καὶ διὰ στρατηγικῆς λόγους, ὁ κ. 'Αθερίν ἔπειν ὅτι οἱ ισχυρισμοὶ αὐτοὶ εἰναι πιστεύονται μόνον ἀπὸ τοὺς ἀφελεῖς. 'Η Ρωσία, εἶπε, κατέχει μόνον τὸ 5% τοῦ παγκοσμίου στόλου σκαφῶν γενικοῦ φορτίου καὶ τὸ 1% τῶν πλοίων κοντένερος. Μὲ τὰ ποσοστὰ αὐτὰ δὲν ἡμέρη νὰ εὑθύνεται διὰ τὰ ἀναφύομενα προβλήματα.

'Οσον ἀφορᾶ εἰς τὴν κατηγορίαν ὅτι αἱ ρωσικαὶ ἑταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν εἰναι ἀπρόθυμοι νὰ συμβληθοῦν μὲ τὰς «*κόνφερανς*», ὁ κ. 'Αθερίν ισχυρίσθη ὅτι αἱ ρωσικαὶ αἵτησεις συμμετοχῆς εἰς τὰς «*κόνφερανς*» καθυστεροῦνται σκοτιώμας διὰ νὰ ἔνισχθῃ ὁ χαρακτηρισμὸς τῶν σοβιετικῶν γραμμῶν ὡς «*ἀνευθύνων καὶ κακεντρεχῶν διουτσάντερ*».

ZOYHDA

ZYZHTHSEIS

Τὰ ἔθνικοποιημένα σουηδικά ναυπηγεῖα ἔχετάζουν ἔνα νέον σχέδιον μειώσεως τῆς χωρητικότητος δύο τάνκερς τῶν 150.000 τ.δ.ω. εἰς τὸ ήμισυ τοῦ περίπου. Πιστεύουν ὅτι τὰ μικρότερα σκάφη θὰ ἔξειρουν ἀγοραστὰς εύκολωτέρον.

Τὰ σκάφη αὐτὰ εἰχον παραγγελθῆ εἰς Γκοταβέρκεν ὑπὸ τοῦ 'Ομίλου Μάλμπρος, δοτις ἀντιμετωπίζει σοβαράς οικονομικάς δυσχερείας. 'Αμφότερα παρωπλίσθησαν εύθυνης μετὸ τὴν περάτωσιν των, τὸ 1975-76, ούσιαστικῶς δὲ οὐδέποτε παρεδόθησαν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας των.

Τὰ σουηδικά ναυπηγεῖα, ἐνῷ ὅφει τῆς ζητήσεως σκαφῶν τῶν 80.000 τόνων, σκέπτονται τὴν μετασκευὴν τῶν δύο τάνκερς τοῦ 'Ομίλου Μάλμπρος εἰς μικρότερα τῶν 79.500 τόνων, μὲ δύθισμα 38 ποδῶν. Μολονότι ἡ ίδεα εὑρίσκεται εἰς τὸ ἀρχικὸν στάδιον, ηδη ἀνακοινώνται μία τιμὴ τῶν 20 περίπου ἑκατ. δολαρίων, ἡ ὥποια θεωρεῖται ἐξαιρετικῶς χαμηλή, λαμβανομένου ὑπὸ δόψιν, ὅτι 'Ιάπωνες ναυπηγοὶ ζητοῦν 23-25 ἑκατομ. δολ.

διὰ σκάφη τοῦ μεγέθους αὐτοῦ μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς ἡ μεταπροσεχοῦς ἔτους.

Αἱ τιμαὶ αὐται καταδεικνύουν τὴν ἀπώλειαν τῆς συναγωνιστικότητος τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγεῶν λόγῳ τῆς ἀνατιμῆσεως τοῦ γιεν. Τὸν Φεβρουάριον, τὰ δύο τάνκερς τῶν 80 χιλ. τόν. a.w., ἀτίνα παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπισι ὑπὸ τῆς Στάνταρντ "Οἴλ, ἔκλεισθησαν ἀντὶ 19 ἑκατομ. δολαρίων ἔκαστον.

XOK - KOK

O K. Y. K. PAO KAI AI XRONONAYLWSSEIS

'Ο πασίγνωστος μεγαλεφοπλιστής Y. K. Πάο Θεωρούμενος σήμερον ὡς κατέχων τὸν πρώτον στόλον τοῦ κόσμου, φαίνεται ὅτι ἔχει ἀποφύγει μέχρι οήμερον τὰς συνεπείας τῆς κρίσεως, χάρις εἰς τὴν πολιτική τῆς χρονοαναλύσεως ὅλων τῶν πλοίων τοῦ ἀπὸ τῆς ναυπηγήσεως ἥ της ἀποκτήσεως των.

Τὸ ναυτιλιακόν του συγκρότημα, ὑπὸ τὸ σύνομα World Wide διαθέτει σήμερον 34 σκάφη, ἔξι ὡς 14 γιγαντιαῖς δεξαμενόπλοια. 'Εκ τούτων τὰ 9 εἰχαν ωλάσει πρὸς τὴν Τζάπαν Λάιν καὶ τὴν Σάνκο. Αἱ οἰκονομικαὶ δυνατέρεια τῆς ὥποιας ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους εἶναι σοβαράς ἐπιπτώσεις εἰς τὸ πολιτικὸν του Χόγκ Κόγκ, δεδομένου ὅτι ὁ κ. Πάο ἐπέτρεψε νὰ λάβῃ ἔγγυησιν τῶν ναυλώσεών του ἀπὸ τὴν Βιομηχανικὴν Τράπεζαν τῆς Ιαπωνίας.

Τὴν πολιτικὴν τῆς χρονοαναλύσεως, ὡς παραδοσιακὴν καὶ σώφρονα, θὰ συνεχίσῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον. Δὲν παύει δῆμας νὰ ἐκμεταλλεύεται καὶ πάσαν ἀλλην εύκαιριαν ἐπενδύσεως, δύσκολις τὴν εύρισκει ἐλκυστικήν. Οὕτω τὸ παρελθόν ἔτος ἡ θυγατρικὴ ἑταιρία του 'Ηστερν 'Ασια ἡγόρασε παναμαϊκὸν πετρελαιοφόρον τῶν 132.000 τόν. ναυπηγήσεως τοῦ 1977. 'Εγνώσθη ἔξι ἄλλου, ὅτι τὸ συγκρότημα ἀπεφάσισε τὴν παραγγελίαν εἰς τὴν 'Ισικαβάτζιμα Χαρίμα δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 50.000 τόν. d.w. μὲ συνολικὸν κόστος 15-16 ἑκατομ. δολαρίων. Φυσικά, μὲ ἔξιστασικῶν χρονοαναλώσεων εἰς τὴν Φίλιππη Πετρόλεου.

Κατὰ τὰς δηλώσεις τοῦ κ. Πάο, αἱ αὔξουσαι διαλύσεις πετρελαιοφόρου χωρητικότητος καὶ τοῖς idis VILOC είναι λίαν ἐνθαρρυντικαὶ διὰ τὴν ἔξιστροπότησιν τῆς ἀγορᾶς. 'Ομοίως ἡ τάσις τῆς ἀναποθηκέυσεως πετρελαίου ἐπὶ VILOC. 'Ως πρὸς τὴν ἀγορὰν τῶν ξηρῶν φορτίων ὁ κ. Πάο παρετήρησεν ὅτι, τόσου εἰς τοὺς ναύλους δύον καὶ εἰς τὴν κίνησιν, ἔσημειώθη ποιά τις δελτίωσις ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1978, ἡτοις δῆμως είναι ἀγνωστον ἔτον θὰ συνεχισθῇ.

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 121529 AR

PHONE: 33-0867
33-3836
NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

SEAGROUP, INC.

BROKERS AND AGENTS

505 PARK AVENUE, NEW YORK, N.Y. 10022

TELEPHONE: 212-980-0500 - CABLE: SEAGROUPINC

TELEX: RCA 234926 SEAG UR, ITT 427147 SEAG,
WUI 66306 SEAGRP, WUD 640344 SEAGROUP
NYK, TWX 710-581-4257



General Agents for:

CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.

CABLES: SHIPCERES PIRAEUS - TELEX: 212257



UNISEA, LTD.

CABLE: UNISEA LONDON - TELEX: 25624



CERES JAPAN SHIPPING K. K.

CABLE: CERESEAT TOKYO - TELEX: 0222-4067

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Είς τὸ Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἵτισεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, δάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «Ἄλφαρντα» φορτηγὸν (πρώνι κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 3.826 τόννων γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ντίπλοματ» (κ. Σπυρ. Μηνᾶς).

2. «Σάντα Ζων» φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.376 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ἀστρα Κονκουίτος» (κ. Κ. Ψάλτης).

3. «Καλίζ Σάν» φορτηγὸν (πρώνι γαλλικὸν «Ταργρόν») νεοαγορασθὲν, 4.240 τ. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ἀραμάρα» (κ. Στέφ. Κολλάχης).

4. «Ρίμπραντ» μπ. κάρριερ (πρώνι λιβεριανὸν «Σιγού») νεοαγορασθὲν, 13.471 τ. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ἀνεμός» (κ. Σπυρ. Μηνᾶς).

5. «Γκούντ Χόσουπ» φορτηγὸν (πρώνι κυπριακὸν «Χόσουπ») 2.993 τόν. γκρός, τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Φράνικον» (κ. Νικ. Φράγκος).

6. «Άλεξανδρος Λ.» φορτηγὸν (πρώνι γερμανικὸν «Unstrut») νεοαγορασθὲν, 3.834 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Σπλέντιντ» (κ. Μηνᾶς Κωσταράς).

7. «Γκούντ Μάρινερ φ» γ (πρώνι κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 8.750 τόννων γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ιασμός» (κ. Νικ. Φράγκος).

8. «Άλεξανδρος Λ.» φορτηγὸν (πρώνι μαροκινὸν «Atlas») νεοαγορασθὲν, 10.392 τ. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Υπερίων» (κ. Θεόδ. Βενιαμῆς).

9. «Ἄνεμος ων τη» φορτηγὸν ναυπηγούμενον, 10.300 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ἄτρωτος» (κ. Αντ. Ξυλᾶς).

10. «Καμίλα Μ.» μπ. κάρριερ (πρώνι λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 14.983 τόν. γκρός, τοῦ 1976, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Στάρ Σή Τράνσοπτρς» (κ. Γεώργ. Βουτσινᾶς).

ΑΙ ΚΑΘΕΔΚΥΣΕΙΣ

Διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταιρίας «Βιαφίλε» (κ. Αύγ. Πολέμης) καθειλκύσθη εἰς Ἀριάκε τὴν 12ην Ἰουλίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιτάται, τὸ 66.000 τόν. d.w. (33.000 τ. γκρός) δεξαμενόπλοιον εἰς Ιολέμης. Θά ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανὴν B & W, τύπου 6L80GF, ισχύος 15.800 ίππων, ἥτις θὰ προσδιόνη ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16.2 μιλῶν. Παράδοσις ἐντὸς τοῦ ἀρχομένου μηνός. Σημαία ἐλληνική.

— «Ἐνα τόπῳ φρήντομ II» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως καθειλκύσθη εἰς Κούρε, τὴν 21ην Ἰουλίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ἰσικαβάζια Χαρίμα, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταιρίας «Λευκάτας». Μηχανὴ Πήλωτικ, τύπου 12PC2V, ισχύος 6.000 ίππων, δι' ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14.5 μιλῶν.

ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Κατὰ τὴν τριήμερον παραμονὴν του εἰς τὴν Ἑλλάδα, ὁ Κινέζος Υπουργὸς Ἐξωτερικῶν κ. Χουάνγκ Χούα, ἐπεσκέψθη, μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ «Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα» τοῦ Σκαραμαγκά.

— Ο κ. Σταύρος Νιάρχος ὑπεδέχθη προσωπικῶς τὸν Κινέζον Υπουργόν, στοις ἐδή-

λωσεν ὅτι κατόπιν τῆς ἐπισκέψεως του, ἐνδέχεται νὰ ἀκολουθήσουν ὡρισμέναι παραγγελίαι διὰ νεότευκτα πλοῖα.

— «Τόρα ποὺ ή Κίνα ἐπραγματοποιήσεν ἄνοιγμα πρὸς δυσκόλους, ἐλπίζουμεν νὰ ἀποκομίσωμεν ὡρισμένα ὄφελη ἀπὸ τὴν ἐπισκεψιν αὐτῆν», εἶπεν ὁ κ. Νιάρχος.

— Ο κ. Χούα ἐπέδειξεν ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὰ μπάλκ κάρριερ τῶν 37.000 τόν. d.w., ἀπόνα κατοσκευάζονται ἐν σειρᾷ εἰς τὰ «Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα», λόγω τοῦ περιωρισμένου βυθίσματός των καὶ τοῦ ἔξοπλισμού των.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑ

— «Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ ἀτμοκίνητον νορβηγικὸν μικτὸν σκάφος «Polarbris» 73.526 τόν. γκρός, 141.323 τόν. d.w. τοῦ 1970, γύρω τῶν δολ. 3.450.000 μὲ πίστωσιν 100%.

— «Ἐπωλήθη μεταξὺ Ἐλλήνων τὸ φορτηγὸν «Λενιώ» 5.087 τόν. γκρός, 7.316 τόν. d.w. τοῦ 1956 καὶ παρεδόθη. Μετωνυμάσθη «Ἐλσα Σ. Κ.».

— Εἰς περουβιανὰ συμφέροντα ἐπωλήθη εἰς τὰ δολ. 1.800.000 τὸ μπάλκ κάρριερ «Ἀστοις» 13.461 τόν. γκρός, 22.094 τόν. d.w., τοῦ 1963.

— «Ἐλληνες ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φγ «Concordia Lago» 5.005 τόν. γκρός, 7.575 τόν. d.w. τοῦ 1961, ἀντὶ δολ. 845.000 συμπεριλαμβανομένου τάξιμου τοσάρτερ 12 μηνῶν εἰς τοὺς πωλητάς, εἰς τὰ δολ. 2.900 ἡμερησίων.

— «Ἐπωλήθη εἰς κινεζικὰ συμφέροντα τὸ λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Αἴλαντ Σάν» 15.672 τόν. γκρός, 25.749 τόν. d.w. τοῦ 1971. Τιμὴ δολ. 4.300.000.

— «Ἀντὶ ποσοῦ δολ. 2.650.000 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ ἀγγλικὸν δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Silvercone» 12.843 τ. γκρός, 19.665 τόν. d.w. τοῦ 1967, μὲ μηχανὰς B & W 8.400 ίππων.

— Τὰ μπάλκ κάρριερς «Ἀργοναύτης» 24.877 τόν. γκρός, 51.046 τόν. d.w. τοῦ 1968 καὶ «Ωκεανώς» 28.021 τόν. γκρός, 51.590 τόν. d.w. τοῦ 1967, μὲ μηχανὰς Ντόξφορτ 13.300 ίππων, ἐπωλήθησαν εἰς ἀγοραστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ ἀντὶ συνολικού ποσοῦ 7.2 ἑκατομ. δολλαρίων.

— «Ἐπωλήθη τὸ μπάλκ κάρριερ «Πολύφων» 8.975 τόν. γκρός, 16.143 τόν. d.w. τοῦ 1962, μὲ μηχανὰς MAN 5.220 ίππων, εἰς τὰ δολ. 1.050.000.

— Διαπραγματεύονται τὴν ἀγορὰν ἀντὶ συνολικού ποσοῦ 6.3 ἑκατομ. δολλαρίων τῶν τριῶν μπάλκ κάρριερς «Ἀτλαντικ Ἡγκλ», «Στάρ» καὶ «Ταύμπιον» 15.800 τόν. γκρός ἑκαστον, 26.500 τόν. d.w. τοῦ 1963 καὶ 1964, συμφέροντα «Ἀπω Ανατολῆς».

— Τὸ φορτηγὸν «Νικόλαος Ἀγγελάκης» 10.555 τόν. γκρός, 16.363 τόν. d.w. τοῦ 1977, ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ γύρω τῶν 7.7 ἑκατομ. δολλαρίων.

— «Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Annaflora» 5.137 τόν. γκρός, τοῦ 1956 καὶ μετωνυμάσθη «Νήσος Σάμος». «Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

— «Ἐπωλήθη εἰς ιταλικὰ συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «Μεσσηνία I» 2.326 τόν. γκρός, τοῦ 1948 καὶ παρεδόθη. Μετωνυμάσθη «ΕΙ Prados».

— Μεταξὺ Ἐλλήνων ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Νάξος Τρέιντερ» 5.482 τόν. γκρός, τοῦ 1962 καὶ παρεδόθη. Μετωνυμάσθη «Ἀστήρ II» καὶ ὑψώσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

— «Χιλιανοὶ ἡγόρασαν καὶ παρέλαβον τὸ φορτηγὸν «Σοφία Δ.» 3.647 τόν. γκρός, τοῦ 1973. Μετωνυμάσθη «Centauro».

— «Ἐπωλήθη εἰς συμφέροντα Μαλδίβων τὸ φορτηγὸν «Νήσος Μεσενίτης» 9.110 τόνων γκρός, τοῦ 1952.

— «Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ παρελήφθη τὸ δηλανδικὸν φορτηγὸν «Straat Johore» 5.289 τόν. γκρός, 7.562 τόν. d.w. τοῦ 1957. Μετωνυμάσθη «Μιμόζα Τρέιντερ». Σημαία ἐλληνικῆ.



Our thousands of clients they know that we offer a collection of 865 models under European standards specifications at the lowest transit prices in Europe.



If you also wish to know about the Tax Free Automobile in Belgium ask for free documentation and prices and for our home shipment program.



TRANSCO
TAX FREE CARS

Kerkstraat 4 - 2000 Antwerp - Belgium

Tel : 35.31.44 or 35.31.59

Telex : 35207 Trans b - Cable : Transit Cars Antwerp

You may write in English, Dutch, French, Greek.



—Εις πολωνικά συμφέροντα έπωλήθη και παρεδόθη τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Σιέρα Μαρίτιμα» 22.190 τόν. γκρός, τοῦ 1959. Μετωνομάσθη «Magura».

—Διεγράφη ἀπὸ τὰ Ἑλληνικά Νησιών τὸ παληθὲν τὸ φορτηγὸν «Mήλος Τρέιντερ», 4.617 τόν. γκρός, τοῦ 1965.

—Ηγοράσθη και παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον ἄγγλικὸν φορτηγὸν «Hobart Star» 8.257 τόν. γκρός, 12.162 τόν. d.w. τοῦ 1956. Μετωνομάσθη «Αἴτιαν Προσπέριτο». Παναμαϊκὴ σημαία.

—Ἐπωλήθη μεταξὺ Ἐλλήνων και παρεδόθη τὸ φορτηγὸν «Σάντα Μαρία» 8.203 τόν. γκρός, τοῦ 1956. Μετωνομάσθη «Καρίμπουα Νοσταλγία». Σημαία Παναμᾶ.

—Τὸ δηζελοκίνητον ἑλβετικὸν φορτηγὸν «Helvetia» 5.762 τόν. γκρός, 7.742 τόννων d.w. τοῦ 1952 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων και παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Λίνα». Παναμαϊκὴ σημαία.

—Ἐπωλήθη γύρω τῶν 2.3 ἑκατομ. δολ. τὸ λιθεριανὸν μπάλι κάρριερ «Pére» 10.726 τόν. γκρός, 18.086 τόν. d.w. τοῦ 1966.

—Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ δηζελοκίνητον ἄγγλικὸν φορτηγὸν «Westbury» 8.414 τόν. γκρός, 12.551 τόν. d.w. τοῦ 1960. Τιμὴ γύρω τῶν 575.000 δολαρίων.

—Τὸ δηζελοκίνητον ινδικὸν μπάλι κάρριερ «Jag Jawan» 23.938 τόν. γκρός, 42.494 τόν. d.w. τοῦ 1966, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων. Συνήθεις δροι.

—Γύρω τῶν δολ. 1.500.000 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν δεξαμενόπλοιον «Tokiwasan Maru» 44.300 τόν. γκρός, 74.164 τόν. d.w. τοῦ 1965.

—Τὸ δηζελοκίνητον μαροκινὸν φ.γ «Atlas» 10.392 τόν. γκρός, 14.935 τόν. d.w. τοῦ 1960 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων εἰς τὰ δολ. 900.000.

—Μεταξὺ Ἐλλήνων ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Μαριόνα I» 10.442 τόννων γκρός, τοῦ 1963. Τιμὴ ἐν ἑκατομ. δολαρίων.

—Ἀντὶ δολ. 1.400.000 ἐπωλήθη εἰς τοὺς πιστωτὰς τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Τίτικα Π.» 9.739 τόν. γκρός, 16.107 τόν. d.w. τοῦ 1963, μὲ μηχανάς MAN 8.500 ππων.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ἄγγλικὸν μπάλι κάρριερ «Cunard Cavaliers» 15.498 τ. γκρός, τοῦ 1973. Μετωνομάσθη «Ολύμπικ Χάρμονι». Σημαία Λιθερίας.

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Ολύμπικ Χάρουτα» και ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν ἄγγλικὸν μπάλι κάρριερ «Graigau» 15.382 τόν. γκρός, τοῦ 1973.

—Τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν μπάλι κάρριερ «Takachihos» 36.264 τόν. γκρός, τοῦ 1973, παρελήφθη. «Υψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Μάσουν Παρασάσσος».

—Εἰς Κατερίνην «Αλεξάνδρα» μετωνομάσθη τὸ παραληφθὲν νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Beaufort» 40.852 τόν. γκρός, τοῦ 1966 και ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Τὴν κυανόλευκον ὑψωσεν ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν μπάλι κάρριερ «Polyfreedom» 29.424 τόν. γκρός, τοῦ 1967. Μετωνομάσθη «Εύαγγελία Κ.».

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Σελέστιαλ» και ὑψωσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν ὅλλανδικὸν φορτηγὸν «Aristotelis» 6.172 τόν. γκρός, τοῦ 1962.

—Μετωνομάσθη «Στάρ Δέλφιον» τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν μπάλι κάρριερ «Irish Star» 19.199 τόν. γκρός, τοῦ 1970. Σημαία Ἑλληνικῆς.

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν λιθεριανὸν φορτηγὸν «Gold Beetle» 7.735 τόν. γκρός, τοῦ 1964. Μετωνομάσθη «Κραναός». Σημαία Ἑλληνικῆς.

—Τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ὑψωσε τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν μπάλι κάρριερ «Star Shahpour» 19.210 τόν. γκρός, τοῦ 1970 και μετωνομάσθη «Στάρ Ρόντιαν».

—Τὸ αὐστραλιανὸν φορτηγὸν «Lake Colac» 7.317 τόν. γκρός, τοῦ 1958, παρελή-

φθη. Μετωνομάσθη «Κίμωλος» και ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Τὴν κυανόλευκον ὑψωσεν ἐπίσης τὸ ὑπὸ σημαίαν Σιγκαπούρης ἀγορασθὲν φ.γ «Sentosa Traders» 2.961 τόν. γκρός, τοῦ 1964. Μετωνομάσθη «Λάκυ Τρέιντερ».

—Εἰς «Σιδών» μετωνομάσθη τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν δεξαμενόπλοιον «Bellona» 2.269 τόν. γκρός, τοῦ 1966. Σημαία Ἑλληνικῆς.

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του τὸ παληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων λιθεριανὸν μπάλι κάρριερ «Στ. Ασήμι» 23.248 τόν. γκρός, τοῦ 1965 και μετωνομάσθη «Ολκάς». Σημαία Ἑλληνικῆς.

—Παρεδόθη ἐπίσης εἰς τοὺς ἀγοραστάς του τὸ μικτὸν σκάφος «Iépax» 32.645 τόν. γκρός, τοῦ 1966. Μετωνομάσθη «Μάστερ Τόνι ΙΙ». Παρέμενεν ύπὸ τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ιαπωνικὸν δεξαμενόπλοιον «Western Energy» 47.344 τόν. γκρός, τοῦ 1967 και μετωνομάσθη «Ελλεσπόντος Ενεργειας». Λιθεριανὴ σημαία.

—Τὸ ἀγορασθὲν ἄγγλικὸν φ.γ «Strathaslaik» 9.423 τόν. γκρός, τοῦ 1960, παρελήφθη. «Υψωσε τὴν κυανόλευκον και μετωνομάσθη «Κούινσου».

—Εἰς «Βαρδιανοί» μετωνομάσθη τὸ ἀγορασθὲν ἄγγλικὸν φορτηγὸν «Vergstar» 9.247 τόν. γκρός, τοῦ 1970. «Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ φορτηγὸν «Φάστ Μπρήζ» 4.615 τόν. γκρός, τοῦ 1952 ἐπωλήθη εἰς Πακιστανούς διαλυτάς διαλυτάς γύρω τῶν δολ. 76 κατὰ τὸν ἥ. ἔκτοπίσματος.

—Γύρω τῶν δολ. 101 κατὰ τὸν ἥ. ἔκτοπίσματος ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταΐδαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Λοίντα» 20.729 τόννων γκρός, τοῦ 1957.

—Πακιστανοί διαλυταὶ ἐπωλήθησαν τὸ φορτηγὸν «Τέας» 5.632 τόν. γκρός, τοῦ 1949. Τιμὴ γύρω τῶν δολ. 75 κατὰ τόνον ἥ. ἔκτοπίσματος.

—Τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Τσάμπιον» 37.744 τόν. γκρός, τοῦ 1960 ἐπωλήθη εἰς Ισπανούς διαλυτάς γύρω τῶν δολ. 68 κατὰ τόνον ἥ. ἔκτοπίσματος. Τὸ σκάφος εύρισκεται εἰς Τζένταν μὲ ζημιάς.

—Τὰ δεξαμενόπλοια «Κάβο Βρετανώς» 22.780 τόν. γκρός, τοῦ 1960 και «Κάβο Γιόσονας» 12.877 τόν. γκρός, τοῦ 1957 ἐπωλήθησαν εἰς Βρετανούς διαλυτάς ὡς εύρισκονται εἰς Πειραιά, ἀπὸ δολ. 58 και 57 κατὰ τὸν ἥ. ἔκτοπίσματος, ἀντιστοίχως.

—Τὸ διαλυτό διαλυταὶ ἐπωλήσαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Άμινδον» 13.124 τόν. γκρός, τοῦ 1959 γύρω τῶν δολ. 64 κατὰ τὸν ἥ. ἔκτοπίσματος.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς «Απω Ανατολῆς» τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Χρυσή Π. Γουλανθρή» 41.066 τόν. γκρός, τοῦ 1966. Τιμὴ δολ. 103.75 κατὰ τόνον ἥ. ἔκτοπίσματος.

—Τὸ μπάλι κάρριερ «Κεφαλλονιά Σκάου» 13.380 τόν. γκρός, τοῦ 1960 ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς «Απω Ανατολῆς» τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Άγιος Πρέξιντεντ» 20.073 τόν. γκρός, τοῦ 1963, εἰς τὰ δολ. 65 κατὰ τόνον ἥ. ἔκτοπίσματος. Τὸ σκάφος εύρισκεται εἰς Δάντσιχ μὲ ζημιάς.

—Γιουγκοσλαύοι διαλυταὶ ἐπωλήσαν γύρω τῶν δολ. 51 κατὰ τὸν ἥ. ἔκτοπίσματος «Ολλανδῶν» φ.γ «Άγιος Πρέξιντεντ» εἰς Πειραιά, ἀπὸ τοῦ Ιουλίου '77, τὸ φορτηγὸν «Γκάμπον Στάρ» 6.076 τόννων γκρός, τοῦ 1951.

ΜΝΗΜΕΙΟΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΦΑΝΗ ΙΘΑΚΗΣΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ



Μὲ τὴν ἀφίέρωσιν «Στοὺς Θιακοὺς ναυτικούς ποὺ ἀγκάλισε γιὰ πάντα τὸ κύμα» ἐστήθη εἰς τὴν Ιθάκην τὸ ἀνωτέρω εἰκονιζόμενον μνημεῖον.

—Τὸ φορτηγὸν «Κάτιας» 7.859 τόν. γκρός, τοῦ 1955 ἐπωλήθη εἰς Ισπανούς διαλυτάς εἰς τὰ δολ. 68 κατὰ τόνον ἥ. ἔκτοπίσματος.

—Γύρω τῶν δολ. 101 κατὰ τὸν ἥ. ἔκτοπίσματος ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταΐδαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Λοίντα» 20.729 τόννων γκρός, τοῦ 1957.

—Πακιστανοί διαλυταὶ ἐπωλήθησαν τὸ φορτηγὸν «Τέας» 5.632 τόν. γκρός, τοῦ 1949. Τιμὴ γύρω τῶν δολ. 75 κατὰ τόνον ἥ. ἔκτοπίσματος.

—Τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Τσάμπιον» 37.744 τόν. γκρός, τοῦ 1960 ἐπωλήθη εἰς Ισπανούς διαλυτάς τοῦ 1935. Τιμὴ δολ. 58 κατὰ τόνον ἥ. ἔκτοπίσματος.

—Ἐπωλήθη εἰς Ισπανούς διαλυτάς εἰς τὰ δολ. 67.50 κατὰ τόνον ἥ. ἔκτοπίσματος και παρεδόθη, τὸ δεξαμενόπλοιον «Κίμων» 16.068 τόν. γκρός, τοῦ 1961.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ

Τὸ φορτηγὸν «Σανδρίνα» 4.247 τ. γκρός, τοῦ 1953 μετωνομάσθη «Ανθούλα».

—Εἰς «Ζηνοδίας» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Λεωδάμας» 8.393 τόν. γκρός, τοῦ '58.

—Μετωνομάσθη «Πόντος Μάρινερ» τὸ μπ. κάρριερ «Κορίνθιαν Στάρ» 12.808 τόννων γκρός, τοῦ 1961.

—Τὸ φορτηγὸν «Κωνσταντίνος Τ.» 11.147 τόν. γκρός, τοῦ 1959 μετωνομάσθη «Καπετάν Κωστής».

—Μετωνομάσθη «Νίκος» τὸ φορτηγὸν «Νά-

ΓΙΑΤΙ... Ή Ἀκτοφυλακὴ δὲν ἐπισκέπτεται κανένα ἀπὸ τὰ πλοῖα ποὺ πρακτορεύομε :

ΔΙΟΤΙ... Είναι μᾶλλον περιπτό. Γνωρίζουν ὅτι ἂμα τῇ ἀφίξει τοῦ πλοίου στὸν πλοηγικὸ σταθμό, τὸ ἔχομε ἐφοδιάσει μὲ ὅλα τὰ ἀπαραίτητα ποὺ χρειάζονται γιὰ τὴν ἐπιθεώρησή του. Δηλαδή βιβλία, χάρτες, πίνακες κλπ.

PARALIA CORPORATION
Steamship Agencies

Phone: (617) 426-3143 Cable: Paralia Telex: 94 0656 141 Milk Street, Boston, Mass. 02109
Representing: OWNERS-CHARTERS-OPERATORS// Serving: TANKERS-FREIGHTERS-CRUISE SHIPS

χοστ Ναβιγκέιτορ» 2.305 τόν. γκρός, τού 1955.

—Εις «Μητέρα Στέλλα» μετωνομάσθη τὸ μπάλκ κάρριερ «Στέλλα» 15.119 τόν. γκρός, τοῦ 1954.

—Τὸ μπάλκ κάρριερ «Τζάνετ ΣΙ» 12.873 τόν. γκρός, τοῦ 1970 μετωνομάσθη «Μάνος Σεΐδη».

—Μετωνομάσθη «Σητεία Χόουπ» τὸ φορτηγὸν «Λιλίκα» 8.420 τόν. γκρός, τοῦ 1960.

—Τὸ φορτηγὸν «Προφήτης Ήλίας» 7.062 τόν. γκρός, τοῦ 1955 μετωνομάσθη «Ηραίον».

..—Μετωνομάσθη «Ἀπόστολος Μ. ΙΙ» τὸ φορτηγὸν «Διάνα» 2.758 τόν. γκρός, τοῦ '51.

—Τὸ φορτηγὸν «Φρίντα» 9.371 τ. γκρός, τοῦ 1949 μετωνομάσθη «Λιζμόποα».

—Τὸ μότορσιτ «Μάχη» 1.006 τόν. γκρός, τοῦ 1956 μετωνομάσθη «Κρήτη».

—Μετωνομάσθη «Νένη τὸ φ» γ «Μπλού Πέρλα» 2.985 τόν. γκρός, τοῦ 1969.

—Εἰς «Τάσος Κ.» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Σαρλόττα» 4.083 τόν. γκρός, τοῦ 1960.

—Τὸ φορτηγὸν «Διάκαν Μασκότ» 4.161 τόν. γκρός, τοῦ 1959 μετωνομάσθη «Τύχη».

Κατὰ τύπους πλοίων, αἱ παραγγελίαι τοῦ τριμήνου κατενέμοντο ώς ἔξης :

Δεξαμενόπλοια	8.264.123	τόν. γκρός
Μπάλκ κάρριερ	7.949.750	> >
Γενικού φορτίου	8.764.612	> >
Άλιευτικά	432.403	> >

Εἰς τὰ πλέον ἀξιόλογα σκάφη παραδοθέντα ἐντὸς τοῦ τριμήνου περιλαμβάνονται : Τὰ τάνκερ «Νάγι Τζένοβα» καὶ «Βάνια», 409.400 καὶ 357.600 τόν. d.w. ἀντιστοίχως, ἀμφότερα ναυπηγήθεντα εἰς Σουηδίαν. Τὰ ναυπηγήθεντα εἰς Ήνωμένας Πολιτείας ύγραστοφόρα «Ἐλ Πάσο Σάουθερν» (125.000 κ. μέτρων) καὶ «LNG Κάπτικορν» (126.750 κυβ. μέτρων). Ἐπίσης, τὸ μπάλκ κάρριερ ελιούς Γουΐλσον Φόύ» 61.500 τόν. d.w. — ἕνα ἐκ τῶν μεγαλυτέρων σκαφῶν ναυπηγήθεντων διὰ τὰς Μεγάλας Λίμνας. Ἀλλα ἐνδιαφέροντα σκάφη εἶναι τὰ κοντέινερσιπς «Τράνσθάλα», 52.608 τόν. γκρός (ναυπηγήθεν εἰς Δυτικὴν Γερμανίαν) καὶ «Σ. Α. Σέντερμπεργκ», 53.023 τόν. γκρός (ναυπηγήθεν εἰς Γαλλίαν), καθὼς καὶ δύο νέου τύπου φορτηγούδιφόρα τῶν 11.550 τόν. d.w. ἔκαστον, ναυπηγήθεντα εἰς Ιαπωνίαν.

Η ΒΑΣΙΣ Δ. I. ΚΑΡΡΑ

Η ἐπισκευαστικὴ ἑταιρία Δ. I. Καρρᾶς E.P.E. πρόεδρη κατὰ τὸν μῆνα Αὔγουστον εἰς 11 ἐπισκευὰς ἑλληνικῶν καὶ ἔνων πλοίων, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τὰ μεγάλης χωρητικότητος σκάφη «Οδυσσεύς», «Μπέπτι», «Κατερίνα Β.», «Ιόνιαν» καὶ «Πηλεύς».

Η ἔδρα τῆς ἐπιχειρήσεως εἶναι ἔγκατεστημένη εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν Περάματος καὶ αἱ ἔγκαταστάσεις τῆς καλύπτουν μίαν ἔκτασιν δύο περίου στρεμμάτων καλυμμένου χώρου. Ἡδη αἱ ἔγκαταστάσεις τῆς ἑταιρίας, συμφόνως πρὸς δῆλων τῆς ίδιας, ἐπεκτείνονται μὲ τὸ νέον ἐργοστάσιον ποὺ κατασκευάζεται πλησίον τοῦ παλαιοῦ, εἰς μίαν ἔκτασιν 4 στρεμμάτων καλυμμένου χώρου. Τὸ νέον κτίριον θὰ εἶναι ἔτοιμον εἰς τὸ τέλος τρ. ἔτους.

ΣΥΝΕΞΙΖΕΤΑΙ Η ΚΑΜΨΙΣ

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΟΥ Β' ΤΡΙΜΗΝΟΥ 1978

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΛΟΥΔ' ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

Ἐντὸς τοῦ β' τριμήνου ἔ.ἔ. αἱ παγκόσμιοι παραγγελίαι ἐμειώθησαν κατὰ 2.970.979 τ. γκρός καὶ ἐφθασαν τὰ 30.469.051 τόνους γκρός τὰ κατώτατα ἐπίπεδα ἀπὸ τοῦ '66. Σημειώτεον ὅτι τὸ 47% τῶν παραγγελιῶν αὐτῶν προορίζεται πρὸς παράδοσιν μέχρι τέλους τοῦ ἔτους.

Ἡ συνεχῆς κάμψις τῶν παραγγελιῶν ἀπὸ τοῦ Μαρτίου τοῦ 1974, ὅτε εύρισκοντο εἰς τὰ ἀνώτατα ἐπίπεδα ἐμφανίζεται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα :

1977	Μάρτιος	51.415.948	>	>
	Ιούνιος	45.839.417	>	>
	Σεπτέμβριος	42.212.460	>	>
	Δεκέμβριος	36.725.030	>	>
1978	Μάρτιος	33.440.030	>	>
	Ιούνιος	30.469.051	>	>

Αἱ παραδοσεῖς τοῦ τριμήνου (4.58 ἑκατ. τόν. γκρός) ἥσαν ὑπερδιπλάσιαι τῶν νέων παραγγελιῶν (1.96 ἑκατ. τόν. γκρός).

Τὴν 30ὴν Ιουνίου, αἱ παραγγελίαι εἰς τὰς κυριωτέρας ναυπηγικὰς χώρας εἶχον ὡς ἀκολούθως :

Χῶροι	Παραγγελίαι (Ἔναντι προηγ. εἰς τόν. γκρός τριμήνου)
Ιαπωνία	7.405.551 (-1.164.236)
Ην. Πολιτείαι	3.066.344 (- 258.658)
Βραζιλία	2.973.639 (+ 8.285)
Μεγ. Βρετανία	1.703.598 (- 239.243)
Ισπανία	1.575.470 (- 109.666)
Σουηδία	1.569.002 (- 584.385)
Πολωνία	1.565.450 (- 49.396)
Γαλλία	1.551.390 (- 125.868)
Κορέα Νότ.	1.003.600 (- 85.814)

“SINGAPORE”

‘Ο κυριώτερος προμηθευτικὸς οἴκος ύλικῶν καὶ τροφίμων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE-4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.
ΚΑΙ ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537 24 HRS SERVICE

TELEX NO. RS 21876

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: «LATHIPHIA» OR «DAWOODCO»

SINGAPORE

**ΜΕΛΗ ΤΟΥ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ**

Μεταξύ των έκλεγέντων έπιλεκτών μελών του 'Αμερικανικού Νηογνώμονος άναφέρονται και οι κάτωθι "Έλληνες έφοπλισται : Οι κ.κ. Ιωάννης Γ. Γκούμας, Πέτρος Λυγνός, της Λυγνός Μπρόδερς, Πέτρος Κώνστας και Γεώργιος Κουμάνταρος.

**ΘΑ ΕΚΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΘΗ
ΤΟ «ΦΟΔΕΛΕ II»**

Αι 'Αρχαι της 'Αργεντινής προτίθενται νά έκθεσουν είς πλειστριασμὸν τὸ ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφος «Φόδελε II», τὸ ὅποιον ἔχει ἔγκαταλειφθῆ. Κατόπιν μισθολογικῆς διενέξεως μὲ τὸν πλοιοκτήτην, τὸ ἔξ 29 ἀνδρῶν πληρωμὰ ἔγκατελειφθῇ ἀνεύ χρημάτων, εἰς τὸν ὄρμον 'Αγίου Νικολάου (250 χιλιόμετρα βορείων τοῦ Μπ. "Αὔρες"). Τὰ τρόφιμα ἀρχίζουν νά ἔξαντλούνται, καθὼς καὶ τὸ πόσιμον ὕδωρ καὶ τὰ καυσιμά. Τὸ πλήρωμα ἔχει νά λάβῃ μισθὸν ἀπὸ τριῶν μηνῶν.

ΔΕΝ ΗΚΥΡΩΘΗ Η ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ

Σχετικῶς μὲ τὰ δύο τάνκερς τῶν 258 χιλ. t.d.w., τὰ κατασκευαζόμενα εἰς τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα Σκότι Λίθγκουδ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου, ἐγνώσθησαν τὰ ἔξης : Τὸ πρῶτον σκάφος, τὸ «World Score», προεβλέπετο νά παραδοθῇ τὴν ἀνοιξιν. Τεχνικά δύος προβλήματα ἀνέβαλον τὴν παράδοσιν διὰ τὸν Σεπτέμβριον. Τὸ δεύτερον προβλέπεται νά παραδοθῇ τὸ ἐπόμενον ἔτος. 'Ο κ. Νιάρχος ἡγείρειν ἀγωγήν κατὰ τῶν ναυπηγῶν διὰ καθυστερημένην παράδοσιν.

'Η τιμὴ τῶν δύο σκαφῶν ὑπολογίζεται εἰς 45 ἑκατόν λιρῶν. 'Ο κ. Νιάρχος τὰ ἡγόρασεν ἀντὶ 31 - 32 ἑκατομ. λιρῶν. 'Αρχικὸς ἀγοραστής ἦτο ή πτωχεύσασα Μαριτάιμ Φρούτ.

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

'Υπὸ τοῦ δουλευτοῦ Κυκλάδων κ. Ε. 'Ανερούστη κατετέθη ή κάτωθι τροπολογία εἰς τὴν Βουλὴν σχέδιον νόμου διὰ τὴν φοροδιαφυγῆν :

«"Οπως εἰς τὸ ἄρμον 13 τοῦ ἀνωτέρω νομοσχεδίου, περὶ μὴ ἐφαρμογῆς τοῦ τεκμηρίου προσδιορισμοῦ τῆς ἐπησίας δαπάνης, προστεθῇ ή ἀκόλουθος διάταξις :

«Δέν ἐφαρμόζεται τὸ τεκμήριον προσδιορισμοῦ τῆς ἐπησίας δαπάνης προκειμένου : α) περὶ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, οἱ ὅποιοι φορολογούνται κατ' ειδικὸν τρόπον, βάσει τῶν διατάξεων τοῦ ἄρμον 9 τοῦ N. 3323(55 καὶ β) περὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ αἱ ἀποδοχαὶ τῶν ὅποιων ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου βάσει τοῦ ἄρμον 7 τοῦ ίδιου νόμου.»

Εισηγητικὴ "Εκθεσις

«Ἡ θέσπιση τῆς ἀνω διατάξεως κρίνεται ἀλαγκαῖα ἀφ' ἐνὸς διοτί οἱ μὲν ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ φορολογούνται κατά ειδικὸν τρόπον, σύμφωνα μὲ τὴ διάταξη τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἄρμον 9 τοῦ Νόμου 3323(55, ὡς αὐτὴ τροποποιηθεῖσα, ισχύει καὶ ἀφ' ἔτερου διοτί τὰ κατωτέρα πληρωμάτων ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου βάσει τοῦ ἔδασίου δ τῆς περιπτώσεως Ε' τῆς παραγρ. I τοῦ ἄρμον 7 τοῦ ίδιου Νόμου.»

Πέραν δύως τῶν ἀνωτέρω, ἡ ἔξαρτεσις τῶν ναυτικῶν ἀπὸ τὸ τεκμήριον δικαιολογεῖται καὶ ἀπὸ τὸ γεγονός διοτί κατὰ κανόνα οἱ ναυτικοὶ δὲν ἐργάζονται ὀλόκληρον τὸ ἔτος, λόγῳ τῶν ειδικῶν συνθηκῶν τοῦ ἐπαγγέλματος, ὡς οἱ λοιποὶ ἐργαζόμενοι στὴ ξηρά, ἀλλὰ κατὰ μέσον ὅρον 7 - 8 μῆνες ἐπησίας. Συνεπῶς τὸ ἐτήσιον αὐτῶν εἰσόδημα εἶναι μειωμένον κατὰ τοὺς μῆνες ποὺ δὲν ἐργάζονται, ἐνῷ ἐκ παραλλήλου, βάσει τῶν τεκμηρίων, θεωροῦνται ὡς πλήρως ἀπασχολούμενοι.»

ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΗ ΤΙΜΗ

Τὴν 10ην 'Οκτωβρίου, ήμέραν Τρίτην καὶ ὥραν 8 μ.μ. ἡ Λέσχη τῶν 'Αποφοίτων τῆς Σχολῆς "Υδρας, διοργανώνει διάλεξιν εἰς τὸ ξενοδοχεῖον τῶν 'Αθηνῶν Ράσαγιαλ 'Ολύμπικ, τῆς ὁποίες 8' ὅκλουσθηση δεξίωσις.

Θέμα τῆς διαλέξεως εἶναι «Αἱ σύγχρονοι τάσεις εἰς τὰς διεθνεῖς ναυτιλιακὰς συμβάσεις καὶ οἱ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἐπιδράσεις τῶν», μὲ ὄμιλητὴν καὶ τιμώμενον πρόσωπον τῆς ἡμέρας τὸν κ. Ζήνωνα Σδούγκον, ἀπόστρατον ἀνώτερον ἀξιωματικὸν Λ.Σ., ὁ ὄποιος διετέλεσεν ἐπὶ εἰκοσαετίαν περίπου διευθυντής τοῦ Τμήματος 'Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας τοῦ IMKO.

Γνωστός διὰ τὴν μόρφωσιν καὶ τὸ ἥθος του ὁ κ. Σδούγκος, ἐτίμησεν ιδιαιτέρως τὸ ἐλληνικὸν ὄνομα εἰς τοὺς διεθνεῖς ναυτιλιακούς κύκλους καὶ προσέφερε μεγάλας ὑπη-

ρεσίας εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν δελτίωσιν καὶ ἐνοποίησιν τῶν περὶ τῆς ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ διεθνῶν κανόνων.

Εἰς τὴν διάλεξιν καὶ δεξίωσιν εἶναι προσκεκλημένοι: πλήρως μελῶν τῆς Λέσχης καὶ ἐκπρόσωποι ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων τῆς χώρας.

**ΑΓΟΡΑ ΠΛΩΤΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ
ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ**

«Ἄπο τὰ «Ναυπηγεῖα Χαλκίδος» ἡγοράσθη δευτέρα πλωτὴ δεξαμενὴ ἐκ Νορδηγίας, ηῆτις παραδίδεται εἰς "Οσλο τὴν 2αν 'Οκτωβρίου καὶ θερμούληθη ἐδῶ μέχρι τέλους τοῦ μηνός. Τιμὴ 14 ἑκατομ. νορθηγικαὶ κορώναι μὲ παράδοσιν Ναυπηγεῖα Χαλκίδος. "Ηδη διεξάγονται αἱ σχετικαὶ μελέται διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς καὶ ἐλπίζεται νὰ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ Μαΐου. 'Η νέα δεξαμενή, ἀνυψωτικῆς ικανότητος 9.000 τόννων, δύναται νὰ δεχθῇ πλοία μέχρι 15.000 τόν. d.w. περίπου καὶ θὰ συμπληρώσῃ τὴν προηγουμένην, ἡ ὅποια δέχεται σκάφη μέχρι 50.000 τόν. d.w. καὶ πλέον.

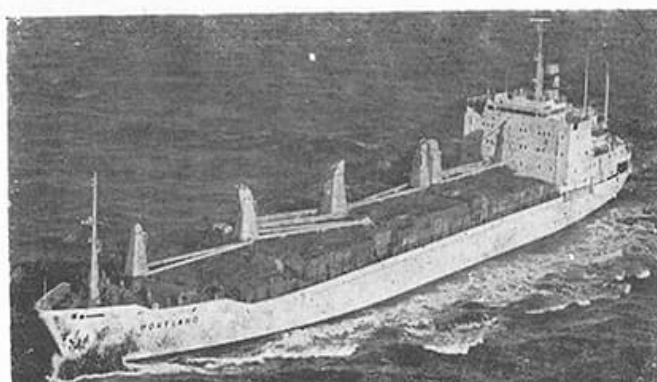
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΚΑΙ ΚΙΝΑ ΑΓΟΡΑΖΟΥΝ

Αἱ ἐκποιήσεις μεγάλων, συγχρόνων σκανδιναϊκῶν σκαφῶν, μὲ ἀποκλειστικοὺς σχεδὸν ἀγοραστάς τοὺς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ ἐπιταχύνονται. Εἰς τὰς τελευταῖς ἀγοραπλωσίας ἀναφέρονται ἔνα σοῦπερ - τάνκερ, τρία μεταλλοφόρα / πετρελαιοφόρα ἀνά τῶν 200.000 τόν. d.w. καὶ ἔνα μικρότερον νεότευκτον O.B.O.

Τὸ σουηδικὸν δηζελοκίνητον μεταλλοφόρον / πετρελαιοφόρον «Τόρνε» 270.000 τόν. d.w., τοῦ 1974, ἐπωλήθη εἰς τὸν δισιλον. κ. Y. Τάνγκ, ἀντὶ 14.2 ἑκατομ. δολλαρίων περίπου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως. Δύο ἀκόμη, στροβιλοκίνητα σκάφη τοῦ αὐτοῦ τύπου ἐπωλήθησαν εἰς ἀγοραστάς τοῦ Χόγκ Κόγκ. Τὸ πρῶτον ἦτο 219.000 τόν. d.w. τοῦ 1972 καὶ ἐπληρώθη 7 περίπου ἑκατομ. δολλαρίων, ἐνῷ τὸ δεύτερον, τοῦ αὐτοῦ μεγέθους, ἀλλὰ ἐλαφρῶς παλαιοτέρας ναυπηγήσεως συζητεῖται εἰς τὰ 5 - 6 ἑκατομ. δολλαρίων. "Ἐνα O.B.O., ἐπίσης, τῶν 115.000 τόν. d.w., καθελκυσθέν τὸ παρελθόν ἔτος, ήγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τοῦ Χόγκ Κόγκ, ἀντὶ 14 ἑκατομ. δολλαρίων.

SOL

Always at
your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA
CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIC
and vice versa

BROSSTRÖNS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

Τέλος, ένα στροβιλοκίνητον τάνκερ τών 23000 τόν. d.w. και ναυπήγησες 1970 έπωλήθη αντί 4.5 έκατον δολλαρίων. Είτε την άγοράν έφεροντο άναμεμιγμένοι έφοτλισταί του Χόγκ Κόγκ, άλλ' έκφράζοντας ωρισμέναι άμφιβολίαι περί αύτου. Η χαμηλή τιμή, ήτις άντιστοιχεί πρός 19.5 δολλάρια κατά τόνον d.w., ούδένας έξεπληξε, δεδομένου ότι τα μεγάλα στροβιλοκίνητα τάνκερα ήλικιας ανά τών οκτώ έτών θεωρούνται υποψήφια πρός διάλυσην.

Ἐν τῷ μεταξύ οἱ Κινέζοι συνεχίζουν τὴν ἀναζήτησιν καλού, συγχρόνων τοννάς. Τρία μπάλα κάρριερς τών 26.000 τόν. d.w. τοῦ 1964 ἡγαράσθησαν «en bloc» ἀντὶ 6.3 ἑκατ. δολλαρίων. Ἡ ἀγορὰ αὐτὴ έξεπληξε τοὺς ναυλομετικούς κύκλους, καθὼς οἱ Κινέζοι ἀγοράζουν, κατὰ κανόνα, σκάφη τῆς τελευταίας 10ετίας. Φαίνεται, ὅμως, ὅτι ὑπάρχει ἔλλειψις προσφορᾶς νεοτεύκτων τοννάς εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν μπάλα κάρριερς μετρίου μεγέθους. Ἔγνωσθη, ἐπίσης, ὅτι οἱ Κινέζοι ἥγορσαν ἔνα τουόντερ τῶν 16.000 τόν. d.w. τοῦ 1970, περὶ τὰ 3.7 ἑκατομ. δολ.

Ο. Κ. ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

Ἄποσπασμα ἐκ τοῦ πρακτικοῦ συνεδριάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ναυτιλιακῆς Σερχῆς Πειραιώς, τῆς 1.9.78, συμφώνως πρὸς τὸ ὅποιον ἀνεκρύχθη ὁ κ. Ἀνδρέας Γ. Λαιμός ως Ἐπίτιμος Πρόεδρος τῆς Ν.Λ.Π.

«Ο πρόεδρος ἔξαριων τὴν προσωπικότητα τοῦ κ. Ἀνδρέας Γ. Λαιμόν, ἐπίλεκτον τέκνου τῶν Οἰνουσσῶν, ἀναφέρεται εἰς τὰς μεγίστας καὶ ἀόκνους ὑπηρεσίας αὐτοῦ πρὸς τὴν Πολιτείαν καὶ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν τὴν ὅποιαν, ζῶν ἐκ τοῦ σύνεγγυς τοὺς παλμούς της, ὑπηρετεῖ ἐφ' ὀλοκλήρους δεκαετίας τόσον διὰ τῆς παρουσίας του, σὸν καὶ διὰ τῆς γραφίδος του ὃς εἶναι γνωστὸν ἐκ τοῦ συγγραφικοῦ του ἔργου, τῶν μελετῶν του, ἀρθρῶν καὶ ὄμιλῶν του, ὡστε δικαίως νάθεωρήται ως ὁ Πρύτανης τῆς συγχρόνου Ναυτιλιακῆς Ἰστορίας καὶ ἐπαξιώς ἐκ τῆς ἐν γένει νερού πραστιριότητος του καὶ αἰσθήμάτων του ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνος ναυτικοῦ καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου νάχαιρε τῆς βαθυτάτης ἐκτιμήσεως, τοῦ εἰλικρινοῦ σεβασμοῦ καὶ τῆς μεγάλης ἀγάπης τοῦ ναυτιλιακού κόσμου τῆς πατρίδος καὶ προτείνει ὅπως ἀνακρυχθῇ ὁ κ. Ἀνδρέας Γ. Λαιμός Ἐπίτιμος Πρόεδρος τῆς Ναυτιλιακῆς Σερχῆς Πειραιώς.

Ἡ πρότασις τοῦ κ. προέδρου ἐγένετο δομοφόνως δεκτή παρὰ τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.

Μὲ φιλικώτατα αἰσθήματα
Ναυτιλιακὴ Λέσχη Πειραιῶς

Φ. Δ. ΣΠΑΘΑΡΗΣ
Διευθυντής

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Αἱ ἀρμόδιαι Τελωνειακαὶ Ἀρχαὶ θὰ παραδίδουν τὰ εἰδη ποὺ προορίζονται διὰ τὸν ἔφοδιασμὸν πλοίων, ποὺ ἐκτελοῦν ταξίδια ἐξωτερικοῦ ἀνευ τῶν ἀπαίτουμένων συναλλαγματικῶν ἔγγραφων τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, ἐφ' ὅσον ὁ ἔφοδιασμὸς ἐκτελεῖται ἡμέραν, ποὺ διὰ διαφόρους λόγους δὲν λει-

τουργούν οἱ Τράπεζες (Σάνδατο καὶ Κυριακή, λοιποὶ ήμέραι ἀργίας, ἀπεργία κλπ.).

Αἱ συμφώνως μὲ τὰ ἀνωτέρα, παραδόσεις θὰ γίνονται μὲ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι οἱ ἐνδιαφερόμενοι θὰ καταθέτουν προηγουμένως εἰς τὴν ἀρμοδίαν Τελωνειακὴν Ἀρχήν, προσωπικὴν ἐγγύησιν, ποὺ θὰ καλύπτῃ τὸ 25% τῆς ἀξίας τῶν ἔφοδίων, μὲ τὴν ὅποιαν θὰ ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ προσκομίσουν ἀπροφασίστως εἰς αὐτὴν τὰ σχετικῶς συναλλαγματικά ἔγγραφα τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, ἐντὸς τῶν ἐπομένων τῆς ἀργίας δύο (2) ἔργασμάν ήμερών.

Ἐφοδιάσται πλοίοι δὲν θὰ δικαιούνται εἰς καρμίαν περίπτωσιν νὰ πραγματοποίησουν ἔφοδιασμόν, μὲ τὴν παραπάνω διαδικασίαν, ἐφ' ὅσον δὲν ἔχουν πλήρως ταχτοποίηση τοὺς προηγουμένους ἔφοδιασμούς, ποὺ ἐνήργησαν κάνοντας χρήσιν τῆς εὐχέρειας ποὺ τοὺς παρέχεται μὲ τὴν ἀνωτέρω διάταξιν.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Δ. ΜΠΑΡΜΠΟΥΤΗ - Ι. ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

«ΝΕΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΜΙΣΘΩΝ, ΚΡΑΤΗΣΩΝ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ»

Ἡ ἐπιμελημένη αὐτὴ ἐκδοσίς ποὺ μόλις ἐκυκλοφόρησε ἀποθεύνεται πρὸς τοὺς ἀσχολούμενους μὲ τὰ μισθολογικὰ τῶν ναυτικῶν οἱ ὅποιοι ἔργαζονται εἰς φορτηγά πλοία καὶ δεξαμενόπλοια ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w.

Οι πίνακες δασιζονται εἰς τὰ δεδομένα τῶν νέων Συλλογικῶν Συμβάσεων Πλοιάρχων καὶ Ναυτικῶν αἱ ὅποιαι ὑπεγράφησαν τὸν 15ην Σεπτεμβρίου ἐξ., κατηρτίσθησαν δὲ μὲ τὴν δοήθειαν ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν.

Εἰς τὸ βιβλίον, ἐκτὸς τῶν πινάκων μισθοδοσίας, περιλαμβάνονται καὶ θέματα ἀμέ-

σου ἐνδιαφέροντος διὰ τοὺς πλοιάρχους ώς: ἡ διαδικασία ἀντικαταστάσεως ναυτολογίου ἐνώπιον Λιμενικῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐν πλά, ἡ φορολογία τῶν ναυτικῶν, ἡ ὁργανική σύνθεσις τῶν πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων κ.ἄ.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ἐκυκλοφόρησε τὸ 2ον τεῦχος τοῦ 1978 (‘Απρίλιος - ‘Ιούνιος) τῆς τριμηνιαίας ‘Επιθεωρήσεως Εμπορικοῦ Δικαίου τοῦ καθηγού κ. Κ. Ρόκα.

Τὸ τεῦχος περιέχει τὴν μελέτην τοῦ δικηγόρου κ. Θ. Λιακοπούλου «Τὸ πρόβλημα τοῦ ιδιωτικοῦ διεθνοῦ δικαίου εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ δικαίου τοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῆς διομηχανικῆς ιδιοκτησίας ώς καὶ μελέτην τοῦ δικηγόρου κ. Ι. Ρόκα «Η ὑποχρεωτική ἀσφάλισις εἰς τὸ ιδιωτικὸν ἀσφαλιστικὸν δίκαιον καὶ ὁ N. 489/1976».

Ἐν συνεχείᾳ ἐκτὸς τῆς νομολογίας τῶν ἑλληνικῶν δικαστηρίων ἐπὶ θεμάτων τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου (ἐμπορικαὶ πράξεις, ἔταιροι, ἀξιόγραφα, ἀσφάλισις, πτώχευσις, διομηχανική ιδιοκτησία) περιέχει 7 προσφάτους ἀποφάσεις ναυτικοῦ δικαίου, ἤποι απαγορεύσεως ἀπότλου, θαλασσίας μεταφορᾶς, ἀδαρίας καὶ ναυτικῆς ἐργασίας.

MOTOR OIL

Τὸ κυκλοφόρησαν 40όν τεῦχος τοῦ περιοδικοῦ «OIL» τῆς Μότορ “Οἴλ Βαρνίμα Σέκα συνεχίζει τὴν δημιουργηθεῖσαν παράδοσιν τῆς ἐπιμελημένης ἐμφανίσεως καὶ ἐκλεκτῆς ὅλης.

Σημειούμεν ἐξ αὐτοῦ τὴν 7ην Πανελλήνιον «Ἐκθεσιν Θαλασσογραφίας, τὴν μελέτην περὶ τῆς θεμότητος τῆς Γῆς, καθὼς καὶ τὰ ἀρθρα περὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ τῆς μάχης ἐναντίον τῶν καυσαρίων. Ἐνδιαφέρον ἐπίσης τὸ «Πειρισκόπιον», μὲ τὴν παγκόσμιον ἐνημερωτικὴν εἰδησεογραφίαν περὶ τῶν πετρελαιοειδῶν.



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΝΤΜΙΡΑΛ Κ.: Λόγω βλάβης τοῦ συστήματος πηδαλίου, προστίθησεν ἔξωθι τῆς Πύλου τὴν 13ην Σεπτεμβρίου. Εἰς τὴν περιοχὴν ἐμπείνετο κακοκαιρία, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προκληθοῦν σοβαρὰ ρήγματα καὶ νὰ καταστραφῆ τὸ πλοίον, ὅπερ θεωρεῖται ὀλικὴ ἀπώλεια. Τὸ πλήρωμα διεσώθη, παραλογθὲν ὑπὸ προσδραμόντων σκαφών. Τὸ «Αντμιραλ Κ.»

μὲ 6.170 τόνους γενικοῦ φορτίου, κατημύνετο ἀπὸ Ἀμβούργον εἰς “Ακαμπτα καὶ προσηγγίσεων εἰς Πύλον πρὸς ἀνεφοδιασμὸν καὶ ἀντικαταστάσεων μελῶν τινῶν τοῦ πληρώματος.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.): Αφοῦ ἐπεκάθησεν ἐπὶ ἀμμώδους βυθοῦ (ἰδὲ τεῦχος 15. 9.78), ἐνετοπίσθησαν τὰ σημεῖα διαρροϊς

ANCHORS CHAINCABLES

WINCHES WINDLASSES DECKCRANES CAPSTANS
GENERATORS PUMPS GANGWAYS BUOYS
LIFEBOATS ACCOMMODATION LADDERS FAIRLEADS
PROPELLION UNITS FENDERS

WILLEM POT B.V.

ROTTERDAM 45 STATIONSPLEIN - TEL. 11.98.70 - TELEX 22.496

ASK
FOR
OUR
STOCKLIST

LARGE
STOCKS
PROMPT
SUPPLY

και άνελήφθησαν προσπάθειαί αποκαταστάσεως τών ζημιών. Την 12ην Σεπτεμβρίου άνειλκύσθη τή δονήθειρ ρυμουλκού και άνεφερν ότι άπαντα τά διαρρέοντα σημεία ήλεγχοντο. Αι σεντινάι στέγαναί. Τό σκάφος έρρυμουλκήθη είς Τρίνινταν, όπου άφθιθη τήν 16ην Σεπτεμβρίου και άνελήφθη τό έργον τής σφραγίσεως τών διαρρέοντων σημείων ύπό δυτῶν.

ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.: Μετά τήν παραλαβήν καυσίμων είς Μόντρεαλ, τήν 15ην Σεπτεμβρίου, προσήραξεν είς τόν ποταμόν "Αγιον Λαυρέντιον μέ φορτίον 9.686 τόν. γεννημάτων, προοριζόμενον δι' Αλγέριον. Προσπάθειαί άνειλκύσεώς του δι' ίδιων μέσων άπετυχον. Τελικός άνειλκύσθη τήν έπομένην ύπό τησάρων ρυμουλκών, αφού έξερπότωσε 484 τόνους φορτίου. Την 17ην Σεπτεμβρίου συνέχισε τό ταξίδιόν του.

ΒΛΑΧΩ (κ.): Έδειθισθη είς τό Αιγαίον, έωσι τής νήσου Φαλκονέρα, κατόπιν διαρροής. Τό 15μελές πλήρωμα μειώθησε. Τό σκάφος εύρισκετο έν πλῷ άπό Χαλκίδα διά Τυνησίαν. Ή διαρροή προεκλήθη κατόπιν έκριξεως είς τό μηχανοστάσιον. Ό τριτος μηχανικός έτραματισθή άπό τήν έκρηξην.

ΒΟΛΙΣΟΣ II (κ.): Κατά τόν άπόπλουν του έκ Ταρραγκόνας, τήν 30ην Αύγουστου, συνεκρούσθη μετά τόν μπάλκ κάρριερ «Σολάρερ» ύποσταν ζημίας είς τάς υπερκατασκευάς.

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ : Άπο Ρότερνταμ, μέ φορτίον λιπασμάτων, άφιχθη είς Καράτσι τήν 31ην Αύγουστου. Την 4ην Σεπτεμβρίου άνεφερ διαρροή είς τά κύτη και έζητησεν έπιθεώρησιν. Διεπιστώθη ρήγμα είς τό έξωτερικά έλασματα τού κύτους Νο. 1 δεξιά, άλλ' ή πλήρης έκτασις τών ζημιών θά γνωσθή μετά τήν έκφρότωσιν τού φορτίου, όπερ έβλαβη σοδαρών άπό τήν παρουσίαν τού υδατού.

ΙΟΑΚΗ ΣΑΙΗΑΛΟΡ : Άπο Βερακρούζ διά Κορέαν, κατέψυγεν είς τόν λιμένα Ακαπούλκο τήν 9ην Σεπτεμβρίου, λόγω εισροής ύδατων άπό τόν τελικόν άξονα. Άνελήφθησαν προσωριναί έπισκευαί.

ΙΣΜΠΕ (άλιευτικό): Άφιχθη είς Μαλάγα τήν 21ην Σεπτεμβρίου μέ άνωμαλίας είς τήν μηχανήν.

ΚΑΛΥΜΝΟΣ : Άπεπλευσεν έξ 'Αλεξανδρείας διά Ρότερνταμ τήν 7ην Σεπτεμβρίου, άλλ' ήγακασθη νά προσεγγίση είς Πύλον λόγω ζημιών είς τήν πρωστήριον μηχανήν. Άνελήφθησαν έπισκευαί αίτινες ύπελογίζετο νά διαρκέσουν δύο ημέρας.

ΚΕΑ : Άπο Αμπαντάν, άφιχθη είς Βαλένθια τήν 22αν Σεπτεμβρίου και άνεφερε ζημίας είς τήν δομητικήν μηχανήν. Άνελήφθησαν έπισκευαί αίτινες ύπελογίζετο νά διαρκέσουν δύο ημέρας.

ΚΡΗΤΗ : Ή οι άνεκοινώθη έκ Τακοράντι, τό 1.996 τ. γκρός έλληνικόν φορτηγόν «Κρή-

τη», εύρισκομενον έκει άπό 17.6.77, έχει δυθισθη έμπρυμνον και μέ σοδαρών κλίσιν δεξιά.

ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ : Άπο Βοστώνη διά Βομβάτην, μέ φορτίον παλαιοσιδήρου, προσέκρουσεν έπι άγνωστου άντικειμένου τήν 24ην Σεπτεμβρίου και προσήγγισεν είς Γιβραλτάρ αύθημερον μέ διαρροήν είς τήν πρωραίαν δεξιαμένην ζυγοσταθμίσεως και τά διπύμενα.

ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ : Μέ φορτίον 3.000 τ. θείου, προσήραξεν είς άπόστασιν 10 μιλίων θαρείως τής Μομπάσα τήν 23ην Σεπτεμβρίου. Ρυμουλκόν έσπευσε πρός παροχήν δονηθείας. Προσάρσεισι άνειλκύσεώς του άναμενεται νά καταβληθούν τήν 4ην 'Οκτωβρίου θέτε θά είναι ένυστη ή παλίρροια.

ΜΑΡΣ : Μέ φορτίον φωσφάτων άπό Καζαμπλάνκα διά Ραθένα, προσήραξεν είς Ταρίφα Πόντη, πλησιόν τού Γιβραλτάρ τήν 20ην Σεπτεμβρίου. Προσεφέρθησαν αί ινπρεσίσιαν ναυαγοσωστικού.

ΜΕΘΟΔΙΚ : Έκρηξης έξ άγνωστου αιτίας έσημειώθη είς κύτος τού έλληνικού φορτηγού «Μεθόδικ», 79.000 τόν., ναυπηγήσεως 1966, ένω τό σκάφος έπεσκευάζετο είς τά ναυπηγεία τής Ελευσίνος. Έν συνεχεία έξεργαγή πυρκαϊά, ή όποια άργοτερον κατεσθέσθη. Έκ τών έργατοτεχνιών, οι όποιοι άπτησαν έπισχολοντο είς τό πλοίον, ή 'Αθαν. Σταμπολάς, θαρέως τραυματισθείς, νοσηλεύεται είς τό νοσοκομείον «Εύαγγελισμός» και οι 'Ανδρ. Ντούρτας και 'Αντ. Κωτάνης, τραυματισθέντες έπισης σοδαρών, νοσηλεύονται είς νοσοκομείον τής Ελευσίνος. Έτραματισθή, έπισης, και ο χειριστής γερανού Γ. Δρούσος, ή όποιος, φοδηθείς είς τής έκρηξεως, κατέπεσεν είς τό έδαφος έκ τού γερανού.

ΜΙΝΙΣΗ : Κατά τήν είσοδον του είς Καζαμπλάνκα, τήν 9ην Σεπτεμβρίου, προσέκρουσεν έπι τού κυματοθραύστου, λόγω όμιχλης, και ινέστη ζημίας είς τά έλασματα τής πρώρας. Την 12ην Σεπτεμβρίου άπτηπλευσε διά Ρουέν.

ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ : Συνεκρούσθη μετά τού δηζελοπλοίου «Γκάλαρ Τόκο» είς Πουέρτο 'Ορπάζ τήν 10ην Σεπτεμβρίου. Άμφοτερού ιπέστησαν άσημάντους ζημιάς. Τό έλληνικόν σκάφος άπτηπλευσε τήν μεθεπόμενην διά Γλασκώδην.

ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ : Συνεκρούσθη μετά τού ιαπωνικού δηζελοπλοίου «Άντζελ» τήν 20ην Σεπτεμβρίου είς άπόστασιν 24 περίπον μιλίων νοιοδυτικών τού λιμένος Λειζένς τής Πορτογαλίσσας, ιπέστησαν σοδαρών ρήγμα. Τό ιαπωνικόν σκάφος έδειθισθη και έν τού 24μελούς πλοίουν έπλευσεν είς Λειζένς με τούς διασωθέντας ναυτικούς.

ΝΤΙΝΟΣ : Άνειλκύσθη τήν πρωίαν τής 15ης Σεπτεμβρίου και έρρυμουλκήθη είς Πάτρας ύπό τού ρυμουλκού «Άτλαντις» πρός

έπιθεώρησιν (ιδέ τεύχος 15.9.78). Δέν άπεικονίθησαν σοδαράι ζημιά.

ΣΕΛΕΥΚΙΑ (λ.): Έδειχμενίσθη είς Σαΐν Ναζάρη τήν 12ην Σεπτεμβρίου μέ τρεις σοδαράς άδοντώσεις είς τήν πρωραίαν δεξαμενήν καυσίμων. Δύο έλάσματα άντικατεστάθησαν τή αιτήσει τού νησιγνώμονος.

ΣΗ ΣΤΑΡ : Ήγκυροβολημένον είς Μουτσούρη, παρεσύρθη άπό τού τυφώνος «Ιρμα» τήν 15ην Σεπτεμβρίου και έξωκειλεν. Τό πλήρωμα σών. Μετ' έπανειλημμένας προσπαθείας, άνειλκύσθη τήν μεθεπόμενην τή δονηθεία ρυμουλκού και ήγκυροβοληθησεν έκ νέου. Λόγω πιθανής ζημιάς είς τά διπύμενα, έπρόκειτο νά δεξαμενίσθη είς Σασέμπο.

ΣΗΤΕΙΑ ΣΑΝ : Κατά τήν διάρκειαν έπισκευών είς τό μηχανοστάσιον, ιπέστη πυρκαϊάν τήν 12ην Σεπτεμβρίου είς Κολόμπο, ητης προεκάλεσεν έκτεταμένας ζημιάς, άπαιτούσαν χρόνον μακρόν διά τήν άποκατάστασίν των. Κατά τήν προσπάθειαν περιστολής τού πυρός, έφουεύθη είς έντοπιος πυροσβέστης.

ΣΟΥΖΥ : Προσέκρουσεν έπι προβλήτος είς τήν πλάτη της Γλασκώδην τήν 25ην Σεπτεμβρίου, ιπόσταν ζημιάς είς τήν πρωραίαν.

ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ : Έδειχμενίσθη είς Μουτσιδέο τήν 15ην Σεπτεμβρίου μέ σοδαράν κάμψιν τών έλασμάτων τού πυθμένος. Δέν έγωγώθησαν τά άιτια άτινα προεκάλεσαν τήν ζημιάν.

ΧΙΟΝΑ : Ή οι άνεκοινωσεν διά πλοίορχος τού σκάφους, περί τού όποιου άναγράφομεν είς τό προηγούμενον τεύχος μας, ή δύντισίς τού ώφείλετο είς άκατάσχετον διαρροήν συνεπεία προσκρούσεως έπι άγνωστου άντικειμένου τήν 9ην Σεπτεμβρίου.

ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ Ρ. (κ.): Έδειθισθη έξωθι τών ισπανικών άκτων, είς πλάτος 42.48' 12'' βόρειον και μήκος 09.29' 12'' δυτικόν, τήν νύκτα τής 16ης Σεπτεμβρίου, κατόπιν συγκρούσεως μετά τού ισπανικού δηζελοπλοίου «Μαγκαλί». Τό πλήρωμά του διεσώθη άπό τού ναυαγοσωστικού «Μπαρακούντα». Ή σύγκρουσις ώφείλετο είς έμπληκην.

ΠΕΡΙ ΤΟ «ΑΜΟΚΟ ΚΑΝΤΙΖ»

Άπαίτησιν υψούς 300 έκατομ. δολαρίων έγειρει ή γαλλική Κυβέρνησις κατά τής άμερικανικής έταιρίας πετρελαίων «Άμοκο», πρός άποκατάστασιν τών ζημιών, τών προκληθείσων έκ τής προσφράξεως τού λιθεριανού σούπερ τάκερ «Άμοκο Καντίζ», έωσι τών άκτων τής Βρετάνης, τήν παρελθόντα Μάρτιον.

Είς τήν σχετικήν άγωγήν, ητης κατετέθη έις δικαστήριον τής Νέας Υόρκης, άναφέρεται ότι 220.000 τόν. άργου πετρελαίου διέρρευσαν είς τήν θάλασσαν και προεκάλεσαν

“ΙΝΔΙΑ”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - Έξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNS.
AFTER OFFICE HOURS : 446873

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

σοδαρωτάτας ζημίας εις τάς άκτας και τήν ένάλιους ζωήν, αἱ δαπάναι δὲ διὰ τὸν καθαρισμὸν τῆς ρυπάνσεως ἐπεβάρυναν τὴν γαλλικὴν Κυβέρνησιν.

Οἱ Γάλλοι ισχυρίζονται, δὅτι ὁ πλοιαρχὸς τοῦ σκάφους ἐπέδειξεν ἀμέλειαν, δεδομένου δῆτι καθεστέρησεν ἐπὶ διώρουν νὰ ζητήσῃ δοήθειαν, ὅπου τὸ 223.000 τόν. τάκερ παρέμεινεν ἀκυβέρητον. Κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχήματος, διαχειρίστρια ἑταῖρια ἦτο ἡ

«Ἀμόκο Ἰντερνάσιοναλ "Οἰλ Κο.", θυγατρικὴ ἑταῖρια τῆς "Στάνταρντ "Οἴλ" τῆς Ἰνδίας».

Ἐκπρόσωπος τῆς «Στάνταρντ "Οἴλ"» ἀπέφυγε νὰ προδῇ εἰς οἰοῦντο σχάλιον σχετικῶς μὲ τὴν ἀγωγήν, διότι, ὡς ισχυρίσθη, δὲν εἶχε γνῶσιν τοῦ περιεχομένου τῆς καὶ ἤγνοει τὴν ὑπαρξίην τῆς ἔως ὅτου αὐτὴ κατετέθη ἐπιστήμως εἰς τὸ ἀμερικανικὸν δικαστήριον.

Σταθερὰ ἡ ναυλαγορά, μὲ ἐλαφρὰς διακυμάνσεις εἰς τοὺς ναύλους τῶν σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Βόρειον Ἀμερικήν. Φαίνεται, εὔτυχως, δὅτι αἱ ἔξειδεις τῆς ναυλαγορᾶς θὰ περιορισθῶν εἰς τὰς ναυλώσεις τῶν δημητριακῶν, μὲ ἐλαχίστας πράξεις διὰ σιδηρομεταλλεύματος καὶ γαιάνθρακας. Κύριος παράγων ἡ Κίνα, ἥτις φαίνεται νὰ εἰσαγάγῃ σημαντικὰ φορτία σιτηρῶν, τῆς Ρωσίας τουναντίον, περιωρισμέναι προβλέπονται αἱ εἰσαγωγαὶ, ἀν αἱ ἔκ Μέσχας πληροφορίαι εἰναι ἀκριβεῖς. Ἐπὸ τὴν Δυτ. Εὐρώπην αἱ εἰσαγωγαὶ δὲν φαίνεται νὰ προκολλέσουν μεταφορικὴν κίνησιν ἔκτακτον.

Ἐκεῖνο, ποὺ σώζει πως τὴν κατάστασιν, εἰναι ἡ συνφόρδησις τοῦ τονάλ, εἰς τοὺς τομεῖς φορτώσεων δημητριακῶν. Εἶναι μεγάλη. Οἱ φορτωταὶ δυσκολεύονται νὰ ἔξευρουν πλοῖα μεγάλα κατάλληλα. Οἱ ναῦλοι δι' ἀπωτέρας ἡμερομηνίας σταθερώτεροι. Καὶ ἐπιτρέπουν τὴν καλὴν πρόθεψιν διὰ τοὺς διμέσως ἔρχομένους χειμερινούς μῆνας.

Τὰ τάιμ ποσάτερος διατηροῦν τὴν προέχουσαν θέσιν τῶν. Ἀναφέρεται χρονοναύλωσις διὰ διετὴ διάρκειαν.

Τὰ 6.75 δολ. φίο ἐπληρώθησαν τελευταίως εἰς σκάφος 70.000 τόν. ἀπὸ Κόλπον δι' Ὀλλανδίαν. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν καλυτέρα η θέσις τῆς ναυλαγορᾶς. Τὰ μπάλας κάρριερς μὲ ζῆτησιν. Τὰ 12 δολ. φίο ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 42.000 τόν. διὰ τὰ μέσα Νοεμβρίου - Δεκεμβρίου. Τὰ 22.50 δολ. φίο εἰς σκάφος 17.142 τόν. διὰ φόρτωσιν Σεπτεμβρίου.

Ἡ κίνησις τῆς ἀγορᾶς κατὰ τομεῖς διὰ τὸ β' 15θήμερον τοῦ Σεπτεμβρίου, εἶχεν ὡς κάτωθι :

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Ὀλιγάτεροι πως αἱ ναυλώσεις διὰ δημητριακὰ μὲ ναύλους σταθερούς, δλίγον κατωτέρους τὰς τελευταίας ἡμέρας. Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ Ὀλλανδίαν 70.000 τόν. δολ. 6.75 φίο Ὁκτώβριον. Διὰ τὴν Δανίαν 14.000 τόν. δολ. 14 φίο, Β. Γερμανίαν 63.000 τόν. δολ. 7.80 φίο, Γάνδην 60.000 τόν. δολ. 7.50 φίο, καὶ 50.000 τόν. δολ. 7.25 φίο, Σεπτ. - Οκτ., Πόρτ Σουδάν α.φ. 25.000 τόν. δολ. 23.00 φίο, Ἰαπωνίαν 55.000 τόν. δολ. 11.50 φίο καὶ 42.000 τόν. δολ. 12 φίο, Βενεζουέλαν 20.000 τόν. δολ. 12 φίο Σεπτ. Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Δ. Γερμανίαν 32.000 τόν. δολ. 9.50 φίο Οκτ.

Καλὴ κίνησις, μὲ ναύλους θελτιωμένους ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας. Διὰ Δανίαν 14.000 τόν. δολ. 24.00 φίο. Διὰ Εἴδινούσιον 12.500 τόν. δολ. 19.50 φίο, Σεπτέμβριον. Γλασκώνην 5.500 τόν. δολ. 21.50 φίο, Σεπτ. Χάροβην 15.000 τόν. δολ. 23.00 φίο Οκτ. Πόρτ Χάρκουρτ 11.000 τόν. δολ. 34 φίο, Νοέμ. Μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον διὰ τὸ Κόντινεντ σύνολον 26.000 τόν. δολ. 16.00 καὶ 9.00 φίο, Σεπτ. - Οκτ. Διὰ τὴν Ὀλλανδίαν σύνολον 27.000 τόν. δολ. 15.50 καὶ 8.50 φίο Σεπτ.

Ἀπὸ Τολέδον μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 15.000 τόν. δολ. 20 καὶ δολ. 13 φίο ἀντιστοίχως, Νοέμ. Ἐλαιόσποροι ἀπό

Μεγ. Λίμνας διὰ τὸ Κόντινεντ 15.000 τόν. δολ. 24.00 φίο Νοέμ. - Δεκ.

Παλαιοί σίδηροι : Ἀπὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' Ἰαπωνίαν α.φ. 29.500 τόν. δολ. 640.000 φίο καὶ ἀπὸ δύο λιμένας Κόλπου δι' Ἰαπωνίαν 36.000 τόν. δολ. 653.000 φίο Οκτ. - Νοέμ.

Ἄπὸ Καρτιέ εἰς σιδηρομετάλλευμα διὰ Πόρτ Τάλμποτ Ἀγγλίας, 100.000 τόν. δολ. 3.08½ φίο Οκτ.

Βωλίτης : Ἀπὸ Παρανάμ διὰ Μόμπιλ 20.000 τόν. δολ. 8.23 φίο Σεπτ.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Ἀπὸ Βρεταν. Κολομβίαν, Ἀμερικ. Βόρ. Ειρηνικὸν δι' Ἰαπωνίαν σιτηρά, 17.142 τόν. δολ. 15.00, 7 ἡμέρας γκρός φόρτωσις, 2.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Νοέμ. Διὰ τὸ Ἰράν ἀπὸ Αμερικ. λιμέναν - 45.000 τόν. δολ. 20.65 φίο Σεπτέμβριον - Οκτώβριον.

Τοιμέντη εἰς σάκκους : Ἀπὸ Πακασμάγιο (Περσίδια) διὰ Σάν Ντιέγκο 7.000 τόν. δολ. 17.00 Σεπτ. - Οκτ. φίο.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ, ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ

Ἀπὸ Νότ. Αφρικήν ἀράβοσιτος διὰ Φορμόζαν 33.500 τόν. δολ. 14.50, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Οκτώβριον. Διὰ 3 λιμένας Ἰαπωνίας 14.000 τόν. δολ. 15.75 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Οκτ. Ἀπὸ Ακαμπα φωσφάτα διὰ δυτ. ἀκτὴν Ινδίας δολ. 10, ἔαν ἀνατολ. ἀκτὴν δολ. 10.35 φίο, Οκτώβριον.

Ζάχαρις ἀπὸ Μαυρίκιον δι' Ἀγγλίαν (Λονδίνου ἢ Λίβερπούλ) 14.000 τόν. £11.25 φίο Οκτώβριον.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ἀπὸ Σοβιετικὴν Μαύρην Θάλασσαν δι' Ἰαπωνίαν σιδηρομετάλλευμα 50.000 τόνους δολ. 8 φίο.

KONTINENT

Λιπάσμοτα ἀπὸ Ἀμβούργον διὰ Καρθαγένην 5.000 τόν. δολ. 22.00 φίο Σεπτ.

Ἀπὸ Ἀμβέρσαν - Ἀμβούργον ρέιντζ διὰ δυτ. ἀκτὴν Ινδίας λιπάσματα δολ. 29.50 φίο, Οκτώβριον.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΕΣ

Σκάφος 12.200 τόν. τοῦ 1957, δολ. 3.500 ἡμέρας, παράδοσις Φλάσιγκ, ἐπαναπαράδοσις Κολόμπο - Σιγκαπούρη ρέιντζ, ταξίδιον μέσω Κόντινεντ.

Σκάφος 15.290 τόν. τοῦ 1978 δολ. 4.400 ἡμερησίως, παράδοσις "Ελβα, ἐπαναπαράδοσις Λάγος. Ταξίδιον Οκτ.

Σκάφος SD14 δολ. 3.800 ἡμερησίως, παράδοσις Γιβραλτάρ, ἐπαναπαράδοσις Κίναν Οκτώβριον.

Σκάφος 25.230 τόν. τοῦ 1971 δολ. 6.400 ἡμερησίως, παράδοσις "Αγ. Λαυρέντιον, ἐπαναπαράδοσις Κίναν μέσω Μεγ. Λιμνῶν.

Σκάφος 27.275 τόν. τοῦ 1955 (μετασκευασμένον 1965) δολ. 3.475 ἡμερησίως, παράδοσις Ρόττερνταμ, ἐπαναπαράδοσις Δυτ. Αφρικήν, μέσω Βαλτικῆς, Σεπτ. - Οκτ.

Σκάφος 25.230 τόν. τοῦ 1970, δολ. 4.400 ἡμερησίως, πλέον 1.500 δολ. ὀδερταῖμι μητνιαῖς, παράδοσις Ντάϊρεν, ἐπαναπαράδοσις Κέπι Τάουν - Καράτσι ρέιντζ.

Σκάφος 21.018 τόν. τοῦ 1977, δολ. 3.980 ἡμερησίως, παράδοσις Σιγκαπούρην, ἐπαναπαράδοσις Περσ., ταξίδιον.

Σκάφος 25.085 τόν., ἀνευ φορτωτήρων, τοῦ 1970 δολ. 5.900 ἡμερησίως, παράδοσις ἔνω Χόπγουελ, ἐπαναπαράδοσις Βραζιλίαν, Οκτώβριον.

Σκάφος 34.213 τόν. τοῦ 1977, δολ. 6.250 ἡμερησίως, παράδοσις Ρόττερνταμ, ἐπαναπαράδοσις Περσικὸν Κόλπον - Σιγκαπούρη ρέιντζ σπότ.

Σκάφος 33.805 τόν. τοῦ 1972, δολ. 4.525, πλέον 1.500 δολ. ὀδερταῖμι μηνιαῖς, παράδοσις Νότιον Κορέαν, ἐπαναπαράδοσις Γκάλβετον - Μόντρεαλ ρέιντζ. "Οψὶον ἔτερον ταξίδιον δολ. 5.000, μὲ ἐπαναπαράδοσιν Αγγλίαν - Κόντινεντ, Μεσόγειον.

Σκάφος 37.162 τόν. τοῦ 1967, δολ. 6.995



NICHOLAS G. MOUNDREAS SHIPPING S.A.

Chartering * Sale and Purchase
Insurance * Agents

47-49 Bouboulinas Str, Piraeus

Cables: "MUDRE PIRAEUS"

Telex: 21-3651 MUDR GR (3 lines), 21-2544 MUDR GR, 21-2546 MUDR GR, 21-2189 MUDR GR

Teleticker: 4112775

Telephones: Main Switchboard: 4117924 (5 lines) — 4113446 (4 lines)

Nick Moundreas (Personal): 4178802/4112226

Chartering Dept: 4177479/4177365 — 4117801/4117802

Sales and Purchase Dept: 4175227/4174273 — 4112898/4112836

Insurance Dept: 4178885

Finance/Accounting Dept: 4179157/4113997

ήμερσιώς, παράδοσις Κή Ούεστ, έπαναπαράδοσις Πορτογαλίαν, 'Οκτώβριον.

Σκάφος 40.501 τόν. τοῦ 1968, δολ. 5.400 ήμερσιώς, παράδοσις "Ελμπα, έπαναπαράδοσις Πορτογαλίαν, ταξίδιον 'Άμερ. Κόλπου.

Σκάφος 42.460 τόν. τοῦ 1966, δολ. 5.750 ήμερσιώς, παράδοσις Κόντινεντ, έπαναπαράδοσις 'Ιταλίαν, ταξίδιον κυκλικού Τσωτρού.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

2-3 μήνας, ταξίδιον Μεγάλων Λιμνῶν, παράδοσις Κίελον, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Μεσόγειον, δολ. 4.100 ήμερσιώς, σκάφος 21.350 τόν. τοῦ 1959.

4-6 μήνας, παράδοσις 'Ισπανίαν, δολ. 3.25 τόν. τόνον d.w., πλέον 1.500 δολλάρια δύερταιμη μηνιαίως, σκάφος 60.548 τόν. τοῦ 1970.

9-12 μήνας, παράδοσις Κόλπου δολ. 5 χιλ. ήμερσιώς, 40.351 τόν. τοῦ 1975.

Δύο έτη, παράδοσις 'Ατλαντικὸν δολ. 4.075 ήμερσιώς, α' έτος, δολ. 4.350 διά το

δεύτερον έτος, σκάφος 27.398 τόν. τοῦ '77.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ζωρά, μὲ τάσεις άνατιμήσεως ή ναυλαγόρα τῶν δεξαμενοπλοίων. Τὰ W29 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 408.000 τόν. ἀπὸ τὸν Περσικὸν διὰ τὴν Δύσιν διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια καὶ τὰ W41 ἀπὸ τὸν Περσικὸν διὰ τὴν Νότιον Κορέαν, μὲ συνέχειαν ταξίδιον ἀπὸ τὸν Περσικὸν διὰ τὴν Δύσιν, εἰς σκάφος 216 χιλ. τόν. εἰς τὰ W36. Σκάφος 120.000 τόν. ἐπληρώθη ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν Δύσιν W62.5. Τελευταῖα παρομοίᾳ ναυλώσις ἐπληρώθη W42.5.

'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν 33.000 τόν. W120 ἀ.φ. Διὰ τὸ 'Αλμπαν 50.000 τόν. Σεπτέμβριον W95. Διὰ Βόρ. Αμερικὴν 'Ατλαντικὸν μέρος φορτίου 63.000 τόν. W75.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ Τρίνινταν 80.000 τόν. W57.5 'Οκτώβριον.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ Κόλπουν 73.000 τόν. μέρος φορτίου W62.5. Επίσης 65.000 τόν. μέρος φορτίου W65.

λίας, μὲ 1.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον 25-30.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ: Νότιον Κορέαν 10.000 τόν. λιπασμάτων εἰς σάκκους Καράται, \$ 21, φίο, μὲ 1.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον 14-25.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΠΑΡΓΑ: 'Αμβερσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 13.800 τόν. λιπασμάτων χύμα, δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας \$ 29.50, φίο, μὲ 2.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Οκτώβριον 15-30.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΔΗΛΟΣ (λιθ.): Νότιον 'Αφρικήν 14.000 τόν. δραδούσιον τρεις λιμένας 'Ισπανίας \$ 15.50, κάθε λιμένα ἐκφόρτωσις μὴ χρηματοποιούμενον 25 σεντς ὀλιγώτερον, 2.000 τόν. γκρός φόρτωσις, 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσις, 'Οκτώβριον 2-15.

ΔΗΛΟΣ (λιθ.): Πόρτ Λούζ (Μαυρικίου) 14.000 τόν. ζαγόρεως χύμα ἀμερ. λιμένας Κόλπου \$ 'Ατλαντικού \$ 20.50, φίο, μὲ 900/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον 29 — 'Οκτώβριον 12.

ΑΝΝΟΥΛΑ: Δύο λιμένας Κούθας 14.250 τόν. ζαχάρεως χύμα τρεῖς λιμένας 'Ισπανίας \$ 29, διὰ κάθε μὴ χρηματοποιούμενον λιμένα φορτάσεως ἢ ἐκφόρτωσεως 75 σεντς ὀλιγώτερον, φίο, μὲ 2.000 τόν. φόρτωσιν μὲ μηχανικά μέσα, 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, \$ 4.000 διά σταλίας, Σεπτέμβριον 14-18.

ΓΚΛΟΜΠΑ ΜΑΡΙΝΕΡ: Γδόνιαν \$ Δάσινγκ 10.600 τόν. 10% φύιν πλουσικτῶν, τοιμέντων Ντακάρ — Ντουάλα ρέιντς \$ 25-75, φύιν δάντολικήν Μεδεύσιον \$ 21.75, φίο, μὲ 1.000/750 τ. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον 13-14.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ: Ντιδόμιαν \$? Ήτον Λόντον 31.000-32.500 τόν. δραδούσιον Ταΐθαν, \$ 14.50, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσις, 'Οκτώβριον 1-15.

ΕΥΝΟΙΑ: Μαυρίκιον 14.000 τόν. ζαχάρεως χύμα 'Αγγλίαν (29 π. 3 ίντο. 600.) \$ 11.25, φίο, μὲ 900/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Οκτώβριον 11-21.

ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ: Ούμ Κάσρ 3.000 τόν. θέου χύμα δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας \$ 10.25, φίο, μὲ 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Οκτώβριον 1-10.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΗ ΣΤΑΡ (φρήτομι τοῦ 1976) \$ 4.750 ήμερσιώς, παράδοσις 'Ισπανίαν Σεπτέμβριον 15-17, ἐπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ (φρήτομι τοῦ 1968) \$ 3.700 ήμερσιώς, συμπεριλαμβανομένων ὑπεραριδῶν, παράδοσις νότιον 'Ισπανίαν Σεπτέμβριον 18-25, ἐπαναπαράδοσις 'Ινδίαν.

ΣΗ ΛΑΪ·ΟΝ (SD14 τοῦ 1977) \$ 5.400 ήμερσιώς, πλέον \$ 1.500 μηνιαίας δι' ὑπεραριδῶν, παράδοσις κατὰ τὴν ἀφειν εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν ἀμερ. λιμένας Κόλπου Σεπτέμβριον 10-15, ἐπαναπαράδοσις 'Ερυθρὰν θάλασσαν — Σιγκαπούρην ρέιντς.

Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ: 60.542 τόν. d.w. (14 μιλ. 44 τόν. φιούνελ διλ καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ τοῦ

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΣΗ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. σύγιας δυτική ἀκτὴν Μεξικοῦ \$ 19.50, φίο, μὲ 750 τόν. ἐκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον 10-20.

ΣΥΜΗ (π.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 8.300 τ. χονδραλεύρων Βενεζουέλαν \$ 131.500, δύμων νυκτῶν πυμπλήρωσις μέχρι 9.300 τόν. \$ 15, φίο, 600 τόν. ἐκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον 22-27.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΛΙΦ: Τουάλτον 6.000 τόν. θάρυβον, λιμένας Κόλπου \$ 9.600, φίο, Σεπτέμβριον 14-18.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (λιθ.): Τάμπαν (33 π. 6 ίντ. 600.) 30.000-33.000 τόν. φωσφάτων Βιζαζαπατάνην \$ 16.50, φίο, μὲ 10.000/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν. 'Οκτώβριον 1-14.

ΓΕΩΡΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: Μισισισιππήν 26.000-27.500 τόν. σίτου 'Αλεξανδρείαν \$ Πόρτ Σάιδ \$ 19, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον 16-20.

ΠΗΛΙΟΙ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 36.000 τόν. γεννημάτων Πόρτ Σουάνη, \$ 22.25, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον.

ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ: Ντουλόδη 5.700 τόν. σίτου χύμα, Νανταλί \$ 34.50, φίο, μὲ 2.500/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον 30 — 'Οκτώβριον 7.

ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ: Τούρπται 27.000 τόν. κριθῆς Πολωνίαν \$ 15.50, φίο, μὲ 2.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον 20-30.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II: Γκάλδεστον \$ Μισισισιππήν 7.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 12, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον 18-25.

ΣΠΗΛΑΙΔΑ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 12, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον 16-20.

ΚΑΦΡΙΝ: Ντητρόπ 12.000-12.300 τόν. ἀπορριμμάτων μετάλλου σόρ. 'Ισπανίαν, \$ 23.50, φίο, μὲ 2.500/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Οκτώβριον 2-14.

ΑΡΚ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 17.600 τ. γεννημάτων 'Ακαγιούτον Πουνταρένας \$ 16, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον 3-12.

ΟΙΝΟΥΣ, ΚΑΠΤΑΙΝ: Σικάγον 12.500 τόν. γεννημάτων 'Ειθομάσιον \$ 19.50, φίο, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Οκτώβριον 5-10.

ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ: Σικάγον \$ Μιλγουώκη 5.500 τόν. γεννημάτων 'Αγγλίαν \$ 21.50, φίο, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Σεπτέμβριον 19-27.

ΓΙΑΝΗΣ Μ. (κ.): Μεγ. Λίμνας 11.000 τόν. γεννημάτων Πόρτ Χάρκουρτ \$ 34, φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν Νοεμβρίου 1-12.

ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Τολέδο, μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 17.000 τόν. γεννημάτων \$ 19, συμπλήρωσις εἰς 'Αγ. Λαυρέντιον μέχρι 25.30. Χρι 25.000 τόν. \$ 12, φίο, Σεπτέμβριον 25-30.

ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ: Δύο ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 36.000 τόν. παλαιοισθήρων ἔνα λιμένα 'Ισπανίας \$ 653.000 δάσιοις 2-1, φίο, 'Οκτώβριον 15 — Νοεμβρίου 15.

ΛΕΝΑ: Τολέδο 12.500 τόν. γεννημάτων 'Αγγλίαν \$ 21, φίο, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Οκτώβριον 5-31.

ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ: Τολέδο 15.500 τόν. γεννημάτων 'Αμβερσαν, 'Αμβούργον ρέιντς \$ 20.25, φίο, μὲ 1.000 τόν. 'Οκτώβριον 6-25.

ΜΕΛΠΩ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 10.500 τόν. d.w. (618.000 κ.π.) χονδραλεύρων Τζακάρταν καὶ Μπαγκόκ (27 π.) \$ 345.000 φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν Τζακάρταν, 1.500 τόν. Μπαγκόκ Σεπτέμβριον 20-27.

ΒΙΡΓΙΝΙΑ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 50.000 τόν. δραδούσιον Γάνδην \$ 7.25, φίο, Σεπτέμβριον 28 — 'Οκτώβριον 2.

ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ: Μεγ. Λίμνας 8.000 τόν. ελαιοισπόρων 'Αλγερίαν καὶ 'Οράν, \$ 37.50, φίο,

ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889



ΠΩΛΙΝΑ Κ.: 25.085 τόν. d.w. (1.219.396 κ.π. 14½ μιλ. 35 τόν. φισιέλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 5.900 ήμερησίως, παράδοσις 24 ώρας έξωθι Χότγουελ 'Οκτωβρίου 1-10, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν.

ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ: 33.805 τόν. d.w. (35 κ.π. 11½ μιλ. 35 τόν. φισιέλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 4.525 ήμερησίως, πλέον \$ 500 μηνιαίως δι. υπερωρίας, παράδοσης απόπλεσης έκ νοτιού Κορέας έποιμος, έπαναπαράδοσης Μόντρεαλ — Γκάλεστον ρέινζ, διφύον έπειδην ταξίδιον με έπαναπαράδοσην 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, δυτ. Μεσόγειος \$ 5.000.

ΣΤΑΒΕΡ ΑΘΗΝΕΣ: 15.166 τόν. d.w. (14 μ. 27 τόν. φισιέλ διλ τού 1973) \$ 5.250 ήμερησίως, δημεος παράδοσης Πολωνίας έπαναπαράδοσης Μεσόγειον, μέσω Σκανδιναβίας.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΔΑΙΑ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΣΠΡΕΙΣΟΝ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 200.000 τόν. μέρος φορτίου, Καραϊβικήν Γουόρλντσκειλ 37.5, 'Οκτωβρίου 12.

ΜΑΡΙΑΜ: Καραϊβικήν 78.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 67.5, Σεπτεμβρίου 24.

ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 245.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλντσκειλ 36, σλό. στημ., Γουόρλντσκειλ 38 φύλο στημ., Σεπτεμβρίου 28.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 105.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 49.5, Σεπτεμβρίου 16.

ΝΤΟΡΙΚ: Ρίζερ Τιτς 70.000 τόν. μέρος φορτίου Βιλελμπράφεν Γουόρλντσκειλ 97.5, Σεπτεμβρίου 22.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 210.000 τόν. Καραϊβικήν δύο συνεχή ταξίδια είς τα Γουόρλντσκειλ 34 σλόου στημ. Γουόρλντσκειλ 36.5, φύλο στημ., Σεπτεμβρίου 21.

ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν): Μεσόγειον 70.000 τ. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 65, Σεπτεμβρίου 18.

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.: Μεσόγειον 70.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπον Γουόρλντσκειλ 65, Σεπτεμβρίου 15.

ΘΑΣΟΣ: Περισκόν Κόλπον και 'Ινδονησία 93.000 τόν. άμερ. λιμένας δυτ. άκτης, Γουόρλντσκειλ 62.5, Σεπτεμβρίου 11.

ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΛΗΣ: Καραϊβικήν 54.000 τ. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 70, άμεος φόριων.

ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ: Καραϊβικήν 60.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 65, Σεπτεμβρίου 18.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραϊβικήν 64.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 62.5 Σεπτεμβρίου 15.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ: Καραϊβικήν 40.000

τόν. μέρος φορτίου 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Σκανδιναβίαν, Γουόρλντσκειλ 77.5, διφύον Μεσόγειον Γουόρλντσκειλ 72.5, διφύον υπόλοιπον πλήρες φορτίου 63.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 40, Σεπτεμβρίου 20.

ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ: Τέμα 20.000 τ. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 175, διφύον υπόλοιπον πλήρες φορτίου 25.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 100, Σεπτεμβρίου 24.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτόν λιθ.): Δ. 'Αφρικήν 70.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 73, Σεπτεμβρίου 24.

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: 40.000 τόν. άποθηκή είς άμερ. λιμένας Κόλπον 10-20 ήμέρας, \$ 11.000 ήμερησίως, Σεπτεμβρίου 18.

Γ' ΚΛΟΡΙΚ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 70.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 65, διφύον άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 66, Σεπτεμβρίου 20.

ΑΙΤΖΙΑΝ Α' ΙΔΑΝΤ (μικτόν λιθ.): Περισκόν Κόλπον 75.000 τόν. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρην, Γουόρλντσκειλ 75, Σεπτεμβρίου 21.

ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ: 33.222 τόν. d.w. (14.5 μ. 31 τόν. φισιέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1964) τάμι τοάρτερ έξι μηνών είς τά \$ 5.85, Σεπτεμβρίου.

ΙΩΝΙΚ (λιθ.): Μεσόγειον 70.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 65, 'Οκτωβρίου 1.

ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ: Καραϊβικήν 30.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 125, μέσους φόρων.

ΚΟΣΜΑΣ: Κάψμαν 50.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 90, Σεπτεμβρίου 21.

ΣΟΥΑΝ ΛΕΠΙΚ: 33.480 τόν. d.w. (13 μιλ. 35 τόν. φισιέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1961) \$ 4.575 ήμερησίως, ταξίδια 20(20)20 ήμερών, Σεπτεμβρίου 25.

ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ.: Περισκόν Κόλπον 340.000 τόν., δύο συνεχή ταξίδια, Γαλλίαν, Γουόρλντσκειλ 30, 'Οκτωβρίου 20.

ΠΕΡΙΚΗΣ Γ. Κ.: Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου καθαρά 'Αγγλιαν — Κόντινεντ, Μεσόγειον Γουόρλντσκειλ 85, διφύον Σουηδίαν Γουόρλντσκειλ 95, διφύον Καναρίους — Μαρόκον Γουόρλντσκειλ 100, Σεπτεμβρίου 25.

ΣΚΑΠΛΑΟΥΝΤ: Καραϊβικήν 37.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ δικολουθούμενον από ταξίδιον 'Αγγλιας, Κόντινεντ δι' άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 90, 'Οκτωβρίου 5.

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ: Περισκόν Κόλπον 220.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλντσκειλ 40, Σεπτεμβρίου 22.

ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ: Περισκόν Κόλπον 82.000 τ. Ταύλλανδην Γουόρλντσκειλ 70, Σεπτεμβρίου 22.

ΗΠΕΙΡΟΣ: Μεσόγειον 25.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (θρεπίων Χάππερας) Γουόρλντσκειλ 125, Σεπτεμβρίου 22.

ΜΑΡΙΑ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 105.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 44, 'Οκτωβρίου 1.

ΘΕΑΓΚΕΜΩΝ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 120, μέσους φόρων.

ΧΑΛΗΚ: Καραϊβικήν 62.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 78.75, Σεπτεμβρίου 26.

ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ: Περού 28.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλντσκειλ 210, Σεπτεμβρίου 28.

ΝΤΟΡΙΚ: 'Αγγλιαν 65.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπον, Καραϊβικήν, Γουόρλντσκειλ 62.5, Σεπτεμβρίου 27.

ΣΚΑΠΤΡΕΙΝΤ: 'Ακτοπλοΐδην Καραϊβικής 33.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 140, μέσους φόρων.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΔΡΥ (λιθ.): Καραϊβικήν 56.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 67.5, Σεπτεμβρίου 22.

ΓΟΥΔΤΕΡ ΠΡΙΝΣ: Μπαχάμας 39.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 110, μέσους φόρων.

ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ: 'Ινδονησίαν 50.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Οκινάθα, Γουόρλντσκειλ 120, 'Οκτωβρίου 3.

ΤΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιθ.): Σαντάν 58.000 τόν. Γκουάμ, Γουόρλντσκειλ 130, Σεπτεμβρίου 28.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικτόν): Περσικόν Κόλπον 140.000 τόν. Ιαπωνίαν, Ταϊθάν, Γουόρλντσκειλ 47.5, 'Οκτωβρίου 9.

ΠΑΣΙΦΙΚ: Μεσόγειον 60.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 70, 'Οκτωβρίου 1.

ΝΤΟΡΙΚ: Φλόττα 80.000 τόν. Ρόττερνταμ, Γουόρλντσκειλ 107.5, Σεπτεμβρίου 25.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.): 'Ανατολ. άκτην Μεξικού 52.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 95, Σεπτεμβρίου 23.

ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΑΗΣ: 'Ανατολ. άκτην Μεξικού 54.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 100, Σεπτεμβρίου 26.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ: Δυτ. 'Αφρικήν 145.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Καραϊβικήν 125, Σεπτεμβρίου 23.

ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ (μικτόν): Καραϊβικήν 54.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 72.5, Σεπτεμβρίου 27.

ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β.: Καραϊβικήν 35.000 τόν. άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης, Γουόρλντσκειλ 120, Σεπτεμβρίου 25.

ΜΑΡΙΑ: Μεσόγειον 63.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 77.5, Σεπτεμβρίου 25.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 105.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 44, 'Οκτωβρίου 1.

ΘΕΑΓΚΕΜΩΝ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 120, μέσους φόρων.

ΧΑΛΗΚ: Καραϊβικήν 62.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 78.75, Σεπτεμβρίου 26.

ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ: Περού 28.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλντσκειλ 210, Σεπτεμβρίου 28.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

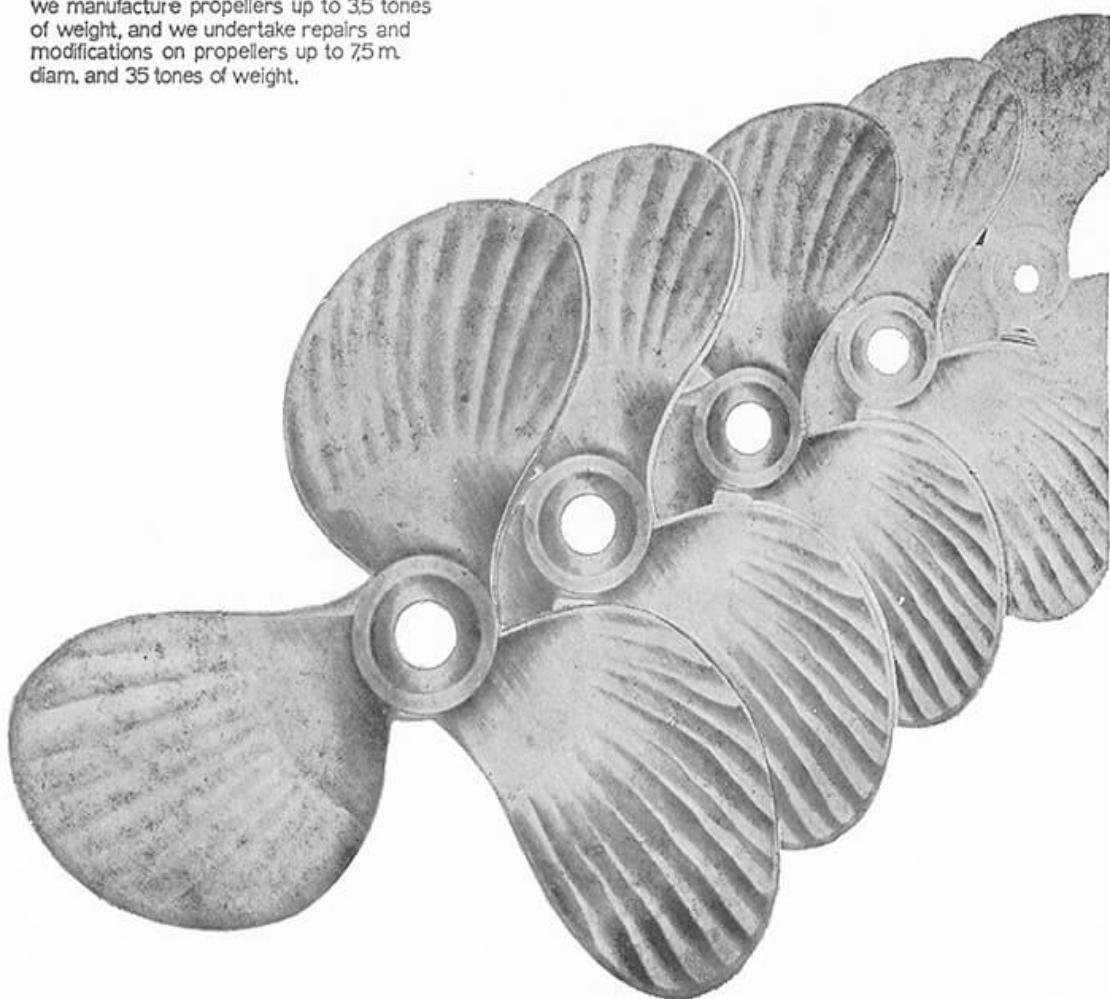
ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

unhappy engines?... ...give them a kiss with our LIPS*

We manufacture propellers up to 3.5 tones of weight, and we undertake repairs and modifications on propellers up to 7.5 m. diam. and 35 tones of weight.



LIPS^{*} NAFSI SA
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914282-409836-TELEX 212708 NFI GR

ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. 'Αλεξανδρειαν 15)9 διά Τρίπολιν	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16207	ε. Ντόρμπιταν 13)9
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ά. Ν. 'Ορλέανην 31)8 Φόρτ ντε Φράνς	ΝΑΧΟΣΤ ΝΑΒΙ-	72	2218	μετων. «ΝΙΚΟΣ»
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'ΙΚ	70	1591	δ. Σουέζ 16)9 διά Ζένταν	ΓΚΕΙΤΟΡ	55	2205	ε. Τρίπ. Αιθόνης 30)8
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'ΙΜΠΟΡ	71	1563	ά. Ν. 'Ορλέανην 14)9	ΝΑΧΟΣΤ ΠΑΙΛΟΤ	56	2205	δ. Νασύρου 919 διά Χόμπαρτ
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'ΙΝ	70	1582	ε. Μίνα Καμπούς 12)9	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	δ. Θέουτα 16)8 διά Σάπελε
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'ΙΣ	69	1570	ά. Πειραιά 7)9 διά Θεονίκη	ΝΕΑΠΟΛΙΣ II	64	1567	ε. Ιμμιναγμ 17)9
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	ε. Μίνα Καμπούς 28)8	ΝΕΒΑ	63	7280	δ. Λάγος 25)7
ΜΙΝΙ ΛΕΩ	70	1690	δ. Π. Σάδι 7)9	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ	78	33191	ε. Ιμμιναγμ 17)9
ΜΙΝΙ ΛΗΓ	71	1560	ά. Ντεμέραρά 10)9 διά ΗΠΑ	ΝΕΔΑ	57	8181	δ. Λισσαδώνα 12)9
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλέανη 16)9	ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324	ά. Ν. 'Υόρκη 318 Π. Λά Κρούζ
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΛΑΗ Π. (δ.)	57	12483	δ. Κων)πολιν 12)9
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ά. Παραμαρίπο 7)9 διά Κιουρασό	ΝΕΜΑ	58	7425	ά. Χάρτηπελο 5)9 διά Σορέλ
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ά. Νταμάμ 20)8	ΝΕΜΕΑ	78	11000	εις 'Αιδί έπδ συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΙΑΡΠΤ	72	1562	ά. Πειραιά 16)9 διά Λεμεσσόν	ΝΕΝΑ	74	39866	ά. 'Εμδεν 12)9 διά Ν. 'Ορλέανην
ΜΙΝΙ ΛΙΑΚ	70	1598	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 16)4	ΝΕΝΑ	51	6749	ά. 'Αμερέσαν 15)9 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ	70	1581	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 6)4	ΝΕΝΑ	66	3762	δ. Μπρωνισμπούτελ 28)8 Μανεφρεντόνια
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	δ. Σουέζ 16)9 διά Σαλδά	ΝΕΝΗ	69	2998	ά. Ν. 'Ορλέανη 31)8 διά Χιούστον
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	δ. Σουέζ 16)9 διά 'Αμπου Ντ.	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ά. Ντόρμπιταν 10)9 Ρ. 'Ιανέριον
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ά. Ν. 'Ορλέανη 15)9	ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17)5)76
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	δ. Π. Σάδι 8)9 διά Τζένταν	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ε. Μη. 'Αύρες 24)8
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ε. Πειραιά 20)8	ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	57	6527	ε. Λομπίτο 31)7
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Νταμάμ 20)8	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	ά. Κευπέκ 10)9 διά Πολωνίαν
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	δ. Π. Κάιζερ 14)9 Ν. 'Ορλέανην	ΝΕΦΕΛΗ	69	5709	δ. Π. Σάδι 26)8
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	δ. Παναμά 9)9	ΝΕΦΟΣ II	71	9093	δ. Νεσπολιν 26)8
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	δ. Ν. 'Ορλέανη 6)9 'Ελ. Σαλθεντόρ				
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Τζένταν 8)9				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ά. 'Αμπου Ντ. 15)9 διά Σουέζ				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. 'Αλεξανδρειαν 6)9				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ε. Ν. 'Ορλέανη 12)9				
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ά. Μόπτιλ 27)8 'Αγ. Δομίνικον				
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ά. Ντεμέραρά 3)9 διά ΗΠΑ				
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Σαλάλα 28)8				
ΜΙΝΙ ΛΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ε. Ν. 'Ορλέανη 17)9				
ΜΙΝΙΣΗ	63	1151	ε. Καζαπλάνκα 12)9 διά Ρουέν				
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Νεάπολης 16)9 διά Ραβένα				
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	ά. Ρ. 'Ιανέριον 5)9 διά Βιτόρια				
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	δ. Παναμά 7)9				
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Σ. Νίκολας 18)8 διά Λ. Πάλμας				
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΝΑ	74	28082	ά. Κομψ Μτ. 2)9 Ρ. 'Ιανέριον				
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	ε. Μπορτών 30)8				
ΜΙΧΑΛΑ Β.	53	2822	ά. Ντακάρ 6)5 διά Λάγος				
ΜΙΧΑΛΑ Κ.	54	4265	ε. Λιθέρπουλ 11)9				
ΜΙΧΑΛΑ Κ. ΛΕΜΟΣ	71	113522	ά. Ντουμπάτη 23)7 διά Σ. Κρουά				
ΜΙΧΑΛΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22092	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 24)11)76				
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ά. Μπ. 'Άιρες 29)8 διά Ρωσίαν				
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Σεμπρουγκέ 8)9 διά Πειραιόν				
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10532	ά. 'Αμβέρσαν 18)9 διά 'Αστρόντ				
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2353	5. Κων)πολι 13)9 Μαρόη θάλασσαν				
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ά. Π. Κεμπλά 1)9 διά Πόλαχοκ				
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	ά. Στεττίνον 13)9 διά Λάγος				
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	ά. Κόρπους Κριστί 25)8				
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ά. Λιθέρνο 9)9 διά Σίντη Κρέιρ				
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	ά. 'Αντεν 11)9 διά Κάντλα				
ΜΟΝΤΕΧΡΗΣΤΟ	78	9231	όποιο παραλαβήν				
ΜΟΣΚΑ	57	2926	ά. Πειραιά 6)9 διά Μασσαλίαν				
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ά. Σ. Ναζάρη 9)9 διά Λόριεντ				
ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8602	ε. Πειραιά 29)8				
ΜΟΥΝΤΕΡΕΛΑΝΤ	60	9365	ά. Γένοβα 16)9 διά Μπρεμερχάφεν				
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ά. Π. όφ. Σπαίην 7)9 διά Κολομβία				
ΜΠΑΖΙΑ III	65	18459	ά. Κολούμπιας Ρ. 22)8 Σιγκαπούρη				
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	ά. Μαδέρια 12)9 διά Σεπουμπάλ				
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ	60	6158	ά. Μουτσούρε 7)9 διά Τιμαρού				
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	δ. Σουέζ 17)9				
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	ά. Ναγκόδια 20)8 διά Τζένταν				
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12270	ά. Κ. Τάουν 16)9 διά Βομβάνη				
ΜΠΕΣΣΥ	61	8426	όποιο παραλαβήν				
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	δ. Πούντα 'Αργενάς 27)8				
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	δ. Π. Σάδι 8)9				
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. 'Αμερίσαν 15)8 διά 'Αμπιτζάν				
ΜΠΛΟΥ ΜΠΙΑ	67	2920	εις 'Αμβέρσαν 3)5				
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ·	58	8547	ά. Π. Σουέζ 8)9 διά Τζένταν				
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ·	51	2967	εις Τέμα ὁπό 4)1				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-							
ΠΑΝΤΑ (δ.)	64	32756	ά. Ν. 'Ορλέανη 4)9				
ΜΠΟΥΜΠΟΥΔΙΝΑ							
ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	άργει εἰς Κουβέτη 4)3				
ΜΠΡΑΒΟ ΛΑΕΣ	50	4375	ά. Πειραιά 6)9 διά 'Αλγερίαν				
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	ά. Ρόττερντεν 17)9 διά Λάγος				
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ·Ι·Σ	54	6103	δ. Σουέζ 16)9				
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	ε. Σιγκαπούρην 22)8 διά Σομαλία				
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	ε. Μπάσαρην 9)9				
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	ε. Ντακάρ 7)9				
ΜΠΡΑΒΟΛΑΝΤΟΝΑ	55	5233	ά. Ν. 'Ορλέανη 12)9 διά Μπελίζ				
ΜΠΡΑΒΟΞΕΠΟΡΤΕΡ	77	3827	ά. 'Αμπιτζάν 28)8 διά Π. Χάρκουρτ				
ΜΠΡΑΒΟΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	59	4026	ά. Ν. 'Ορλέανη 9)9				
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3241	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 30)12				
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΪ·	69	2979	ά. Ν. 'Ορλέανη 1)8				
ΜΠΡΕΝΤΑ	69	13053	ά. Τασγκουαράμιας 13)9 Ντεμεράρα				
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	ά. Τάραντα 14)9 διά Ε. Σιδέρη				
ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	ά. Πάλμας 26)8 διά Μοντεθέδο				
ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	ά. Π. Πάλμας 16)9 διά Πειραιά				
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ά. Μπ. 'Άιρες 9)9 διά Πειραιά				
ΜΥΡΙΝΑ	71	3653	ε. Σ. Χοναν 7)9				
ΜΥΡΝΑ	58	4954	ε. Βομβάνη 11)9 διά Καλκούτα				
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Γκουαγκάκι 8)9				
ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	ε. Πειραιά 28) διά Σμύρνην				
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Ντακάρ 14)5 διά Δουνούκερην				
ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21307	ε. Πειραιά 3)8 διά Θεράλταρ				
ΜΩΡΗΑΣ	62	9455	ε. Ντουμπάτη 3)9				
Ν. Γ. ΑΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ά. Ματαράνη 4)9 διά Καλάο				
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	ά. Βατικιώρην 13)9 διά Χιούστον				
ΝΑΒΕΖΑ	59	3246	ε. 'Αλεξανδρειαν 10)9				
ΝΑΙ·ΙΑΝΤ	77	35561	ά. Ν. 'Ορλέανη 6)9 διά Ρόττερνταμ				
ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	ά. 'Αμβέρσαν 11)8 διά Λάγος				
ΝΑΝΩ Κ.	66	1789	ε. Πειραιά 5)7				
ΝΑΞΟΣ Α·Ι·ΑΝΤ	78	5720	εις Π. 'Αλέγκρε ύπο συμπλήρωσιν				
ΝΑΞΟΣ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	62	5482	μετων. «ΑΣΤΗΡΑ II» σημ. Παναμᾶ				
ΝΑΣΙΟΥΚΑ	59	3266	έ. Π. όφ. Σπαίη 26)7				
ΝΑΤ ΚΡΕΣΤ I (δ.)	58	13491	άργει εἰς Γένοβα 25)3				
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Ρόττερνταν 13)9				
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	δ. Κων)πολι 9)9 Μαρόη θάλασσαν				
ΝΑΥΑΣΙΚΑ (δ.)	60	11508	εις Σιγκαπούρην ὥπο 27)6				
ΝΑΥΑΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	δ. Θεράλταρ 17)9 διά ΗΠΑ				
ΝΑΥΑΣΙΚΑ	53	7021	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10)9				
ΝΑΥΑΣΙΚΑ Λ.	56	3640	ά. Α. Πάλμας 2)8 διά Μπουργκάς				
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	ά. Λ. Πάλμας 2)8 διά 'Αγκόλαν				

ΣΕΓΚΟΛΕΝ (κ.) 59	1597	δ. Σουέζ 22)9 διά Μεσόγειον	ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.) 55	5425	ά. Λ. Πάλμας 10)8 διά Π. Χάρκουρτ
ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.) 49	2339	άργει είς Πειραιά από 11)7	ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.) 57	3178	ά. Καράρα 20)9 διά Κουζεΐτ
ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.) 69	92382	ε. Σ. Ναζάρι 12)9 (έπισκ.)	ΤΖΩΡΤΖΥ 54	7930	άργει είς Πειραιά από 19)2)77
ΣΕΡΤΖΙΟ (κ.) 62	1087	άργει είς Πειραιά από 24)10	ΤΙΤΙΚΑ Π. 63	9739	εις Ρότερνταμ 28)7
ΣΗ ΗΓΚΑ (κ.) 67	5476	ε. Λάγος 31)8	ΤΙΦΟΣΟ (δ.) 74	68631	ά. Μπωμόντ 11)8
ΣΗ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ 71	11055	ε. Ν. "Ορλεάνη 17)9	ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.) ... 60	12944	ά. Σιγκαπούρην 11)9 διά Φιλιππίνες
ΣΗ ΡΑΙ'ΝΤΕΡ (κ.) 51	1435	ά. Πειραιά 29)7 δι' Ιταλίαν	ΤΟΥΛΑ (κ.) 53	8190	δ. Σουέζ 16)9
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.) 51	1522	δ. Σουέζ 3)9	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ ... 71	20670	ά. Μοντεβιδέο 11)9 διά Μεξικόν
ΣΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.) 55	4550	ε. Αλεξανδρειαν 10)9	ΤΡΕΦΑΛΓΚΟΝ ΛΟ-	59	12601 εις Κολόμπο 14)11)77
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ 69	12061	ά. Ντόμπραν 18)9 δι' Ιαπωνίαν	ΤΡΕΨΑ (κ.) 47	5309	άργει είς Κολόμπο 18)9
ΣΗ ΧΟΡΣ (π.) 57	1754	ά. Αμερέσαν 3)8 διά Μπουργκάς	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.) 64	28311	δ. Γιαναδ 9)9
ΣΗΛΑΙ'Φ (κ.) 61	1952	ά. Λισσαβώνα 16)9 διά Ροστόκ	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.) 57	1999	ά. Λιμεσόν 19)9 διά Λαττάκια
ΣΗΝΦΑΡΕΡ (κ.) 56	8267	ε. Ταματάδε 13)5	ΤΡΙΤΩΝ 77	15552	ε. Φραγκε 19)8
ΣΗΝΦΑΡΕΡ* 56	8785	ά. Μπάραν 2)9	ΥΖΟΝΑ (κ.) 52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΝΦΡΟΣΤ (κ.) 60	1315	ά. Λάγος 5)9 διά Σάπελε	ΥΠΟΠΤΕΡΑΡΧΟΣ		
ΣΙΒΑΝΑ (δ.) 75	68631	άργει είς Πειραιά από 8)4)77	ΚΑΙΣΟΥΦΡΗΣ (κ.) .. 57	1318	ε. Καζαμπλάνκα 16)9
ΣΙΔΕΡΗΣ 72	16406	ε. Κοράλ 10)9	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)* 71	105784	άργει είς Μπρούνεϋ από 4)1)77
ΣΙΛΑΒΕΡ MENT* 78	5500	είς Π. Αλέγκρε ώπο συμπλήρωσιν	ΦΑΕΘΩΝ (κ.) 51	995	ά. Καζαμπλάνκα 13)9
ΣΙΜΕΛΠΕΝΙΚ (κ.)* .. 53	10316	ώπο παραλίσθην	ΦΑΛΚΟΜ ΙΙΙ (π.)* .. 36	1990	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΝΙΚ (μ.)* 65	33287	άργει είς Πειραιά από 22)5)75	ΦΑΝΑΡΙ* 67	44720	δ. Σουέζ 16)9
ΣΙΝΟΕ 77	4719	ά. Καλαί 7)9 δι' Αμερέσαν	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.) .. 48	6771	ά. Σ. Σάδη 23)7 διά Τζέντα
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.) 59	1096	δ. Γεραλτάρ 31)8 δια Τρίπολιν	ΦΑΝΗ (π.) 67	4307	ά. Ντεμεράρα 2)9
ΣΚΑΪ' (κ.) 57	6494	ε. Αμβούργον 7)4	ΦΑΟΥΝΑ (κ.) 66	1443	ε. Βρέμην 21)9
ΣΚΑΪ' ΦΡΟΣΤ (κ.) .. 63	1280	ά. Τενερίφρον 29)6 διά Λ. Πάλμας	ΦΑΡΧΑ (κ.) 73	3870	ε. Βενετία 19)9
ΣΚΑΪ'ΛΑΡΚ 63	12273	δ. Σουέζ 18)9	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.) 60	9030	άργει είς Σιγκαπούρην 13)9)76
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.) 57	3070	ά. Μοντεβίδεο 29)4	ΦΕΛΙΣΙΑ Β. 78	15950	ε. Σάντος 13)9
ΣΚΟΠΑΣ (δ.)* 66	57017	άργει είς Ιτέαν από 3)3)76	ΦΙΛΙΠΠΟΙ 65	12495	ά. Λ. "Αντέλες 5)9 διά Πόχαγκ
ΣΚΥΡΟΝ II (δ.) 67	45127	ά. Φός 19)9 διά Κάρυκ διλ	ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)* 49	6826	ε. Λιμεσόν 25)7
ΣΟΛΙΤΑΙΡ (κ.)* 69	3543	είς Λεμεσόν από 24)5	ΦΙΝΤΕΙΟ (δ.) 67	46382	ά. Χόνκ Κόρκ 4)9 διά Μπαχρέν
ΣΟΝΙΑ - ΣΦΙΦΑ Σ. κ. 66	1689	ε. Σουέζ 30)8	ΦΑΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ π. 43	6338	ε. Ταμπίκο 12)7
ΣΟΝΙΚ 62	28387	άργει είς Πειραιά από 20)9)75	ΦΟΔΕΛΕ ΙΙ (κ.)* .. 57	7714	ε.ωδι Σ. Νίκολας 22)7
ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.) 58	1095	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΟΙΝΙΞ (π.)* .. 72	1400	ε. Αμερέργον 22)9
ΣΠΕΙΩ (δ.) 76	132914	άργει είς Ιτέαν από 12)8)77	ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (δ.) .. 57	15406	δ. Κων.; πολιν 4)9
ΣΠΗΛΙΑΔΑ 78	12518	ά. Καρθάγενην 17)8	ΦΟΡ ΦΑΛΓΚΣ (π.)* .. 43	8794	ά. Θίνιτα 4)9 διά Γκάλθεστον
ΣΠΙΚΑ (κ.) 47	1593	δ. Σουέζ 9)9 διά Γκιζάν	ΦΩΤΕΙΝΗ ΙΙ (κ.)* .. 48	1501	ά. "Λασάρη 7)7 διά Τζέντα
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)* 44	4136	άργει είς Πειραιά από 1)9)76	ΧΑΒΑΪΑΝ ΣΑΝ (δ.) 74	48928	ά. Χιονολουδ 14)9
ΣΠΥΡΟΣ (δ.) 64	35676	ε. Μπελγκχαμ 14)9 Γιοκούμα	ΧΑΒΑΪΑΝ ΣΗ (δ.) 70	51620	ά. λονολουδ 30)8 διά Σάνταν Τέρμ.
ΣΤΑΔΙΟΝ 75	18701	δ. Γεραλτάρ 7)9 διά Θεον/νίκη	ΧΕΛΜΟΣ (κ.) 58	1570	δ. Η. Σάδη 7)9 διά Ρουμανίαν
ΣΤΕΛΛΑ (κ.) 55	3398	ε. Σουέζ 19)9	ΧΟΟΥΠ (κ.) 56	8783	ά. Λισσαβώνα 19)9 διά Καζαμπλάνκα
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.) 50	1518	άργει είς Πειραιά από 25)2)77	ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)* .. 51	4440	ά. Κάρυκ διλ 6)9
ΣΤΟΙΚ (μικτόν) 71	70334	ά. Χάμπτον Ρ. 18)8 διά Βραζίλιαν	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ Ρ. (κ.) .. 67	2296	ίδινοι Ν.Δ. Κέπι Φενίστερε 17)9
ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΟΜΠΕ-Ι' δ. 60	12191	ά. Τοιταγκόν 10)9 διά Μομπάσαν	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.) 58	10244	ε. Καζάλα 15)8
ΣΤΟΑΤ ΖΕΥΣ (δ.)* .. 61	15995	ά. Σ. Τζών 10)9	ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.) 65	12074	δ. Σουέζ 22)8 δι' Ιράν
ΣΥΜΗ (π.) 53	5339	ά. Βαλτιμόρην 15)9 διά Ν. "Ορλεάνη	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.) 58	8232	ε. Κουθέτι 19)6
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν) 72	70508	ε. Ντουμάι 30)8	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.) 71	113780	ά. Κάρυκ διλ 6)8 διά Χόθικ
ΣΥΡΙ 68	9024	ε. Βενετία 8)9	ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ 2 κ. 59	8950	ε. Ντουμάι 22)9
ΤΖΟΪΝΤ BEN-ΤΣΙΟΥΡ (κ.)* 51	7066	είς Αδύούσταν 30)7	ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ 3 κ. 63	9850	ά. Κοραμάρ 15)9

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

"Εκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
'Ορφεος 18, Νέα Σμύρνη

"Επί τής θλής
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός

"Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ
Κόπρου 99 — ΝΙΚΑΙΑ

Τυπογραφικά έγκαστασίσεις : Νοταρά /7 — Πειραιεὺς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ
ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟ-
ΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—

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



TELEX NO. 6-0129 SA
CABLE ADDRESS: «HERMES» DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPAS - A. DE FELICE
P. ROUSSOS - G. SIDERIS - G. KATSAROS

DURBAN & RICHARDS BAY

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO
THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



ATHENS OFFICE: TELEPHONE 4112252 TELEX 211136 KATS
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920
ADDRESS: IONIAS 211/213 AGIOS ELEFTHERIOS T.T. 917 ATHENS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL. { 67577/8/9
65181

AFTER HRS TEL. { 53064 - 846474
843647 - 69392
370491 - 53978 - 512524

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 441

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st OCTOBER 1978

Pressing Problems

The three most pressing problems of Greek shipping are the shortage of officers and crews, the frequency of accidents and the high proportion of obsolete tonnage.

If decisive measures are not taken to solve these problems the future of Greek shipping and its eminence on the world scene will be at stake.

Owners, seamen and state should work together and make a supreme effort to overcome these serious shortcomings.

First, by making a career at sea more attractive to those who are most likely to adopt it. Better pay; better living conditions; total welfare which must be systematic and well-organised; better pensions which will allow a decent living on retirement.

In the old days, a Master was paid 21 pounds a month while a seaman's wage was six and a half pounds.

The proportion for the seaman was one third the master's pay. This proportion must be restored and it is the minimum requirement for a seaman to take care of his family.

Welfare and medical care for the seaman and his family must be complete and well-organised. The Seamen's Home must develop its sphere of activities in accordance with the growing number of seamen it has to serve. After all, each seaman contributes towards it through the amount withheld from his wages for the Sickness Fund.

Finally, living conditions on board must be made as comfortable as possible as it is on Scandinavian ships.

Only then can we hope to recruit more newcomers to sea careers.

As for the obsolete tonnage, one way of getting rid of it is by denying Greek registry to ships more than 15 years of age. The Liberians have already done so.

On the question of accidents, this is a direct result of the first two problems. If we had proper Greek crews and did not have to man our ships with inexperienced coloured crews and if we got rid of our obsolete tonnage, there would be far fewer accidents on Greek ships than there are at present.

The underwriters, however, must confess that the cost to them of Greek accidents is not as high as they make it out to be. Accurate statistics should be drawn up and published to prove once and for all that the cost of these accidents is much lower than the size of Greek risks covered.

The Surcharge

Most underwriters are following the line laid down by the London market with regard to the surcharge on cargo premiums for ships flying certain flags of convenience, according to a spokesman for the London Institute of Underwriters at the Vienna conference.

Already, twelve members of the International Institute have deemed the measure to be of great help in avoiding problems created by the transport of cargoes in convenience-flag ships.

Nine members did not express an opinion and only three were of the opinion that the

measure would bring no improvement to the situation.

The British spokesman analysed 52 cases dealt with by the Salvage Association of London where ships did not deliver their cargoes to their proper destinations for reasons other than the usual ones. Of these 52 vessels, 24 were Greek-flag ships while the others were Liberian, Panamanian and Cypriot.

The spokesman went on to point out that although the surcharge might not prevent this practice, it might deter shippers from chartering some of these vessels.

He concluded by saying that the surcharge on cargo premiums for over-aged ships had been applied to all 52 of these vessels. In many cases, the operators of these vessels had a bad reputation with respect to unloading cargoes at different destinations.

Fraud

Highly uncomplimentary remarks with reference to Greek ships were made at the recent International Marine Insurance conference in Vienna.

It was observed at this conference that most cases of fraud concerned "one-ship" owners and vessels between 5,000 and 10,000 tons flying the Greek flag or a flag of convenience.

The most recent instance was a contract between Sudanese shippers and Greek merchants who agreed to transport 20,000 tons of cement from the Philippines to Saudi Arabia. The Sudanese bank paid out one million dollars on receipt of the bills of lading but the cement never reached its destination.

It was later discovered that the two ships involved, one belonging to Hong Kong owners and the other of Russian registry, were in another area, while the Philippine Chamber of Commerce declared that it had never issued export documents for these vessels.

Intercargo is Born

The International Association of Dry Cargo Ship Owners has been instituted. It will be headquartered in London and will function as soon as possible. An announcement to this effect was made by the Association and, on September 18th, a working group met in London to ascertain the number of ships which have applied for membership. 861 ships of various nationalities had applied for membership and as this was above the minimum of 700 ships required to form the association, it was decided to go ahead with the plan.

The object of the Association of Dry Cargo Ship Owners is to become a forum for the discussion of the problems of dry cargo ships in general with regard to chartering, etc.

The New Agreement

Seamen in general were satisfied by the new collective agreement. The owners, as far as possible, recognised the problems created by inflation in Greece and the concessions

they made were aimed at relieving these pressures, particularly on lower deck crews.

Naturally, not all of P.N.O.'s demands were met. But we are certain that if there is an improvement in the freight market, the demands concerning a reduction in working hours and improved wages will be met when the agreement is renewed.

In spite of the continuing crisis, the owners agreed to terms which will add from \$250 to \$300 to the daily running costs of an ordinary 15,000-ton cargo ship.

Terms of the Agreement

The new collective agreement for deepsea vessels above 4,500 grt. was signed on September 15th. It is valid retroactively from July 1st, 1978 and expires on September 30, 1979.

It provides for an 18% increase in officers' wages for the 12-month period with an additional 5% increase for the last three months of the year. Crew wages are increased by 22% for the 12-month period and another 5% for the last three months for certified seamen or those who have completed the sea time to qualify for a certificate. Other crew-members get an 18% increase for the 12-month period and another 3% for the last three months.

The Sunday bonus is increased from 14% to 15%.

Seamen employed on ships carrying liquid gas will receive a 20% bonus.

Extra work taking on ship's stores will be calculated as overtime.

Seamen will be entitled to an 80% advance on wages instead of the 50% they were entitled to so far.

Seamen travelling to join a ship or being repatriated are entitled to all expenses incurred provided they produce the relevant receipts.

A seaman is entitled to repatriation at the owner's expense if a ship remains anchored offshore for more than four months.

Sick pay is calculated at 80% while in hospital or in a clinic and 100% in the event of an accident.

Leave is increased from 45 to 50 days per annum.

A Hard Time

Greek deepsea freighters are in for a hard time unless freight rates and charters go up by about twenty-five percent very soon to offset increased running costs.

The new collective agreement has added from \$250 to \$300 to a ship's daily running costs while disbursements in foreign ports (other than U.S. ports) have gone up as a result of the decline in the value of the dollar.

There has never been a crisis in shipping that has lasted for so long or has been so acute.

Ship Suppliers

The conference held here between 17th and 21st September by ship suppliers was

of vital importance to the Greek economy.

The supplying of Greek ships with Greek products was one of the main topics of discussion and the exhibition at the Athens Hilton aroused a great deal of interest.

The Ministers of Trade and Mercantile Marine, who addressed the conference, stressed the advantages of buying Greek products and said the Government would spare no effort in making stocks of Greek products available in all large foreign ports.

This is a subject that we have dwelt upon on many occasions in the past and many practical measures will have to be taken if Greek products are to be made easily available. These measures were pointed out at the conference and it is now up to the Government to act upon the suggestions that were put forward.

It is to be hoped that not only Greek, but foreign suppliers as well, will finally realise the importance of Greek ships as a market for Greek products.

The I.S.S.A. Convention

During the 23rd Annual Convention of the International Ship Suppliers Association (ISSA), held in Athens Hilton Hotel from 17th to 21st September, 1978, Mr. N. D. Epiphanides, speaking on behalf of the Greek Shipowners' Association, delivered the following speech :

Your Excellency,
Mr. President of I.S.S.A.,
Distinguished Guests,
Ladies and Gentlemen,

On behalf of the President of the Union of Greek Shipowners, Mr. Anthony Chandris, the Board of Directors, the Entire Membership and myself, I would like to welcome you here and also to thank you for choosing our country and this city for your Convention.

Athens has been for centuries the place of conventions and this goes back to history when people were getting together, as in this instance, to exchange views and hear such personalities as Plato, Aristotle, Socrates and others speaking or talking about ideas and theories which have ever since occupied the human mind. With these thoughts in mind, I think you must also be congratulated for your choice particularly if I say that Greece is also one of the greatest maritime nations.

At present times when the lack of communication between people and the exorbitant surplus of misunderstanding is so evident, I think conventions such as this could add the missing stone to make the foundation of our tradeworld more practical if not happier.

From the bygone old salty days when the Captain of a schooner calling into a port to acquire a few yards of canvas or wax and needles in order to make his sails to gracefully reach the next port, to the present

when a mammoth tanker lying at an oil terminal few only hours to load or discharge hundred of thousands of tons of cargo, receives on board tons of supplies for the next voyage, the important role of the ship supplier and the ship supplying business is so great that needs neither explaining nor praising.

Because it is true that good ships and good seamen could not really perform at desirable levels without, amongst other important things, the efficient and effective role, the supplier involved, is being called to play.

As we all know, ships from the minute they are launched to the end of their lives have a constant and endless demand of supplies for their hull, their engines, their decks, their catering and particularly for the feeding of those on board who make a massive block of steel acting and performing like a perfect instrument.

Following the days of World War II and the expansion of the sea as well as the air transportation, supply, of these two industries has gone through a tremendous change aiming at the increase of the efficiency, the minimizing of the delays as well as the elimination of waste of material.

The first is the result of what is known and called good service on which subject I shall refer further down in my speech and for the others (1) the improvement we have experienced with the packing generally and (2) the standardization methods in the industry. Here I must clarify that I am not referring to the engine's spares but mainly to the stores of deck engine also to the catering and of course to food stuff where supplying has gone through a tremendous improvement.

As a vivid example I could refer to the supplying of Ferry Boats carrying back and forth thousand of passengers within short steaming time as well as to the supplying of the airlines where luncheons to hundreds of passengers are served efficiently and competitively over short and long range flights.

Owners, ships operators and managers in dealing with the problem "Supplies", usually have in mind three factors: service, quality and price. The power behind these factors is unquestionably the supplier. The supplier must be an ambitious person who must know that in order to achieve success, must offer first good service and secondly better products.

Your job is a responsible one and so it can be called "specialized business" not because any other business is less specialized but because your job is responsibly important. Ships must be supplied fast and efficiently.

You must always maintain a well assorted stock from say needles to steel bars for making Bolts tenths of centimeter in diameter or food stuff to please the palate of many nationalities serving on board vessels and to make deliveries at very short notice sometimes even less than half an hour. Your

stock covers a wide range, the widest I should say.

As far as service is concerned although there must be basic lines to be followed, I personally believe that it is in the individual that makes it work better, that is to say, the personal element which cannot be neither disregarded nor discarded.

I know that good service in your industry for the benefit of the vessel has long been legendary.

It may be considered highly improper for me making such comments or providing such guidelines, however, if you agree that there is a strong link between the supplier and the vessel then my effort should enjoy your agreement because I know what shipowners would like their supplies to be.

It is not the purpose of the Speaker to outline or describe here the business procedure of the supplier which he considers to be a personal matter but the following can be mentioned with your permission :

1. Prompt and efficient service builds and promotes loyal relation between the suppliers and the Owners.
2. Appreciate the order you get. Count on the orders of many ships not on the volume of an order.
3. Appreciate the importance of your role by being a part of the good operation of the vessel you entrusted to supply.
4. Gain the confidence of the Owner and vice versa.
5. Always be ready to point out mistakes in the requisition list and/or suggest economic improvements, which policy will pay off good dividends in the long run.
6. Always conduct yourself as being a part of the operation rather than a salesman.
7. Not only be honest but be seen to be honest.
8. Call the office if anything seems irregular with acceptance of the order on board. It is worthwhile losing a long distance call instead of a ship.
9. Don't give promises that cannot be fulfilled.
10. Take every order small or big seriously.
11. Remember that your supplies will be used at sea days later.
12. Always bear in mind the fact that the Payer of the Ship's order is the Owner not the Master.

Coming now to the second important item, I must say that as far as quality is concerned, we have to deal with a factor so important as the supply itself.

No service as good as it can be, can provide quality or substitute it, if quality is not there in the first place, and although service cannot replace quality, prices become dearer if quality is inferior.

Manufacturers have been trying to make their products compatible to their pricing and many indeed have succeeded in making their Brands a keystone. I am sure this has made

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

TEL.: 4531.586 - 4516.945 TELEX: (21) 3070

your task of supply easier and many consumers and owners happier.

I think it is and should be the first and foremost duty of a good supplier to provide or otherwise supply products of quality. This duty becomes more serious when it comes to the foodstuff where quality also involves freshness of the product.

Surprisingly enough, in many places and parts of the world there are no adequate facilities or cold storage houses for the keeping of the supplies, not only properly but also in a hygienic manner.

It is to the credit of many suppliers in many ports of the world, where as an attraction to their customers, they advertise their storage space and facilities their organization possess. I think such suppliers must be proud of their service to the Industry.

The increase and improvement of such facilities around the world should be a subject of great concern to you particularly in places where the private force may not be so great or easily expandable. Another very important matter is the existing red tape in many countries regarding transit supplies to vessels. I think there must be a universal uniformity as far as the custom procedures are concerned to supply vessels with goods moving on transit basis. I think your organization could make an effort to point out to many Governments the effect such uniformity could avail to their seaborne trade.

The packing and packaging of the products generally has gone through a tremendous change and improvement over the last decade aiming at the better maintenance of the products they contained and to the standardization of quality, size, weight, etc.

I am sure that manufacturers will welcome suggestions of improvement and if there is room for it, this should not fall short of your sight.

Furthermore I think the industry needs a more thorough application of the "no refill no return" modernization.

Manufacturers for their own convenience and sake as result of the stress which has been created by the shortage of labour hands and the growing influence of labour cost, have practically eliminated the word "Bulk" from their trade with their refined products.

On the other hand more goods must reach their destination with minimum trips and safely also with minimum handling, counting and checking which means a less time-consuming procedure and lesser cost. This necessity has brought a revolution in the packing generally not ending of course to the use of paper containers instead of tins or nylon bags instead of jute but to the creation of the containerization system, the container vessel, the ro/ro vessel and the what and what nots of the trade.

Ships have been receiving their supplies underway enroute to their destination by large speed boats and even helicopters and helicopter landing space is now a usual specification on large and modern vessels. This of course does not mean that supplies eventually will only be carried and delivered by such methods but points to the advancement and the possibilities in the supplying field which is your business and they should be looked upon as being a source of new procedures in the industry.

I am now coming to the third factor. A most serious matter of vital interest to the industry is the pricing practices in effect within your field.

While the principle of free enterprise remains the guiding factor I believe I am safe in speaking for shipowners as a body when I say that none of us are prepared to sacrifice quality for the sake of what invariably turns out to be a false economy. Fortunately or unfortunately your field is one of the most competitive in the industry and despite fierce

competition between you it is still possible for the shipowner to enjoy reasonable prices despite the immense inflationary trends the world is experiencing.

I think I cannot stress enough my feelings that we need you possibly more than you need us and it is a healthy state of affairs when it can be truthfully said that as an item in the vessels daily running expenses, the cost of supplies has not risen in proportion to other items as wages, fuel, repairs, insurance costs, etc.

Your contribution to the shipping industry is an important one and the pricing is the key to your continued success and progress.

Another matter which is oppressing the world today is pollution. Few years back when we referred to pollution we usually meant "oil pollution" however nowadays we have so many different pollutions that they fit each letter of the alphabet.

Many of you I hope you will have the chance to relax after your convention and your work, weather permitting, at one of our many inviting beaches where the sand is really fine, the waters crystal clear and the sun bright. To be honest however, this is the way they used to be and they are not now. The days when a bottle from a shipwreck could reach the beach are gone not because the bottle will not reach the land but because there will be so many bottles that the one with the message cannot be detected.

I have been astonished at the mass of waste and garbage a ship can accumulate while in port say 10-15 days which consists of tins, bags, bottles, containers, you name it. Throwing garbage in the middle of the ocean might not be a problem but with ships doing so near the coast lines of the world, I am sure they do create a serious one. I think the self-disintegrating container will be a tremendous service to mankind. Universities and scientists should really devote more time and efforts towards this goal.

As far as the Greek Shipping is concerned allow me to say that our industry with ships of more than 50,000,000 gross tons has been and should be considered by you as your greatest customer. I am sure that many of you have good ties with many Greek Owners and operators for as long as you might remember. I am sure that you have appreciated their business and I can assure you they have also appreciated your cooperation and assistance particularly nowadays.

At this point I would like to remind you of the Greek products and particularly of the food stuff the variety of which is indeed endless. I can assure you that your preference for them will not only be a right one but it will make the Greek crews happier.

As we all know the shipping industry has been having a very rough voyage the last years particularly since the oil crisis in 1974 and this situation has not been elevated and still overhangs the business making the horizon dreary.

I can only express the wish that for the benefit of all concerned, business will pick up again so that the vessels could sail in calmer waters and the scrutiny of the requisition lists and the minimizing of the items could be eliminated, also that your bills will be paid promptly.

I must say that I have been wondering if I have made any points with my speech that could be the subject of your discussions in your convention but after all I am not so naive to believe that you might have counted on my speech to direct your thoughts and the business of your convention. I can also assure you I could not have made my speech any longer.

I am sure you have a very long Agenda and serious matters to discuss and I would like to only express my wish that my speech if nothing else has added a pleasant note to your Agenda if not an interesting one.

I wish you all every success

and Thank you !

THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted through Piraeus shipbroking offices during the past fortnight :

SINGLE VOYAGE :

HARIS : 8000 metric tons 50/50 moloo bagged preslung cement, Naples to Alexandria or Port Said, \$10 per metric ton fios, L/D 1000/900, dem. \$0.35 per ton of intaken cargo per day (Sept. 27 - Oct. 5). Acct : Beirut Shipping and Trading.

VIKI LAM : 4100 metric tons 50/50 moloo bagged cement, Halkis to Nigeria, \$27.75 per metric ton fios, L/D 800/600, dem. \$0.30 per loaded ton at loadport \$0.42 at disport (Sept. 20 - 25). Acct : MMECEN.

GOOD SKIPPER : 10000 metric tons 50/50 moloo bagged urea, Yosu (S. Korea) to Karachi, \$21 per metric ton fios, L/D 1500/1000, dem. \$3000 daily (Sept. 16 - 25). Acct : Agrico.

GOOD TRADER : 8000 metric tons 100/100 moloo bulk rapeseed, Duluth Superior or Thunderbay in chpt to Algier and Oran, \$37 per long ton fiot basis 1/2, 3 total days load / 500 metric tons Algier, 700 metric tons Oran discharge, dem. \$3500 daily (Oct. 20 - 30).

NEDA : min./max. 10000 metric tons wheat in bulk, Rouen to Dar es Salaam, \$26 per metric ton fiot, L/D 2500/1000 (Sept.).

VESSEL : 8000 metric tons 50/50 moloo bulk soda ash, Baton Rouge to Puerto Cabello, \$13.50 per metric ton fiot, L/D 2000/1000, (Sept. 8 - 14).

IOS : 4000 metric tons bagged cement, Molaga to Warri, \$23.50 per metric ton fios, L/D 1000/500, (Sept. 21 - 25).

VALMAS : min./max. 7600/9500 metric tons lentils, Mersin - Iskenderum to 1-2 port(s) West coast India, \$20.75 per metric ton fios, L/D 800/800, dem. \$2400 daily (Aug. 29 - 30).

ATHINOULA : 5000 metric tons 50/50 moloo bagged preslung cement, Gallipoli to Bandar Shapour, \$26 per metric ton fios, L/D 1000/1000, dem. \$0.30 per metric ton intaken daily (Sept. 19 - 20).

GIANNAKIS : 4000 metric tons 50/50 moloo bulk salt, Porto Empedocle to Bremen, \$19 per metric ton fios, L/D 1000/1000 (Sept. 24 - 28). Acct : German charterers.

MOSCA : min./max. 2600/2680 metric tons wirerods in coils (55'), Immingham to Istanbul, \$24.25 per metric ton fios, L/D 1000/1000, dem. \$2100 daily (Sept. 20 - 26). Acct : Turkish charterers.

SEARIDER : 2200 metric tons 50/50 moloo bagged preslung cement, Valencia to Nouakchott and/or Nouadibou or Dakar, \$16.25 per metric ton fios basis 1/1 or \$16.75 basis 1/2, L/D 900/500, dem. \$1200 daily (Sept. 26 - 30).

SILVER COAST : 10000 metric tons 50/50 moloo wheat in bulk, North France to Alexandria, \$14 per metric ton fios, L/D 3000/1500, dem. \$3000 daily (Sept. 14 - 19).

TAKIS H. : 10000 metric tons 100/100 moloo cement in bags, Constantza to Dubai, \$20.50 per metric ton fios, L/D 1000/1000, dem.

\$3500 daily (Sept. 20 - 25).

LEFTERIS (12978 dwt.): Full cargo agricultural products, 1 - 2 ports West coast India to 2 - 4 ports Bordeaux - Hamburg range, \$210,000 lumpsum fios basis 2/2, 23 total days, dem. \$2650 daily (Sept. 5 - 25). Acct: Euro.

DIMITRIS: 10000 metric tons 50/50 bagged rice, Galveston to 1 - 2 ports Dakar - Duala range, \$28.25 per metric ton fios basis 1/2, L/D 800/700, (Sept. 12 - 15). Acct: Oleagine.

ELOCEAN: 29000 metric tons 50/50 molasses manganese ore, Macapa to Ghent and Rotterdam, \$10.50 per metric ton fios basis 1/2, L/D 5000 metric tons / 2.5 days Ghent, 2 days Rotterdam, dem. \$3000 daily (Sept. 15 - 30). Acct: American charterers.

SILVER SUN: 7200 - 7400 metric tons min./max. co bulk wheat, Kovalla to Alexandria, \$11.25 per metric ton fios, L/D 700/1500, dem. \$2500 daily (Sept. 11 - 16). Acct: Finagrain.

DONA AMALIA: 5000 metric tons min. chopt ferromanganese ore, Durban to 1 - 2 out of Genoa, Piombino, Bagnoli, Taranto chopt, \$26 if Taranto, \$27 if West Italy plus \$1 for 2nd disport, L/D 1000/1000, dem. \$2100 daily (Sept. 30 - Oct. 5). Acct: Sidermar.

ELENIA: 6930 metric tons min./max. bundled steel bars, Salvador to Algeria and Skikda, \$26.50 per long ton fios basis 1/2, L/D 1200/500, dem. \$2500 at load port and \$2900 at disport (Oct. 2 - 12). Acct: Metal Transport.

ELISLAND: Buenos Aires to Venezuela (\$28 per metric ton), or Alexandria (\$31), or Port Sudan (\$36), or Lattakia / Tartous (\$32), or Indonesia (\$36), or China (\$37), 9200/9500 metric tons min./max. co bagged sugar, freight as above basis 1/1 fios, L/D 750/750, dem. \$2900 daily (Sept. 22 - 29). Acct: Anglo Chemical.

ELSTAR: min./max. 8500 metric tons bulk agricultural products, Paranagua or Santos to West Mediterranean, \$20 per metric ton fios, L/D 1500/1000, dem. \$2800 daily (Sept. 25 - 30). Acct: Traxax.

TIME CHARTER:

PANAGIOTIS: 24233 dwt., built 1966, geared b/c (13 knots on 31 tons ifo 1500' plus 2 tons d.o.), one Great Lakes round voyage, delivery D.O.P. Riga (Sept. 17 - 22), redelivery D.O.P. U.K./Continent, hire: \$4500 daily (American charterers).

PARALOS: 15670 dwt., built 1962 (703, 000 cbft. grain, 13 - 13.5 knots on 20 tons ifo 1500' plus 1.5 - 2 tons d.o.), delivery passing Chanakale (Aug. 28 - 31), t/c trip to Libya, redelivery on D.O.P., hire: \$3000 daily including overtime (C.T.T.).

REGINA S.: 14850 dwt., built 1977 (670, 000 cbft. bale, 13 knots on 18 tons ifo 1000', plus 1 ton d.o.), delivery Galveston (Sept. 11 - 17), t/c trip to Persian Gulf with redelivery passing Muscat, hire: \$5500 daily including overtime (ARAMCO).

MARIA K. (SD14 built 1970): t/c trip

delivery Spanish Mediterranean (Sept. 5 - 23), redelivery Persian Gulf (passing outbound Muscat), hire \$5000 daily including overtime (ALAM).

ZEA: 5265 dwt., built 1960 (225178 cbft. bale, 11 knots on 9 tons ifo 300' plus 0.5 ton d.o.), delivery Holtenau (Sept. 15 - 18), t/c trip to Lebanon, hire \$2575 daily including overtime (AFRAB).

TRANSWORLD SAILOR: 5900 dwt., built 1959 (261000 cbft. bale, 13 knots on 10 tons d.o.), delivery Galatz (Sept. 20 - 26), t/c trip to Red Sea, hire \$2325 daily including overtime (ALAM).

DROMON: 2900 dwt., built 1964 (115, 000 cbft. bale, 10.5 knots on 5.5 tons gasoil), delivery Marseilles (October), t/c trip, redelivery Benghazi, hire \$1300 daily including overtime (Sudcargoes).

SAMOS FAITH: 2150 dwt., built 1956 (81000 cbft. bale, 11 knots on 3.8 tons m.d.o.), delivery Antwerp (Sept. 5), t/c trip to West / East Mediterranean, hire \$1000 daily including overtime (Sudmaritime).

COSTAS K.: 16600 dwt., built 1963 (743/692000 cbft. G/B, 13 knots on abt 24 tons 1500'), delivery Aviles (Sept. 28 - Oct. 5), one Great Lakes round voyage, hire \$3400 daily including overtime (Bulk).

MADINIA: 4940 dwt., built 1959 (223, 500 cbft. bale, abt 11 knots on abt 10 tons d.o.), t/c trip, delivery APS Flushing (Sept. 25 - 30), redelivery DOP safe port not South of Dakar, hire: \$2200 daily including overtime (Greek charterers).

AGLAOS: 10800 dwt., tween, built 1963 (546800 cbft. bale + 23190 reef, heavy lift 60 tons, abt 16.5 knots on abt 34 tons ifo 1500' plus 2 tons d.o.), t/c 12 - 14 months trading, delivery October, hire \$3330 daily including overtime (CPV).

GOOD SAILOR: 6190 dwt., built 1974 (258820 cbft. bale, 11.5 knots on 11 tons ifo plus 1 ton d.o.), delivery APS Rochester, t/c trip, redelivery one DOP Great Lakes, chopt round voyage with redelivery 1 sp U.K./Cont./Baltic, hire: \$2900 daily including overtime, if round voyage \$3400 (Transsea).

GOOD MARINER: 11173 dwt., built 1956 (511943 cbft. bale, 14 knots on 25 tons ifo plus 1.5 tons d.o.), delivery Antwerp (Sept. 18 - 21), t/c trip, redelivery East Coast South Africa, hire: \$3550 daily including overtime (Samtanus).

GOOD TRANSPORTER: 12843 dwt., built 1962 (604290 cbft. bale, 15 knots on abt 24 tons ifo plus 1.5 tons d.o.), delivery Haiphong, (Sept. 28 - Oct. 30), t/c trip, redelivery Cuba, hire: \$3100 daily including overtime (Cuflet).

KIMKO STORK: 9185 dwt., built 1958, t/c trip, delivery APS Mombasa (Sept. 18 - 23), redelivery Bangkok, hire: \$3000 daily including overtime (Bcnk Line).

ELVIUBA: 12740 dwt., tween, built 1956 (662/560445 cbft. G/B, 13 knots on 18 tons ifo 1500' plus 1.5 tons d.o.), t/c period 6 months 1 month molchopt, delivery passing

NAYTIKA XPONIKA

Ushant northbound (Sept. 18 - 25), redelivery one sp Med./U.K./Cont. on DOP, hire: \$2750 daily including overtime (Clay Bridge Shipping S.A.).

EUROCARRIER: 22277 dwt., built 1973, (1323676/1257601 cbft. G/B, 14.5 knots on 30 tons ifo plus 1.5 tons d.o.), delivery DOP Valparaiso (Oct. 5 - 14), t/c trip, redelivery Carribs/NCSA, hire: \$4650 daily including overtime (Rodson).

SILK: 7760 dwt., built 1956 (372929/342606 cbft. G/B, 13 knots on 10.5 tons ifo plus 1 ton d.o.), delivery APS Marseilles, t/c trip, redelivery Tripoli, hire: \$2825 daily including overtime (Caltnam).

SOURCES:

Achaiki Naftiliaki S.A.
Carras Liner Services S.A.
Dalex (Brokers) S.A.
GENPE Shipping S.A. Panama
Homeric Shipping (A. Sorotos)
M. A. Hambury & Co.
P. K. Kakoulidis & Co.
Kallianis Shipping S.A.
George A. Callitsis (Successors)
Link Maritime Enterprises S.A.
E. G. Loukedes
Marbrokers S.A. Panama
Nicholas G. Moundreas Shipping S.A.
Plessot Trading S.A. (A. Katikas)
Prometheus Maritime Corp.
C. Riganatos (Shipbrokers)
Thenamaris Maritime Inc.
United Shipbroking Ltd.

ISTANBUL FIXTURES:

Our friend, Mr. S. D. Litopoulos, chartering agent at Istanbul, reports:

Tanker Chartering fixtures:

Recent in-Mediterranean fixtures of ours of a 2800 combined acid tanker for some voyages are not momentarily divulged on Owners instructions.

Dry Cargo fixtures:

Here are some recent fixtures of ours:

m.s. SULEYMAN KAPTAN: 1300 CBM SSW 100/o, Novorossisk / Pozzuoli 15/30 Sept., irettes 11,000 fiof.

m.s. OGUZKAN 11: 2600 CBM SSW 100/o, Novorossisk / Catania 5/20 Sept., \$12.25 fiof.

m.s. MARMARA: 2500 CBM SSW 50/o, Novoro / Catania - Marsala 12/22 Aug. \$12 fiof.

m.s. KAPTANOGLU: 3600 CBM SSW 100/o, Novorossisk / Pozzuoli 10/20 Sept., \$11.50 fiof.

m.s. TURKAY DENIZ: 3500 CBM SSW 100/o, Novorossisk / Riposto 5/20 Aug. irettes 10600 fiof.

PHONES: 675-4321, 323-0064
TELEX: 87517

JAMES SMYRNIOUDIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

CABLE ADDRESS:
"SMYPNIOUDI" BALTIMORE

BALTIMORE, MD. 21231