

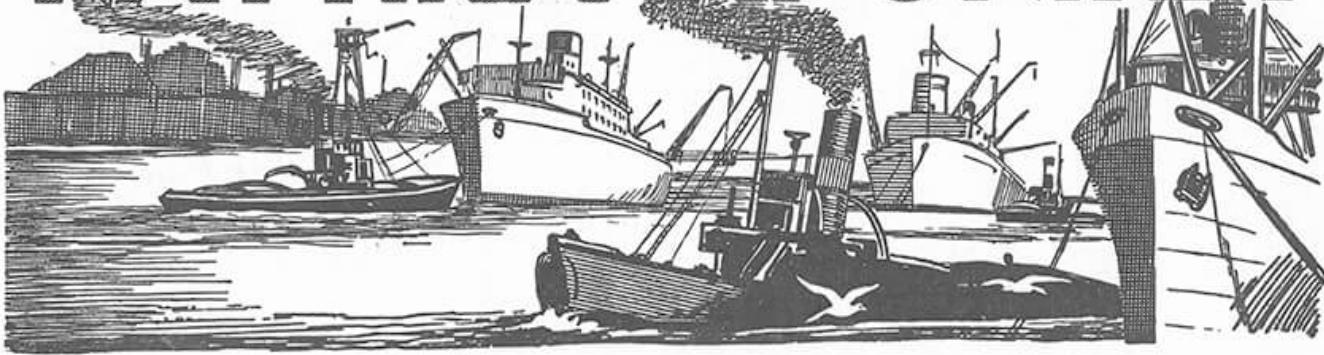
# NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1979

Αρ. Φύλλου 1054/813

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΘ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 1054/813

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :  
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΜΑΐΟΥ 1979

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

## Τὸ δεκαπενθήμερον

### Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΗΣ ΜΑΝΙΛΑΣ

Υψίστης σημασίας άποφάσεις διά την μελλοντικήν έξέλιξιν τῶν θαλασσών μεταφορῶν γενικῶς — εἰδικώτερον διά τὸ μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας — θά ληφθούν κατὰ τὴν ἐπικειμένην σύνοδον τῆς «Ούνκτάντ» εἰς Μανίλαν, ὅπου, μεταξύ ἄλλων, θά συζητηθῇ, ὡς γνωστόν, ἡ ἐπέκτασις τοῦ συστήματος 40+40+20 καὶ εἰς τάς μεταφοράς χύδην φορτίων.

Αἱ ὑποανάπτυκτοι χώραι, ἐνθαρρυνθεῖσαι ἀπό τὴν διαλλακτικήν στάσιν ὁρισμένων κυβερνήσεων καὶ ἐφοπλιστικῶν ἐνώσεων τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν ἔναντι τοῦ προταθέντος ὑπὸ τῆς «Ούνκτάντ» κώδικος λειτουργίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν, προσπαθοῦν τώρα νά ἐγιθάλουν τὸν προστατευτισμὸν καὶ εἰς τὰς «τράπημα» μεταφοράς.

Οἱ προστατευτισμός, δύμας, πέραν τοῦ συνιστᾶται κατάφωρον παραδίσιν τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλεύθερας διακινήσεως τοῦ διεθνούς ἐμπορίου, καταργεῖ τὸν ἐλεύθερον ἀνταγωνισμὸν καὶ παρεμποδίζει τὴν ὑγιαί ἀνάπτυξιν τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας. Η ὑποχρεωτική κατανομὴ τῶν φορτίων θά ἐπηρεάσῃ τὴν ἀπόδοτικότητα τοῦ πλοίου δυσμενῶς καὶ θά αὐξήσῃ σοδαρῶς τὸ μεταφορικὸν κόστος, πρός ζημίαν ὥστε μόνον τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν ἀλλά, κυρίως, αὐτῶν τούτων τῶν ὑποαναπτυκτῶν.

Αἱ ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς υιοθέτησεως μιᾶς τοιτάτης πολιτικῆς θά είναι καταστρεπτικοί διά τὰς Ναυτιλίας τῶν μη ἔχουσῶν ἐπαρκεῖς ἔθνικάς μεταφοράς χωρῶν, ὡς η Ἑλλάς, η Νορβηγία καὶ τὸ Χόγκ Κόγκ. Διότι ἔναν καθιερωθῆ τάρα τὸ 40+40+20 ποῖος ἀμφιβόλει ὅτι ὠρισμέναι χώραι δέν θά προσπαθήσουν κάποτε νά ἐγιθάλουν τὸ 50+50.

Η ναυτιλομένη Ἑλλάς, η ὁποία κατέλαβε πρωτεύουσαν θέσιν παγκοσμίως εἰς τονόλ, χάρις εἰς τὴν συναγωνιστικότητα τοῦ στόλου τῆς, ὃντηρέν ἀνέκαθεν θισσώτις τῆς ἀρχῆς τῶν ἐλεύθερων θαλασσών μεταφορῶν. Τὴν θέσιν αὐτὴν θά ὑποστηρίξῃ ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία εἰς τὴν Μανίλαν, ἀνεπτρέαστος ἀπό τὴν ἐν προκειμένῳ πιθανήν στάσιν τῶν χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος.

Πέραν τῶν ἀνατολικῶν, τὰς προτάσεις τῆς Όμάδος τῶν 77 εύνοούν, παραδόξως, καὶ τινες εὐρωπαϊκαί, ἐκ παραδόσεως ναυτιλια-

καὶ χώραι, ὡς η Γερμανία, η Ολλανδία, τὸ Βέλγιον καὶ αὐτὴ ἀκόμη η Βρετανία.

Ἄπο τὴν ἄλλην πλευράν, αἱ θεσίες τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας θά τύχουν πιθανῆς ὑποστηρίξεως ἢ μέρους τῶν Ἡνωμένων Πολιτιών, τῆς Ἰαπωνίας καὶ ἄλλων ἀνεπτυγμένων οἰκονομικῶν χωρῶν, ὡς καὶ ἐκ μέρους τῶν πολυεθνικῶν ἐταιριῶν πετρελαίων.

Οὐδείς ἀμφισβητεῖ εἰς τὰς ὑποαναπτύκτους χώρας τὸ δικαίωμα νά δημιουργήσουν ἔθνικούς ἐμπορικόν στόλους. 'Αλλ' ἐφόσον ἡ ἀνάπτυξις τῶν στηρίζεται ἐπὶ καθαρῶν ἐμπορικῶν, συναγωνιστικῶν βάσεων. "Άλλως θά κλονίσουν τὸ θεμέλιον τοῦ παγκοσμίου ναυτιλιακού οἰκοδομήματος μέ απροβλέπτους συνεπείας διά τὴν διεθνή οἰκονομίαν.

### ΠΡΟΣΥΠΟΓΡΑΦΟΜΕΝ

Σφοδρῶς ἀντιτίθενται οἱ Σουηδοί ἐφοπλισταί εἰς πάσαν ιδέαν καθιερώσεως δικαιώματος προτιμήσεως φορτίων εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς διά τὰς υπὸ ἀνάπτυξιν χώρας.

Αἱ προτιμήσεις αὐταὶ, ἐδήλωσαν, δὲν βλάπτουν μόνον τὸν ἐφοπλισμόν, ἀλλὰ βλάπτουν κυρίως τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον, διότι αὐξάνουν τὸ κόστος μεταφορᾶς καὶ μειώνουν τὴν εύκαμψιάν τῆς ἐπιχειρήσεως. Οἱ συντελεσταὶ τῆς ἀγορᾶς πρέπει νά είναι ἐλεύθεροι εἰς τὸν κυριαρχικὸν ρόλον των. "Οστις δύναται νά προσφέρῃ τὰς ναυτικὰς τοῦ ὑπηρεσίας μέ τὴν ύψηλοτέρων ἀπόδοσιν καὶ τὴν χαμηλοτέρων τιμήν, πρέπει νά δύναται νά εἰσέλθῃ ἐλεύθερως εἰς τὸν ναυτιλιακὸν ἀνταγωνισμόν χωρὶς ουδένας περιορισμὸν τῆς δραστηριότητος του.

Προσυπογράφομεν τὰς σουηδικάς δηλώσεις. Τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν ἔξασφάλισιν ἀνέτου καὶ εὐθηνῆς μεταφορᾶς δὲν ἐδημιουργήσαν οἱ περιορισμοί, οἱ προτιμήσεις καὶ αἱ παρεμβάσεις. Τὴν ἐδημιούργησεν ὁ ἐλεύθερος συναγωνισμός τῶν ναυτικῶν χωρῶν.

### «ΕΥΘΑΝΑΣΙΑ» ΠΛΟΙΩΝ

Θά ἡταν δύσκολο νά πιστέψει κανείς στὴν εἶδηση, ὃν δὲν ἐπιβεβαιούνταν ἀπό οὐδίπους της πράγματος. Πρόκειται για τὴν σκέψη τοῦ YEN νά νομοθετήσει οριό ήλικίας τῶν πλοίων, μετά τὴν συμπλήρωση τοῦ ὅποιου θά

διαγράφονται ὅποι τὰ Ἑλληνικά νηολόγια.

Ἐπειδὴ ἡ εἶδηση μᾶς ἔξεπληξε δὲν μπορούμε παρά νά διερωτηθούμε πῶς συνέβη νά υιοθετῆθη μιά λύση πού, χωρίς νά ἔξυπνητεται τὰ οὐσιαστικά συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας, μπορεῖ νά προκαλέσει ἀπροσμέτρητες ἐπιπτώσεις σὲ βάρος τοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Οὐαὶ πρέπει νά κατανοηθεῖ πῶς τὸ κράτος δὲν είναι μιὰ ἀφηρημένη ἐννοια, ἀλλὰ ζῶ ντες καὶ δρῶ ντες εἰς ὅργανοισμοί, ποὺ δραστηριοποιοῦνται καὶ κινητοποιοῦνται κατά τίς προθέσεις, τίς ἐπιδιώξεις καὶ τίς ἀποφάσεις.

Διερωτώμεθα, λοιπόν, ὃν τὰ πρόσωπα αύτά ἐμελέτησαν καὶ συνεζήτησαν τὸ μέτρο τῆς «εύθανασίας» τῶν πλοίων σ' ὅλες τοὺς τίς διαστάσεις. Εύρεθηκε σωστό κι' ὥριμο ὅπετε νά ἀνακοινωθεῖ καὶ δημόσια; 'Αναλογίσθηκε κανείς πώς μόνη ἡ εἶδηση «πῶς τὸ μέτρο μελετάται» ἀρκεῖ για νά προκαλέσει κατακόρυφη πτώση τιμῶν; Νά κλείσει τὴν πόρτα τοῦ ἐφοπλισμοῦ σὲ ἔνα πλήθος ἀνθρώπων; Νά τούς στρέψει στίς ξένες σημαῖες κλπ. κλπ.;

Αὐτά καὶ ἄλλα πολλά ἐρωτήματα δημιουργοῦνται, ἐνώ παραλληλη γεννιέται η σκέψη πώς παρόμοιες ίδεες προσφέρουν στούς «άσπουνους» φίλους τῆς Ναυτιλίας μας τὸ «έξι οἰκείων» ύλικό για περαιτέρω δυσφήμηση. Νομίζουμε, λοιπόν, πώς ἐπιβάλλεται μᾶλλον μιά πειστική διάφυση.

### Η ΝΕΑ ΣΟΛΑΣ

Η σύμβασις ΣΟΛΑΣ 1974 ἀναμένεται νά τεθῇ συντόμως ἐν ισχύι μετά τὴν ἐπικύρωσίν της ἀπό τὴν Διετίκη Γερμανίαν, πρό μηνός.

Μέχρι στιγμῆς η σύμβασις ἔχει ἐπικυρωθῆ ύπο 22 χωρῶν, ἔναντι τῶν 25 ἀπαιτουμένων διά νά τεθῇ ἐν ισχύι. Αἱ ήδη συμβληθεῖσαι χώραι ὑπερκαλύπτουν τὸ ἀπαιτούμενον ποσοστό (50%) τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, πού συνιστᾶ τὴν δευτέραν προϋπόθεσιν ἐνεργοποιήσεως τῆς συμβάσεως.

Ο Γενικός Γραμματεὺς τοῦ IMKO, κατά τὴν ύπογραφήν τῆς συμβάσεως ύπο τῆς Γερμανίας, ἔξεφρασε τὴν πεποίθησιν ἐπικυρώσεως τῆς συμβάσεως ύπο τριών ἀκόμη χωρῶν ὑπό τοὺς τῶν προσεχῶν μηνῶν, ὡστε νά τεθῇ αὐτὴ ἐν ισχύι ἀπό τὸν 1980.

### Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Αἱ πολιτικοί οἰκονομικαί ἀνακατατάξεις καὶ ὁ κρατικός παρεμβατισμός είναι οἱ δύο παράγοντες πού θά ἐπηρεάσουν τὸ μέλλον τῆς Διεθνούς Ναυτιλίας, συμφώνως πρός τὸν

πρόεδρον τοῦ Ἀμερικανῶν Μπυρώ ὁφ Σίππιγκ,  
κ. Ρόμπερτ Τ. Γιάγκ.

Ομιλῶν ἐνώπιον τῆς διασκέψεως «Ἀμερικανική καὶ Διεθνής Ναυτιλία» : Τὸ Οἰκονομικὸν Μέλλον», ήτις ἔλαβε χώραν εἰς Νέαν Υόρκην, ὁ κ. Γιάγκ παρεπήρησεν ὅτι εἰς τὴν Διεθνή Ναυτιλίαν «αἱ ἑνέργειαι καὶ αἱ ἑξελίξεις εἰς μίαν, ἔστω, γεωγραφικήν περιοχήν ἡ ἐπιχειρηματικήν κοινωνίαν δύνανται νά̄ ἔχουν ἐπιπτώσεις εἰς σταντας ἔξημάν. Διά νά̄ συνέσσωμεν μίαν εἰκόνα τοῦ μέλλοντος τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλίας, ἀπό τὴν ὀδιάκοπον ροήν τῶν γεγονότων, πού συμβαίνουν παγκοσμίως, πρέπει νά̄ ἔχωρίσωμεν ἕκεῖνα τά̄ ὅποια ἔχουν ἡ̄ ἔνδεχεται νά̄ ἔχουν σχέσιν μέ τὴν Ναυτιλίαν. Ἐπί παραδείγματι, σήμερον δέν ἀποκλείονται αἱ ἀνακατατάξεις εἰς τάς μεταφοράς πετρελαίων, συνεπείς τῶν ἀνωμαλιῶν εἰς τὸ Ἰράν, καὶ τὴν ἀνατίμησην τῶν πετρελαίων ὑπό τῶν χωρῶν τοῦ ΟΠΕΚ. Πρέπει, ἐπίστις, νά̄ ἀναμένωμεν τάς ἐπιπτώσεις εἰς τάς ὑπερποντίους μεταφοράς καὶ τὴν δομὴν τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλίας ἐκ τῆς ἀποκαταστάσεως τῶν σχέσεων μεταξὺ Κίνας καὶ Δύσεως. Ὁφείλομεν, τέλος, νά̄ λάθωμεν ὑπὸ ὅψιν τὴν ἀπειλήν διὰ τάς διενειχεὶς μεταφοράς ἐκ τῆς ληστρικῆς τακτικῆς περικοπῆς τῶν ναύλων ἐκ μέρους τῶν συνεχῶς διογκούμενών κρατικῶν ναυτιλιῶν.»

Ο πρόεδρος τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος εἶπεν ὅτι ἔκεινο τὸ ὄποιον καθιστά δυσχερῆ τὸν καθορισμὸν τῶν ἐπιπτώσεων τῶν ἀνωτέρων καὶ ἄλλων παραγόντων εἰς τὴν Διεθνή Ναυτιλίαν είναι ἡ ἀνάμιξις τῶν κυβερνήσεων καὶ τάς ναυτιλιακάς δραστηριότητας. «Ἐνῶ είναι δύσκολον νά̄ καθορισθῇ ἡ γραμμή μεταξύ δονθείας καὶ ἐπεμβάσεως, κατανοοῦμεν τὴν ἀντίσχιαν καὶ τάς ἐνεργείας τῶν κυβερνήσεων, αἱ περισσότεραι τῶν ὅποιών κρίνουν ἀπάραιτον τὴν ὑπαρξίν τῆς ιδίας ἔθνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Μολονότι ἔνα μέρος τῆς κυβερνητικῆς παρεμβάσεως κρίνεται νά̄ ὡς χρήσιμον καὶ ἀπαραίτητον, ὑπάρχει διαφορά ἀπόψεων ὡς πρός τὴν ἔκτασιν πού είναι ἀποδεκτός ὁ κρατικός παρεμβατισμός, τόσον μεταξύ χωρῶν ὅσον καὶ μεταξύ ἀτόμων. Δυστυχῶς, δέν ὑπάρχουν ἀξιώματα οὔτε ἀνεγνωρισμέναι κατευθυντήριοι γραμματικοί εἰς τὸ σημεῖον αὐτό, μέ τοπέλεσμα ἐκάστη χώρα νά̄ υιοθετῇ ιδίαν πολιτική», εἶπεν ὁ κ. Γιάγκ.

Περαίνων, ὁ πρόεδρος τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος, εἶπεν ὅτι ἡ Διεθνής Ναυτιλία δύσθελει νά̄ συνεργασθῇ, πέραν τῶν τομέων τῆς ἀφολείας καὶ τῆς προστασίας τοῦ περιβάλλοντος, διά νά̄ ἐπιλύσῃ τὰ προβλήματα

πού ὀναφύονται ἀπό τὸν κυβερνητικὸν παρεμβατισμὸν καὶ τούς πολιτικο-οἰκονομικούς παράγοντας.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ NAYΤΙΑ ΚΑΙ E.O.K.

Εἰς τὴν «Ἐπιθεώρησιν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς» τοῦ μηνός Ἰανουαρίου ἐδημοσιεύθη ἔκθεσις τοῦ κ. Γεωργίου Κασφίκη περὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐν τῷ πλασιώ τῆς Εύρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος.

Ἡ ἔκθεσις διαπιστώνει ὅτι ἡ εἴσοδος τῆς Ἐλλάδος θά δώσῃ νέαν διάστασιν εἰς τὰ ναυτιλιακά ζητήματα τῆς E.O.K. Μέ στόλον 53 ἑκατόν τούνων η Ἐλλάς ἀντιπροσωπεύει τό 70% τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Κοινότητος. Μέ τον στόλον αὐτὸν ἡ E.O.K. θά φθάσῃ τά 33% τοῦ παγκοσμίου τονιάζος καὶ θά διαδραματίσῃ κεφαλαιώδη ρόλον εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς, τὸ ὅποιον ἐκπροσωπεῖ τό 35% τῶν διενῶν συναλλαγῶν καὶ διεξάγεται κατά μέγα μέρος διά θαλάσσης.

Εἰς τὸ πρόβλημα πού δημιουργεῖ ἡ πολιτικὴ τοῦ προστατευτισμοῦ, τὴν ὅποιον ἐφαρμόζουν ἀρκεταὶ χώραι, η Ἑλληνική Ναυτιλία θά ἀσκήσῃ εὑρεγετικήν ἐπίδρασιν εἰς τὴν E.O.K. Δεδομένου ὅτι αὐτή ἀποτελεῖ τὴν ἐμπορικήν δύναμιν τοῦ κοσμοῦ μέ εἰσαγωγάς καὶ ἔξαγωγάς ὑπερβαίνοντας τὰς ἀντιστοίχους τῶν ΗΠΑ, τῆς E.S.S.D. καὶ τῆς Ἰαπωνίας, ὁ σχεδόν διπλασιασμός τοῦ στόλου της, διά της προσθήκης τοῦ ἐλληνικοῦ, θά της δώσῃ τὴν δυνατότητα νά̄ ἀσκή ἀποφασιστικήν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν παγκοσμίων ναυτιλιακῶν πραγμάτων καὶ νά̄ προστατεύῃ ἀποτελεσματικά τὰ ναυτιλιακά συμφέροντα τῶν μελών της.

Σημειωτέον ὅτι τά συμφέροντα τῶν χωρῶν - μελών τῆς EOK δέν είναι ταυτόσημα, ἀλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει οἱ στόλοι των, ίδιως εἰς τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν, δέν τελοῦν εἰς ἀνταγωνισμὸν μέ τόν ἐλληνικόν στόλον, διστις ἀπασχολεῖται κυρίως εἰς τὰς τράμπες μεταφοράς.

Ὦς πρός τά προβλήματα, τά ὅποια ἡ εἴσοδος τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν EOK θά δημιουργήσῃ εἰς τὸν ἐλληνικὸν στόλον, παρατηρεῖται ὅτι δέν θά παρουσιάσουν ὁρίζοντα, δεδομένου ὅτι θά ἀναφέρονται κυρίως εἰς τὸν ἐναρμονισμὸν του πρός κανονισμούς κοινωνικῆς μορφῆς, διστις ἀπερίπτωτος θέσιν τῆς Κοινότητος εἰς

τάς διεθνεῖς ναυτιλιακάς συζητήσεις. Πρέπει, ἐξ ὅλου, νά̄ ἐλπίσωμεν ὅτι θά συμβάλῃ ἔπισης εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ναυτιλίας τῆς Κοινότητος, διότι θά της ἐπιτρέψῃ πρώτον μὲν νά̄ βελτιώσῃ τὴν δομὴν της καὶ δεύτερον νά̄ καθορίσῃ μίαν κοινωνικήν ναυτιλιακήν πολιτικήν, ητίς θά είναι ἀπαραίτητος εἰς τὴν πρώτην ἐμπορικήν δύναμιν τοῦ κόσμου.

## Η ΡΩΣΙΚΗ ΑΠΕΙΛΗ

Μετά τὸν ἀγριον ἀνταγωνισμὸν τοῦ σοβιετικοῦ στόλου πρὸς τάς δυτικάς ναυτιλίας εἰς τάς μεταφοράς φορτίων, ὅπου οἱ προσφερόμενοι ναύλοι ισοδυναμούν ούσιαστικῶς μὲ «ντάμπιγκ», ἔχομεν τώρα καὶ τὸν ρωσικὸν ἀνταγωνισμὸν εἰς τὸ τομέα τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου. Συμφώνως πρὸς σχετικάς πληροφορίας, κατά τὴν ἐφετεινήν σαιζόν, τά σοβιετικά κρουαζιερόπλοιοι θά πραγματοποιήσουν 550 προσεγγίσεις μόνον εἰς ἐλληνικούς λιμένας. Λαμβανομένου δέ ὑπὸ φύιν τοῦ γενούτου τῆς ἀπειρούστου κρατικῆς χρηματοδότησεως πού ἀπολαμβάνουν ὅλα καὶ τῶν περιωρισμένων δαπανῶν πληρώματος πού ἔχουν λόγω τῶν χαμηλῶν ἀποδοχῶν τῶν Ρώσων ναυτικῶν, ἀναμένεται ὅτι θά ἀνταγωνισθοῦν τὸ ἐλληνικόν κρουαζιερόπλοιον εἰς αὐτήν ταύτην τὴν ιδικήν του περιοχήν τοῦ Αίγαιον καὶ τῶν ὅλων ἐλληνικῶν θαλασσῶν. Κατόπιν τούτου ἐγέρεται αὐτομάτως τό πρόβλημα τῆς προστασίας τοῦ ἐλληνικού κρουαζιερόπλοιου ἀπὸ τὸν ἀθεμίτον ἀνταγωνισμὸν τῶν Ρώσων, τό ποιόν κοθ' ἡμᾶς θά πρέπει νά̄ ἀντιμετωπίσθῃ εἰς τά πλαίσια τῆς διμερούς ναυτιλιακῆς συμφωνίας πού ύψιστοται μεταξύ Ἐλλάδος καὶ Σοβιετικῆς Ἐνωσεως. Δέν γνωρίζομεν ἄν ἐν λόγω συμφωνία προβλέπη ἔκτακτον σύγκλησιν τῆς μικτῆς ἐλληνοσοβιετικῆς ἐπιτροπῆς, ἡ ὅποια συνέρχεται εἰς τακτά χρονικά διαστήματα. Ἄλλα καὶ ἄν δέν προβλέπεται, νομίζομεν ὅτι ἡ ἐλληνική πλευρά πρέπει νά̄ ἀσκήσῃ ἔκτακτον σύγκλησιν τῆς ἐν λόγω ἐπιτροπῆς, ὅχι, βεβαίως, ὅταν διαπιστώθῃ οἱ Ρώσοι προσφέρουν ναύλους «ντάμπιγκ» — διότι τότε θά είναι πλέον ἀργά — ὅλα τώρα, διά νά̄ ἐπιστηθῇ ἔγκαιρως ἡ προσοχή των οἱ Ἐλλάς δέν θά ἀνεχθῇ ἀνταγωνισμὸν τοῦ ἐλληνικοῦ κρουαζιερόπλοιου. Παραλλήλως θά πρέπει νά̄ ὑπάρξῃ ἡ ἀπαραίτητος προεργασία καὶ ἀπό τὴν πλευράν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρήσεων διά κοινήν ἀντιμετώπισιν τοῦ διαγραφομένου κινδύνου.

## ΠΕΡΙΤΤΗ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ

Ἄπο τά πρώτα ἀποτελέσματα τῶν ἐπιθεώρησεων ἐλληνικῶν πλοίων, τάς ὅποιας διενήργησαν εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ τά ἐπονομασθέντα κινητά κλιμάκια δίξιωματικῶν ἐπιθεωρητῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἐπιβεβαιοῦνται ἡ ἀρχική σκέψις πολλῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας ὅτι ἡ συγκρότησις τῶν ἐν λόγω κλιμακίων ήτο μία περιττή πολυτέλεια, ὑπὸ τάς παρούσας μάλιστα συνδῆκας, καθ' ἄς ἡ πραγματοποίησις οἰκονομιῶν εἰς ὅλους τούς τομεῖς, καὶ ίδιως εἰς τὸν συναλλαγματικόν, είναι ἔκ τῶν οὖν.

Ἐκ τῶν σχετικῶν στοιχείων πού ἔδωσεν εἰς τὴν δημιοσιότητα ὁ Υπουργός κ. Κεφαλογιάννης, τά δύο πρῶτα κλιμάκια ἐπιθεωρητῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, εἰς διάστημα τεσσαράκοντα ήμερων, ἐπεσκέψησαν ἐπτά εύρωπακούς λιμένας, εἰς τούς ὅποιους ἐπιθεωρήσαν 68 ἐλληνικά πλοία καὶ τὸ τρίτον, τό ὅποιον ἐπίσης εύρισκεται εἰς τὴν Δυτικήν Εύρωπην, είχεν ἡδη ἐπιθεωρήσει 20 πλοία εἰς τὴν περιοχήν τῆς Ἀμερικῆς καὶ θά συνέχει τό ἔργον του ἐπί 150 ημέρων εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βορειοδυτικῆς Γαλλίας. Ἐπίσης προτοτιμάζετο ἡ ἀναχώρησις καὶ τούτη τετάρτου κλιμακίου.

Ἀναφέρομενος ὁ κ. Κεφαλογιάννης εἰς τά ἀποτελέσματα τῶν ἐν λόγω ἐπιθεωρήσεων, έδήλωσεν ἀπειροφάστως ὅτι τά περισσότερα

CABLES: "NAFTIKA"  
TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110  
PHONE: 376545  
A/H 376067

## Argonaut Suppliers (pty) L<sup>td</sup>

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

D U R B A N

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

άπό τα έπιθεωρηθέντα πλοία εύρεθησαν εἰς πολύ καλήν κατάστασιν. «Υπήρξαν, προσέθεσε, καί μερικά πλοία τά όποια είχαν άλλειψεις εἰς τὸν τομέα τῆς ἀσφαλείας καὶ τῆς ἐνδιαιτήσεως. Εἰς τὸν τομέα τῆς ἀσφαλείας οἱ ἄλλειψεις αἵτινες διεπιστώθησαν ἀφεώρων κυρίως τὴν πλημμελή ἐνημέρωσιν τοῦ πληρώματος περὶ τῆς θέσεως καὶ τῆς καλῆς χρήσεως τῶν μέσων ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, τὴν καθυστέρησην ἀντικαταστάσεως φωτιστικῶν σημάτων κινδύνου καὶ ὀναγομάσεως ὠρισμένων πυροσβεστήρων. 'Επισης διεπιστώθησαν ἄλλειψεις εἰς ὡρισμένα ἔφοδια τῶν σωτηρίων λέμβων καὶ πλημμελῆ συντήρησις τῶν μέσων ἀσφαλείας (χωρὶς νά προσδιορίζωνται ἀπακρίων τά ἐν λόγῳ μέσος ἀσφαλείας). 'Αλλὰ πλοία, διηγυρησεν ὁ κ. Κεφαλογιάννης, είχον διαφόρους ἄλλειψεις εἰς τὸν τομέα τῆς ἐνδιαιτήσεως, εἰδικότερον δὲ διεπιστώθησαν ἄλλειψεις καθαριότητος η̄ ζημίας εἰς τοὺς κοινοχρήστους χώρους ὑγιείνης ἢ ἄλλειψεις τηλεοράσεως, ραδιοφόνου, μαγνητοφόνου, πλυντήριων καὶ εἰδών ψυχαγωγίας, ἐν οἷς ἐπιτραπέζια παιγνίδια, βιβλία κλπ.»

'Η κατάληξις : «Εἰς ὅλα τὰ πλοῖα εἰς τὰ όποια παρουσιάσθησαν ἄλλειψεις διετάχθη ἡ ἄπειρος ἀποκατάστασις αὐτῶν πρὸ τοῦ ἀπόπλου, ἐκτὸς ὡρισμένων περιπτώσεων, πού λόγω τοῦ ἐπικειμένου ἀπόπλου ἐκρίθη ἀναγκαῖον νά παρασχεθοῦν προθεσμίαι δι' ἄλλειψεις δευτερευόντων σημασίας (μέσα ψυχαγωγίας) καὶ παραλλήλως ἐκινήθη ἡ διαδικασία ἐπιβολῆς προστίμων βάσει τῶν κειμένων διατάξεων. Εἰς πλοία τά όποια είχον σοβαρωτέρας ἄλλειψεις ἀπηγορεύθη προσωρινῶς ὥ ἀπόπλους μέχρις ἀποκαταστάσεως τῶν ἄλλειψεων αὐτῶν.»

Διά νά καταδειχθῇ πόσον περιττή είναι ἡ πολυτέλεια τῶν κινητῶν κλιμακίων ἐπιθεωρητῶν θά ἀναφέρωμεν μόνον ὅτι τά 58 ἐκ τῶν πλοίων τά όποια ἐπεθεωρήθησαν ὑπὸ τῶν δύο πρώτων κλιμακίων εύρισκοντα εἰς λιμένας ὅπου ἔδρευν προξενικοί λιμενάρχαι (13 εἰς 'Αμβούργον, 30 εἰς τὸ Ρόττερνταμ καὶ 15 εἰς τὴν 'Αμβέρσαν). Τά ὑπόλοιπα 10 εύρισκοντα : 2 εἰς τὴν Βρέμην, 3 εἰς τὴν Δουνικέρκην, 4 εἰς Ρουάν καὶ ἓνα εἰς τὸ Καλαί... Διά τά 10 αὐτά πλοία, διά τής κατάστασιν τῶν όποιων οὐδέν ἀναφέρεται εἰς τάς σχετικάς ἀνακοινώσεις, ἡ 'Ελλάς, ἡ όποια ἀντιμετωπίζει τόσα ὄλλα σοβαρώτερα προβλήματα καὶ οἱ πολίται καλοῦνται νά ύποβλησούν, ὅρθως, εἰς θυσίας, τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας σκορπίζει ἀφειδῶς πολύτιμων συνάλλαγμα, ἐνώ τό ὅλον θέματα θά ήτο δυνατόν νά ρυμισθῇ μέ μίαν σαφῆ καὶ σύστηράν ἔγκυλιον. 'Αλλήθεια, θά ἡθέλαμε νά πληροφορηθοῦμε καὶ μαζί μας καὶ η̄ εύρυτέρα ναυτιλιακή Κοινή Γνώμη, τίνος ητο η̄ φαεινή ιδέα διά τὴν συγκρότησιν τῶν κινητῶν κλιμακίων ; 'Αναμένομεν.

### ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Αἱ νομισματικαὶ διακυμάνσεις, ὁ πληθωρισμός καὶ ἡ περιωρισμένη ἀπασχόλησις τῶν ἐπισκευαστικῶν μονάδων εἰς τάς περιστέρας περιοχάς τῆς ὑδρογείου ρίπτουν ἔνα φῶς ἀδειαστήτος ὅσον ἀφορά εἰς τό μέλλον τῆς ἐπισκευαστικῆς διομηχαίας, ἀναφέρει ἡ ἑπτησία ἔκθεσις τῆς «Σάλβατς Ασσοσιεύτες».

Μολονότι τό ἐπισκευαστικὸν κόστος παραμένει σχετικῶς χαμηλὸν εἰς τὴν Σιγκαπούρην, τὴν Μόλταν, τὴν Κορέαν, τὴν Πορτογαλίαν, τὴν 'Ισπανίαν καὶ τὴν 'Ελλάδα, ἡ ὑποτίμησις τοῦ δολλαρίου καὶ η̄ ὑπαρξία εὐκολῶν δεξιμενισμού εἰς ἀρκετάς περιοχάς καθιστοῦν τάς ἐπισκευάς εἰς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας μίαν εύνοϊκήν λύσιν διά τούς ἀλλοδαπούς πλοιοκτήτας.

Σημειούται, πάντως, ὅτι τά ἐκ τῆς ὑποτίμησεως τοῦ δολλαρίου προκύπτοντα ὄφελη περιορίζονται ἀπό τὸν πληθωρισμόν, ὅστις προεκάλεσε τής ἀνατίμησιν τοῦ χάλυβος καὶ τῶν ἐπισκευαστικῶν διαπανῶν, ἐν γένει.

Ἡ ὑποτίμησις τοῦ δολλαρίου συνέβαλεν

εἰς τό νά περιορισθῇ ἡ προτίμησις πρός τά εύρωπατικά ναυπηγεία καὶ μολονότι ὁ ρυμός πληθωρισμού εἰς τίνας εύρωπατικά χώρας, ὡς εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν, είναι ἔξαιρετικῶς χαμηλός, ἡ αὐξήσις τοῦ κόστους ἐπισκευῶν φθάνει συχνά τό 20% ἐάν υπολογισθῇ εἰς δολλάρια. 'Από τὴν ἄλλην πλευράν, ἡ ισοτιμία τοῦ δολλαρίου εἰς τὴν Πορτογαλίαν παρέμεινε σχετικῶς σταθερά, μέ ἀποτέλεσμα τό ἐπισκευαστικὸν κόστος νά αὐξηθῇ ἐλάχιστα εἰς τὴν χώραν αὐτήν κατά τό 1978, πράγμα πού καθιστά συμφερόυσας τάς ἐπισκευάς ἐκεῖ.

'Αντιθέτως, ἡ ἀνατίμησις τοῦ γιένεν ἐπλήξει τὴν ἐπισκευαστική διομηχαίαν τῆς 'Ιαπωνίας, ὅπου τοῦ κόστος εἰς δολλάρια η̄ ηὔξηση κατά 25% περίπου, ἐνώ εἰς τὴν Σιγκαπούρην καὶ τό Χόγκ Κόγκ αἱ αὐξήσεις η̄ σαν σχετικῶς περιωρισμέναι. 'Η ἔκθεσις ἀναφέρει ὅτι πολλά ἀμερικανικά πλοία, τά όποια εἰς τό πορελθόν ἐπεσκευάζοντα εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν, προτιμούν τώρα ἄλλας χώρας τῆς 'Απω 'Ανατολῆς.

Τό Κιουροσδό παραμένει, κατά τὴν Σάλβατς 'Ασσοσιεύσον, ἡ πλέον πολυάσχολος ἐπισκευαστική περιοχή εἰς τὴν Καραϊβικήν, παρά τὴν ἀλαφρά αὐξήσιν τοῦ ἐκεὶ ἐπισκευαστικοῦ κόστους. Διά τάς ὄλλας περιοχάς τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς δέν υπάρχουν διαθέσιμα ἀκριβῆ στοιχεῖα, λόγω τῶν ύψηλῶν πληθωριστικῶν τάσεων καὶ τῶν νομισματικῶν διακυμάνσεων.

### ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΚΑΜΨΕΩΣ

'Η βελτίωσις τῶν ναυλών κατά τὸ τελευταίον 8 μηνον, καὶ ἡ αἰσιοδοξία τῶν πλοιοκτητῶν —παρὰ τὴν πτωχὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ζητήσεως τοννάς— ὀφειλούνται, κατά κύριον λόγον, εἰς τὸν χαμηλὸν

ρυθμὸν παραδόσεων ἀπό τὰ ναυπηγεία, τὰς ηὔξησεις διαλύσεις καὶ τὰς μαζικὰς ἀγοράς μεταχειρισμένων σκαφῶν ἀπό τοὺς Κινέζους, τοὺς 'Ελληνας καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ, λέγουν οἱ Λάμπερτ Μπράδερς εἰς τὴν ἔκθεσίν των «'Ανασκόπησις τῶν Πλαγκοσμίων Μεταφορῶν καὶ Προοπτικαί».

'Η αὐξήσις τῶν ναυλών ἀντανακλά, ἐπίσης, τὴν ἀνδρῶν τῶν διαχειριστικῶν διαπανῶν, τῶν κατά 18% περίπου λόγω ἀνατίμησεως τῶν καυσίμων καὶ τὴν ὑποτίμησιν τοῦ δολλαρίου. Αἱ μεταφοραὶ πετρελαίου καὶ χύδην ξηρῶν φορτίων θά παραμείνουν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα καὶ ἐφέτος, ἐνώ τὰ γενικά φορτία θά αἰσθηθοῦν κατά 4 - 4.5%.

Γενικῶς ἡ ἔκθεσις προβλέπει υφεσιν τῆς παγκοσμίου οικονομικής δραστηριότητος κατά τὸ 1979 καὶ στασιμότητα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. 'Αλλὰ ἐκφράζει τὴν ἀποψιν ὅτι οἱ ναύλοι θά διατηρηθοῦν εἰς τὰ σημερινά ἐπίπεδα λόγω τοῦ ύψηλού ρυθμού διαλύσεων καὶ τῶν περιωρισμένων ναυπηγήσεων.

### ΩΝΑΣΗΣ — NIARXOS

'Εγγόσθη ὅτι τό συγκρότημα 'Ωνάση ἀπύπιθυνε αἰτήσεις πρός ύποβολήν προσφορῶν εἰς τά ιαπωνικά ναυπηγεία διά τὴν κατασκευὴν 5 μπάλκ κάρριερ τῶν 33.000 τόν. d.w. 'Υπολογίζεται ὅτι τάς μεγαλυτέρας πιθανότητας ἐπιτεύξεως τῶν παραγγελιῶν ἔχουν τά ναυπηγεία Χιτάτσι καὶ 'Ισικαβάζιμα.

Ἐπίσης πρός ιαπωνικά ναυπηγεία ἀπέταξη διά τὴν κατασκευὴν ἐνός δεξιμενοπλοίου τῶν 80.000 τόν. d.w. καὶ ὁ οὑμίδος Νιάρχου, ὅστις είναι ὁ τρίτος κατά σειράν ἐλληνικός ναυτιλιακός οἶκος —μετά τόν Γουλανδρή καὶ τόν Λιβανόν— ὅστις ἐνδιεφέρθη διά

## 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 BORGNE

97, Avenue Des Champs Elysées, 75008 Paris  
Telex: 280886      Phone: 723 5512



πετρελαιοφόρα τῆς τάξεως αύτής. Ύπενθυμίζεται ότι από τοῦ 1973 ό δύμιλος Νιάρχου είχε πολύ δίλγας παραγγελίας νεοτεύκτων ἐν ἀντιθέσει μέ λίαν ἐνεργόν δράσιν εἰς τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων.

## • ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΙΣ

'Αναζητῶν διεξόδους διὰ τὸ μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ὁ Γάλλος σχολιαστής διασποτώνει ότι ή σταθερά ἐπιδίωξις τῆς συναγωνιστικότητας ἀποτελεῖ τὴν τελευταῖαν ἀλπίδα διὰ τὴν διατήρησιν καὶ τὴν μελλοντικὴν ἐπέκτασιν τῶν ὑπὸ τὰς ἔθνεικάς των σημαίας ἐμπορικῶν στόλων. Τοῦτο ἀποτελεῖ κοινὸν πρόβλημα ὅλων τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν. Ἐνώ αἱ χώραι μὲ καμηλότερον ἐπίπεδον ζῶνται, διακηρύσσουν συνεχῶς περισσότερον ότι αἱ θαλάσσαις μεταφοραὶ ἀποτελοῦν τὸ ἀντικείμενον τῆς ιδιαιτέρας των κλίσεως, φροντίζουν νά προστέμπονται τὴν κλίσιν αὐτὴν πρός τὰς μεταφοράς τῶν χύδην φορτίων.

'Η Ολλανδία καὶ ἡ Γερμανία ἀπήντησαν δι' ὄμοδικῆς μεταφορᾶς πλοίων ὑπὸ ἐλεγχούμενας σημαίας ἢ δι' ἐκτεταμένης κρησιμοποιήσεως ξένων ναυτικῶν. Τῆς τελευταίας ταύτης λύσεως ἔκαμε εὐρυτάτην κρῆσιν μεχρι σήμερον ἡ Μ. Βρετανία, τῆς ὁποίας τὰ πλοῖα ἐκινοῦντο μὲ κόστος ἐκμεταλλεύσεως μὴ ἀπέχον πολὺ τῶν σημαίων εὐκολίας. Οἱ 'Ἐλληνες ἔξι ἄλλου ἑσυνήθισαν νά κρησιμοποιοῦν διαφόρους σημαίας εὐκολίας ἐναλλασσομένας μὲ τὴν ἐλληνικήν. Τέλος ὁ ὑπὸ ξένας σημαίας ιαπωνικός στόλος εἶναι ίσος μὲ τὸν ἔθνικόν. Πρόκειται περὶ τῆς ἀνευ ἐπιστροφῆς ὅδου τῆς διχοτομήσεως πρὸς τὴν ὅποιαν ἔξωθήν μεταπλεμμένων καὶ ὁ ἀμερικανικός ἐφοπλισμός ἀπό

τὰς ὑπερβολικὰς ὄρέξεις τῶν ναυπηγείων καὶ τῶν ναυτικῶν συνδικάτων.

Μετὰ τὸν σύντομον αὐτὸν ἀπολογισμὸν ὁ Γάλλος σχολιαστής καταλήγει ότι διὰ τὴν Γαλλίαν δὲν ὑφίσταται σήμερον θέμα τοισύτης διχοτομήσεως. 'Υφισταται δῆμας «διευνοποιήσεως», ὑπὸ τὴν ἐννοιαν ότι ὁ γαλλικὸς ἐφοπλισμὸς ὀφείλει νὰ ἐπεκταθῇ εἰς κατάκτησιν νέων ἀγορῶν διὰ τῆς δημιουργίας θυγατρικῶν ἑταῖρων καὶ πολυεθνῶν ἐπιχειρήσεων. 'Η διεθνοποίησις αὕτη, ητὶς ἀποτελεῖ διασικήν ἀπαίτησιν τῆς προσφρογῆς πρὸς τὰς ριζικῶς διαφοροποιηθείσας σημερινὰς συνθῆκας, ἔχει ἡδη ἐφαρμοσθεῖ εἰς τὴν Γαλλικὴν διοικησίαν (Ρενών, Πεζώ, Σιτρέων κτλ.), καὶ οὐδεὶς λόγος ὑπάρχει νὰ τὴν ἀρνηθῶμεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ητὶς ἐκ φύσεως εἶναι η πλέον διεθνοποιημένη διοικησία.

## • ΤΑ ΕΡΓΑ ΕΥΠΟΙΗΣΑΣ

Νέαν δωρεάν, ψήφους ἑνὸς ἐκατομ., δολλαρίων, πρὸς τὸ "Ιδρυμα προικοδοτήσεως θυγατέρων ναυτικῶν, τὸ ὅποιον φέρει τὸ ὄνομά του, ἀνεκοίνωσεν ὁ κ. Ιωάννης Διαμ. Πατέρας κατὰ τὴν πρὸ ἡμερῶν τελετὴν τῆς ἀπονομῆς τῶν χρηματικῶν χρηγήσεων εἰς τὰς ἐνδιαφερομένας, προκειμένου νά αὐξηθῇ τὸ χρηγούμενον κατ' ἔτος ποσὸν. 'Η νέα δωρεά τοῦ κ. Πατέρα τιμᾷ καὶ τὸν ἰδιον, ἀλλὰ καὶ γενικότερον τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμόν διὰ τὰς προσφορὰς του πρὸς τὸν τόπον. Ταυτοχρόνως δῆμος, ἐπαναφέρει εἰς τὴν ἐπιφάνειαν παλαιότερων πρότσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» νά προστάθουν αἱ τοιαῦται παροχαὶ συλλογικήν μορφήν, δηλαδή νά γίνωνται διὰ τῆς 'Ευώσεως 'Ἐλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν, ὥστε νά καταδειχθῇ ἡ ἐκτασις τῆς προσφορᾶς τοῦ ἐφοπλισμοῦ μας πρὸς τὴν

χώραν, χωρὶς τοῦτο, βεβαίως, νά σημαίνη ότι μέ τὸν τρόπον αὐτὸν θά ἀποσιωπᾶται ἡ θάση σμικρύνεται ἡ προσφορά ἐνός ἑκάστου εἰς ἔργα εύποιήσας. Βεβαίως, οἱ εἰσέφεροντες παρόμοια ἔργα καὶ ίδιως οἱ ἐφοπλισταὶ μας δὲν προβαίνουν εἰς τὰς δωρεάς των διάλογους προβολής ἡ ὑστεροφημίας, ἀλλὰ υπείκοντες εἰς μίαν ἑσωτερικὴν παρόρμησιν καὶ ἀπό τὸ πάθος των διά τὸν τόπον καὶ, συνήθως, δὲν ἐπιζητοῦν καν τὴν προβολήν. Παρά ταῦτα, μηδεὶς φρονούμεν ὅτι διὰ γενικώτερους λόγους είναι ἀναγκαῖον αἱ τοιαῦται συνεισφοραὶ νά προσλάθουν συλλογικόν χαρακτήρα καὶ ἀναμένομεν ἀπό τὴν 'Ενωσιν 'Ἐλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν καὶ ἀπό τὰ μέλη της νά κινηθοῦν πρός αὐτήν τὴν κατεύθυνσιν.

## • Η ΑΘΛΗΣΙΣ

"Ἔχουν ἔχοδευθεῖ ἀρκετά χρήματα διά νά δημιουργηθῇ εἰς τὴν Σχολὴν τοῦ 'Ασπροπύργου μία στοιχειώδης ἀθλητικὴ ὑπόδομη ἰκανή νά ἐπιτρέψῃ, σπουδαίων τε καὶ ἀθλούνται ἐπαρκῶς οἱ μαθηταὶ της.

Εἰς τὴν ὑπόδομήν αὐτήν, ἐκτός τῶν γηπέδων διά τὰς ἀθλοπαιδιάς καὶ τῶν γεφυρῶν ἀναρριχήσεως περιελαμβάνετο καὶ τὸ ἀξιόλογον κτίσμα τῆς δυτικῆς πλευρᾶς, τὸ ὅποιον ἐφιλοδόξει νά τούς προσφέρῃ ἔνα ἐκσυγχρονισμένον χώρον ἐνοργάνου γυμναστικῆς.

'Ἀλλά τὰ μέν γηπέδα εἶναι ἔγκατταλειψίαι καὶ οἱ γέφυραι ὅχρηστοι. Αἱ δέ ἔγκατταστόσεις ἐνοργάνου γυμναστικῆς κρησιμοποιοῦνται ως... ἀποθήκαι οὐλικῶν ὅπου ἀντί τῶν μονοζύγων, τῶν διζύγων ἡ τῶν ἐφαλτηρίων στεγάζονται λέθητες καὶ κιβώτια παντού.

Διερωτώμεθα, λοιπόν, διατί αὐτή ἡ ἔγκατταλειψίαι καὶ ἡ ἀδιαφορία; Δέν δλέπουν οἱ ἀρμόδιοι ότι διὰ τοὺς νέους τῶν 17 καὶ 18 ἔτων, τούς ὅποιους ἀναλαμβάνουν νά ἐκπαιδεύσουν, η γυμναστική καὶ ἡ ἀθλητική δέν εἶναι μία ἀπλή ψυχαγωγία, ἀλλ' εἶναι συγχρόνως ἐνδυνάμωσις καὶ ἐκτόνωσις; Εἴναι, ἐπομένως, ἀνάγκη τὴν ὅποιαν δέν δικαιούνται νά τούς στεροῦν καὶ μάλιστα μέ... ἀποθηκευτικάς δικαιολογίας. 'Οταν τὸ σκεφθοῦν καλῶς θά ἴδουν πάσον δίκαιον ἔχομεν.

## • ΔΙΑΥΛΟΣ Β. ΕΥΡΩΠΗΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Μία υδατίνη ἀρτηρία ἡ ὅποια θά συνδέσῃ τὸν Δούναβιν μέ τὸ Αίγαιον θά εἶναι τὸ κύριον θέμα τῆς ἐκθέσεως «Translink Exchange '79», ητὶς θά πραγματοποιηθῇ εἰς τὴν Αθήνας ἐντός τοῦ ἀρχομένου μηνός. Τής προηγουμένην τῆς ἐνέργειας τῆς ἐκθέσεως, θά λάβῃ χώρον εἰς Βελιγράδιον διάσκεψις τῶν 'Υπουργῶν Μεταφορῶν διαφόρων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, οἱ ὅποιοι θά συζητήσουν τὸ θέμα τοῦ ἀνωτέρω διαύλου καὶ ἐνός διηπειρωτικοῦ αὐτοκινητοδρόμου.

Διά τῆς δημιουργίας τοῦ διαύλου η ἐκ 4.000 χιλιομέτρων ἀπόστασις ἀπό Ρόττερνταμ εἰς Θεσσαλίην θά μειωθῇ κατά 1.200 χιλιόμετρα. Οἱ υποστηρικταί τοῦ σχεδίου ἰσχυρίζονται ότι θά μειώσῃ τὰς μεταφορικάς δαπάνας ἀπό τὴν Βόρειον Εύρωπην κατά 25%.

"Ἐνας δίαυλος μήκους 171 χιλιομέτρων, συνδέων τὸν Ρήγον μέ τὸν Δούναβιν ἀναμένεται νά ἔχῃ περισταθῆ μέχρι τὸ 1985. Κατόπιν ἔρχεται τὸ δυσκολώτερον μέρος τοῦ σχεδίου, προβλέπον τὴν σύνδεσιν τοῦ Δουνάβεως μέ τοὺς ποταμούς Μοράβα καὶ Βαρδάρη πού πηγάζουν ἀπό τὰ ίδια ὅρη τῆς Νοτίου Γιουγκοσλαβίας. 'Ο Μοράβας ρέει πρὸς Βορρᾶν καὶ συναντᾶ τὸν Δούναβιν ἀντοτολικῶς τοῦ Βελιγραδίου, ἐνῷ ὁ Βαρδάρης ρέει πρὸς Νότον καὶ ὑπὸ τὸ ἐλληνικὸν ονομα 'Αξιός ἐκχύνεται εἰς τὸ Αίγαιον νοτιοδυτικῶς τῆς Θεσσαλονίκης. 'Η σύνδεσις ἀπαιτεῖ τὴν κατασκευὴν ἐνός κυρίου διαύλου,



**INTERNATIONAL  
TAGAROPULOS, S/A**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS  
AT THE  
**PANAMA CANAL**  
(MAIN OFFICE)  
**CRISTOBAL / COLON**

CABLE : TONIO COLON  
TELEX : 3485072  
TELEPHONE : Colon 45-0127  
45-0137, 45-0128  
MAILING ADDRESS : P.O.Box 443  
Colon, R. Panama  
PROVISIONS  
DECK SUPPLIES  
DUTY-FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL — 16  
24 HOUR SERVICE  
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

**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

μήκους 96 χιλιομέτρων και διαφόρων μικροτέρων διαύλων και φραγμάτων.

Πιστεύεται ότι ούτε ή 'Ελλάς ούτε ή Γιουγκοσλαβία είναι είς θέσιν νά αναλάβουν τήν δαπάνην τής κατασκευής τού έργου, ή όποια συντηρητικώς υπολογίζεται είς έν δισ. δολαρίων. Συνεπώς ή υλοποίησης τού σχεδίου θά έξαρτηθη από τήν διάθεσιν ξένων έπεινδυσεων.

'Η δημιουργία τού διαύλου άναμενεται ότι θά συμβάλλῃ σημαντικώς είς τήν αύξησιν τής διακινήσεως φορτίων από τήν Εύρωπην πρός τήν Μέσην Άνατολήν, μέσω τής 'Ελλάδος.'

### ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Είχομεν ύποδειξει παλαιότερον τήν άνάγκην όπως άλλαι αι υπηρεσίαι τού διοικητικού φορέων, τής Ναυτιλίας συγκεντρωθών είναι ένα κτίριον, τό όποιον θά ήδηνατο νά όνομασθη και Μέγαρον τής Ναυτιλίας. Τό όφελος έκ μιάς τοιαύτης λύσεως είναι αύτονότον, παρά ταύτα, θμως, άντι νά μελετηθῇ και πρωθητή ή συγκεντρωσις τών ύπηρεσιών τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας είς έν κτίριον, έπικειται και νέα διασπασις τού διοικητικού φορέως διά τής μεταφοράς τών Διευθύνσεων τών άσχολουμένων μέ τήν Ναυτικήν 'Έκπαίδευσιν είς τό κτίριον τής άδον Νοταρά 90, όπου στεγάζονται και άλλαι ύπηρεσίαι τού YEN.

'Επειδή ή νέα διάσπασις και διαπανηρά θά

είναι διά τό Δημόσιον, άλλα και προβλήματα θά δημιουργή εις τήν διοίκησιν, έπαναφέρομεν τήν πρότασιν μας διά τήν άξιοποίησιν τού κτιρίου τού λεγομένου έμπορικού κέντρου — τό όποιον είρησθω έν πορόδω ώς έχει σήμερον άσχημιζει τήν πόλιν — καί τήν στέγασιν έν αύτῷ άλλων τών ύπηρεσιών γενικών τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας και τών έξηρτημένων οργανισμών. 'Η άξιοποίησις τού έν λόγω κτιρίου δύναται νά γίνη από τό NAT, τό όποιον διά τήν στέγασιν μέρους τών ύπηρεσιών τού είς τό μέγαρον τών άδων Κολοκοτρώνη, Βασιλέως Γεωργίου και Νοταρά καταβάλλει μισθώματα πλέον τών 150.000 δραχμών μηνιαίως, δεδομένου μάλιστα άτι, δηπώς έγνωσθη, ό Δήμος Πειραιώς πού είς τό παρελθόν είχε απορρίψει μίαν τοιαύτην ίδεαν, ηδη έπιζητει τήν άξιοποίησιν τού κτιρίου τού έμπορικου κέντρου, διότι διαβλέπει άτι έαν δέν ύπάρχει μία συνεργασίας επ' αύτού κυρίως μέ τό NAT, τό έν λόγω κτιρίου θά παραμείνη έπι πολύ άκομη «καρά γιαπτί».

'Η λύσης είναι ιδανική. Διότι αφ' ένός μέν θά καταστή δυνατή ή έπωφελής άξιοποίησις μέρους τών διαθέσιμων τού NAT, τά όποια σήμερον έχανεμίζονται λόγω τού κινούμενου πλέον μέ άλματα πληθωρισμού και αφ' έτέρου τό Δημόσιον θά έχη σημαντικήν οίκουμεναν από τήν συστέγασιν τών διεσπαρμένων σήμερον είς άλλα τά σημεία τού Πειραιώς ύπηρεσιν τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας και ή διοίκησις τού διοικητικού φορέως τής Ναυτι-

### ΤΟ ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΙΚΟΝ ΑΡΧΕΙΟΝ

Τερματίζεται όσονούπω ή κατάρτισις τού μηχανογραφικού άρχειου τών συνταξιούχων τού NAT, έπι τή βάσει τού όποιου θά γίνη ή έπανυπολογισμός άλλων τών συντάξεων που προβλέπεται από τό N. 792)78. 'Υπολογίζεται, έκτος φυσικά άπροστου, άτι τό μηχανογραφικόν άρχειον θά έχη περατωθή, συμπεριλαμβανομένου και τού δειγματοληπτικού έλεγχου διά νά διακριβωθή έναν ύπαρχον λάθη και είς ποιον ποσοστόν, περί τά μέσα Μαΐου. Κατόπιν θά έπακολουθήση ή φάσης τής ένημερώσεως τών οικείων μερίδων, πρός τόν σκοπόν δέ αύτὸν ύπολογίζεται άτι θά χρειασθή νά απασχοληθή ο ήλεκτρονικός υπολογιστής τού NAT έπι 300 και πλέον άρας πού πρέπει νά έξευρεθούν χωρίς νά καθυστερήσῃ και ή τρέχουσα έργασία (έκκαθαρίσεις ναυτολογίων και καταστάσεων συμβεβλημένων πλοίων, καταδολή τών συντάξεων κλπ.). Ούτω ή καταβολή τών συντάξεων πού θά έχουν έπανυπολογι-

P. O. BOX 4797  
TELEX 570909

S. A.



CABLES:  
"FAROSCO"

CAPE TOWN **FAROS & C<sup>o</sup>. 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 ΕΙΣΑΓΓΥΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟ·ΙΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΡΡΟΣΩΠΟΣ 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

σθή άναμενεται νά γίνη τὸν Αύγουστον.

Εις τὸ παρόν, πάντως, στάδιον τοῦ δειγματοληπτικοῦ ἔλέγουν τοῦ μηχανογραφικοῦ ἀρχείου πρέπει νά ἐπιδειχθῇ ἐνδιαφέρον διά τὴν ἔξαλειψιν τυχὸν ἀδικιῶν. 'Ἐφιστῶμεν ἐπ'

αὐτοῦ τὴν προσοχὴν καὶ τοῦ 'Ὑπουργοῦ κ.

'Ἐμμ. Κεφαλογιάννη καὶ τοῦ Γενικοῦ Γραμ-

ματέως τοῦ YEN Π. Σαρῆ, οἱ ὄποιοι τό-

σον ἐνδιαφέρον ἐπέδειξαν διά τὸ μηχανο-

γραφικὸν ἀρχεῖον τῶν συνταξιούχων. 'Ἡ δι-

αιώνιστος ἀδικιῶν ἐπ'

οὐδὲν λόγω πρέπει νά συνεχισθῇ.

'Ἐπει τὴ εὔκαιρια ὑπενθυμίζομεν ὅτι ἡ ἀποδεκτὴ ἔξ αρχῆς ἡ ὑπόδειξις -ῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», γενομένη κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1978, διὰ τὴν κα- τάρτισιν τοῦ μηχανογραφικοῦ ἀρχείου ὑπὸ τῶν υπαλλήλων τοῦ NAT, ὅπως καὶ τελικῶς ἐγένετο, τὸ μηχανογραφικὸν ἀρχεῖον θὰ ἥτο ἔτοιμον ἐντὸς τοῦ παρελθόντος ἔτους. Ταῦ- τα διὰ τὴν ιστορίαν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀ- νάγκην νά λαμβάνωνται ὑπ' ὅψιν αἱ ὑποδε- ξεῖς ἔκεινων ποὺ ἐνδιαφέρονται εἰδικινῶς διὰ τὰ καλῶς ἐννοούμενα συμφέροντα καὶ τοῦ NAT καὶ τῶν ναυτικῶν μας.

### ΤΟ ΕΞΑΜΗΝΟΝ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΝ

'Ἐν σχέσει μὲ τὴν πρότασιν τοῦ συνεργά- του μας κ. Δημ. Τσαπραλή διὰ τὴν καθιέ- ρωσιν τοῦ ἔξαμηνον ναυτολόγου, μᾶς ἐτέθη ἀπό τὸ προτεστακούς παράγοντας ἐρώτησις σχετικῶς μὲ τὸν ἀριθμὸν τὸν ὄποιον θὰ φέρῃ τὸ προτεινόμενον ναυτολόγιον, ἀφοῦ διὰ τὴν καθιέρωσίν του εἶναι ἀπαραίτητον τὰ πλοῖα νά εἶναι ἐφαδισμένα μὲ δύο τοὐλάχιστον ἀντίτυπα ναυτολογίου. Καθ' ἡμᾶς, θεβαίως,

## • Η ἀλληλογραφία μας

### ΗΡΩ·Ι·ΣΜΟΙ

Ἀξιότιμε κ. Διευθυντά,

'Ἐσωκλείων ἀντίτυπον ἐπιστολῆς μου πρός τὸν κ. Λιμενάρχην Νέας 'Υόρκης, ὑπὸ ἡμερομηνίαν 'Απριλίου 11η 1979, ὡς καὶ ἀπό- κομμα τῆς ναυτιλιακῆς ἐφημερίδος «Lloyd's List», ἐκ τοῦ ὄποιον ἐμφαίνεται η ἡρωικὴ πρᾶξις τοῦ κ. Καλαμάκη.

Θά ἥτο, νομίζω, καλὸν τοιαῦται πράξεις νά προβάλλωνται εἰς τὸν κόσμον τῆς 'Εμπο- ρικῆς Ναυτιλίας. Νά μήν ἀκούγωνται μόνον τὰ κακά!

Φιλικώτατα

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ

Νέα 'Υόρκη, 12 'Απριλίου 1979

### ΠΡΟΣ ΤΟΝ κ. ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΝ

Ἀγαπητέ κ. Πλακοκέφαλε,

Σᾶς ἐσωκλείων ἀντίτυπον τῆς ναυτιλιακῆς ἐφημερίδος «Lloyd's List» ὑπὸ ἡμερομηνίαν 'Απριλίου 7, 1979, σχετικῶς μὲ τὴν πυρ- καϊά ποὺ ἔξερράγη εἰς τὸ μηχανοστάσιον

τοῦ πετρελαιοφόρου «Hawaiian Sea» τὴν 1ην 'Απριλίου 1979. Τὸ πλοῖον διετελεῖ ὑπὸ λι- βεριανήν σημαίαν, ἀλλὰ εἶναι ἐλληνικῆς ιδιο- κτησίας, ἐπηγνωμένον μὲ ἐλληνικὸν πλήρωμα καὶ ἡσφαλισμένον εἰς τὸ NAT.

Τὸ πλήρωμα ἔγκαττέλειμε τὸ πλοῖον, λόγω τοῦ σοδαρού κινδύνου μεγάλης ἐκρήξεως. 'Ο ἀρχιμηχανικὸς ὁ ὄποιος παρέμεινεν ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ κατέσθεσε τὴν πυρκαϊάν μὲ σο- δαρώτατον κίνδυνον τῆς ζωῆς του, ητο ὁ κ. 'Ιασάνης Καλαμάκης, διπλωματούχος 'Ελληνης μηχανικοῦ A'.

Προτείνω ὅπως ὑποδάλετε τὸ σημεῖον πρός τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἵνα τοῦ ἀπονεμηθῇ ἡθικὴ ἀμοιβὴ διά ἡρω- σμόν καὶ προσήλωσιν εἰς τὸ καθῆκον πέραν τῶν παραδειγμάτων.

'Ἐάν ἡ πυρκαϊά ἔπειτείνετο εἰς τὰς δεξα- μενάς φορτίου αἱ ζημιαὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῶν διυλιστηρίων καὶ ἐπὶ τῆς περιοχῆς τῆς Χαδάνης θὰ ησαν ἀνυπόλογιστοι.

Φιλικώτατα

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ

Νέα 'Υόρκη, 11 'Απριλίου 1979



## 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»  
P I R A E U S

### Τὸ σχόλιον

### τοῦ 15 θημέρου

Μέχρι τώρα ἐγνωρίζαμεν ὅτι εἰς τὰς ιδιότητας μας καὶ ξένας βιογραφικάς μυθι- στορίας, οἱ μεγάλοι ἐφοπλισταί μας ἀ- πεκαλούντο μυστηριώδεις, φανταστικοί, μυθώδεις καὶ τὰ τοιαῦτα.

"Ηδη ὅμως παρατηρούμεν εἰς πρόσφα- τα δημοσιεύματα, ὅτι αἱ προσαγορεύεσις ἀνεζητήθησαν εἰς ὅλον τομέα: εἰς τὸν κύκλον δηλαδή τῶν εὐήχων καὶ ἐντυπω- σιακῶν θαβμῶν τῆς φεουδαρχικῆς εὐγε- νείας: Δούκες, λοιπόν, καὶ βαρῶνοι καὶ κόμητες.

Δέν ἀποκλείεται, φυσικά, νά πρόκει- ται μόνον περὶ ιδιοτροπίας τοῦ δημοσιο- γράφου. 'Αλλ' ὁμολογουμένως ἔδωσαν καὶ οἱ ἐφοπλισταί μας τὴν ἀφορμήν μὲ τοὺς . . . πρίγκηπας, τοὺς μαρκίνας, τὰς μαρ- κησίας καὶ τὰ ἄλλα μεγαλόσηχμα τοῦ ζενικοῦ θομοπατολογίου τῶν πλοίων μας.

Τὸ πράγμα δὲν μᾶς ἐκπλήσσει. Διότι ἔφόσσον οἱ τίτλοι οὐτοὶ προέρχονται ἀπό τοὺς φευδαρχας τῆς γῆς, τους landlords, δέν βλέπομεν διατί νά μή περιέλθουν σή- μερον εἰς τοὺς συγχρόνους sealords τῶν μεγάλων θαλασσίων ἐπιτευγμάτων. Τὸ κακόν εἶναι ὅτι δέν θά δυνηθοῦν νά τούς χρησιμοποιήσουν ὑπὸ τὸν δημοκρατικὸν ἥλιον τῆς μικρᾶς μας πατρίδος, κατά τὸ Σύνταγμα τῆς ὄποιας «εἰς τοὺς 'Ελλη- νας πολίτας τίτλοι εὐγενείας οὐτε ἀπο- νέμονται οὐτε ἀναγνωρίζονται».

'Εξ ὅλου, αἱ μικραί, ἀνεμόδαρποι ἔλ- ληνικαί νῆσοι, αἵτινες τοὺς ἔξερθεψαν, τούς ἐγνωρίσαν καὶ τούς τιμοῦν ὡς σάρ- κα ἐκ τῆς σαρκός των, θὰ ἦτο δύσκολον ν' ἀνεχθοῦν ὅλη ἡ τήν την εὐπατριδική πομφόλυγα, ὁ ὄποιας θὰ τούς ἐκαλλιέργει μοιραίων ἀπό σῆσην δημιουργεῖ μόνον ὁ πλούτος. Διότι, ὅπως ἔγραφεν ὁ Ρωμαῖος ιστορικὸς Σαλούστιος: superbia commis- ne nobilitatis malum. "Οτι δηλαδή η ὑ- περοφία εἶναι τὸ χρόνιον ἐλάττωμα τῆς ἀριστοκρατίας.

### HELLAS - MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND. ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX : 18724 ELLAS AR

TELEGR. HELLASMAR BARIES

PHONES 310483, 311384, 321616,  
313397, 329735

A.O.H. 474660

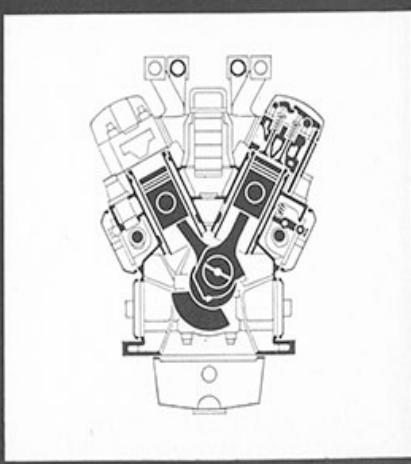
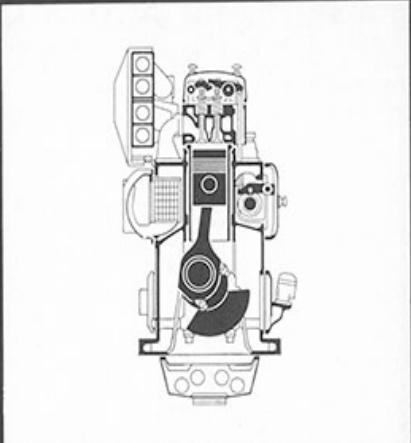
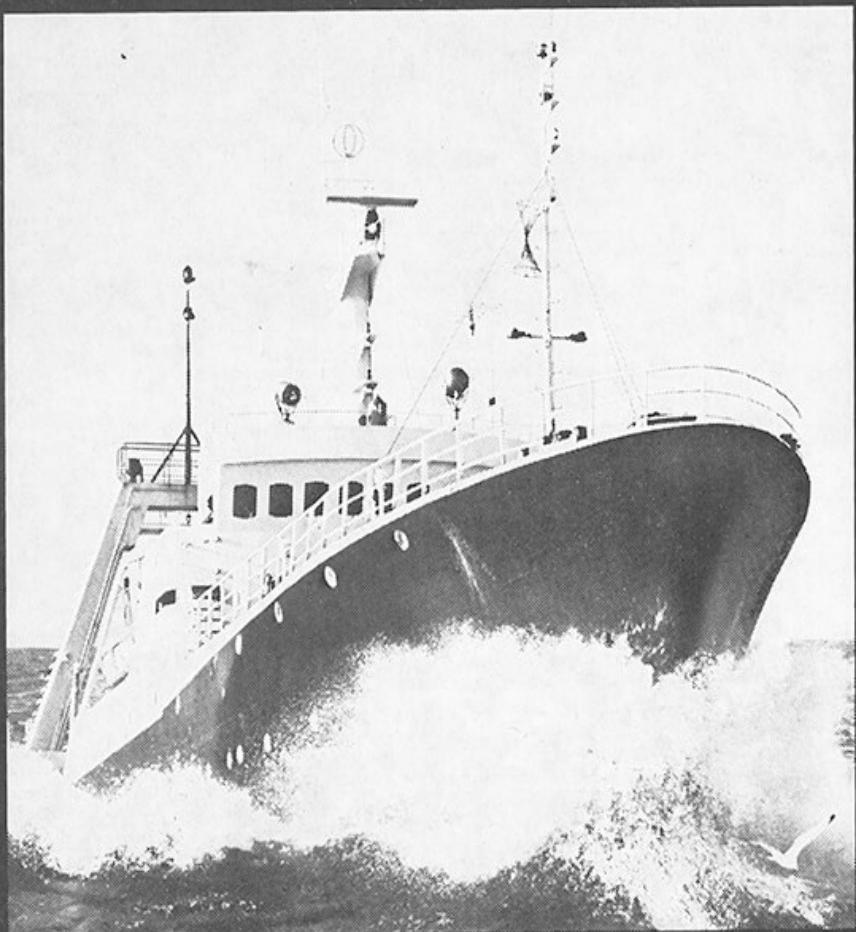
(Ship Supplies Dept.)

IMPORT - EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA

# Power Pack for Fisheries



Deep-sea fishing is a tough job for men, machines and gear. It calls for engines capable of sustained operation at part load for trawling the nets and at full load for bringing the catch into port quickly. M. A. N. supply engines meeting these requirements. The AS 25/30\* engine

for example, developing 200 kW per cylinder. It's versatile and reliable and can burn lowgrade fuels economically. And it's backed up by the vast experience of the world's great engine builders.

\* M. A. N.-Sulzer design

**TANTEE A. E.**

ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ 61 ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡ.3464691  
ΤΑΞ. ΘΥΡΙΣ 503 ΤΗΛ. ΔΙΕΘΝΗΣ  
ΤΑΝΤΕΕ, ΤΕΛΕΣ (21) 4837

# M·A·N

**'Ετέθησαν καὶ πάλιν ύπ' ὄψιν τοῦ κ. Κεφαλογιάννη**

# **Τὰ προβλήματα τῆς μεσογειακῆς**

## **φορτηγοῦ Ναυτιλίας μας**

**Ναυτεργατικὸν, ἔλλειψις δεξαμενῶν, ἀνανέωσις κλπ.**

Τὰ προβλήματα τοῦ μεσογειακοῦ φορτηγοῦ πλοίου ἐτέθησαν καὶ πάλιν ύπ' ὄψιν τοῦ 'Υπουργοῦ κ. Ἐμμ. Κεφαλογιάννη ὑπὸ τῆς νέας διοικήσεως τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων. Ως ἀναφέρεται εἰς σχετικὸν ὑπόμνημα, ὑπογραφόμενον ὑπὸ τοῦ Προέδρου κ. Δ. Λεβεντάκη καὶ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως κ. Γ. Κουρμένου, τὸ κύριον πρόβλημα καὶ τοῦ μεσογειακοῦ φορτηγοῦ πλοίου εἶναι ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ καὶ τὸ υπὲρ αριθ. 1 πρόβλημα τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, καὶ προτείνονται διάφοροι ἔφαρμασιμοὶ λύσεις διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν του. Τὰ ἄλλα προβλήματα ἀναφέρονται εἰς τὴν ἔλλειψιν εὐκολιῶν διὰ τὸν δεξαμενισμόν τῶν πλοίων, εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἀπαλλαγῆς ἐπὶ τοῦ φόρου μεταβιβάσεως ἀκίνητου καὶ εἰς τοὺς ἐν 'Ελλάδι ἐγκατεστημένους πλοιοκτήτας, εἰς τὴν ἀνανέωσιν καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ μεσογειακοῦ φορτηγοῦ πλοίου, εἰς τὰς ἀδικιαὶ πολλαὶς αὐξήσεις τῶν τελῶν διελεύσεως ἐκ τῆς Διώρυγος τῆς Κορίνθου, εἰς τὴν πληρεστέραν τηλεπικοινωνιακὴν ἔξυπηρέτησιν μεταξὺ 'Ελλάδος καὶ Αἰγαίου ποταμοῦ κλπ.

Τὰ κυριώτερα σημεία τοῦ ὑπομνήματος ἔχουν ως ἔξης:

'Ἐπ' εὐκαρίστη τῆς ἀναλήψεως τῶν καθηκόντων ὑπὸ τοῦ νέου Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενώσεως μας, ἔχουμεν τὴν τιμὴν νὰ ἐπανέλθωμεν ἐπὶ τῶν κάταθι βασικῶν θεμάτων τὰ ὅποια ἀπασχολοῦν τὴν 'Ελληνικὴν Μεσογειακὴν Φορτηγὸν Ναυτιλίαν καὶ ἀπίστεις ἐπέθησαν ύπ' ὅμινον τοῦ YEN κατὰ καιρούς καὶ νὰ παρακαλέσωμεν ὅπως ἐκδηλώσητε τὴν ἀμέριστον συμπαράστασιν καὶ τὸ προσωπικὸν μας ἐνδιαφέρον διὰ τὴν προσωπήσιν καὶ ἐπίλυσιν αὐτῶν.

Συναφῶς σᾶς παρακαλοῦμεν ὅπως λάβητε ύπ' ὄψιν σας δῆτι ἡ θέσις τῆς 'Ελληνικῆς Μεσογειακῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας, κατέστη ἡδη λίαν δυσχερῆς ἄν μη ἀπελπιστική καὶ μόνον ἡ διὰ τῆς προσωπικῆς ὑμῶν παρεμβάσεως καὶ τῆς ἐκδηλώσεως τοῦ ζωηροῦ Κρατικοῦ γένεις ἐνδιαφέροντος ἐπίλυσις τῶν ἀπασχολοῦντων αὐτῆν σοθιάρων προβλημάτων, εἶναι δυνατόν νὰ ἀποτούμηῃ τὸν ἀφανισμόν, πρὸς τὸν ὅποιον ἀγεται τὴν ἡδη αὕτη μὲναθματικὴν ἀκρίβειαν.

Διὰ τὴν πλέον συστηματικὴν καὶ λυσιτελέστεραν παρακολούθησιν τῶν θεμάτων τούτων, ἔθεωρήσαμεν σκόπιμον ὅπως διαιρέσωμεν αὐτὰ εἰς δύο κατηγορίας. Εἰς τὴν πρώτην διαιλαμβάνονται τὰ θέματα ἀπίστεις ἐμπίπτουν εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν ἀρμοδιότητα τοῦ καθ' ὑμᾶς 'Υπουργείου, εἰς δὲ τὴν δευτέραν τὰ θέματα ἀπίστεις ὑπάγονται εἰς τὴν συναρμοδιότητα καὶ ἐτέρων Κρατικῶν Φορέων.

### **ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΡΩΤΗ**

Ἀνεπάρκεια ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ. Καθορισμὸς συνθέσεως πληρώματος Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 501 - 3.000 κοχ.

Ως τυγχάνει γνωστόν, τὸ υπέρ αριθ. 1 θέμα τὸ ἀπασχολοῦν τὴν ἐν γένει 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν ἡ ἐχιλλείος Πτέρνα αὐτῆς εἴναι τὸ τῆς ἀνεπαρκείας τοῦ ἀπαιτούμενου διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν αὐτῆς ναυτεργατικοῦ δυ-

πούτων καὶ θά ἐπιδιωχθῆ ὁ ποιοτικὸς ἔλεγχος τούτων.

Ἐνδείκνυται ὅπως ἡ ὑπογραφὴ καὶ ἡ ἔγκριση τῶν συμβάσεων τούτων γίνη πρὸ τῆς ἐντάξεως τῆς χώρας μας εἰς τὴν ΕΟΚ.

γ) Καθορισμὸς συνθέσεως πληρώματος Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 501 - 3.000 κορών.

Ὦς γνωστὸν διὰ τελευταίων Προεδρικῶν Διαταγμάτων ἀνεμορφώθη ἡ ὄργανική σύνθεσις τῶν πληρωμάτων τῶν ἄνω τῶν 3.000 κοχ., πλοίων ως καὶ τῶν μέχρι 500 κοχ. πλοίων.

Φρονοῦμεν συνεπῶς ὅτι ἐνδείκνυται καὶ ἡ ἀνάλογος ἀναμόρφωσις τῆς ὄργανικῆς σύνθεσεως τοῦ πληρώματος καὶ τῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων 501 - 1.000 κοχ., 1.001 - 2.000 κοχ. καὶ 2.001 - 3.000 κοχ.

Καθ' ἡμᾶς, θὰ ἡτο δυνατός ὁ περιορισμὸς τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τῶν Μεσογειακῶν Πλοίων Φ) γ κατὰ 1 ναύτην ἡ ναύληρον ἡ ναυτοπαίδα εἰς τὸ κατάστρομα, ως καὶ κατὰ 1 καθαριστὴν ἡ μαθητευόμενον μηχανῆς εἰς τὴν μηχανήν, χωρὶς τούτο νὰ ἐπηρεάζῃ οὐδόλως τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας τῶν ως ἄνω πλοίων.

Τὸ θέμα τούτο ἐμελετήθη ἡδη ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας Διευθύνσεως τοῦ YEN ἡ σύσθετης δὲ τῆς εἰσιγήσεως αὐτῆς ἐκκρεμεῖ εἰς τὰ ἀνώτερα κλιμάκια τοῦ YEN. 'Υποβάλλεται παράκλησης τῆς προσωπικῆς παρεμβάσεως σας διὰ τὴν ἐπίλυσιν αὐτοῦ.

δ) Ναυτολόγησης συνταξιούχων ναυτικῶν ἐπὶ ἔλληνοκτήτων πλοίων.

Ἡ ἄρσης τῆς ἀπαγορεύσεως ναυτολογῆσεως ἐπὶ τῶν ἔλληνοκτήτων πλοίων καὶ τῶν ἀπό τοῦ 1970 καὶ ἐντεῦθεν συνταξιούχων ναυτικῶν θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν μερικὴν ἐστω ἐμβλυσιν τοῦ ὑφισταμένου προβλήματος διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ἔλληνοκτήτων πλοίων δι' ἐμπείρου καὶ ίκανον δυναμικοῦ (Βλ. 875/28.9.78 ἀναφορά μας). Τὸ θέμα μελετάται ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας Διευθύνσεως τοῦ YEN. Παράκλησης δι' ἐπίσπευσιν τῆς λήψεως τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως.

ε) Αὔξησης ποσοστοῦ ἀλλοδαπῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ ἔλληνικῶν πλοίων.

Ὦς γνωστὸν τὸ ἄρθρο 88 τοῦ Κώδικος Διμόσιου Ναυτικοῦ Δικαίου, περιορίζει κατ' άρισταν διρίον εἰς 25% τὸν ποσοστὸν τῶν ἀλλοδαπῶν ποὺ δύνανται νὰ ναυτολογοῦνται ἐπὶ έλληνικῶν πλοίων.

Τὸ ποσοστὸν αὐτὸν εἰς πολλὰς περιπτώ-



## **SIGMA-SYMBOL OF PROTECTION**

Sigma Coatings technology is providing specific protection - at Sea and Offshore - for the Marine Industries of the World.

57, Akti Miacouli, Piraeus. Telephone: 4525.631/2, 4531.143, 4531.145 - Telex: 21.2609 SIGM GR

σεις, λόγω της υψησταμένης έλλειψεως του άπαιτουμένου διά τὴν ἐπάνδρωσιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας θύμικού ναυτεργατικού δυναμικού, ἔχει κατ' ἀνάγκην ξεπεραστή ἐν τῇ πράξει.

Υποβάλλεται διθενής ή παράκλησης δημοποιηθή ἀναλόγως ή ὡς ἄνω διάσταξης, διά τὴν τακτοποίησιν τοῦ θέματος τούτου.

Σημειούμενον πάντως διτ., καθ' ἡμᾶς αἱ ἔκδιδομεναι τοῦ διάβρωμα 13 τοῦ Ν.Δ. 2687) 53 ἔγκριτικαι πράξεις, αἱ ὀποῖαι διέπουν τοὺς δρόμους ηνολογήσεως ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν τῶν ἄνω τῶν 1.500 κοχ. πλοίων καὶ αἱ ὀποῖαι ρυθμίζουν τὸ θέμα τοῦτο κατ' ἔτερον τρόπον, εἶναι ἐπικρατέστεραι καὶ αὐτῶν εἰσέτι τῶν Νόμων Δημοσίας Τάξεως, ὡς ἔχουν τὴν ηγεμόνευτην τυπικὴν ισχύν των ἐκ Συνταγματικῆς Διατάξεως.

ατ) Ἀπλούστευσις διαδικασίας χορηγήσεως ἀδειῶν ναυτῶν, θερμαστῶν καὶ χειριστῶν μηχανῆς.

Διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 748) 5.6.1977 ἀναφορᾶς τοῦ ΓΕΝΕ ὑπεβλήθη πρὸς τὰς ἀρμοδίαις Διευθύνσεις Ἐκπαίδευσεως καὶ Ἐργασίας τοῦ YEN εἰσήγησις περὶ ἀπλουστεύσεως τῆς διαδικασίας χορηγήσεως τῶν ὡς ἄνω ἀδειῶν ναυτικῆς ικανότητος. Διὰ τοὺς ἐκτιθεμένους λόγους ἐνδείκνυται οὐ μόνον ἡ ἀμεσος προώθησις καὶ ὑλοποίησις τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἄνω εἰσηγήσεως, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπὶ περιεκτέρω διέρυνσις αὐτῆς, ἐπὶ τῷ τέλει ὅπως διὰ τὴν παροχὴν τῶν ὡς ἄνω ἀδειῶν λαμβάνεται ὑπὸ διφύνων καὶ ἡ προϋπόρεσια τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ πλοίων ἐλληνοκήπτων συμδεβλημένων μετὰ τοῦ NAT (σχετικαὶ 11112) 29.12.77 καὶ 698) 6.10.78 ἀναφοράις μας).

Διὰ τῆς υἱοθετήσεως καὶ ὑλοποίησεως τῶν ἀνωτέρω εἰσηγήσεως μας ἐπλίζεται διτ. θὰ ἀμβλυνθῇ ἔστω τὸ ὑψηστάμενον σήμερον πρόδηλημα ἐκ τῆς λειψανοδίας τοῦ ἀπαραιτήτου διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῆς Ἑλληνοκήπτου Ναυτιλίας ναυτεργατικού δυναμικού.

Τὰ ὑπὸ ἀριθ. 2 καὶ 3 θέματα, ἀναφέρομενα εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ δρόμου τοῦ Περάματος διά τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν διερχομένων ἐκ Πειραιῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοίων καὶ τὴν ἀπομάκρυνσιν ἐκ τῶν ἐπισκευαστικῶν βάσεων Περάματος, Δραπετσώνας καὶ Ἀγίου Γεωργίου καὶ ὅρμου Περάματος τῶν ὑπὸ κατάσχεσιν τελούντων πλοίων ὡς καὶ τῶν ἀδικαιολογήτων ἡγκυροβολημένων ἐκεῖ σκαφῶν ἐρρυθμίσθησαν ἥδη.

Συμμετοχὴ ἐκπροσώπων τῆς Ἑνώσεως μας εἰς Συμβούλια καὶ Ἐπιτροπάς.

Διὰ τὴν λυτιπελεστέρων προδροπισιν καὶ προαγωγὴν τῶν εἰδικωτέρων ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς Μεσογειακῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας, ὡς καὶ τῆς ἐν γένει Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, θεωρεῖται ἐνδειγμένη ἡ συμμετοχή, ὡς τακτικῶν μελῶν, ἐκπροσώπων τῆς καθ' ἡμᾶς Ἐνώσεως εἰς τὰ κάτωθι Συμβούλια, Ἐπιτροπάς κλπ.:

α) Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΣΕΝ).  
β) Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεὺς  
Τηλ. 4516.439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρῃ κλιματισμόν:  
Τὸ Ἰσόγειον M2 300 καὶ ὁ ἡμιόρφος M2 300.

Ἄπομαχικοῦ Ταμείου (NAT).  
γ) Διοικούσαν Ἐπιτροπὴν τοῦ Οἴκου Ναύτου (O.N.).

δ) Συμβούλιον Δημοσίων Σχολῶν E.N.  
(Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως).  
ε) Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ὁργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς (ΟΛΠ).

## ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΕΥΤΕΡΑ

Ἀνεπάρκεια Δεξαιμενῶν πρὸς Δεξαιμενισμὸν Μεσογειακῶν Πλοίων.

Ο Ὁργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς (ΟΛΠ) διαθέτει νῦν τέσσαρα (4) δεξαιμενά, ἔξ δύο (2) πλωτάς, ἀνωφωτικῆς δυνάμεως 4.000 καὶ 15.000 τόνων ἀντιστοίχως καὶ δύο (2) μονίμους 2.500 καὶ 10.000 τόνων ἀντιστοίχως.

Αἱ ὡς ἄνω δεξαιμεναὶ τυγχάνουν τελείως ἀνεπαρκεῖς διὰ τὴν ικανοποίησιν τῶν υψησταμένων ἀναγκῶν τῆς Μεσογειακῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας ὡς καὶ τῆς Ἐπιβατηγοῦ καὶ Τουριστικῆς τοιούτης.

'Εξ ἄλλου αἱ διατιθέμεναι ὑπὸ τῶν Ἑλληνικῶν Ναυτηγείων A.E. ὡς καὶ τῶν Ναυτηγείων Ἐλευσίνος A.E. πλωταὶ καὶ μόνιμοι δεξαιμεναὶ χρησιμοποιοῦνται σχεδὸν κατ' ἀποκλειστικότητα διὰ ναυτηγήσεις ὡς καὶ ἐπισκευάς μεγάλων μόνων πλοίων.

'Αποτέλεσμα τῆς ὡς ἄνω ἐλλειψεως ικανοῦ ἀριθμοῦ δεξαιμενῶν εἶναι διτ. τὰ πλεῖστα τῶν μεσογειακῶν πλοίων ὑποχρεοῦνται νὰ ἔκτελον τὰς ἐπισκευάς αὐτῶν εἰς τὰς γειτονικάς χώρας ('Ιταλίαν, Γιουγκοσλαβίαν) ἀκόμη δὲ καὶ εἰς τὴν Μάλταν, Γαλλίαν, Ισπανίαν καὶ λοιπάς χώρας, διπερ ἐπάγεται τὴν ἀπώλειαν ἐτησίως πολλῶν ἐκατομμυρίων δολαρίων πέραν τῶν λοιπῶν δυσμενῶν ἐπιπώσεων αἱς γενέται ἐντὸν ικανότητας μας Οίκονομία ἐκ τῆς τὴν Αγίου Γεωργίου καὶ ὅρμου Περάματος τῶν ὑπὸ κατάσχεσιν τελούντων πλοίων ὡς καὶ τῶν ἀδικαιολογήτων ἡγκυροβολημένων ἐκεῖ σκαφῶν ἐρρυθμίσθησαν ἥδη.

Πρὸς διέρυνσιν διθενῆς τῆς διαδικασίας ὑποδομῆς τῆς χώρας καὶ τῆς ἀναδείξεως τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶν ὡς μεγάλων Ναυτιλιακῶν Κέντρων, παρίστασιν ἀνάγκη προμηθείας ὑπὸ τοῦ ΟΛΠ τουλάχιστον δύο (2) εἰσέτι πλωτῶν δεξαιμενῶν ἀνωφωτικῆς ικανότητος 3.000 τόνων ἐκάστης.

'Απαλλαγὴ ἐκ τοῦ φόρου μεταβιβάσεως ἀκινήτου (ἀριθ. 3 τοῦ N. 1084/71) καὶ διά τοὺς ἐν τῷ Ἑλλάδι ἐγκατεστημένους "Ἑλληνας πλοιοκτήτας τοὺς διαθέτοντας συνάλλαγμα ἔξι ἀλλοδαπῆς.

Δυνάμει τοῦ ἀριθμοῦ 4 παργρ. I ἐδάφ. 65

τοῦ A.N. 1521) 1950, ὡς ἐτροποποιήθη διά τοῦ ἄρθρ. I τοῦ N.D. 310) 1969 καὶ τοῦ ἄρθρ. 3 τοῦ N.D. 1084) 71, κατηργήθη ὁ φόρος μεταβιβάσεως ὁ διαρύνων τὸ τέ πωλητῆς καὶ ἀγοραστῆς ἀκινήτου καὶ καθ' ὃ ποροστὸν καλύπτεται ἡ ἀγορασία ἀξία του διὰ κεφαλαίων εἰσαχθέντων ἀποδεδειγμένων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ὑπὸ διογενῶν ἐγκατεστημένων ἐπὶ δεστίσιον τουλάχιστον εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

Διὰ τῶν διατάξεων τούτων παρέχεται ἡ δυνατότης εἰς τοὺς "Ἑλληνας ἐργάτας τοῦ ἔξωτερικοῦ, τοὺς μετανάστας, τοὺς ναυτικούς, ὡς καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς τοὺς διαμενοῦντας εἰς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ διαθέτοντας ἐλεύθερον συνάλλαγμα, ἀποκτήσεως ἐν Ἑλλάδι ἀκινήτου, ἀνευ καταβολῆς φόρου μεταβιβάσεως, χωρὶς νὰ παρέχεται ἡ αὐτὴ εὐχέρεια καὶ εἰς τοὺς "Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς τούς ἔγκατεστημένους ἐν Ἑλλάδι τοὺς διαθέτοντας καὶ εἰσάγοντας ίδιον συνάλλαγμα ἀντλούμενον καὶ αὐτὸς ἐκ τῆς αὐτῆς πηγῆς ἥτοι τῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίων εἰς τὸ διεθνῆ ναυτιλιακὸν στίβον.

Ούτως οἱ ἐνταῦθα διαμένοντες "Ἑλληνας ἐφοπλισταὶ εὐρίσκονται εἰς δυσμενεστέραν θέσιν ἐναντὶ τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπή συναδέλφων των, ἀναγκαζόμενοι καὶ ἐκ τοῦ λόγου τούτου νὰ ἐπενδύουν μέρος τῶν εἰς ἀγοράς ἀκινήτων ἐν τῇ ἀλλοδαπή ἀπότομον τοιαύτων την Ἑλλάδα.

"Ἐπειδὴ εἶναι πρόδηλον διτ. ἡ μικρὰ ἀπώλεια τῶν ἐσόδων ἥη ηθελεν ὑποστῆ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον ἐκ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς ὡς ἄνω ἀπαλλαγῆς καὶ εἰς τοὺς ἐν τῷ Ἑλλάδι ἐφοπλιστὰς τοὺς διαθέτοντας συνάλλαγμα ἐλεύθερον καὶ μὴ ἐκχωρητέον εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος ἀποτελεῖ ἐλάχιστον μειονέκτημα ἐναντὶ τῶν σοδαρῶν πλεονεκτημάτων, ἀτίνα θὰ προκύπτουν ἐκ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς ὡς ἄνω ἀπαλλαγῆς, παρακαλοῦμεν ὅπως ἔξετάσητε μετά προσοχῆς τὸ ὡς ἄνω αἴτημα καὶ ἐφ' δυσον θέλητη πεισθῆ περὶ τοῦ εὐλόγου καὶ δεδικαιολογημένου αὐτοῦ, ἐπανέλθητε καὶ παρέμβητε προσωπικῶς παρὰ τῷ Κυρίῳ Υπουργῷ ἐπὶ τῶν Οίκονομικῶν διὰ τὴν ικανοποίησιν του.

"Ανανέωσις καὶ ἐκουγχρονισμὸς τοῦ πλωτοῦ δυναμικοῦ τῆς Μεσογειακῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας.

"Η ἐξ ἀπόψεως ἡλικίας συγκρότησις τοῦ Ἑλληνικοῦ Μεσογειακοῦ Φορτηγοῦ Στόλου παρουσιάζει τὴν κάτωθι λίαν ἀνησυχητικὴν εἰκόνα: "Ἐπὶ συνόλου 755 μεσογειακῶν πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν: Τὰ 280 πλοῖα ἥτοι ποσοστὸν 37% εἰναι ἡλικίας 20 - 29 ἑταῖς. Τὰ 200 πλοῖα ἥτοι ποσοστὸν

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

### VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"H MONI ELLINIKI FIRMA EIS BREMEN"

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

NΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ  
ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROEPINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P. O. BOX: 210266

26,5% είναι ήλικιας 30 έτών και άνω. Τά 135 πλοιά ήτοι ποσοστόν 17,6% είναι ήλικιας 10 - 19 έτών και μόνον 140 πλοιά ήτοι ποσοστόν 18,3% είναι ήλικιας μέχρι 9 έτών.

Είναι ως έτοιμο λίαν έμφανες ότι τό έλληνικόν μεσογειακόν φορτηγόν πλοίον ξεχει ηγέτησες δαπάνας έκμεταλλεύσεως και δέν δύναται νά ανταγωνισθή έπιτυχός τά μικράς ήλικιας και κατά τό πλείστον αύτοματοποιημένα πλοιά τών ανταγωνιστριών γειτονικών χωρών.

Είναι γεγονός ότι οι πλείστοι τών 'Ελλήνων πλοιοκτήτων μεσογειακών φορτηγών πλοίοιν δέν δύνανται νά έπωφελθούν τών δυνάμει απότομος τής Νομισματικής 'Επιπροπής παρεχομένων πιστωτικών διευκολύνσεων διά τής ναυπηγήσεως έν 'Ελλάδι νέων πλοίοιν, διότι έν αντιθέσει πρός τά μεγάλης χωρητικότης πλοίοι, τά πλοιά τής κατηγορίας ταύτης δυσκόλως προναυλώνονται διά μακρών χρονικών διάστημα, μή δυνάμενοι ώς έτοιμον νά αναλάβουν τήν υποχρέωσιν καταβολής μεγάλων τοκοχρεωλυσίων πρός απόπληρωμήν τής άξιας αύτών.

'Εν οψει τών άνωτέρων έκτεθέντων και έπειδη θεωρείται έπιβεδλημένη ή διατήρησης τής έλληνικης μεσογειακής φορτηγού Ναυτιλίας διά λόγους σύχι μόνον οίκονομικών, συναλλαγματικούς, κοινωνικούς, άλλα και έθνικούς τοιούτους, ή αντικατάστασης τών μεγάλης ήλικιας μεσογειακών φορτηγών πλοίων κρίνεται σκόπιμον σπώς πραγματοποιηθή μερικών, άντι νεοναυπηγουμένων πλοίων, διά άγοράς πλοίοιν μικράς σχετικών ήλικιας κάτω τών 10 έτών, άτινα ώς πλέον σύγχρονος απαίτουν μικρότερα ξέσδα έκμεταλλεύσεως.

Σημειούται ότι ή προμήθεια τοιούτων πλοίοιν ύπό τάς κρατούσας σήμερον έν τή διεθνή άγορά χαμηλάς σχετικών τιμάς και έν οψει τής έπικειμένης εισόδου τής χώρας

μας είς τήν ΕΟΚ ένδείκνυται σπώς λάβη χώραν τό ταχύτερον δυνατόν.

Πρός τόν σκοπόν τούτον θά πρέπει νά αποφασισθή άρμοδιώς ή παροχή πρός τήν μεσογειακήν φορτηγόν Ναυτιλίαν τών κάτωθι πιστωτικών διευκολύνσεων, δι' ών προσδοκάται ότι θά καταστή δυνατή ή σταδιακή ποιοτική βελτίωσις, ή έκσυγχρονισμός και ή έν γένει έπαυξησης τής ανταγωνιστικής Ικανότητος τού ρηθέντος πλοίου τής Ναυτιλίας μας.

α) Παροχή έγγυήσεως τού 'Ελληνικού Δημοσίου πρός τήν δανειοδοτούσαν Τράπεζαν ποσοστού 30% έπι τής άξιας τού άγοραζομένου έκ τού έξωτερικού πλοίου.

Πρός διασφάλισιν τής Κρατικής έγγυήσεως νά παρέχεται τό δικαιώματα έγγραφης δευτέρας ύποθηκης έπι τού πλοίου, ως και πρωσπατής έγγυήσεως τού πλοιοκτήτου ή τού δεσμεύοντος τήν πλοιοκτήτριαν έταιρον.

'Η ώς άνω έγγυότης θά παρέχεται είς "Ελληνας πλοιοκτήτας ή και άλλοδα Νομικά πρόσωπα καλύπτοντα κατά πλειοψηφίαν έλληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα δι' άγοράν έκ τού έξωτερικού πλοίοιν ύπό ξένην σημαίαν ήλικιας κάτω τών δέκα (10) έτών διλικής χωρητικότης 500 - 3.000 κόρων, είς αντικατάστασιν ρητών κατονομαζομένου ιδία πλοίων στηνα λόγω τού γεωγραφικού τομέως άπασχολήσεώς του διέρχονται τακτικώς διά τής έν λόγω Διώρυγος.

Η ύπερ ής ή έγγυήσης πλοιοκτησία δέον διότι καταδάλη έξι ίδιων τό 30 - 35% τής άξιας τού πλοίου.

6) Η δανειοδοτούσαν Τράπεζα θά χορηγή είς τον πλοιοκτήτην ώς πιστωτικήν διευκολύνσεων τό 67 - 70% τής άξιας τού νεοαγοραζομένου πλοίου έξοφλητέον έντος 6 - 7 έτών διά 12 - 14 έξιμηνιαίων τοκοχρεωλυτικών δόσεων.

γ) Τό άγορασθησόμενον πλοίον θά φέρη την έλληνικήν σημαίαν τουλάχιστον μέχρις

έξοφλησεως τού χορηγηθησόμενου διά τήν άγοράν αύτού δανείου.

Σημειούται ότι ή τρέχουσα άξια ένος πλοίου τής ώς άνω κατηγορίας κυμαίνεται σήμερον είς 1.000.000 - 1.500.000.000 δολάρια ΗΠΑ.

'Η αντικατάστασις τών ώς άνω ύπερτερα πλοκοσίων ύπερηλικών πλοίων κατά τόν ώς είρηται τρόπον, θά γίνη σταδιακώς διά τής παροχής έπιστριας τών άπαιτηθησόμενων έγγυήσεων διά τήν άγοράν 40 - 50 πλοίων.

Συνεχείς και άδικαιολόγητοι αύξησεις, τών δικαιωμάτων διελεύσεως τών πλωτών μέσων έκ τής Διώρυγος Κορινθίου.

'Η νέα Α.Ε. Διώρυγος Κορινθίου προβαίνει συνεχώς κατά τά τελευταία έτη είς σημαντικά αύξησης τών δικαιωμάτων διελεύσεως τών πλωτών μέσων έκ τής Διώρυγος Κορινθίου (Διόδια, Ρυμουλκά, Πλοιογκά) μέ συνέπειαν τήν ύπερμετρον έπιβάρυνσιν και δή είς έποκην ναυτιλιακής ύφεσεως τών μεσογειακών ιδία πλοίων στηνα λόγω τού γεωγραφικού τομέως άπασχολήσεώς του διέρχονται τακτικώς διά τής έν λόγω Διώρυγος.

Ειδικώτερον μετά τήν γενομένην αύξησην τών δικαιωμάτων τής Διώρυγος ηπιας έλαση χώρων τήν 1.7.74, έπηκολούθησαν νέαι τοιαύται τήν 1.7.75, τήν 23.6.76, νέα τοιαύτη τήν 24.2.77 και τέλος νέα τοιαύτη άπο 1.1.79.

Πέραν τών ώς άνω αύξησεων έπειδη πάγιον πρόσθετον τέλος κατά διελεύσιν έκ δρχ. 1.000 - 2.000.

Ούτω έντός τριών έτών τά τέλη διελεύσεως διά τής ώς άνω Διώρυγος έπιτριπλασιάσθησαν.

Έπειδη ή ώς άνω έταιρία έκμεταλλεύεται έργον κοινής ώφελείας πρός δὲ αι μετοχήι αύτης άνηκουν κατά πλειοψηφίαν είς τήν 'Εθνικήν Τράπεζαν και τό 'Ελληνικόν Δημόσιον φρονούμεν διέν πρέπει νά αποβλέπη είς κερδοσκοπικούς σκοπούς πράγμα άπερ προκύπτει έκ τής μελέτης τών 'Ισολογισμών της.

Έπι τού θέματος τούτου έγένοντο έπανελημμέναι διαμαρτυρίαι και παραστάσεις ήμων πρός τό YEN τό όποιον συμφωνήσαν έπι τών άποφασέων μας έζητησεν άπο τό 'Υπουργείον Συντονισμού δι' έγγραφου τού θπω τροποποιηθή τό σρθρον 20 τού ισχύοντος νέου Κανονισμού Ναυτιλοίας τής Νέας Διώρυγος Κορινθίου πρός τον σκοπόν διπάς αι άποφασιζόμεναι αύξησεις τών τιμολογίων της τίθενται έν ισχύ μετά προηγουμένην ισχύσιν αύτών παρά τών 'Υπουργείων Συντονισμού και 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Αι γενόμεναι διά τήν τακτοποίησίν τού θέματος ένέργειαι ούδεν άπεδώσαν, δι' ο παρακαλούμεν ούπας έπανέλθητε.

Πληρεστέρα τηλεπικοινωνιακή έξυπηρέτησις μεταξύ 'Ελλάδος - Αιγύπτου.

'Η μεταξύ 'Ελλάδος και Αιγύπτου (Κάιρον, 'Αλεξανδρεία, Πόρτ Σάιδ) έπικοινωνία διά τηλεφόνου ή τέλεξ τυγχάνει λίαν δυσχερής, με συνέπειαν νά προκαλούνται σοβαρά προβλήματα είς τάς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις ιδία τάς έδρευσαν είς Πειραιά, διά τήν έπικοινωνίαν τών μέ 'Αλεξανδρείαν, Πόρτ Σάιδ και Κάιρον.

'Η τοιαύτη άδυναμία θφείλεται είς τήν ιππαρίν μιάς μόνον γραμμής τηλεφωνικής συνδέσεως μεταξύ τών δύο χωρών ('Ελλάδος - Αιγύπτου) ώς και έλαφιστων συνδέσεων τέλεξ.

'Εν οψει τών άνωτέρων παρακαλούμεν ούπας παρέμβητε προσωπικώς παρά τών Κυρίων 'Υπουργών Συγκοινωνιών και τήν Διοίκησην τού ΟΤΕ διά τήν τακτοποίησίν τού ώς άνω θέματος, έπηρεάσαντος δυσμενώς τήν διεξαγωγήν τών τηλεπικοινωνιών μεταξύ τών δύο χωρών.

# ZAMPONI - O.M.S.A. SHIPYARD AT GENOA

Director: ALESSANDRO ZAMPONI

Managers:

JOHN MYLONAKIS, A.O.H. 869723 (Speaks Greek)  
ALBERT DELLI PONTI, A.O.H. 333710 (» English)

6 DRYDOCKS AND 1 FLOATING DOCK FOR SHIPS UP TO 60.000 GRT ♦ DIMENTIONS: MINIMUM 64X21 METRES AND MAXIMUM 280X40 METRES ♦ CONVERSIONS OF ALL TYPES (INCLUDING PASSENGER VESSELS) AND FITTING OUT.

WORK ON BOARD SHIPS: Overhauling of Diesel M.E. and A.E. — Steam Turbines — Turbochargers — Steelwork — Pipework — Boiler Repairs and Surveys (also underway) — E.R. and Deck Auxiliaries — Electrical Repairs — Joinery and Deck and Hold Woodwork — Cargo Gear Surveys and Repairs — Work to Anchors and Chains — Life Saving Appliance Repairs and Surveys.

ADDRESS : CALATA BOCCARDO, 16126 GENOA PORT, ITALY

TELEPHONES : 202651/3 - 299881/5

TELEXES : 271186 OZAGE I - 271481 EDRAZA I

# ΣΤΟ ΣΟΥΕΖ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΣΑΣ "ΣΤΑΜΑΤΗΣΕΙ"- ΚΑΤΙ ΣΟΒΑΡΟ...”Η ΑΣΗΜΑΝΤΟ

Η "KRONOS SHIPPING ENTERPRISES" S.A.  
ΦΡΟΝΤΙΖΕΙ ΓΙΑ ΟΛΑ !

Ξέρετε τά προβλήματα πού συναντάνε τά πλοιά σας στή διώρυγα τού Σουέζ... Μπορεί νά καθυστερήσουν γιά μά μόνο σφραγίδα. Ή, γιά κάτι πιό σοβαρό!

Όποιο πρόβλημα, όμως, κι άν δημιουργηθεί, τώρα ύπαρχει ή KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. πού μπορεί νά τό λύσει - πρός οφελός σας!

Γιατί, η KRONOS μπορεί!

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. είναι μιά νέα έταιρια, άλλα τά στελέχη της, έχουν τεράστια πείρα στήν παροχή Ναυτιλιακών Υπηρεσιών. Μεταξύ τους, συγκαταλέγονται άτομα με πείρα 25 έτών σέ παρόμοιες έργασιες στήν Αίγυπτο και ειδικότερα στή διώρυγα τού Σουέζ. Και γνωρίζουν, και τή γλώσσα, και τις τοπικές συνήθειες και τούς - κατά περίπτωση - άρμόδιους, και κάθε λεπτομέρεια πού μπορεί νά σάς φανεί χρήσιμη. Είναι μέσα σέ όλα!

Πού, η KRONOS μπορεί!

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. μπορεί νά σάς έξυπηρτερήσει μέ τους PROTECTING AGENTS πού διαθέτει στή Σουέζ, και στήν Άλεξανδρεία:

- στήν χωρις καθυστέρηση διάπλου, άκομα κι άν δέν έχουν φτάσει έμβασματα στό PORT SAID.
- στήν έκκαθάριση και εισπραξη, ύπολοίπου χρημάτων ἀπό προηγούμενες διελεύσεις
- στήν έκκαθάριση τών λογαριασμών σέ 2 ή 2.5 μήνες άντι τών 5 ή 6 μηνών πού άπαιτουνται συνήθως και συγχρόνως στήν επιατροφή υπολοίπων πιστωτικών.
- στήν πλήρη τροφοδοσία τών πλοίων σας μέ δι χρειστούν, άκομα και στή συμπλήρωση τών πληρωμάτων τους.

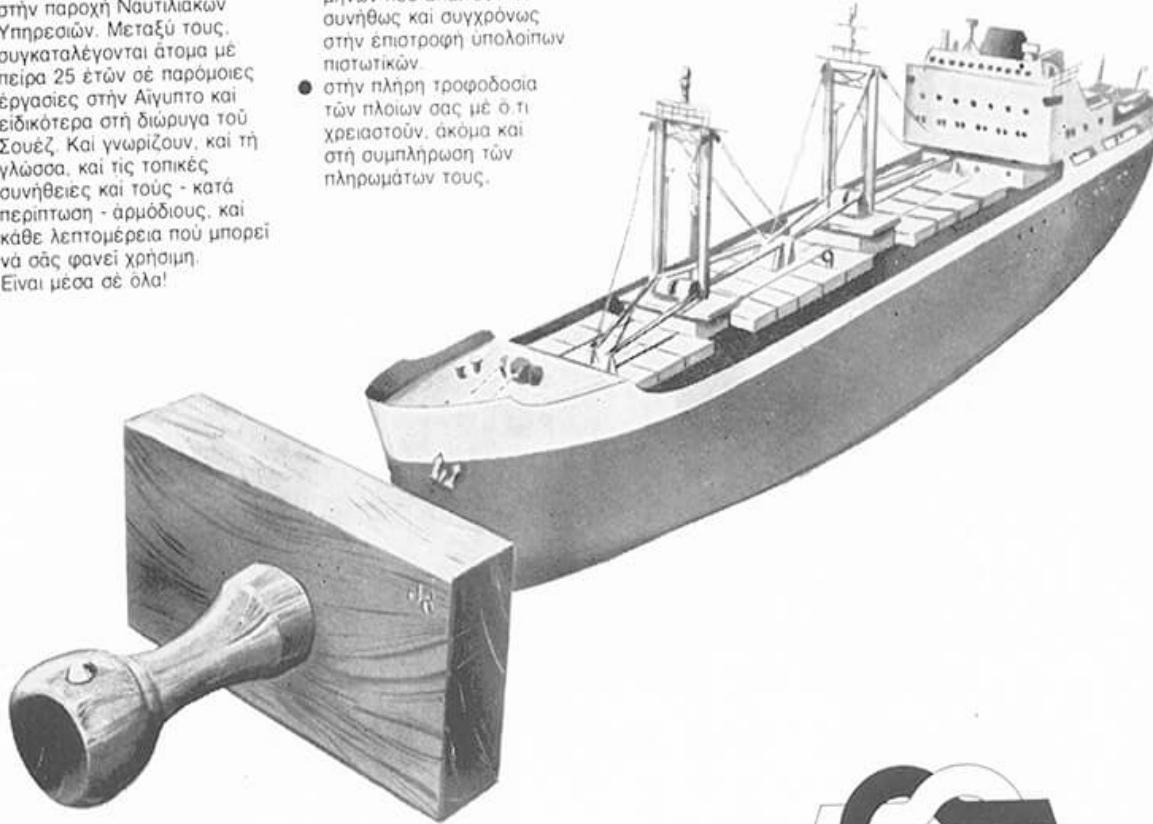
- στήν παροχή πληροφοριών και υπηρεσιών, όλο τό 24ωρο.

Όλα αύτα, μέ τήν έπιβλεψη τού OPERATION MANAGER τής KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. πού πηγαίνει στήν Αίγυπτο, τουλάχιστο μά φορά τό μήνα γιά αύτό τό σκοπό

Γι' αύτό, όποτε έσεις μπορείτε, κλείστε μας μιά συνάντηση νά σᾶς ένημερώσουμε με περισσότερα στοιχεία γιά τή δραστηριότητά μας. Οποτε μπορείτε. Αύτο πού είναι δίγουρο, είναι πώς δε βά χαστετε τό χρόνο σας. Θά κερδίσετε!

Έσεις, ποτε μπορείτε:

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. πιστεύει, πώς μπορεί νά σάς φανεί τόσο χρήσιμη - που ιωας, αύτή τή στιγμή, δέν τό φαντάζεστε!



KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A.

8, PIREOS ST. ATHENS 101, PHONES: 5233429, 5236673, 5234154. CABLES: KRONENTER - ATHENS, TELEX: 21-6965 SSNE GR

# ΤΟ ΙΔΡΥΜΑ ΙΩΑΝ. Δ. ΠΑΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΙΚΟΔΟΤΗΣΗ ΘΥΓΑΤΕΡΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

Είναι γνωστό καὶ τὸ ἔχουν ἐπισημάνει πολλοὶ μελετητές καὶ ἐρευνητές τῆς νεώτερης ἱστορίας μας διὰ ἡ παλαιὰ καὶ ἡ σύγχρονη Χίος εἶναι μαρφόφρος τῆς προσφορᾶς τῆς καλιωσύνης καὶ τῆς εὐπραγίας. Καὶ εἶναι ἐπίσης ἱστορικὰ διαπιστωμένο ὅτι διαὶ οἱ ναυτότοποι τῆς Ἑλληνικῆς πατρίδος εἶναι χρῖσι, ποὺ εὐωδίζουν ἀπὸ τὴν ἀρετὴν τοῦ ἀνθρωπισμοῦ καὶ τῆς προσφορᾶς.

Σέ ἔνα μελέτημά ιου, ποὺ τὸ ἔχω συνπειλάδει: στὸ διδύλιο ιου «Ναυτιλιακὰ Θέματα» (Τόμος Α') ἔγινε ὑπογραμμίσει ὅτι ὁ ἀνθρωπισμὸς, ποὺ διαποτίζει ὡς τὰ νύχια τὴν Ἑλληνικὴν ναυτοσύνη, δὲν ἔπιανε νὰ στολίζει, σὰν τὸ καλύτερο κόσμημα τῶν φυγοπενυματικὸν κόσμο, τῶν θαλασσοθλητῶν μας, ναυτικῶν καὶ ἐποπλιστῶν.

Ο θαλασσινὸς ἀγώνας, μὲ τὶς δοκιμασίες του καὶ μὲ τὰ πλούτη του, μὲ τὰ πένθη του καὶ μὲ τὶς χαρές του, εἶναι ἔνα «μέγιστο μέθυμπο», ποὺ διδάσκει τὸν ἄνθρωπο νὰ στέκεται πάντα θετικοπος. Γιατὶ μόνον ὁ ἀνθρωπισμὸς ζεσταῖνει σὰν ἥλιος τὶς καρδιὲς τῶν θαλασσοθλητῶν μας καὶ τὶς πληγωμοῦται μὲ ἀνότερα αἰσθήματα, ποὺ στέκουνται διστείρευτες πηγὲς δυνάμειμον ἀγωνιστικότητος καὶ εὐπραγίας.

Αὐτὴ τὴν προάδοση τῆς προσφορᾶς,

ποὺ χαρακτηρίζει τὴν Ἑλληνικὴν ναυτοσύνη, ἐκφράζει, συνεχίζει καὶ πλουτίζει στοὺς σύγχρονος καιρούς δὲ καπετάνιον Γιάννης Διαμαντῆ Πατέρας ποὺ εἶναι ἀνεξάντλητη ἡ πεγαλοσύνη τῆς ἀγάπης του καὶ εἶναι ἀπροσμέτρητο τὸ κάλλος τῆς καλιωσύνης.

Ο Καπετάνιος Γιάννης Διαμαντῆ Πατέρας —ποὺ συνεχίζονται τὶς πατρικὲς ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις ίδρυσε τὸ 1937 στὸ Λαυρίνο τὸ ναυτιλιακὸν γραφεῖο «Lemos and Pateras» καὶ τὸ 1951 ἐπὶ κενταλῆς τοῦ ἔξαιρετοῦ ἀδελφικοῦ ὄμιλου (Πανάγιος, Παντελῆς, Στέφανος, Κώστας καὶ Νικόλας Δ. Πατέρων) ίδρυσε τὸν οἶκο συμπλοκοτγείκης «Diamantis Pateras». — εἶναι δὲ σύγχρονος κορυφαῖος ἐκφραστῆς τῆς Χιώτικης εὐποίεως.

Σὲ ἔνα ἀπὸ τὰ διδύλια ιου (τὸ «Καλοκαιρινὲς Αἴγυπτοι ιου» 1977), ποὺ τὸ ἔχω ἀναφέρωσε: στὸν Καπετάνιο Γιάννη Πατέρα, ἔχω καταγράψει: —προσκρούοντας στὴν ἐγνωμονένη μετριοφροσύνη του — τὶς πλούσιες προσφορὲς του ποὺ ἔχουν ὑψηλοὺς κοινωνικοὺς συντούς καὶ ποὺ ἀγκαλίζονται διάβοληρη τὴν Ἐλλάδα τὸν ἔχουν καθιερώσει: σὲ μεγάλο ἔθνονδε εὑρεγέτη.

Σὲ πόστωπο τοῦ Καπετάνιο Γιάννη Πατέρα δοίσκουν τὴν αὐθεντικὴν ἐκφρασή

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

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

τους ὅλες οἱ ἀρετὲς, ποὺ συνθέτουν τὸ ἀνθρωπιστικὸν ἕλληνος τῆς ἑλληνικῆς ναυτοσύνης. Θαλασσοθλητής, ἀειθαλῆς καὶ ἀκατάδηλης στὴν ἀγωνιστικότητά του, πηγὴ ζωῆς καὶ ἀγάπης, ἀνεξάντλητος στὶς προσφορὲς του καὶ πιστὸς ὑπηρέτης τοῦ κοινωνικοῦ ἀγαθοῦ. Βιώνει τὴν ἀγάπην ὡς χρέος προσφορᾶς στὴν πολὺ τέλεια, στὴν πολὺ διοικητρικούντη μορφὴ τῆς χριστιανικῆς διδαχῆς.

Αὐτὸς ὁ γενναῖος καὶ δαΐδιος προσδευτικὸς θαλασσοθλητής τὸ γυνωρίζει ὅτι στοὺς καιροὺς μας ἡ χριστιανικὴ ἀγάπη δὲν εἶναι κούφιο κήρυγμα, ἀλλὰ πρέπει γὰ εἶναι διώμα, ἀπησηση καὶ προσφορά.

Ἐκτὸς ἀπὸ τὶς ἄλλες ἀνθρωπιστικὲς πρωτοδουλίες καὶ τὶς πλούσιες προσφορὲς του θέλω νὰ ἀναφερθῶ, μὲ τὸ δρόμο αὐτό, στὸ «Ιδρυμα I. Δ. Πατέρα για τὴν προσφοράν των άνθρωπων της Χίου».

Είναι τὸ «Ιδρυμα, ποὺ ἐδημιούργησε τὸ 1971 γιὰ τὴν προικοδότηση θυγατέρων ναυτικῶν, ποὺ κατάγονται ἀπὸ τὴν Χίο, τὶς Οίνοδοσες καὶ τὰ Ψαρά καὶ ποὺ τὸ ἐνίσχυσε γενναιόδωρα καὶ ποὺ φέτος διέθεσε νέο σημαντικὸ ποσό (1.000.000 δολαρίων) γιὰ νὰ καλύπτωνται οἱ σκοποὶ τοῦ Ιδρύματος.

Ἐπτὴ χρόνια τώρα τὸ «Ιδρυμα I. Δ. Πατέρα» ἔχει προσφέρει σὲ δεκάδες κοριτσιῶν τῶν ναυτικῶν οἰκογενειῶν τῶν ἀκριτικῶν νησιῶν μας μὲ σημαντικὴ ἐνίσχυση γιὰ νὰ δημιουργήσουν τὴν νέα ζωὴ τους —μιὰ ζωὴ ἐμπνευσμένη ἀπὸ τὶς ἀγάπες νησιώτικες παραδόσεις, ποὺ διατηροῦν στὸ πέρασμα τῶν καιρῶν ἀκολούθευτη τὴν ηθικὴ ἀκτινοβολία τους.

Στὸ σημείο αὐτὸς θέλω νὰ δημογραφήσω ὅτι οἱ χορηγίες τοῦ «Ιδρύματος I. Δ. Πατέρα» μᾶς ἀνακυνθίζουν γήινα καὶ τὶς πολὺ καλές παραδόσεις τῆς ἀνθρωπιστικῆς κληρονομίας τῆς ναυτοσύνης μας. Στοὺς παλιοὺς καιροὺς οἱ καραβοκύρηδες, οἱ πλοιοκτῆτες τῆς ἀποχῆς, ἐνίσχυσαν τὶς οἰκογενειῶν τῶν ναυτικῶν τους (Ιδιαίτερα σὲ γάμους κοριτσιῶν καὶ σὲ ἀρρώστεις) γιατὶ ἀνοικόθες θεωροῦσαν τοὺς ναυτικοὺς τους, ἀπὸ τὸν πλοίαρχο ὡς τὸ μύστιο, δχρις ἀλλὰ συνεργάτες καὶ συλλειτουργούς στὸ θαλασσινὸν ἀγῶνα. Λάνθιμα στοὺς πλοιοκτῆτες καὶ ναυτικούς δὲν ὑπῆρχαν διαχωριστικὴ τείχη, ἀλλὰ μὲ ἐνότητα ἀγωνισμένη στοὺς ὑγροὺς ἀγωνιστικοὺς στίθιους.

Αὐτὴ τὴν παράδοση ἔκανειντανεύει τὸ 1971 καὶ συνεχίζει ἀπὸ τότε τὸ «Ιδρυμα I. Δ. Πατέρα», ποὺ τὸ ἐδημιούργησε καὶ τὸ ἐνίσχυσε: ἡ μεγάλη καρδιὰ τοῦ Καπετάνιο Γιάννη Διαμαντῆ Πατέρα.

Τὸ «Ιδρυμα I. Δ. Πατέρα» συνεχίζει τὴν πορεία τῶν προσφορῶν του. «Ἐτοις, ἐφέτος, γιὰ ἔδδομη φορά ἀπὸ τὴν ίδρυσή του, στὴ μεγάλη αἰθουσα τῆς «Αποστολικῆς Διακονίας» (Μονὴ Πετράκη), τὸ ἀπόγευμα τῆς 10ης Ἀπριλίου, ἔγινε ἡ συγκέντρωση γιὰ τὴν προικοδότηση 80 κοριτσιών ναυτικῶν οἰκογενειῶν ἀπὸ τὴν Χίο, τὴν Αἴγυπτο καὶ τὰ Ψαρά.

Ἐξήσμει ὅσοι παρακολουθήσαμε τὴν

έκδήλωση μιά πολυσήμαντη ώρα ανθρωπιστικής δρεπής και γήθικου στοχασμού. Χωρίς καμιά διάθεση έπιδειξενώς ή προσβολής —όλα ξεινού σερινά, μέχριστικανή δίωση και μὲ τὴν πεποίθηση ότι έπειτα είτο ένα κοινωνικό έργο όφειλής και χρέους.

Ο δημιουργός του Ιδρύματος, ο Καπετάν Γιάννης Πατέρας, πού δρισκέταν έκει, έδινε αύτό τὸ πνεῦμα τῆς ἐπιτελέσσεως κοινωνικού χρέους και ανθρωπιστικής προσφορᾶς.

Σὲ μίαν ἄλλη ἀνάλογη περίπτωση, διατίθετοντας 5.000.000 δολλάρια ἐγκαθίδρυσε στὸν «Εύαγγελισμό» Ἀθηνῶν ὀλόκληρη πιέρυγα γιὰ τὴν νοσοκομειακὴ περίθαλψη τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν, εἰχε πεῖ: «Οἱ γονεῖς μου μὲ δὶς αὖν ὅτι τὰ γρήματα, ποὺ κερδίζουμε στὴ ζωὴ εἶναι: δαγεινὰ καὶ πρέπει γὰ τὰ ἐπιστρέψιμα στὴν κοινωγία καὶ στοὺς ἀγθρώπους τοῦ μόχθου, ποὺ έχουν ἀνάγκη ἀπὸ δοκῆ-

θεῖα.

Μὲ αὐτὴ τὴν ἔμπνευση «τῆς ἐπιστροφῆς τῶν δυνεικῶν» ἰδρυσε τὸ 1971 καὶ συντηρεῖ ὁ Καπετάν Γιάννης Πατέρας τὸ «Ιδρυμα γιὰ τὴν προκοδότηση τῶν κοριτσιῶν τῶν ναυτικῶν μας. Καὶ αὐτὸ τὸ πνεῦμα ήταν διάχυτο καὶ στὴν ἐφετεινὴ ἐκδήλωση τὸν Ιδρύματος.

Ο Καπετάν Γιάννης Πατέρας πρωτοθλητὴς τῆλερα σέ ἔργα κοινωνικῆς εὐπραγίας τηρεῖ πιστὰ καὶ τίμια τὴν γήθικὴ παραγγελία, ποὺ τοῦ έδωσαν στὴν Αἰγαίονα οἱ ἀγαθοὶ γενοὶ του — ὁ ἄξιος Καπετάνος στὴ θάλασσα πατέρας του Διαμαντῆς καὶ η ισάξια Καπετάνισσα στὴ στεριά μητέρα του Καλλιόπη Λύρα - Πατέρα, ποὺ δταν ήταν δρέφος τὸν ἐναντούρικὲ μὲ τὴν εὐχὴν: «νὰ μεγαλώσει καὶ νὰ προσέψει γιὰ γὰ κάνει παντοῦ καλά».

Δημιουργώντας τὸ «Ιδρυμα γιὰ τὴν προκοδότηση τῶν κοριτσιῶν τῶν ναυτικῶν μας η καταθέτοντας τὶς ἄλλες πλούσιες προσφορὲς του τὸ πνεῦμα καὶ η καρδιὰ τοῦ Καπετάν Γιάννη Πατέρα ζοῦν-

τὴν ἀγάπην μὲ διωμένη ἀπλότητα.

Μιλώντας στὴν ἐφετεινὴ συγκέντρωση τοῦ Ιδρύματος ἐπόντας ὅτι οἱ προσφορὲς τοῦ Καπετάν Γιάννη Πατέρα έχουν τὴν εὐωδιὰ τῆς ἀγιωσύνης. Άφοῦ, καθὼς ἔγραψαν ἀναπτύσσοντας τὴν κοινωνιολογία του Εύαγγελίου οἱ Πατέρες τῆς Ἐκκλησίας μας, τὸ κέντρον τῆς χριστιανικῆς διδαχῆς ἐμπεριέχεται στὴν ἀγάπη καὶ τὴν προσφορά: «ἴπει καὶ οἱ θεοὶ ο νόμος ἀνακεφαλαιοῦται: ἐν τῷ ἀγαπήσει τὸν πληρίον σου ὡς σεαυτὸν».

Κλείνοντας τὸ ἄρθρο αὐτὸ θέλω νὰ τονίσω ὅτι τὸ «Ιδρυμα καὶ οἱ ἄλλες προσφορὲς τοῦ Καπετάν Γιάννη Πατέρα δικαιώνουν τὸν χορηγό τους. Καὶ δψώνουν ἔνα ἄξιο πρότυπο, ποὺ πρέπει νὰ δρεῖ μητρές καὶ συνεχιστὲς στὸν ἐφοπλιστικό μας κόσμο, ποὺ δὲν πρέπει νὰ ληρούνει ὅτι ο σημερινὸς ἐφοπλισμὸς είναι: Ιστορικὸ γέννημα τῆς ἑλληνικῆς ναυτοσύνης, ποὺ διέθετε ὑψηλές ανθρωπιστικές παραδόσεις.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

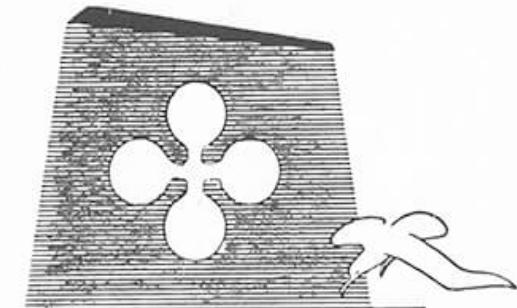
# Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

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 καὶ Αφρική

# Στή Λέσχη 'Αποφοίτων "Υδρας

## Ένα κρίσιμο πείραμα

Τοῦ κ. Σ. Μ. Ράνη

Σκίλουρος δύοδήκοντα παιδιάς δρρενας άπολιτών, έπειδη τελευτανή ήμελλε, δεσμήνη δικοντίων έκατσω προτείνων έκλεψε καταθρύσκει, πάντων δέ απαγορευόντων, καθ' ξανάτος Έλκων (άκοντιον) πάντα ραδίως έθραυσεν, διδάσκων έκείνους, διτι συνεστώντες μέν καὶ διμονούντες ισχυροὶ διαμενούσιν, θάσηνεις δὲ έσονται διαλυθέντες.

'Η Λέσχη ἔκλεισε τά πέντε της χρόνια. Τό ποι σημαντικό πού πέτυχε στά χρόνια αύτά ηταν νά φέρει κοντά τους ἀπόφοιτους. Θαλασσοδέμένοι οι ποι πολλοί. Μετά ἀπό δεκατείς θαλασσινού μόχουν δρεθήκαμε πάλι κοντά σάν τότε, στά χλωρά χρόνια του θρανίου. Δέν έθα μιλήσω θάσως γιά νοσταλγίες, ἀλλά γιά κάτι πολύ σοδαρό, πού κυρφορείται καὶ ἀναδεύεται στά σπλάχνα της Λέσχης.

"Ολοι τό ξέρουμε, πώς έμεις οι παράξενοι 'Ελληνες θάσων όμονούμε κάνουμε θαύματα. Αύτο δένεια σπανίως συμβαίνει. Είναι θάσως φυσικό νά μή γίνονται κάθε μέρα θαύματα. Στή Λέσχη πάμε νά κάνουμε ένα θάση. Νά ένώσουμε τίς δυνάμεις μας καὶ φαίνεται πώς πετυχαίνει. Συγκρότημε ή πρώτη θάση καὶ σχρίσε τής ἐπιχειρηματική δράση της στόν έφοπλισμό.

"Οταν ή θάση ἐμφανίστηκε στό ναυτιλιακό προσκήνιο ἔκανε αἰσθηση καὶ έγινε δεκτή μέ πολύ σοδαρό ένδιαφέρον. «Μπράβο, πιστεύουμε στίς δυνατότητές σας» είπαν οι ποι πολλοί. 'Ανοίξαν τής άγκαλιά τους. Δάνεια, έύκολεις, πίστη, θι θέλετε.

Δέν έλειψαν κι' αύτοι πού είπαν : «Ρωμαϊκές συνεργασίες, σέ λίγο θά διαλυθούν». Ήταν θάσως οι καλοί, τά γερά μυαλά, τά δυνατά άναστήματα, πού είπαν πώς θά πάμε μπροστά. Θά πολεμήσουμε γιά νά πάμε μπροστά, γιατί είναι δύσκολο νά γίνεται τό θάσημα, ἀλλά σχεδόν άκατόρθωτο νά διατηρηθεῖ.

Μέ τήν ήθική καὶ πρακτική συμπαράσταση τής Λέσχης ή θάση θ' ἀνταποκρίθει στίς ποι ἀπαίτητικές προσδοκίες όλων. Τήν

ἀπετέλεσαν οι έξης, μέλη καὶ φίλοι τής Λέσχης : Γκουβάτσος Ν., Κεσανιώτης Χ., Μαρτίνος Α., Μεθενίτης Κ., Παπαναστασίου Κ., Πατρίκιος Δ., Πεντάκαλος Ι., Ράνης Σ., Τζανέτος Δ., Χατζηαστιλέιον Λ. "Ολοι έχουν μιά μικρή ιστορία στή Ναυτιλία, πού ἀποτελεῖ νομίζων έγγυηση γιά τό αύριο. Θά μπορέσει πιστεύω νά γίνεται πορήνας ευρείας συμμετοχῆς σχι μόνο μελῶν τής Λέσχης, ἀλλά καὶ κόσμου τής Ναυτιλίας, ναυτικών καὶ ἄλλων.

'Η Ελληνική Οικονομία σήμερα έχει μία μοιραία δύσημα. Δέν ἐμπιστεύεται ό 'Ελληνας κανένα καὶ τοποθετεῖ τίς οικονομίες του ἀποκλειστικά σχι κίνητα! Συνέπειες :

- 1.— Δέν υπάρχει σοδαρή έγγωρια κεφαλαιογόρα καὶ οι δανειοδότησες γίνονται ἀποκλειστικά ἀπ' τό έξωτερικό.
- 2.— Τά κέρδη τών μεγάλων ἐπιχειρήσεων άθροιζονται σε λίγα βαλάντια. "Αν ουμας ύπηρχε τρόπος, μέρος ἀπ' αύτα νά φτάνουν στό εύρον κοινό, τούτο θά είχε πολύ σοδαρός εύνοικους κοινωνικούς ἀντικτύους.
- 3.— 'Η υπερζήτηση γής καὶ άκινήτων δημιούργησε μιά παρανοϊκή κατάσταση, ώστε ένα χωράφι στά Μέγαρα έχει πέντε έξι φορές άκριβότερα ἀπ' ένα γόνιμο χτήμα έξως ἀπ' τή Ν. Υόρκη.

Δέν έχω καμιά φευδαρίσθηση καὶ δέν πιστεύω πώς θά γίνεται τήξη τών προσιώνιων πάγων τή δυσπιστίας ἀπ' τή μιά μέρα στήν ἄλλη. Τίς οικονομίες, πού σταγόνα - σταγόνα έβασε μέ τόν ίδρων τού ό 'Ελληνας στό σακκούλακι, δέν τίς διγάζει εύκολα, καὶ πολύ καλά κάνει, γιατί πάρα πολλές φορές τίς ένγαλε καὶ ταυρουσφίλιστηκε.

'Η Οικονομία θάσως άλλάζει, οι συνθήκες, σο κι' ἄν γκρινιάζουμε θελτιώνατον. "Άλλωστε... δέν υπάρχει πιά γή ν' ἀγοράσουμε... τέλειως. Θ' ἀλλάζει καὶ στό τόπο αύτο ἡ ύψη τής Οικονομίας. Δέν γίνεται άλλιως. Είτε θέλουμε είτε σχι γινόμαστε μέρος τής Εύρωπακής Οικονομίας. Μέρος τής Οικονομίας τού κόσμου.

Είναι φυσικό ἀπ' τή θάλασσα νά μᾶς έρθουν οι νέοι ἀνεμοι τής άλλαγής. Γιατί ή Ναυτιλία ηταν πάντα μέρος τής Οικονομίας τού κόσμου. Γιατί ὁ ναυτικός ηταν πάντα ο ποι προσδευτικός Ρωμαίος. Ο πάγος τής δυσπιστίας καὶ τού φόδου τού μικροπενθυτή θ' ἀργήσει νά λυώσει. Άλλα θά λυώσει. Θά τόν λυώσει ή ζεστασία τού κέρδους, πού φυσικά δέν μπορεῖ νά φανή ἀπ' τή μιά μέρα στήν ἄλλη.

"Ας δούμε θάσως τή γίνεται κι' ἀπ' τήν ἄλλη πλευρά τού λόφου, όπου δρίσκονται τά Σούσα, μέ τίς σταρταπέιες τών προσωπικών καὶ οικογενειακών ἐπιχειρήσεων. 'Εκει ή κουβέντα γιά έταιρίες λακής βάσεως θεωρείται γενικό λίγο 'κυπανάλ'. 'Υπάρχουν θάσως καὶ στίς σταρταπέιες φωτισμένα μυαλά. Στό μυαλό ένός παραδοσιακού θαλασσοφευδάρχη ἐκπηγάζει αύτόματα τό έρωτημα : «Γιατί νά φορτωθούμε μιά τέτοια έταιρία, πού θά μπορέσει τά κέρδη της στόν κόσμο;»

Γιά νά δημιουργήσουμε μιά ισχυρή ἐπιχειρηση μέ κοινωνικές προεκτάσεις στό ρόλο τής.

Γιατί ή θάση πού όργανωθηκε, μέ τή σύμπραξη δοκιμασμένων ἐπιχειρηματιών, πετυχάινει τή δημιουργία ένος δυνατού συγκροτήματος μέ δυνατότητης οικονομικότερης καὶ ἀποτελεσματικότερης διαχειρίσεως τών πλοίων τής. 'Άλλα πέρα καὶ πάνω ἀπ' αύτό, μέ τό άνοιγμα στό κοινό, πετυχαίνουμε τή

δημιουργία πρός σφελος τής θάσης, μιᾶς κεφαλαιογοράς, μειώνοντας έτοι τήν έξαρτηση μας ἀπ' τίς ξένες Τράπεζες. Νομίζω κανείς δέν άγνοει πόσο θάση θίνει ή έξαρτηση αύτή.

'Άλλα πετυχαίνουμε καὶ κάτι ἀκόμη πιό σημαντικό : Μιά ήθική ικανοποίηση. Κι' ἡ ρωμαϊκή ιδιοσυγκρασία μας είναι προικισμένη μέ τή διψαλέα αύτή ἀρετή. 'Ο καθένας μας πιστεύει πώς «είναι καμαρένος γιά τά ώραια καὶ μεγάλο έργα». 'Η ψυχή μας ἀποζητά τόν έπαινο τού Δήμου καὶ τών σοφιστών, τά δύσκολα καὶ ἀνεκτίμητα «εύγε». Αύτά πού θά τά δρουμέ στή σταρταπέιας καὶ τί ζωή χωρίς αύτά θά κάνουμε;

Και δένεια νά φιλοδοξεῖ νά πάιξει κανείς ένα μικρό έποικοδομητικό ρόλοι σ' ένα τομή τής υπανάπτυκτης οικονομίας τού τόπου αύτού, είναι ώραιο καὶ μεγάλο έργο.

'Η θάση πού συγκροτήθηκε μπορεῖ ἀπό μόνη τής ν' ἀναπτύξει δράση. Πολύ πειστόρητο μπορεῖ νά φελήσει παρά νά φελήσει ἀπ' τό άνοιγμά της πρός τό μικρομέτοχο. Οι ένδειξεις ἀπ' τή πλευρά τών μικροπενθυτών είναι ένθαρρυντικές. 'Υπάρχει ένδιαφέρον.

'Άλλα δέν θά μᾶς λείψει φαντάζομας καὶ ή γεύση τών άρνητικών ἀντιδράσεων. 'Ισως νά φανούν οι εύτελεις συνήθειες κι' ἀδιαφορίες. 'Άλλα δέν θά μᾶς γυρίσουν πίσω δόδιπρόσων γιά τά Σούσα. Πίσω στήν άμφιβολή ασφαλείας τών τειχών τής σταρταπέιας, μακρά ἀπ' τό πλήθος.

Γιατί έχω ἀπ' τά τείχη, κοντά στό ίκανοποιημένο πλήθος δρίσκεται ή ασφάλεια στή σημειρινή κλονιζόμενη κοινωνικοικονομική πραγματικότητα. Μιά λαϊκή βάση είναι μάσ σωτηρία, δυνατή βάση. "Ας μοχθήσουμε λίγο γι' ούτο τό σκοπό. Οι 'Άγγλοι λένε : 'Sweat in peace not to bleed in war'. Αξίζει τόν κόπο.

Τό συνδετικό στοιχείο τού άμοιβαίου συμφέροντος, μεταξύ θάσης καὶ μικρομέτοχου υπάρχει, σχέτεται τού ποιός νομίζει δητό φελεύτητα πολύ καὶ ποιός λίγο. Θά φανεῖ τό στοιχείο αύτό στή πράξη. 'Υπάρχει καὶ στά Σούσα τό κίνητρο καὶ τό μεράκι.

"Εχει στούς κόλπους τής ή Λέσχη ἀστέρες ήθους καὶ ἐπαγγελματικής ικανότητος, πού μπορούν ν' ἀπότελουσαν πυρήνες ἐπαγγελματικής δραστηριότητος. Νά τούς πλαισιώσουμε μέ τίς γνώσεις μας καὶ τήν πείρα μας. Νά βάλουμε τίς οικονομίες καὶ ολές τίς αὔλλες δυνατότητές μας. 'Άλλα πρίν ἀπ' θάλωμας μέ τόν δόλωμας ούταπάρηση. Αύτό τό ρωμαϊκό έγώ, νά τό χτυπήσουμε. Τό θηρίο αύτό τής βλακείας καὶ τού έγωισμού. Νά πούμε «έγω είμαι ένα τίποτα, τό σύνολο θάσως είναι σπουδαίο».

Αύτό είναι δύσκολο γιά τίς ρωμαϊκες ιδιοσυγκρασίες μας. Είναι δυσβάσταχτο γιά τίς άνησυχες καὶ έγωκεντρικές μας προσωπικότητες. Τό άγριο, άφρασιο ἀσκημό θηρίο, ΕΓΩ, δύσκολα δαιμόζεται. "Ας θυμόμαστε θάσως : «Τό νικάν έαυτόν, πασῶν νικῶν πρώτη γε καὶ άριστη».

Νά κάνουμε μέσα στή Λέσχη πυρήνες συνεργασίας. Διαδέτουμε τράστ έγκεφάλων, κεφαλίων καὶ γνώσεων. Μπορούμε νά κάνουμε κι' ἄλλες θάσης. "Εγίνε ή πρώτη καὶ είναι άνοιχτη γιά θάσους. Μπορεῖ νά γίνεται κι' ἄλλη, κι' ἄλλες. Στόν ίδιο ή σ' ἄλλο τομέα. Δέν θά τά κάνουμε θάλωμα καὶ πάντα καλά. Θά προσπαθούμε θάσως σκληρά νά κάνουμε τό καλύτερο.

"Η Λέσχη έχει σάν πρώτο στόχο τής νά πάιξει ένα πολιτιστικό ρόλο στούς κόλπους τής μεγάλης μας ναυτικής οικογένειας.

Μικρύναμε θάσως μπροστά στόν ζήτη τής σύγχρονης ἐπιχειρηματικής πραγματικότητος. Μπροστά στά σημειρινά οικονομικά βάρη καὶ μεγέθη γίναμε άδυντοι. "Ενας είμαστε πολύ μικροί. 'Ενωμένοι είμαστε άκατανίκητοι κι' ή Λέσχη άρχισε στό σημείο αύτο νά πάιζει ένα ένωτικό ρόλο, πού σσο περνάει ο καιρός θά γίνεται θάλωμα καὶ πιό σημαντικός.

Σ. Μ. ΡΑΝΗΣ



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

**BERA**

ΔΙΑ ΤΗΝ 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

## ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΜΥΣΤΙΚΟ ΤΩΝ ΒΥΘΩΝ

## Η ΑΤΛΑΝΤΙΔΑ ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ

ΤΟΥ κ. K. N. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

Πολὺ πρόσφατα —τέλη Μαρτίου— ό 'Αντρεΐ 'Ακρένοφ, Σοβιετικός έπιστημονας άνακοινώσεις πώς ομάδα Ρώσων ώκεανογράφων άνακαλύψει τή θέση της «μυθικής» 'Ατλαντίδας.

"Οσο λίγοι κι' από απόμειναν αὐτοὶ ποὺ συγκινοῦνται ἀπὸ παρόμοιες ἐπιστημονικὲς δηλώσεις, οἱ περισσότεροι πρέπει νὰ άνηκουν στὴν 'Ελλάδα. Γιατὶ η πανίσχυρη ναυτικὴ κι' ἐμπορονατιλιακὴ ἔκεινη ἡτεῖρος ἀναφέρεται εἰς Ἑλληνικὲς πηγές καὶ ή δύναμή της καταλύθηκε ἀπὸ τοὺς 'Αθηναίους.

Πρίν άναφερθῶ στὶς άνακοινώσεις τοῦ Ρώσου ώκεανογράφου, θὰ θυμήσω μερικὲς περικοπὲς τοῦ Πλάτωνα, ποὺ ὑπογραμμίζουν τὴν ναυτικότητα τῶν 'Ατλαντῶν (ἐκτενέστερη ἀναφορὰ στὰ κείμενα τοῦ 'Ελληνα φιλόσοφου βλ. «N.X.» 15.6.66 δημοσίευμά μου στὴ σειρὰ «Αναδρομὴ εἰς τὰ ἀρχαῖα ναυτικὰ κείμενα») καὶ θὰ προτάξω μερικά στοιχεῖα ἀπὸ τὴν ἀπέραντη «Ατλαντιδολογία».

Κατά τὸν Πλάτωνα ή θέση τῆς χαμένης 'Ατλαντίδας βρισκόταν ἵξως ἀπὸ τὸ Στενὸ τοῦ Γιβραλτάρου, στὸν 'Ατλαντικό. 'Ηταν ἔνα μεγάλο, γόνιμο κι' ὄχυρομένο νησί, μὲ πολιτισμὸ πολὺ ἀναπτυγμένο. Κι' ὁ φιλόσοφος συνεχίζει («Τίμαιος» 111/24 - E'):

«Ἀπὸ τὸ νησὶ αὐτὸ ἦταν δυνατὸ γιὰ τοὺς τότε ναυτιλλόμενους νὰ διεκπεραιωσὶ αὐθοῦν στὰ ἀλλαστικά κι' ἀπὸ τὰ νησιά αὐτὰ (νὰ περάσουν) σὲ ὅ λοκη ληρὴ τὴν ἀπέναντι κι' πειροὶ ποὺ εἶναι γύρω ἀπὸ τὴ θάλασσα ἐκείνη, τὴν ἀληθινὴ θάλασσα (Πόντο)...».

'Απὸ τὴν περικοπὴ τούτη εἶναι φανερὸ πώς ὁ Πλάτωνας τοποθετεῖ τὴν 'Ατλαντίδα ἀνάμεσα στὸ πολύγωνο! Γιβραλτάρ - Κανάρια - Μαδέρα - Ἀζόρες - Γιβραλτάρ: καὶ ταιριάζει πολὺ ή 'ἀπέναντι ἡπειρος' νὰ ταυτίζεται μὲ τὴν ἀμερικανικὴ.

Γιὰ τὴ ναυτικὸ τητα τῶν 'Ατλαντῶν μιλούν οἱ τρεις τεχνῆτες διώρυγες, κυκλικὲς αὐτές κι' ἔνα εύρων κανάλι ποὺ τὶς ἐνώνει μὲ τὴ θάλασσα καθὼς κι' ἡ ἐμποροναυτιλιακὴ κίνηση ποὺ συγκεντρώνεται στὸ εὔδυνγραμμό κανάλι καὶ στὸ μεγάλο λιμάνι:

«Τὸ κανάλι καὶ τὸ μεγάλο λιμάνι ἦταν κατάμεστο ἀπὸ καράδια κι' ἐμπόρους».

'Εκτός ἀπὸ τὰ ἐμπορικὰ σκάφη καὶ λιμενικὸς χώρους ή 'Ατλαντίδα διέθετε νεώσοικους καὶ ναύσταθμους γιὰ τοὺς πολεμικοὺς τῆς στόλους.

«Οι ναύσταθμοι ἥσαν γεράτοι μὲ τριήρεις κι' ὅλο τὸν ἔξοπλισμό τους, γιατὶ (οἱ τριήρεις) ἥσαν τέλεια ἔξοπλισμένες».

'Αναφέρεται πώς τὰ πολεμικὰ σκάφη ἦταν χίλια διακόσια, ποὺ τὰ ἐπάνδρωναν τέσσερες μυριάδες ναυτικῶν. Συγκεκριμένα ἀναφέρει ὁ Πλάτωνας:

«Εἶχε ὄρισθει πώς σὲ περίπτωση πολέμου ὁ καθένας ἡγεμόνας ὅφειλε νὰ παρέχει ἀνὰ τέσσερεις ναύτες γιὰ κάθε ἔνα ἀπὸ τὰ χίλια διακόσια καράδια.

Τὰ 1.200 σκάφη κι' οἱ 40.000 ναυτικοὶ εἶναι μεγέθη ἐκπληττικά.

Θυμίζω πώς οἱ πληροφορίες τοῦ Πλάτωνα ἔχουν αἰγυπτιακὴ προέλευση. Τὸ δύολογεῖ ὁ Κριτίας, ὁ κύριος διμιλητὴς τοῦ συ-

νώγυμου διαλόγου «Κριτίας», ὅπου καὶ οἱ περισσότερες πληροφορίες γιὰ τὴν 'Ατλαντίδα. Κατά τὰ λεγόμενά του, ὅταν ὁ Σόλωνας, ὁ 'Αθηναῖος νομοθέτης, ἐπισκέφθηκε τὴ Σάιδα, συναντήθηκε μὲ τοὺς ιερεῖς τοῦ ναοῦ τῆς Νηῆθ. 'Ο γεροντότερος ἐρμηνεύοντας αἰγυπτιακὲς γραπτὲς πηγές, ἀφηγεῖται στὸ σοφὸ 'Αθηναῖο τὴν ιστορία τῆς 'Ατλαντίδας. 'Ο Σόλωνας κράτησε σημειώσεις, ποὺ ἀργότερα πέρασαν στὴν κατοχὴ τοῦ φίλου του Δρωτιδή κι' αὐτὸς τὰ παράδωσε στὸν Κριτία, παποῦ τοῦ ὄμιλητη, ποὺ μὲ τὴ σειρά του βεβαιώνει:

«Αὐτὲς τὶς σημειώσεις τὶς εἶχε ὁ παποῦς μου κι' ὑπάρχουν τώρα ἀκόμη στὰ χέρια μου καὶ τὶς μελέτησα πολὺ, ὅταν ἤμουν μικρὸ παιδί».

Μετὰ τὸν Πλάτωνα κι' ἀλλοι ἀρχαῖοι διανούμενοι ἀσχολήθηκαν λίγο - πολὺ μὲ τὸ θέμα τῆς καταποντισμένης ἡπείρου. 'Ο πρώτος δὲ ποὺ ἀμφισβήτησε τὴν ἀλήβεια τῶν δων ὁ Πλάτωνας ἔγραψε γιὰ τὴν 'Ατλαντίδα ἡταν ὁ μαθητὴς του ὁ 'Αριστοτέλης ποὺ —ὅπως ἀναφέρει ὁ γεωγράφος Στράβωνας— εἶπε μὲ πολλὴ δόση εἰρωνείας:

«Ἐκείνος ποὺ τὴν ἐπινόησε (τὴν 'Ατλαντίδα) τὴν ἔξαφάνησε ὅπως ὁ 'Ομηρος τὸ τείχος τῶν 'Αχαιῶν».

'Ο πρώτος, πάλι, πού, ὅπως μᾶς πληροφορεῖ ὁ σχολιαστὴς τοῦ Πλάτωνα, Πρόκλος, πίστεψε στὰ κείμενα τοῦ «Τίμαιου» καὶ τοῦ «Κριτία», (τοὺς δυὸ Πλατωνικοὺς διάλογους ποὺ ἔχουν συγκεντρωθεὶ ὅλες οἱ 'ἀτλαντιδολογικὲς» πληροφορίες) ἡταν ὁ Κράτωνας (Γ. Π.Χ. αἱ). 'Αργότερα ἀσχολήθηκαν ὁ Φίλωνας, ὁ 'Ιαμβλίχος, ὁ φιλόσοφος Ποσειδῶνας (Α. μ.Χ. αἱ.) ποὺ φαίνεται νὰ ἀποδέχεται τὶς περιγραφές τοῦ Πλάτωνα.

'Αλλ' οὐτε ὁ Πλάτωνας οὐτε ἡ 'Ατλαντίδα ἔχεισθηκαν. Μόλις οἱ Διάλογοι τοῦ σο-

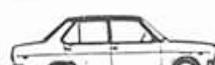
φοῦ "Ελληνα ἄρχισαν νὰ μελετῶνται στὴ Δύση ξαναφούντωσε τὸ μεγάλο ἐρωτηματικό. 'Ενδεικτικὰ ἀναφέρω μερικοὺς ἀπὸ τὸ πλῆθος τῶν «'Ατλαντιδολόγων», ὅπως ὁ 'Ιστιανός Γκομόρα (1553), ὁ Νομανδός Κίρχερ (1665), ὁ Σουηδός Ρούντμπεργκ (1675), ὁ Γάλιος Βέρν καὶ οἱ συμπατρίωτες του Γάλλοι, Νικαῖ (1885) Λανσι καὶ Τερμιέ (1909), ὁ "Αγγλος Φρίστ (1909), ὁ Γερμανός πάστορας Σπάνουτ (1953) κλπ. 'Υπολογίζεται πώς η 'ἀτλαντιδολογικὴ» βιβλιογραφία φθάνει τὶς τριάντα χιλιάδες (30.000) βιβλία κλπ. συγγραφές.

— \* —

"Οσοι ἀποδέχονται σὰν ἀληθινὸ τὸν «ιστοριόμυθο» γιὰ τὴν 'Ατλαντίδα δὲν σημαίνει πώς συμφωνοῦν καὶ γιὰ τὴ γεωγραφικὴ τὴ θέση. Γενικά ὑπάρχουν τρεῖς βασικὲς ἀπόψεις. 'Η πρώτη, ποὺ ξεκινάει ἀπὸ τὸν Πλάτωνα καὶ τοὺς ὅπαδους τοῦ τοποθετεῖ τὴ χαμένη μεγαλόνησο στὸν 'Ατλαντικὸ δυτικὰ τῆς Ιβηρικῆς χερσόνησου. 'Η δεύτερη τὴ θέλει στὴ Βόρειο θάλασσα. 'Η τρίτη καὶ προσφατότερη τὴν τοποθετεῖ στὸ Νότιο Αιγαίο.

— \* —

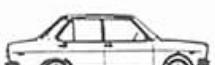
Γιὰ τὴν πρώτη μιλήσαμε πιὸ πάνω. Γιὰ τὴ δεύτερη θὰ πούμε δυὸ λόγια: "Ἐνας ἀνήσυχος Γερμανός πάστορας ὁ Γιούργκεν Σπάνουτ ἔκυλοφόρησε τὸ 1953 ἔνα σύγγραμμα τοῦ τὴν «Ξεδιαλυμένη 'Ατλαντίδα» δύνατον ὑποστηρίζει μὲ πολλὴν ἐπιχειρηματολογία τὴν ἀποψή του. 'Ο Γ. Σπάνουτ εἶχε πολὺ μελέτησε, ἐρευνήσει καὶ ἔξαντλήσει τὸ θέμα του, γιὰ νὰ καταλήξει σὲ δυὸ συμπεράσματα: πώς οἱ 'Ατλάντες ἡταν λαὸς Γερμανικὸς καὶ πώς τὸ βασιλικὸ νησί της ('Ακρόπολης) βρισκόταν στὴ Βόρεια θάλασσα, ἀνατολικὸ ἀπὸ τὴν 'Ελιγολάνδη, ἐνώ ἡ πλούσια περιοχὴ Γερμανίας - Δανίας - Νότιας Σκανδιναβίας ἀποτελούσε τὴ λοιπὴ ἀτλαντικὴ ἡπειρο. 'Ο ἐπίμονος πάστορας συγκέντρωσε τὸ γενικότερον ἐνδιαφέρον, ἀλλὰ τροσπάθειες νὰ διασταυρώθουν οἱ ἀπόψεις



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.

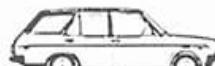


**TRANSCO  
TAX FREE CARS**

Transco NV, Noorderlaan 95 - 2030 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.



του μὲ άρχαιολογικές μνείες δὲν εύωδόθηκαν.

'Η τρίτη θεωρία είναι έλληνική. Τὸ 1960 έγινε στὴν 'Ακαδημία Ἀθηνῶν ἡ ἐντυπωσιακὴ ονομαίωση τοῦ καθηγητῆ Α. Γαλανόπουλου καὶ τὸ 1969 ἐκυκλοφόρησε τὸ βιβλίο του: "Ἀτλαντίδα. Η ἀλήθεια πίσω ἀπὸ τὸ θρῦλο".

'Ο 'Ελληνας ἐπιστήμονας βασικὰ ἀποδέχεται τὴν ὑπαρξὴν 'Ατλαντίδας καὶ, ὅπως τὴν περιγράφει ὁ Πλάτωνας, τὴν συγκρότησή της ἀπὸ τὴν Μητρόπολη, ὅπου δρισκοταν τὰ βασιλικὰ ἀνάκτορα καὶ ἀπὸ τὴν υπόλοιπη Βασιλικὴ Πολιτεία, τὴν μεγάλη καὶ εὐφορή πεδία. Καὶ τὸ μὲν Παλάτι, ὁ καθηγητῆς Γαλανόπουλος τοποθετεῖ πάνω στὸ νησὶ Στρογγύλη, τὴ σημερινὴ Σαντορίνη, τὴ δὲ Πολιτεία στὴ μεγαλόνησο Κρήτη.

"Οσο γιὰ τὴ χρονολογία τῆς καταστροφῆς τῆς 'Ατλαντίδας ὁ 'Ελληνας καθηγητὴς πιστεύει πῶς ὁ Πλάτωνας δὲν ἀπόδωσε σωστά τοὺς ἀριθμούς τῶν αἰγυπτιακῶν πηγῶν, γιατὶ ἀπὸ λάθος ἐδέχθηκε τὸν λαυδασμένο ἀριθμὸ 100, ἀντὶ τοῦ σωστοῦ 10. Συνεπώς ὥξι: πρὶν (ἀπὸ τὴν ἐποχὴ τοῦ Πλάτωνα) 9.000 χρόνια, ἀλλὰ πρὶν ἀπὸ 900, ἔγινε ἡ καταστροφὴ τῆς ἔκτης ἡπείρου. Μόνο μὲ τὴ διορθωση τούτη συμφωνοῦν καὶ τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐπιστημονικῆς μέτρησης ἀρχαιολογικῶν εὑρημάτων στὴ Σαντορίνη. Μὲ τὸ Ραδιοάνθρακα 14 ἡ μέτρηση ἔδειξε πῶς ὁ καταποντισμὸς τῆς 'Ατλαντίδας συνέβη μέσα στὴν περίοδο 1510 - 1310 π.Χ.

Κατὰ τὸν Α. Γαλανόπουλο αἵτιο τῆς καταστροφῆς ἡταν τρομακτικὴ ἔκρηξη τοῦ ἡφαιστείου τῆς Στρογγύλης - Σαντορίνης. 'Η Καλντέρα ποὺ σχηματίσθηκε στὴ θέση τοῦ ἡφαιστείου ταυτίζεται μὲ τὸ σημερινὸν κλειστὸ δόρυ τῆς Θήρας - Σαντορίνης. Οι σεισμοί, οἱ πλημμύρες καὶ ἡ τέφρα, ποὺ ἐκτινάχθηκε, ἐπέκτειναν τὴ καταστροφὴ καὶ στὴ Βασιλικὴ Πολιτεία, τὴ Κρήτη.

'Η θεωρία τοῦ ἐπιφανῆ 'Ελληνα καθηγητῆ ἡταν ἐπιστημονικὰ καὶ γι' αὐτὸ πειστικά θεμελιωμένη γιὰ νὰ μὴ συγκινήσει τὴν παγκόσμια κοινὴ γνώμην. 'Ετσι συνεπίκουρος τοῦ 'Ελληνα ἐπιστήμονα προσῆλθε ὁ Ἀμερικανὸς ὡκεανογράφος Τζένης Μέιδορ. Διαδέποντας ὄργανων μέσον καὶ ἀκολουθώντας ἐπιστημονικὲς μεθόδους ἐπιδόθηκε στὴν ἔρευνα, τόσο τῶν χερσαίων ὡσο καὶ τῶν θαλασσινῶν περιοχῶν τῆς Σαντορίνης. 'Απὸ τὰ εύρημάτα του, ποὺ ήσαν ὅλα μινιατούκης τεχνοτροπίας καὶ ἀπὸ τὰ ἵχνη παλαιοτάτης πόλης μὲ πολυύροφες οἰκοδομές ὁ Μέιδορ διαπίστωσε τὴ βασιμότητα τῶν ἀπόφευκεν τοῦ Α. Γαλανόπουλου. Στὸ βιβλίο του «Μιὰ μινιατούκη Πομπήτα» ἡ ή νυθισμένη 'Ατλαντίδα» ὁ Τ. Μέιδορ ὑποστήριξε πῶς ὁ οἰλεθρος τῆς «μυθικῆς» 'Ατλαντίδας ἀκολούθησε δύο φάσεις, δύο σεισμούς. 'Ο πρώτος συνέβη περὶ τὸ 1520 π.Χ. καὶ ὁ δεύτερος τὸ 1450 - 1400 π.Χ. ('Ο Τ. Μέιδορ δὲν συνέχισε τὶς ἔρευνές του γιὰ λόγους σχετικούς μὲ τὸ σκοπὸ τοῦ δημοσιεύματος τούτου).

"Ας ἔλθουμε τώρα στοὺς Ρώσους ἐπιστήμονες. Πρὶν ἀπὸ τὸ «Τῆμ» τοῦ 'Αντρέι 'Ακσένοφ εἶχαν ἀσχοληθεῖ μὲ τὴ χαμένη ἡπειρο καὶ ἄλλοι Σοβιετικοὶ ἐπιστήμονες. 'Ο χημικός Ζιρώφ μὲ βιβλίο του, ποὺ ἐκκλιοφόρησε τὸ 1953, ἀπορρίπτει ὅλες τὶς ἄλλες θεωρίες καὶ ὑποστήριζε πῶς ἡ θρυλικὴ μεγαλόνησος δρισκόταν ἐκεῖ ποὺ τὴν τοποθετεῖ ὁ Πλάτωνας, στὸν 'Ατλαντικό, ἀλλὰ στὴν περιοχὴ τῶν 'Αζορῶν. 'Ο Σοβιετικός φυσικός Λέντνεφ διαφωνεῖ μὲ τὸν Ζιρώφ μόνο ὡς πρὸς τὸν ἀκριβῆ θέση τῆς, ποὺ τὴν ὄριζει σὰν ἀρχιπέλαγος νησιών δυτικά τοῦ Γιβραλτάρ.

Κι' ἔρχομαστε τώρα στὶς πρόσφατες ἔρευνες τῶν Σοβιετικῶν. Μιὰ ὁμάδα Ρώσων μὲ ἐπικεφαλῆ τὸν 'Αντρέι 'Ακσένοφ, ἀναπληρωτὴ διευθυντὴ τοῦ 'Ινστιτούτου 'ΟΣΚΕ-

ανογραφίας τῆς Σοβιετικῆς 'Ακαδημίας 'Επιστημών, ἐπιδόθηκε σὲ συστηματικὴ διερεύνηση τοῦ 'Ατλαντικοῦ. Γιά τὸ σκοπὸ τοῦ ἔχρησιμοτοίθηκε τὸ ὑποδρύχιο ρωσικὸ σκάφος «Βίτγιάζ» ειδικὰ ἔξοπλισμένο γιὰ παρόμοιες ἔρευνες. 'Οταν τὸ ρωσικὸ «Τῆμ» ἐπερμάτισε τὶς ἔργασίες του ὁ ἐπικεφαλῆς 'Α. 'Ακσένοφ ἐπισκέφθηκε τὸ διευθυντή τοῦ Πορτογαλικοῦ «Εθνικοῦ Ινστιτούτου 'Αλευτικῶν 'Ερευνῶν» στὴ Λισσαβώνα καὶ τὸν ἐνημέρωσε γιὰ τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἔρευνῶν του.

'Ο Ρώσος ἐπιστήμονας ἀγεκίνωσε πῶς οἱ σοβιετικὲς ἔρευνες καταόλησαν στὴν, πέρα ἀπὸ καθὲ ἀμφιβολία, ἀνακάλυψη τῆς θέσης τῆς χαμένης ἡπείρου. Βρίσκεται θαμμένη στὸ βυθὸ μιάς περιοχῆς 320 - 480 χιλιόμετρα δυτικά τῶν Πορτογαλικῶν ἀκτῶν. 'Εκεὶ ἀνευρέθηκαν ὑπολείμματα τείχων, γιγαντιαίων λιθόστρωτων δρόμων καὶ κλιμάκων κλπ., ποὺ τὸ συνεργείο τοῦ «Βίτγιάζ» ἐπέτυχε νὰ φωτογραφήσει. Οι φωτογραφίες αὐτές, ἀφοῦ μεταβοῦν στὴ Μόσχα θὰ δοθοῦν στὴ διεθνῆ δημοσιότητα.

'Ο 'Α. 'Ακσένοφ δὲν ἀρκέσθηκε μόνο στὰ πάρα πάνω στοιχεῖα, ἀλλὰ πρόσθεσε πῶς σεισμοὶ, ἐκρήξεις ἡφαιστείων, κατολισθήσεις κλπ. προκάλεσαν τὴν καταβύσιση τῆς ἡπείρου. Συμπληρώνοντας τὶς ἀνακοινώσεις του ὁ Σοβιετικός ἐπιστήμονας ἐδήλωσε πῶς τὸ υλικὸ ποὺ συγκεντρώθηκε θὰ ἀποδεῖξει τὴν ἐκπληκτικὴ όμοιότητα ποὺ ὑπάρχει ἀνάμεσα στοὺς πολιτισμούς τῆς Εύρωπης, τῆς 'Αφρικῆς καὶ τῆς 'Αμερικῆς.

'Ο Μαρτέλο Βασκοντσέλο, διευθυντής τοῦ 'Ινστιτούτου τῆς Λισσαβώνας στὴ συνέντευξη ποὺ ἔδωσε μετὰ τὴν ἐπίσκεψη τοῦ 'Αντρέι 'Ακσένοφ, ἐδήλωσε πῶς ὁ ἴδιος δὲν μπορεῖ, παρ' ὅλη τὴ δεδουλεία τῶν Ρώσων, νὰ διατυπώσει ὑπεύθυνες ἀπόψεις.

"Ἐτσι ὁ κόσμος θὰ περιμένει τὰ πορίσματα τῶν μελετῶν καὶ τὸ φωτογραφικὸ ύλικό τῶν Σοβιετικῶν.

**KΩΝ. N. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ**

## σ' όλο τὸν κόσμο...

## The Thenamaris Group



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

**στὴ 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.

**στὸ 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

**στὴ 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
- Amphitron
- Travel and Tourism Agencies Ltd.  
Ships Agencies

**στὸν Πειραιό:**  
Thenamaris Maritime Inc.  
107-109 Filonos 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

# TO NAYTIAKON SUNEADRION TOU MPAΘ

Προβλέψεις διά τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας.— Ἡ ἐλευθερία τῶν θαλασσῶν καὶ ὁ προστατευτισμός.— Ἡ πολιτική τῶν ύπο ἀνάπτυξιν χωρῶν.— Αἱ σημαῖαι εὐκαιρίας.— Οἱ στόλοι τοῦ τρίτου κόσμου.

Πολλὰ τὰ ἐνδιαφέροντα ἡκούσθησαν εἰς τὴν τελευταίαν παγκόσμιον ναυτιλίακην διάσκεψιν, τὴν ὥποιαν τὸ Διεθνές Ἐμπορικὸν Ἑπιμελητήριον συνεκάλεσε εἰς τὸ Μπάθ ἀπὸ 16 Μαρτίου, διὰ τὴν μελέτην τῶν συνεπειῶν τάξ ὥποιας θὰ ἔχῃ ἢ προτοτική τῆς Οὐν্কταντ περὶ τῆς συμμετοχῆς τῶν ύπο ἀνάπτυξιν χωρῶν εἰς τὰς μεταφοράς τῶν χυδὸν φορτίων.

Εἰς τὰς ὄμιλιας τῶν διαφόρων ἀντιπροσώπων ἀνεπτυχθεῖσαν διὰ μακρῶν τὰ πλέον ζωτικά προβλήματα τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας ὡς: αἱ ἀντηποτική τῶν φορέων τῆς διμηχανίας τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν εἰς τὰς χωρας τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ, ἡ κρατική παρέμβασις εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, τὸ δικαίωμα τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν εἰς τὴν διατήρησιν τῶν φορτίων ὑπέρ τῶν στόλων των, ἡ ναυπηγικὴ πολιτική τῶν διεφέρων χωρῶν κλπ. κλπ.

## ΔΥΝΑΤΟΣ Η ΠΡΟΓΝΩΣΙΣ

Σημειούμεν μεταξὺ αὐτῶν, τὴν ἔκθεσιν Γερμανοῦ ἀντιπροσώπου, στοις εἶπεν ὅτι σύντομα γινορίζει τί θὰ είναι διὰ τὴν Ναυτιλίαν τὸ 10 ἑπόμενα ἔτη. Τὸ μόνον τὸ ὅποιον δύναται νὰ λεχθῇ είναι ἀφ' ἐνὸς μὲν ὅτι θὰ ἔχομεν περισσότερα ἑξειδικευμένα καὶ περισσότερα τεχνολογικῶς τελειοποιημένα πλοῖα καὶ ἀφ' ἔτερου ὅτι τὰ πληρωματα θὰ είναι ὀλιγότερα, θὰ ἀμειώνται καλύτερα καὶ θὰ διέρχονται ὀλιγότερον χρόνου ἕπει τοῦ πλοίου.

Διὰ νὰ ἔχωμεν ὑπεύθυνον γνώμην περὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ μέλλοντος θὰ ἔπρεπε νὰ ἔχωμεν ἀπάντησην ἐπὶ πολλῶν ἑρωτημάτων, μεταξὺ τῶν ὧδην τὰ κυριότερα είναι: ἡ παγκόσμιος ζήτησις πετρελαίου, ἡ τιμὴ τοῦ πετρελαίου, ἡ παγκόσμιος κατανάλωσις χάλυβος, ἡ τιμὴ τοῦ χάλυβος, αἱ ἔσοδεις τοῦ σιτίου εἰς τὰς χωρας τῆς μεγάλης κατανάλωσις ὡς ἡ Ἰνδία, ἡ Κίνα, ἡ Ρωσία καὶ τέλος ἡ ὑπό τῶν διαφόρων Κυβερνήσεων ἀσκηθησόμενη πολιτική. Ἔπειδη, λοιπόν, ἡ ἐπὶ τῶν ἑρωτημάτων αὐτῶν ἀπάντησης είναι αὖτος, αὖτος είναι καὶ ἡ ναυτιλιακὴ πρόγνωσις.

Πάντως, κατέληξε, τὰ δύο βασικὰ προβλήματα τῆς σήμερον είναι: πρώτον μὲν νότια παύση ἡ κατασκευὴ πλοίων, τὰ ὧδην οὐδεὶς χρειάζεται, ἀφ' ὃσον ἡ ναυπηγικὴ ἀπόδοσις διατηρεῖται εἰς ἐπίπεδον ψηλότερον τῆς ζητήσεως καὶ δεύτερον ἡ ἐπικύρωσις τοῦ κώδικος συμπειριφορᾶς τῶν κονφερανς.

## ΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Ἐξ ᾧσου ἐνδιαφέρουσα ὑπῆρξεν ἡ ὄμιλία

### ANAKOINΩΣΙΣ

#### ΑΛΛΑΓΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ

Γνωστοποιούμεν ὅτι ἀπὸ 1ης Μαΐου 1979 ἡ Ναυτιλιακὴ ἑταίρεια :  
TRICO ENTERPRISES S.A.,  
PANAMA

μεταφέρεται εἰς τὰ ιδιόκτητα γραφεία τῆς ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Ἄγιου Νικολάου 3 — Πειραιεύς.

Τηλ : 4522.248 — 4527.748.

Τέλεξ : 21 - 3022 TRAN GR

CABLES : TRANTINA

τοῦ Ἀμερικανοῦ ἑκπροσώπου, στοις εἶπεν ὅτι ἡ πρακτικὴ τῆς χρησιμοποίησεως σημάιας διαφόρου τῆς ιθαγενείας τοῦ πλοιοκτήτου ἀνάγγεται εἰς τὸν 16ον αἶνων καὶ ἔχειεται ἀπὸ διαφόρους λόγους ὡς εἰναι: ἡ οὐδετερότητα τῆς σημαίας, ἡ πολιτικὴ ἀστάθεια εἰς τὰς χωρας ιθαγενείας τῶν πλοίων, αἱ ἐμπορικαὶ εὐκαιρίαι, τὰ προδόματα ἐπανδρώσεως, οἱ οἰκονομικοὶ ὑπολογισμοί, οἱ ἔθνικοι φορολογικοὶ νόμοι κλπ.

Ὦς πρὸς τὴν χώραν του προσέθεσεν ὅτι, κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ Β' παγκοσμίου πολέμου, ἡ Ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις ἔζητησεν ἀπὸ ἀμερικανικάς ἑταιρίας νὰ μεταφέρουν ἀριθμὸν τινὰ τῶν πλοίων των ύπο σημαίας Οὐδούρας καὶ Παναμᾶ, ἵνα δυνηθοῦν νὰ ἐφοδιάσουν τοὺς συμμάχους εἰς πολεμικὸν ὑλικὸν καὶ πετρέλαιον, πράγμα πόπερ δὲν ἦδηντα νὰ γίνη δι ἀμερικανικὸν πλοίων, λόγω σχετικῆς ἀπαγορεύσεως τῆς ἀμερικανικῆς νομοθεσίας. Αὕτη ὑπῆρξεν ἡ ἀπαρχὴν τοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου ὑπὸ σημαίας εὔκολιας, στοις σήμερον ἀνέρχεται εἰς 50 ἁκατομμ. τόννων, ἀντιπροσωπεύοντων τὸ ἔντριτον τῶν πλοίων ύπο ἔνεας σημαίας. Σήμερον ἡ ἔζηγησις τοῦ φαινομένου εύρισκεται εἰς τὸ ψηλὸν κόστος ναυπηγήσεως, ἐπισκευῶν, ἀσφαλίσεως καὶ ἐπανδρώσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου, ὅπερ είναι ἀπὸ πλευρᾶς ναυπηγήσεως τρεῖς φοράς ψηλότερον. Ἔπισης ἀπὸ ἀπόψεως ἐπανδρώσεως είναι τρεῖς φοράς ψηλότερον ἔναντι τῶν Εὐρωπαϊκῶν πληρωμάτων καὶ ὀκτὼ φοράς ἔναντι τῶν Ασιατικῶν.

Τὸ δεύτερον τρίτον τοῦ στόλου τῶν σημαίων εὐκαιρίας κατέχουν οἱ Ἑλληνες, τὸ δὲ ὑπόλοιπον τρίτον ποιράζονται ἀφ' ἐνὸς σοὶ ἑφοπλισταὶ τοῦ Χόγκ - Κόγκ καὶ ἀφ' ἔτερους μίσιοι εἰκοσάτης χωρῶν μεταξὺ τῶν ὧδην η Ἰαπωνία, η Ἀγγλία καὶ η Γερμανία. Ὁλος αὐτὸς ὁ στόλος συγκεντρωται κυρίως εἰς τὰς χύδην μεταφοράς, ύγρων καὶ στερεῶν, δεδομένου ὅτι κατέχει τὸ 1/3 τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαεμενοπλοίων καὶ τὸ 30% τοῦ στόλου τῶν μπάλκ κάρριερς. Ἄντιθέτως είναι ἀσήμαντος ἡ συμμετοχή τοῦ εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάτις.

Τὸ δυστύχημα μὲν ἡμάρτη, κατέληξεν ὁ Ἀμερικανός, είναι ὅτι ἐάν ἀπαγορευθῇ ἡ χρησιμοποίησις ζένων σημαίων, θὰ εὐριθωμεν πρὸ ἀδιεξόδου. Διότι οἱ μὲν Ἑλληνες θὰ δυνηθοῦν νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὸ ἔθνικὸν νηολόγιον των ἔνων εἰς ἡμάρτη δὲν ἀπομένει εἰμὴν να πλωτσώμεν τὰ πλοῖα μας.

#### ΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΤΩΝ ΥΠΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ

Τέλος ὁ ἑκπρόσωπος τοῦ Περού ώμιλησε περὶ τῆς ύπο τῶν χωρῶν τῆς Λατινικῆς 'Α-

μερικῆς ἀποκτηθείσης πείρας ἐκ τῶν ἑθνικῶν κρατικῶν στόλων. 'Υπέμνησε καὶ ἀρχὰς ὅτι μεταξὺ τῶν διαφόρων ύπο ἀνάπτυξιν χωρῶν ύπαρχει τόση διαφορὰ σημειώσεων μεταξὺ τῶν ἑθνικῶν τῆς Μέσης Ανατολῆς καὶ τῆς ζουγκλας τῆς Κεντρώας Ἀφρικῆς. Αἱ χώραι αὗται, διασίλεια, δημοκρατία, δικτατορία, δεξιάς ἦ τῆς ἀριστερᾶς, ἀντιμετωπίζουν τεράστια κοινωνικά προβλήματα, μεταξὺ τῶν ὧδην τοῦ πείρας τὰ 20 ἦσαν 40% τὸ ἀνειδίκευτον δυναμικοῦ. Είναι κατὰ κάνονα χώραι ἔξαγωγικαὶ πρώτων ύλων καὶ εἰσαγωγικαὶ προϊόντων διαστροφῆς καὶ διομήχοντομενών ἀγαθῶν προερχομένων ἐκ τῶν διοικητικῶν χωρῶν. Τὸ ἐμπορικὸν ισοζύγιο των είναι μονίμως παθητικὸν καὶ προσκαλεῖ ψηλὸν πληθωρισμὸν ἐπηρεάζοντα τὴν ἔξυπηρετησιν τοῦ ἔξωτερικοῦ χρέους των.

Μετὰ δεκαετή σοσιαλιστικὴν διακυβέρνησην ή Κυβέρνησις τοῦ Περού ἐλέγχει τὸ 90% ώλων τῶν ἔξαγωγῶν καὶ εἰσαγωγῶν τῆς χώρας καὶ προσπαθεῖ νὰ χρησιμοποιεῖ εἰς τὸ ἀνάπτυξαν δυνατῶν ὄριον τὸν ἑθνικὸν στόλον τοῦ ὧδην τοῦ κατέχει τὰ 65%. Η ίδια κατάστασις ισχεῖ ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον εἰς ὅλας τὰς ύπο ἀνάπτυξιν χωρῶν. Η ἔλλειψης διαχείρισης προσμοστικούτης εἰς καθεστώς προτιμήσεως φορτίων καὶ ἡ κρατικὴ διαχείριση, ἔνεχει ἀδυναμίας, κακήν χρησιμοποίησην τοῦ διαθεσίμου τοννάκι καὶ ἐν γένει πλημμελή λειτουργίαν.

Εἰς τὴν Λατινικὴν Ἀμερικὴν, ἡ τάσις δημιουργίας κρατικοῦ στόλου είχεν ύκνηλωθεῖ ἀπὸ μακρού εἰς τὸ Μεξικόν, τὴν Χιλῆν καὶ τὸ Περού. Εὐτύχως ὅμως ἀπὸ τοῦ 1975 καὶ ἔτευκτεν ἐπεδειχθῆ διάθεσις ποιᾶς τινὸς ἔλευθεριούτης. Οὕτω εἰς ἀρκετάς νοτιοαμερικανικάς χωρῶς ἡ νομοθεσία ἐπιτρέπει τὴν συμμετοχήν εἰς ναυτιλιακάς ἑταιρίας ζένων κεφαλαίων, δυναμένων νὰ τύχων τῶν εὐεργετημάτων τῆς προτιμήσεως φορτίου, προνομιακῆς φορολογικῆς μεταχειρίσεως, ἀκόμη δὲ καὶ εἰδικῶν τιμῶν διὰ τὰ καύσιμα. Υπολογίζεται δὲ ὅτι μὲ τὰ μέτρα αὐτὰ προσειλκυσθησαν ιδιωτικά κεφαλαία, τὰ ὁποῖα σήμερον ἀντιπροσωπεύουν τὸ 35% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τῆς Ναυτιλίας τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς. Η χωρητικότης αὕτη ἀπὸ 5 ἑκατ. τόν. d.w. τοῦ 1967 ἔφθασε τὸ 1977 εἰς 12,5 ἑκατ. τόν. d.w. Παρὸ ταῦτα ὁ στόλος αὐτοῦ δὲν ἀντιπροσωπεύει εἰμὴ τὸ 2% τοῦ παγκοσμίου τοννάκι.

Παραλλήλως ἡ εὐεργετικὴ αὕτη νομοθεσία ἐπέτρεψε όπως πολλαὶ ζέναι εἴται ἑταιρίαι μετάσχουν εἰς τὰς ύπο τῶν χωρῶν τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς, προσφέρουσαι τεχνολογικάς καὶ οἰκονομικάς γνώσεις τῶν ὧδην ἀστερούντων. Ως παράδειγμα ὀνταφέρεται μίσια τῶν μεγαλυτέρων ναυτικῶν ἑταιρίων τοῦ Μεξικοῦ μὲ 40 πλοῖα, τὸ κεφαλαίον τῆς Κράτους, Μεξικανῶν ιδιωτῶν καὶ ζένων συμφερόντων. Έπισης εἰς τὸ Περού με μεγάλη ἑταιρία ἐργάζεται ἀπόδοτικῶς μεταξὺ τοῦ Κράτους, Μεξικανῶν ιδιωτῶν καὶ ζένων συμφερόντων. Έπισης εἰς τὸ Περού μέζην συμμετοχήν κατά 19%.

### ΓΙΑΤΙ... ΟΙ ΠΑΛΙΝΝΟΟΣΤΗΣΕΙΣ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΕΣ;

**ΔΙΟΤΙ...** Τὰ πληρώματα προωθοῦνται ἀπὸ τὸ πλοῖο στὸ ἀεροδρόμιο καὶ ἀντίθετα, χωρὶς ἐνδιάμεσα σεξιδα σε ταξί καὶ ξενοδοχεία.

**P**ARALIA 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

# ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

## ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



- ♦ 'Ιδρυθη 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 'Εμπορικοῦ  
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 11.500.000.000.- Δολλαρίων  
(ένδεκα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).-
- ♦ 'Ανήκει καὶ διοικεῖται ἀπὸ "Ελληνας ἐφοπλιστάς".
- ♦ 'Εκπροσωπεῖ τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν  
τῶν ύπο 'Ελληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-  
λέμου, 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 'Ἐφο-  
πλιστῶν 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

# ΤΑ ΠΑΡΣΕΛ - ΤΑΝΚΕΡΣ

ΕΝΑΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τά «πάρσελ - τάνκερς», τά όποια δύνανται νά χαρακτηρισθούν ώς δεξιαμενόπλοια πολλαπλής χρήσεως, συνιστούν ένα έντελως ξεχωριστόν τομέα τών θαλασσίων μεταφορών. «Έχουν τήτα ίκανότητα νά μεταφέρουν παντός είδους χημικά προϊόντα, αιθέρια και φυτικά έλαια και παράγωγα του πετρελαίου, είς ειδικάς δεξαμενάς από άνονειδωτον χάλυβα.

Εις τὸν τομέα αὐτὸν, τρεῖς έταιρισι κυριαρχοῦν παγκοσμίως: ή Βρετανική Πανόρσεαν - «Άνκο» και αἱ Νορβηγικοὶ Στόλοι Νίλσεν και «Οντφιελ.

Τόσον αἱ άνωτέρω, δύον και αἱ μικρότεραι έταιρισι ποὺ διαχειρίζονται «πάρσελ - τάνκερς» άντιμετωπίζουν κοινὰ προβλήματα. «Ένα έρώτημα ποὺ τοὺς ἀπασχολεῖ είναι εἰς ποιάν ̄κτασιν ή ναυτήγησις πολυδιπάνων μονάδων υψηλῶν προδιαγραφῶν θά αύξηση τάς διαχειριστικάς διπάνων και θά μειώση τά περιθώρια κέρδους. «Έπισης, υπάρχουν ἀμφιβολίαι κατά πόσον οι κανονισμοὶ τοῦ ΙΜΚΟ θά ἀπαλλάξουν τὸν κλάδον αὐτὸν ἀπό τὸν άνταγωνισμὸν τῶν παρηλίκων σκαφῶν ποὺ προσφέρουν χαμηλοτέρους ναύλους και καθιστούν άντιοκονομικά τὰ νεότερα.

Τελευταίως, ἐσημειώθησαν ἀρκεταὶ χρεωκοπίαι και αἵτιοις παροχῆς κρατικῆς ή ἄλλης δονθείας. «Η Στόλοι Νίλσεν ἔλασθε ἀπό τὴν B.P. δύναιον ύψους 50 ἑκατ. δολλαρίων εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἀλλ' ἐνδέχεται νά χρειασθῇ περαιτέρω ἐπιχορηγήσεις τῆς τάξεως τῶν 20 - 50 ἑκατ. δολλαρίων. «Η Γαλλικὴ Γκαζόσεαν ἀπέφυγε τὴν χρεωκοπίαν χάρις εἰς τὴν κρατικὴν έταιρίαν

φωσφάτων τοῦ Μαρόκου.

«Ο «Ομίλος Τσάρλς Στέμπερ» ὑπέβαλεν αἴτησιν χρεωκοπίας, βάσει ἐνός νόμου ὁ ὅποιος ἐπιτρέπει τὴν συνέχισιν τῆς ἀπασχόλησεώς των εἰς τὰς μεταφοράς, καθ' ὃν χρόνῳ διαπραγματεύονται τὴν ἀναδιοργάνωσίν των και τὴν διευθέτησιν τῶν ὄφελῶν των καί, μὲ ἀνάγκας ἀνερχομένας εἰς 50 ἑκατ. δολλάρια, ζητοῦν νά πωλήσουν τὴν ἐδρεύουσαν εἰς Τέξας ἐπιχείρησιν τῶν 'Αρκοτάν (δομοῦ μετὰ τῶν ἀκραίων σταθμῶν φορτοεκφορτώσεως) και τὰς ἐγκαταστάσεις Γιουροτάκη, τὰς μεγαλύτερας εἰς τὴν Εὐρώπην.

Πολυάριθμοι πωλήσεις ἔλασθεν χώραν. «Η Νέντλοϋδ ἔξεγοράσθη υπὸ τῆς Πασόσεαν/ «Άνκο», ἐνώ εἰς τὴν Νοσθηγίαν ή ἔταιρια Μόδινκελ ἐπώλησε τὰ δύο 35.000 τόν. d.w. σκάφη τῆς εἰς τὸν «Ομίλον Γκότας - Λάρον.

Εἰς τὸ δόλιον Χάλιντεν - Ντίπλεθ - Σίμονσεν εύρισκεται εἰς καλυτέραν μοιρῶν. Τελευταίως, παρέλασον τὸ 30.000 τόν. d.w. νεότευκτον πάρσελ - τάνκερ «Βεντούρα» τὸ ὅποιον, μαζὶ μὲ τὸ ἀδελφόν του «Βινστά» ἀπασχολεῖται εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Καραϊβικῆς, χρονοναυλωμένον ἀπό τὴν Βραζιλιανὴν κρατικὴν έταιρίαν Φρονάπτε/Πετρομπράς.

Περὶ τὰ 60 πρώτης τάξεως πάρσελ - τάνκερς εύρισκονται σήμερον ἐν ὑπηρεσίᾳ και ἔτερα 40 ἀπασχολοῦνται εἰς συναφεῖς μεταφοράς. Τοῦτο προεκάλεσε πληθωρισμὸν χωρητικοτήτος κατὰ 10% και, παρὰ τὴν σχετικὴν βελτίωσιν τοῦ παρελθόντος ἔτους, τουλαχίστον ἔξ νεότευκτα παρεδόθησαν ἐνώ ἔνα μόνον μικρόν, παρήλιον σκάφος ἀπεσύρθη. Μόνον η Στόλοι Νίλσεν παρήγγειλε κατὰ τὴν

περίοδον 1973/74 15 πάρσελ τάνκερς, τῶν διαθέτη 28 πάρσελ - τάνκερς λίαν ύψηλῶν πρεβιαγραφῶν, συναλοικού d.w. 750.000 τόν. ν.ν. «Ο 700.000 τόν. d.w. στόλος τοῦ ὄμιλου «Οντφιελ» ηγετᾶται ἀπό ποιοτικῆς πλευρᾶς και διαθέτει διπλασίαν ἀνοξειδωτῶν χωρητικότητας ἀπό τὴν Στόλο - Νίλσεν.

## ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Λήγοντος τοῦ 1979, η Στόλοι Νίλσεν θά διαθέτῃ 28 πάρσελ - τάνκερς λίαν ύψηλῶν πρεβιαγραφῶν, συναλοικού d.w. 750.000 τόν. ν.ν. «Ο 700.000 τόν. d.w. στόλος τοῦ ὄμιλου «Οντφιελ» ηγετᾶται ἀπό ποιοτικῆς πλευρᾶς και διαθέτει διπλασίαν ἀνοξειδωτῶν χωρητικότητας ἀπό τὴν Στόλο - Νίλσεν.

Η Πανόρσεαν - «Άνκο» ἔμείωσε τὸν στόλο τῆς ἀπὸ 24 εἰς 19 σκάφη και η πολιτική της εἶναι νά περιορίσῃ τὰς ναυπηγήσεις μόνον δι' ἀντικατάστασιν παλαιῶν μονάδων πρὸς ἀποφυγὴν πληθωρισμοῦ χωρητικότητος.

Η προσδοκωμένη αύξησις εἰς τοὺς ναύλους τῶν χημικῶν φορτίων καθυστερεῖ μέχρι στιγμῆς. «Ο ναύλος διὰ φορτίου τῶν 1.000 τόνων ἀπὸ Αμερικανικὸν Κόλπον διὰ Ρότερνταμ εἶναι μόνον 20 δολλάρια και περίπου 18, 16 και 13 δολ. διὰ φορτίου τῶν 3.000, 5.000 και 10.000 τόν. ἀντιστοίχως. «Απὸ τὸν Κόλπον διὰ Μεσόγειον εἶναι 25, 18, 17 και 15 δολ. ἀντιστοίχως.

Η ἐλαφρὰ σημειωθείσα τελευταίως αὔξησις ἀπλῶς καλύπτει τὴν διαφορὰν τοῦ ὑποτιμηθέντος δολλαρίου, δεδομένου ὅτι οἱ περισσότεροι ναύλοι καταδάλλονται εἰς δολλάρια, ἐνώ τὰ ἔξοδα προκύπτουν εἰς σκληρότερα νομίσματα.

Ἐπὶ πλέον, τὰ ἔξοδα πληρώματος ἀναμένεται ὅτι θά αὔξησον κατὰ 15 - 20% και ὑπάρχει πάντοτε ἐλλειψις ἔξειδικευμένου πρωτωπικοῦ ποὺ ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν μη ὑποχρεωτικῶν εἰοέτι κανονισμῶν. Πολλοὶ ἐφοπλισταὶ πιστεύουν ὅτι η κατάστασις δὲν θά βελτιωθῇ προτού παραδοθῆ τὸ τελευταίον νεότευκτον ἀπό τὴν Νότιον Κορέαν και ἀπορροφηθῇ ἀπό τὴν ἀγοράν.

Οι ιδιοκτήται τῶν πάρσελ - τάνκερς πιστεύουν ὅτι μία αύξησις τῶν ναύλων κατὰ 50% εἶναι αναγκαῖα διὰ νά αἰσθάνωνται ίκανων ποιημένοι, ἀλλὰ δὲν νομίζουν ὅτι εἶναι δυνατὸν νά ἐπιτευχθῇ εἰς τὸ έγγυς μέλλον.

# “SINGAPORE”

‘Ο κυριώτερος προμηθευτικὸς οἶκος ύλικῶν και 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

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: «LATHIPHIA» OR «DAWOODCO»

SINGAPORE

# ΤΟ ΦΥΣΙΚΟΝ ΑΕΡΙΟΝ ΘΑ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

## ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ

Πούδε τὸ τέλος τοῦ αἰῶνος μας, τὸ φυσικὸν ἀερίον δύναται νὰ παρέχῃ τόσην ἐνέργειαν στὴν καὶ τὸ πετρέλαιον, λέγουν οἱ εἰδικοί.

'Υπολογίζεται στὶς τὰ γνωστὰ ἀποθέματα ἀερίου εἶναι περίπου 2.500 τοισεκατομήρια κυβικοὶ πόδες ἡ περίπου 60.000 ἑκατ. τόννοι. 'Ἐν συγκρίσει, τὰ γνωστὰ ἀποθέματα πετρέλαιου εἶναι 90.000 ἑκατ. τόννοι.

Μελλοντικῶς, προβλέπεται σταθερὰ σύγχρονης τῆς ζητήσεως φυσικοῦ ἀερίου καὶ ἀερίων πετρελαίου. 'Ιδιαίτερον ρόλον εἰς τὰς βολαστίσιας μεταφοράς ἀναμένεται νὰ διαδραματίσῃ η ζητήσης ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου. 'Ἀπὸ τὸ 1977 μέχρι τὸ 1985 αἱ εἰσαγωγαὶ ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας προβλέπεται νὰ αύξησούν ἐκ τοῦ μηδενὸς εἰς τὰ 3 σχεδὸν τρισεκ., κυβ. πόδας ἡμερήσιας. Εἰς τὴν Εὐρώπην, ἐπίσης, προβλέπεται νὰ ὑπερβιπλασιασθῇ η ζητήσης ἐντὸς τῆς ἀνωτέρω περιόδου, ἐνώ εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν θὰ εἴναι σχεδὸν τετραπλασία.

Τὴν διογκουμένην ζητήσιν θὰ καλύψουν, κυρίως, αἱ πηγαὶ τῆς 'Αλγερίας καὶ τῆς 'Ινδονησίας. Πασαλλήλως, τὸ Σαραβάκ, ἡ Αυστρολία καὶ ἡ Νιγηρία πιστεύεται στὶς ὅτι θὰ ἔχασσον σημαντικὰς ποσότητας ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου περὶ τὸ 1985.

Κατὰ τὴν προσεχῆ ἔξετίαν, προβλέπεται σημαντικὴ αὔξησης τῆς ποσοφορᾶς ὑγροποιημένων ἀερίων πετρελαίου. Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι ἐνδέχεται νὰ διπλασιάσουν τὰς εἰσαγωγὰς τῶν καὶ η ζητήσις ἐκ μέσους τῶν 'Ιαπωνῶν θὰ εἴναι ἔτι μεγαλύτερα. 'Αλλ' ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη ἀναμένεται νὰ ἔχῃ πλεόνασμα καὶ, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν προσδοκωμένην θεαματικὴν αὔξησιν τῆς πασαγωγῆς εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν καὶ τὴν Δυτικὴν 'Αφρικήν, αἱ τιμαὶ τοῦ ὑγροποιημένου ἀερίου πετρελαίου ἐνδέχεται νὰ ἔχει στενήσουν μετὰ τὸ 1980.

Αἱ τιμαὶ τοῦ ἀερίου καὶ τὸ κόστος μεταφορᾶς του εἰς ὑγροποιημένην καταστάσιν εἶναι μεταξὺ τῶν παραγόντων οἱ ὄποιοι θὰ ἐπηρεάσουν αἰσθητῶς τὴν ζητήσιν.

Μόνον διὰ τὸ ὑγροποιημένου φυσικὸν ἀερίου, ὑπολογίζεται στὶς περὶ τὰ τέλη τῆς προστεχοῦν 10ετίας ἄνω τῶν 60 δισεκ. δολλαρίων θὰ χρειασθοῦν διὰ τὴν κατασκευὴν δικτύου μεταφορᾶς, μέσω τοῦ ὑποίου θὰ δισκινῶνται περὶ τὰ 15 δισεκ. κυβ. πόδες ἑπτάσιως ἀνὰ τὴν ὑδρόγειον.

"Ουας, ποσθετούν οἱ εἰδικοί, θὰ ὑπάρχουν ὄφελη διὰ τὰς εἰσαγωγούς χώρας αἱ

ὅποιαι θὰ μετάσχουν εἰς τὰ εἰσαγωγικὰ προγράμματα τὸ ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου καὶ ἀερίων πετρελαίου, δεδομένου στὶς τὸ κόστος τοῦ ἀερίου εἶναι χαμηλότερον καὶ συνεπάγεται μείωσιν τῶν δαστανῶν ἐνέργειας, μακροπρόθεσμως, παρὰ τὰς σημαντικὰς ἐπενδύσεις εἰς ἐγκαταστάσεις καὶ εἰδικά σκάφη διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ὑγροποιημένων ἀερίων.

"Ἐτερος παράγων ὁ ὅποιος θὰ ἐπηρεάσῃ σημαντικῶς τὰς μεταφορὰς ὑγροποιημένων φυσικῶν ἀερίων εἶναι η πολιτικὴ τῶν ΗΠΑ. 'Εφ' ὅσοι αἱ διεθνεῖς τιμαὶ τοῦ ἀερίου διατηροῦνται εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα αἱ ἀμερικανικοὶ εἰσαγωγαὶ θὰ είναι υψηλοί. 'Εάν, ομοίως, οὐδεμίδον διεθνώς αἱ τιμαὶ προβλέπονται στὶς αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι θὰ αὔξησουν τὴν ἐγχώριον παραγωγὴν διὰ νὰ ἀποφύγουν τὴν ἔκταμίσειν μεγάλων ποσῶν — πράγμα ποὺ θὰ ἔχῃ γενικωτέρας ἐπιπτώσεις εἰς τὴν οικονομίαν της.

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

# Ο ΓΚΑΤΤ ΤΟ 1978

Κατά τοὺς ἐμπειρογνόμονας τοῦ Γκάττ εἰς τὴν Γενεύη, τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ἐγγώσις μίαν ίκανον ποιητικὴν ἀνοδον τὸ παρελθόν ἔτος. 'Ἐν τούτοις σοβαρά προβλήματα θὰ παρουσιασθοῦν κατά τὰ δέκα προσεχῆ ἔτη. Συμφώνως πρὸς τοὺς διοθέντας ἀριθμούς, παρὰ τὰς παγκοσμίους δυσμενεῖς συγκυρίας, αἱ διεθνεῖς ἀνταλλαγαὶ ἐσημείωσαν ιδίων ἵνδρων κατά τὸ 1978 κατά ποσοστόν 14%, ήτοι ἔφθασαν εἰς τὸ ἀστρονομικὸν ποσό τῶν 38.000 δισ. δολαρίων. Τὸ ποσό τοῦτο εἴναι ἀνώτερον ἑκείνου πού ἐσημεώθη τὸ 1977.

Αἱ ἔκτιμήσεις σύνταξις δέοντα νὰ ἐμπινευθοῦν οὕτω : Τὸ ποσοστόν αὐξήσεως τὸ ὅποιον ἀνεφόδηθε εἶναι πλασματικὸν ὡς συνδεόμενον μὲ τὸν πληθωρισμόν, διότι ἔαν η αὔξησης ὑπελογίζεται εἰς δύκον καὶ οὐχὶ εἰς δολλάριον, τὸ ποσοστόν τοῦ 14% θὰ κατέρχεται εἰς 5% διὰ τὸ 1978 ἐναντὶ 4% τοῦ 1977. 'Ως έτοι τούτου η ἐμπορικὴ ἐπέκτασης μὲ τὰς τρεχούσας τιμαὶς ὡφέλισε τὰς διοικητικὰς χώρας, τῶν διοίνων αἱ ἔξανωνται ἐβελτιώθησαν κατά 20% τὸ 1978 καὶ 15% αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν. Τὸ ἀποτέλεσμα τούτο εἴναι λίαν ισοποιητικὸν ἐναντί τοῦ 1977 κατὰ τούτον ὥστε τὸ ἔλλειμμα τοῦ τρέχοντος ισοζυγίου ἀπό 8 δισ. δολ. τοῦ 1977 ἔγινε πλεονασματικόν κατά 28

δισ. δολλάρια τὸ 1978.

'Αντιθέτως, ομοίως, αἱ ὑπό ἀνάπτυξιν χώραι εἶδον τὰς πωλήσεις τῶν νὰ βελτιώνωνται κατά 9%, ἐνώ εἶχον κατά τὸ 1977 αὔξησην 16%. 'Ἐπειδὴ αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν, κυρίως δέ πετρελαίου, τούς ἀπέρροφσαν περισσότερα, τὸ ἔτος κλείνει μὲ ἔλλειμμα 35 δισ. δολλαρίων, πρὸς τοὺς κατά πολὺ ἀνώτερον τοῦ ἔλλειμματος τῶν 22 δισ. δολλαρίων τοῦ 1977.

Αἱ χώραι τοῦ ΟΠΕΚ είδον τὰς ἔξαγωγάς των καθηλωμένας πέριξ τοῦ 4% ὑπὸ τὴν διπλήν ἐπίδρασην τῆς ἀποτελμάτωσεως τῆς ζητήσεως πετρελαίου ἀπό τὰς διοικητικὰς χώρας καὶ ἄφ' ἔτερου ἀπό τὰς διακυμάνσεις τῆς τιμῆς τοῦ δολλαρίου. 'Αντιθέτως, πάλι, αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν ηγεμονησαν κατά 15% εἰς τρόπον ὥστε τὸ συνολικὸν ισοζυγίον τῆς δύμαδος αὐτῶν τῶν χωρῶν παρουσιάζει ἐμπορικὸν ἔλλειμμα 35 δισ. δολλαρίων ἐναντί τοῦ πλεονάσματος τῶν 22 δισ. δολλαρίων τοῦ 1977. Τέλος αἱ ἀνταλλαγαὶ μὲ τὰς ἀνατολικὰς χώρας είναι καθηλωμέναι ἔξαιρέσει τῆς Κίνας, τῆς ὅποιας αἱ εἰσαγωγαὶ ηγεμονησαν ἐντὸς ἔτους κατά 60% καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ τῆς κατά 30%. 'Αλλαζός, βεδιώσις, είναι στὶ τοῦ κινεζικόν ἐμπόριον ἀντιπροσωπεύει τὸ 1% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου.

Αἱ ὑπό ἀνάπτυξιν χώραι δέν ἔπαισαν νὰ ληφθοῦν ἀπό τὰς διοικητικὰς χώρας μίαν καλυτέρων μεταχείρισιν διὰ τὰ διοικητικὰ προϊόντα τὰ δόπια παράγουν. Κατηγορούν τὸν Δυτικὸν Κόσμον στὶ τροχοπέδει τὴν διοικητικὴν τῶν ἀνάπτυξιν καὶ προβάλλουν τὸ ἐπικέντρωμα στὶ αἱ διοικητικὰ τῶν ἔξαγωγαῖς ἐπιδρούν μόνον κατά 1% εἰς τὴν ἀνεργίαν τῶν δυτικῶν χωρῶν.

'Αποτελεῖ κοινόν μαστικὸν στὶ ΓΚΑΤΤ καὶ ΟΥΝΚΤΑΝΤ δέν εὑρίσκονται ἐν ὄρμονίᾳ. Καθεὶς ἐκ τῶν ὄργανισμῶν τούτων ἔχει διαφορετικὴν ἀντίληψιν τῆς ἐννοίας ἀνάπτυξης. 'Εάν εἰς αὐτό προσέθεσαν τὰς Διασκέψεις Διαλόγου Βορρᾶ - Νότου καὶ τὰς ἐργασίας τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, σίτινες κατά περιόδους ἐγγίζουν τὰ ίδια θέματα, παραπτηρούμεν στὶ ὑπάρχει πληθώρα ὄργανισμῶν καὶ διογνωστικῶν, ἐνώ τὸ καλύτερον θὰ ἥτο δῆλαι αἱ προσπάθειαι νὰ ἀφεωνοῦνται εἰς τὴν καθιέρωσιν τῶν κανόνων τοῦ ΓΚΑΤΤ διότι δέν είναι δινοτάτων νὰ ὑπάρχῃ παγκόσμιος οίκονομικὴ ἀνάπτυξη μόνον κατά 1% εἰς τὴν ἀνεργίαν. 'Η προσεχῆς δεκαετίας θὰ είναι δύσκολος. 'Ανάγκη προβάλλει δόπια συζητήσωμεν τὴν ἐφαρμογήν ἐνός κώδικος καλῆς ἐμπορικῆς συμπεριφορᾶς. 'Ο ΓΚΑΤΤ είναι ὁ καταλλήλοτερος ὄργανισμός διὰ τὴν ἐπειργασίαν του.

# ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

‘Ακτὴ Μιαούλη 97, Πειραιᾶ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

Διευθύνσεως: 4512.147 - Παραγγελιῶν: 4518.564

Τέλεξ (προσωρινὸν): 2192

# Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ κ. Ε. 'Αθηναϊος

ΟΙ ΑΓΓΛΟΙ στη Ναυτική τους Μουσείο στό Γραφείο της υπογραμμίζουν τὴν ἀξιόλογη δραστηριότητας ναυτικής τους παράδοση με τὴν φράση «οἱ ρίζες τῆς ισχύος τῆς Λύτοροπατορίας». Καὶ θυμάζεται ἐπιστέπτεις τὴν ευτυχιστική τακτοποίηση τῶν ἔθνεών των, τὴν μεγάνθωση τῆς λεπτομερείας, τὴν παράδοση τῶν στοιχείων, τὴν ἀξιόποίηση τῶν γεγονότων σὲ τρόπους οἵτας νὰ ἐντυπωτικάζεται στὸ τέλος ἀπὸ τὸ ἀντερβλήτο ωκεανὸς μεγαλεῖο τῆς χώρας αὐτῆς.

Θυμάστην ἡ προσπάθεια ποὺ σοῦ δίνει καὶ ἀρχὴν τὴν ἐντύπωση τῆς μοναδικῆς ναυτικῆς ιστορίας τοῦ κόσμου. «Οτκαν ζήμια καλλιεργεῖσαι» οὐ δεῖς ὅτι τίποτα δὲν ὑπάρχει πρὶν ἀπὸ τὸν 14ο αἰώνα. Η ειδικοτάτη ἀρχὴ τοποθετεῖται τότε. Καὶ διερωτήσθετε δὲν είχαν νὰ ἐπιθείσθων στοιχείων ναυτικῶν δημόσιοι καὶ 2.000 χρόνια πρὶν τὸν 14ο αἰώνα, τι θὰ ήταν αὐτὸς τὸ Μουσείο.

Τοτεράκ ἀπὸ τὴν ἀναφορά μας στὸ 'Αγγλικὸ Ναυτικὸ Μουσείο ἀδηγούμεθα μοιραίως στὴν σύγκριση μὲ τὸ δικό μας, τὸ Μουσείο τῆς ἀπὸ αἰώνων Ναυτικῆς Ἐλλάδας, τῆς χώρας ποὺ λάτρεψε τὴν θάλασσα καὶ τὴν ἐναντία Θεό χιλιάδες χρόνια πρὶν ἀπὸ τὴν ἐποχὴ ποὺ ἀρχίζουν σὲ 'Αγγλοι.

Γιὰ πόσα ιστορικὰ ναυτικὰ θέματα τῆς ἀρχαίκης Ἐλλάδος δὲν μποροῦσε νὰ γίνει ἀναπαράσταση. Δὲν μιλάμε γιὰ τὰ πολὺ γνωστά, σῆτα γιὰ τὰ ναυτικὰ θέματα τῆς Μεθολογίας.

Ο 'Ηρόδοτος καὶ' ἀρχὴν καὶ στὸ Πανανίκας ἀναφέρονται, καὶ τὸ ἀναφέρουμε καὶ ἡμεῖς ξεταὶ γιὰ παράδειγμα, στὸ Σκυλλίτια καὶ τὴν 'Ιέρα.

Πρόκειται γιὰ ἔνα πατέρα φυρά ἴκανότατο στὶς καταδίσεις ποὺ είχε ἐκπαιδεύεις καὶ τὴν κόρη του στὸ θαλάγμα αὐτό. Η ιστορία τους είναι συνδεδεμένη μὲ τὴν καταστροφὴ τοῦ Περσικοῦ στόλου στὸ 'Αρταμίσιο. 'Ιγάρεις' ἔνα μηριάρινο σύμπλεγμα τῶν δύο σὲ ἔνα ναυτικὸ

θέμα. Τὸ ἄγκαρα δυστυχῆς δρίσκεται στὴ Ρόδην. Σέ πόσα τέτοια θέματα δὲν είναι δυνατόν νὰ γίνουν ἀναπαραστάσεις;

ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΑΣ Μουσείο ζήμια, ίσως γιατὶ ὑπάρχει Ἑλλειψή χώρου, ίσως γιὰτὶ δὲν ὑπάρχουν ἀρκετές πιστώσεις, δὲν δίνεται μιᾶς ἐντύπωσης ευτυχιστικῆς προδολῆς τῶν ἔθνεών των. Δὲν μπορεῖ κωριός νὰ διακρίνεται ἢ πρόκειται γιὰ Πολεμικὸ Μουσείο η γιὰ Ναυτικὸ Μουσείο δύνατος τὸ παρουσιάζουν οἱ 'Αγγλοι. 'Ακόμη σοῦ δίνεται ἡ ἐντύπωση διὰ τὸ ναυτικὴν ιστορία τῆς Ἐλλάδος ἀρχῆς απὸ τὸ 1821. Γιὰ τὰ πλακιότερα χρόνια καὶ ιδιαιτεραγιὰ τὸ ἀρχαιό ναυτικὸ μεγαλεῖο ἐλάχιστα ἀπό τα στοιχείων ἀμφιφίζονται ἀνίκανα νὰ στοιχιοθετήσουν τὴν ἀντερβλήτη συνεγκὴ καὶ ἀδιατάραξτη ναυτικὴ παράδοση τῆς πρώτης Ναυτικῆς τοῦ κόσμου.

Καὶ δὲν μποροῦμε νὰ ισχυρισθοῦμε διὰ οἱ 'Αγγλοι γιὰ τὰ 200 πρώτα χρόνια τῆς ναυτικῆς τους ιστορίας, διὰ δέρμα πρωτογενῆ στοιχείων, ἀπεικονήσεις καὶ μοντέλα πλοίων προέβλεψης μὲ τόση ἀπιτυχία ποὺ σοῦ καρέσσουν μία πληρότητα.

Καταφανής ἡ προσπάθεια νὰ διογκώσουν τὸ θέμα καὶ τὸ θέματα, ἐνῷ στὴ δική μας περιπτώση ὑπάρχει θέματα καὶ δὲν ὑπάρχει θέματα. Σχετικὰ ὑπάρχει μία δικαιολογία καὶ σάν τέτοια προβάλλεται πάντα ἡ Ἑλλειψή στοιχείων μέσουν. Δὲν νομίζουμε διὰ είναι διμος αὐτό. Δὲν είναι τὸσο μεγάλη ἡ διαπάνη. Πολὺ δικά δὲν ὑπάρχει διακορύφωμένο σὲ διάφορες 'Ιγνηρεσίες, μοντέλα ἀρχαίων ἀνθρώπων πλοίων, παραστάσεις, πίνακες, ἀνάγλυφα, θλα κατά μὲ μία ευτυχιστική καὶ κατάλληλη ἀξιόποίηση ἐνὸς μηχανήσουν σὲ ἔνα εὑρύχωρο κτίριο, μποροῦν νὰ δέσουν τὴν ιστορία τῆς ναυτοσύνης τοῦ θέμους μας καθαρή. Η πολεμικὴ ναυτικὴ ιστορία τοῦ θέμους μας είναι μιᾶς ἀλληγορίας

λεπτόδημης ὑπόθεσης τῶν 'Ελλήνων ποὺ πρέπει να καθάρισει τὸ προσβάτες της μεγάλης. Η κοινὴ προσελκυότητα τοῦ ἐμπορίου καὶ πολεμικοῦ ναυτικοῦ μετώνει καὶ τὴν μάκρην ὑπόθεσην καὶ τὴν ἀλληγορίαν.

ΤΗΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΗΝ στὴ θάλασσα τῶν ρύμων πάντα γραπτοῦ διηγεῖται. Καὶ δικαίως ἡ νομικὴ ἀπιστήμη δὲν είχε τόσο πολὺ διαπεπογμένη ὑπόρρηξην καὶ ἀκολουθούσαν διεθνῆς γραπτοῦ κανονίας δικαιίου στὸ θάλασσαν ἐμπόριο, ἐνὸς στὴν ἔγκριση τοῦ μεγαλύτερο μέρους ἡ διεξαγορὴν τοῦ ἐμπορίου ἐγίνεται ἐπάνω σὲ διάφορην ἀγράφων ἐμπειρικῶν κανονών καὶ συνηθείων. 'Ενα πλήθος ἰδιωτικῶν συλλογῶν καὶ κωμικοποιησμάτων, ἔλλειψην διεθνῶν ὀργανισμῶν γιὰ νὰ τὶς κωθεῖσθαι είχαν γίνει δεκτές εισηγητικῆς πορθῆς καὶ κανεῖς δὲν διενοείτο νὰ μὴ ἀκολουθήσει τούς.

Άλλη ἡ συναντίρρητη καθολικὴ ἀποδοχὴ ἀποδεικνύεται τὴν ἀναγκαιότητα τῆς ὑπάρχειστος διεθνῶν κανονών στὴ θάλασσαν ἀπὸ ἀρχαιοτάτων χρόνων.

Βεβαίως, ὁ Νόμος τῶν Ροδίων διατητικός είναι διάσημος. 'Ομως καὶ ἀργότερα ἔχουμε πρωτογενεῖς σελλογές ἀξιόλογες.

'Απ' τὶς ἀξιολογότερες είναι η συλλογὴ Consolat del mar η ὃποια παριστάμενα τὸ ναυτικὸν δίκαιον τῆς Μεσογείου καὶ ἀποτελούσα τὸ κόριτσο δούλημα τῆς συναλλαγῆς καθ' δισού περιείχε ἔρμηρες τῶν μέρων τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ισχυρῶν ναυτικῶν διήμουν τὰ ὅποια ἐρρύθμιζαν τὶς ναυτικές συέσεις τῆς Μεσογείου διὰ τὸ τοῦ δεκάτου αἰώνα. 'Ο χρόνος κατά τὸ έποιον ἔχει συνταχθεῖ ἡ συλλογὴ ἀμφισδημτεῖται. Τὸ πιθανότερο είναι διὰ συνετάχθει τὸ 10ο αἰώνια στὴν Βαρκελόνη.

ΑΛΛΗ ΣΤΑΛΛΟΓΗ ἡ Guidon de la mer, ἀξιόλογη καὶ καθήκοντα, περιείχε κανονίας ἀσφαλίσεως, ναυτοδικίαν, ἀδηρίσματα, πολλά. ποὺ ἐρρύθμιζαν τὶς σχέσεις ἐπὶ τῶν θαυμάτων κατὰ τρόπον μοναδικό.

Ο συγγραφέας καὶ καθήκοντα είναι Ἀγγελος. Καταχρίστηκε στὴ Rouen τὴν Γαλλίαν κατὰ τὸ τέλος τοῦ 16ο αἰώνα. Σ' αὐτὴν πρώτη φορά ἔγινε λόγος περὶ ἀσφαλίσεως ἡ ὅποια ἦταν ἀγνωστη μέχρι τὴν ἐποχὴ ἐκείνη. 'Ολες οι συζήδηνοι διακρίθησαν τὶς περιστάληματα τῶν Βασιλικῶν Διάταγμάτων τοῦ 1681 ἀπόφιες. 'Ιδιος δὲ τὸ περὶ ἀντεκδικήσεων κεφάλαιο ὅπως είχε.

Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

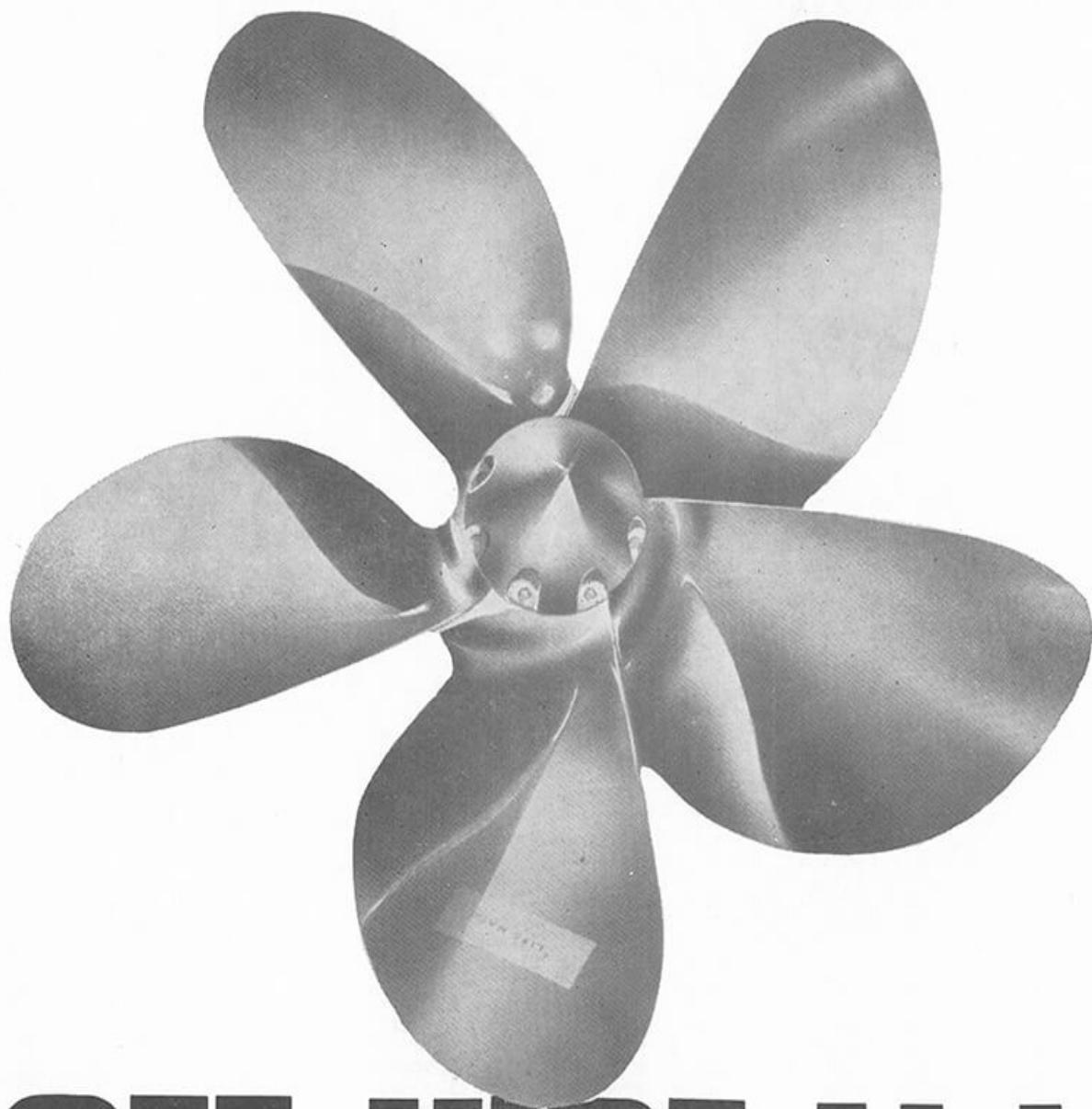
» WU 62-725 »

# Orion & Global Chartering Co., Inc.

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006



# OFF-HIRE Ltd.

The successful shipowners know to value the Limited Off-Hire.

That's why so many of them come to LIPS NAFSI for their propeller repairs.

They know the LIPS quality and they have never been disappointed, neither from our high reliability nor from our Off-Hire Limited.



**LIPS • NAFSI SA**  
THE PROPELLER PEOPLE

34, METHONIS STR, PIRAEUS TELEPHONES: 49.14.282 409.836 TELEX: 21.2708 NFI GR

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## NAYTIKAI ΔΙΚAI

### • Κέρδη έξι ύπερτιμήσεως παγίων περιουσιακών στοιχείων.

Κέρδη προερχόμενα έξι αύτομάτου ύπερτιμήσεως παγίων περιουσιακών στοιχείων ναυτιλιακής έταιριας δέν ύπόκεινται εἰς φορολογίαν, απεφάθη διά δύο άποφάσεων του τό Συμβούλιον τῆς Επικρατείας. Συγκεκριμένως, διά τών υπ' ἀριθ. 3504 καὶ 3380)78 άποφάσεων τοῦ Τμήματος Β', τό Συμβούλιον τῆς Επικρατείας έδεχται ὅτι :

Μόνη προϋπόθεσις τῆς διά τοῦ ἄρθρου 7 παρ. 1 ν.δ. 3323)55 καθιερωμένης ἀπαλλαγῆς τῶν μερισμάτων ἀπό τοῦ φόρου εἰσοδήματος είναι ή ὑπό τῆς οικείας ἀνωνύμου ἔταιριας σκοπίσις ἐπιχειρήσεως ἐκμεταλλεύσεως πλοίων, μή ἔξεταζομένης περαιτέρω τῆς εἰδικωτέρας προελεύσεως τοῦ εἰσοδήματος έξι οὐ διανέμεται τοῦ μέρους καὶ, συνεπώς, εἰς τὴν ρρησίσαν ἀπαλλαγὴν ἐμπίπτει καὶ μέρισμα, ὅπερ ἀντιστοιχεῖ εἰς κέρδη έξι αύτομάτου ύπερτιμήσεως παγίων περιουσιακών στοιχείων τῆς έταιριας, χρησιμοποιούμενων ἐν τῇ ἐπιχειρήσει, διθέντος διὰ ταύτα λογίζονται, καθ' ἄρθρον 34 παρ. 2 τοῦ Ν.Δ. 3323)1955, ὡς εἰσόδημα ἐξ τῆς ἀσκήσεως ἐμπορικῆς ἐπιχειρήσεως, μόνον δέ ἢ ἀνώνυμος ἔταιριας ἀσκή παραλήλως καὶ ἄλλας ἐπιχειρήσεις, ύπόκειται εἰς φόρον εἰσοδήματος ἀνάλογον μέρους τοῦ μερισμάτος κατὰ τὰ ἐν τῇ αὐτή διατάξεις εἰδικώτερον ὄριζόμενα.

### • Ο όρος «πλωτὸν ναυπήγημα» ἥ «βοηθητικὸν ναυπήγημα».

Ἐξ ἄλλου δι' ἔτερας άποφάσεως τοῦ Συμβούλιον Επικρατείας (Τμ. Δ' 325/79) ρυθμίζεται τό θέμα τοῦ τρόπου καὶ τοῦ καθορισμοῦ τῶν ὄρων ἐργασίας καὶ ἀμοιβής τῶν ύπηρτεούντων ἐπί «πλωτῶν ναυπηγημάτων» ἥ «βοηθητικῶν ναυπηγημάτων». Ή ἐν λόγῳ άποφάσις ἔχει ὡς ἔξης :

Κατά τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου 42 παρ. 3 ν. 3239)55, δέν ύπάγονται εἰς τὴν ρύθμισιν τοῦ νόμου τούτου, συνεπώς δέ καὶ τῶν τροποποιησάντων ἥ συμπληρωσάντων τούτον νομοθετημάτων, ὡς είναι τό ν.δ. 1198)1972, οἱ ἀνήκοντες εἰς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων, ὁ τρόπος τοῦ καθορισμού τῶν ὄρων ἐργασίας καὶ ἀμοιβῆς τῶν ὄποιας ρυθμίζεται κατά δάσιν ὑπό τοῦ ἀν.ν. 3276)1944, προβλέποντος τὴν σύναψιν συλλογικῶν συμβάσεων ναυτικῆς ἐργασίας κατά τὴν ἐν αὐτῷ διαδικασίαν καὶ ὑπό τοῦ ἐν αὐτῷ δροῦς καὶ προϋποθέσεις. Ὡς πλοίον, ἔξ ἄλλου, διά τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διετάξεων τούτων πρέπει νά νηθῇ πάν σκάφος πληρούν τάς προϋποθέσεις αἱ ὄποιαι καθορίζονται εἰς τό ἄρθρον 1 ν. 3816)58, ητο πάν σκάφος χωρητικότητος τούλαχιστον 10

κόρων, αὐτοδυνάμως κινούμενον ἐν τῇ θαλάσσῃ, διαθέτον δηλονότι ίδια δύναμιν πλεύσεως, τὴν αὐτὴν δέ ικανότητα (αὐτοδυνάμου πλεύσεως) πρέπει νά διαθέτουν, κατά τὴν ἀληθῆ ἔννοιαν τοῦ ίδιου ἄρθρου, τά ἐν αὐτῷ μηνημονεύμενα περαιτέρω «πλωτά ναυπηγήματα», ητοι σκάφος χωρητικότητος κατωτερας τῶν 10 κόρων, διά τό ὄποιας ἔχουν ἀνάλογον ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τοῦ ἀν.ν. 3276)44 περὶ τοῦ τρόπου καθορισμοῦ τῶν ὄρων ἀμοιβῆς καὶ ἐργασίας τῶν πληρωμάτων, ἐνῷ οἱ ἐργαζόμενοι ἐπί πλωτῶν ἐν γενει μέσων μή προσφρίζομένων νά κινούνται αὐτοδυνάμως ύπαγονται εἰς τάς διατάξεις περὶ χερσαίας ἐργασίας, τοῦ τρόπου καθορισμοῦ τῆς ἀμοι-

βῆς καὶ τῶν ὄρων ἐργασίας αὐτῶν ρυθμιζόμενου ὑπό τοῦ ν. 3239)55 καὶ τῶν τροποποιησάντων ἥ συμπληρωσάντων τούτον νομοθετημάτων. Τὴν τοιαύτην δέ ρύθμισιν τοῦ θέματος δέν μετέβαλε τό νεώτερον ν.δ. 187)73 «περὶ Κώδικος Δημασίου Ναυτικοῦ Δικαίου», εἰς τάς διατάξεις τοῦ ὄποιου ἀπαντίσται, μεταξύ τῶν ἄλλων, ὁ ὄρος «βοηθητικόν ναυπήγημα, ὑπό ἔννοιαν διάφορον ἐνδεχομένως τῆς διδομένης ἄπο τόν νόμον 3816)1958 εἰς τόν ἐν αὐτῷ δρον «πλωτόν ναυπήγημα», διότι ὁ ὑπό τοῦ νεωτέρου νομοθετήματος καθορισμός τῆς ἔννοιας τῶν ἐν αὐτῷ χρησιμοποιουμένων ὄρων ἀναφέρεται κατ' ἀρχήν εἰς τά ὑπό τοῦ τούτου ρυθμιζόμενα θέματα καὶ ὅχι εἰς τά σχετικά πρός τήν σύμβασιν ναυτικῆς ἐργασίας, τά ὄποια διέπονται, ὡς ἔξετεθη, ὑπό τοῦ ν. 3816)58.

## Αγγλικὴ Νομολογία

### • Ναυταπάτη (δόλιον ναυάγιον). — Ήσαφαλισμένος κίνδυνος ἐάν οι πλοιοκτήται ήσαν ἀμέτοχοι τοῦ δόλιου. — Έν τοιαύτη περιπτώσει ἥ ναυταπάτη καλύπτεται ύπο τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου. — Αποδοχή τῆς ἐναντίον τῶν ἀσφαλιστῶν ἀγωγῆς τῶν πλοιοκτήτων.

Υποθέσεις ναυταπάτης είναι σπάνια. Προσφάτης ἔξεδικάσθη πόθεσις ἀφορώσα τήν ἀπώλειαν τοῦ πλοίου «ΜΙΧΑΗΛ». Ἡ ύπόθεσις τοῦ πλοίου τούτου παρουσιάζει σύνδεσμόν τινα πρός τήν προηγηθείσαν όμοιαν ύπόθεσιν τοῦ πλοίου «ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΚΑΪΚΑ'». Διότι ἀμφοτέρων τῶν πλοίων ἐπέβανται ὡς μηχανικοί τό αὐτό πρόσωπον. Ἡ ύπόθεσις τοῦ «ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΚΑΪΚΑ'» ἀπέδη εἰς βάρος τῶν πλοιοκτητῶν διότι τό Δικαστήριον ἐδέχθη ὅτι δέν προσεκομίσθη κατεπείγουσα ἀπόδειξης περὶ τοῦ ὅτι τό πλοίον ἀπώλεια έξι ἀσφαλισμένων θαλασσίων κινδύνων. Ή δικαστής Μακάττας ἔκρινεν ὅτι ἐπρόκειτο κατά πάσαν πιθανότητα περὶ δόλιον ναυάγιον, μή ἀποδειχθέντος ὅμως κατά τρόπον ἐπιτρέποντα τόν σχηματισμόν δικανικῆς πεποιθήσεως. Ἀπέροιησε τήν κατάθεσιν τοῦ μηχανικοῦ Κ., παρά τοῦ ἀσφαλιστούς καὶ ἀπέβη κοινός τόπος τοῦ παρά τοῦ ἀσφαλιστούς καὶ τοῖς πλοιοκτήταις ὅτι καὶ τό «ΜΙΧΑΗΛ» ήτο δόλιον ναυάγιον ὄφειλόμενον εἰς τόν αὐτόν μηχανικοῦ Κ., παρεμποδίσαντα τήν ἐπέμβασιν ρυμουλκού εύρισκομένου εἰς τόν τόπον τοῦ ἀτούματος, χωρίς δῆμας ν' ἀποδειχθῇ ὅτι οἱ πλοιοκτήται ἔτελουν ἐν γνώσει τούτων.

Εἰς τήν ύπόθεσιν τοῦ «ΜΙΧΑΗΛ» ἐνάγοντες ἥσαν οἱ πλοιοκτήται καὶ ἥ ἐνυπόθεσης δανείστρια Τράπεζα ὡς ἐκδοχεύς τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου, ἐναγόμενοι δέ οἱ ἀσφαλί-

σταί, οἵτινες ἰσχυρίσθησαν ὅτι τό πλοίον ἀπώλεσθη κατόπιν δολίου ναυαγίου ἐν γνώσει τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἐπομένως δέν ἴσχυεν ἡ ἀσφαλιστηρίου σύμβασις.

Τό πλοίον ἀπέπλευσεν ἐκ Μπατόν Ρούζ μέ φορτίον σόδας καὶ προορισμόν τό Πουέρτο Καμπιέλλο τῆς Βενεζούελας. Διάφοροι βλάβαι τῆς μηχανῆς ἔσημειώθησαν τό δέ πλοίον συνήντησε κακοκαρίαν. Τό μεσονύκτιον τῆς 20/21 'Ιανουαρίου αἱ μηχαναί εἶσαν ζητημάτων, τεθίσαν ἐκ νέου εἰς κίνησιν ἐπί ὀλίγας ὥρας τῆς 22 'Ιανουαρίου. Μετ' ἀνεπιτυχεῖς ἀποπειραῖς, ὁ πλοίοιαρχος ἔξεπεμψε Σ.Ο.Σ. Καθ' ὅλην τήν διάρκειαν τῆς 23 'Ιανουαρίου αἱ πλοίοι παρεύρετο ἀκυβέρνητον ἐν μέσῳ Ισχυράς θαλασσοταραχῆς καὶ Ισχυροῦ ἀνέμου. Ένωρίς τήν 24 'Ιανουαρίου τό ρυμουλκόν «ΡΕΣΚΙΟΥ» κατέφθασε τό πλοίον, ἀλλά λόγω τῆς θαλασσοταραχῆς ἔπειτε χερσαίας προσδέσης ρυμούλκιον τήν 7.30 π.μ. Μηχανικοί φυλακῆς ήτο ο Κ. καὶ παρετηρήθη τότε ὅτι ἐπλημμύριζεν τό μηχανοστάσιον.

Ολίγον ὑστερον ἀνέν λόγου καὶ χωρίς νά διαθῇ διαταγή, ἐλύθη τό ρυμούλκιον καὶ ἐπικολύθησεν συσκόπιας ἐν τῷ πλοίῳ, πιθανῶς διότι τά θεραπεῖα εἰς τό μηχανοστάσιον ἔφθασαν εἰς τά ηλεκτρογεννητρίας. Τό πλήρωμα παποκληθέμεν, ἔγκατέλειψεν τό πλοίον. Ή πλοίοιαρχος πρίν ἔγκαταλείψη τό πλοίον ἐζήτησεν φορτάς ἀντλίας ἀπό τό μεταξύ τοῦ καταπλεύσαντος πλοίου τοῦ «ΚΑΡΝΤΩΝ», ἔγκατέλειψεν τό πλοίον. Ή πλοίοιαρχος πρίν ἔγκαταλείψη τό πλοίον τοῦ «ΚΑΡΝΤΩΝ» ἀνέν ἀπέυκταιον καὶ μετ' ὀλίγον τό «ΜΙΧΑΗΛ» ἐδύθισθη.

Ἐκδίων τήν ἀπόφασίν του ὁ δικαστής Κέρρο εἶπεν ὅτι τότε ἥ ναυταπάτη ἐμπίπτει εἰς τοὺς ἡσφαλισμένους κινδύνους δταν τό πλοίον ἀπωλέσθη ἐκ δολίας ἐνεργείας ἀνέν

## PIPAEUS CHARTERING CO. LTD. SHIPBROKERS



51, AKTI MIAOULI  
PIRAEUS - GREECE

TELEPHONES: 4111011 - 4512934  
TELEXES: 212747 & 213129 PIRE GR  
CABLES: PIRECHART



# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΠΥΡΗΝΟΚΙΝΗΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Η Σοδιετική Ρωσία προτίθεται νά κατασκευάση πυρηνοκίνητα έμπορικα πλοία ανά τών 25.000 τ.ν. d.w. Ήδη άναφέρει τό πρακτορείον «Τάξ», τό Σοδιετικόν Κέντρον Ναυπηγικών Έρευνών, άφού άπέκτησε τήν άναγκαίαν έμπειριαν από τά πυρηνοκίνητα παγοθρυκυστικά, θεωρεῖ «σκόπιμον» τήν κατασκευήν παρομοίων φορτηγών πλοίων.

Τονίζεται ότι, ή χρήσις τής πυρηνοκίνητης πρώσεως είς έμπορικά πλοία είναι μία ένδιαφέρουσα έναλλαστική λύσης, τώρα που η Ρωσία κατασκευάζει μεγάλα και ταχύπλοα πλοία - κοντέινερς, ρό - ρό και φορτηγιδόφορα.

Τό μοναδικόν ἐν υπηρεσίᾳ πυρηνοκίνητον έμπορικόν σκάφος είς τήν Δύσιν είναι σήμερον τό γερμανικόν μεταλλοφόρον «Οττό Χάν», 16.870 τόν. γκρός, τό όποιον πρό τινος άπειροσιθή νά άποσυρθή έντός τής άνοιξεως, δεδομένου ότι κρίνεται άσυμφορος ή δωπάνη τών 60 έκατομ. μάρκων διά τήν τοποθέτησιν νέου άντιδραστήρος.

Κατά νεωτέρας πληροφορίας, τό σκάφος

θά διαλυθή, ή θά μετατραπή είς πλωτόν μουσείον.

## ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

Παρά τήν συνεχιζομένην ναυτιλιακήν κρίσιν, τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος ηγέησαν κατά τό 1978 τήν δραστηριότητά τους τόσο είς τήν τομέα τών έπισκευών όσο και τών βιομηχανικών κατασκευών και έξειδικευμένων μεταλλικών έργασιών.

Συγκεκριμένως, κατά τήν διάρκεια τού 1978 είς τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος έπεισκευάσθησαν 189 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4.655.000 τόν. d.w. δηλ. έστημειώθη αύξησης είς σύγκρισιν μὲ τό 1977 κατά 20% και περισσότερον. Η αύξησης τού σύγκρο τής έπισκευαστικής δραστηριότητος κατωρθώθη χάρις είς τάς δελτίουμένων μεθόδους πού έφηρμόσθησαν άπό τήν Διεύθυνσιν τών Ναυπηγείων, είς τάς τοποθετήσεις 'Έμπορικων 'Αντιπροσώπων είς δέκα περίπου μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα, είς τήν δελτίωσιν τής δργανώσεως και έπανδρωσεως μὲ έπιλεγμένων προσωπικόν.

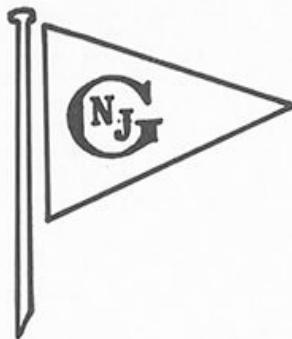
Η έπισκευαστική δραστηριότης ήτο ποι-

κίλη και περιελάμβανε έκτεταμένας έπισκευάς μηχανών, γενικάς έπισκευάς είς δύο άντιτορπιλικά τού Πολεμικού Ναυτικού. 'Επισης έγινε σειρά έπισκευαστικών έργασιών είς τό πλοίον «Friskys» άμερικανικής πλοιοκτησίας: συγκεκριμένως, έγινε άντικατάστασης 450 τόνων έλασμάτων πυθμένος, λόγω προσαράξεως. "Άλλαι έκεταμέναι έπισκευάι έγιναν είς Σοδιετικά πλοία «Akademik Stechkin» και «Swurlaid», δημος και είς μεγάλους άριθμούς Βουλγαρικών και πλοίων σλλόλων 'Ανατολικών χωρών.

Τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος κατά τό 1978 κατεσκεύασαν 6 φορτηγίδας λιμενικών έργων και έπεξετάθησαν είς βιομηχανικάς κατασκευάς έξειδικευμένων χρήσεων, δημος π.χ. αεροψυγεία διά τά Διυλιστήρια 'Ασπροπύργου, βαρεισι μεταλλικά κατασκευάι έργοστασίων τής ΔΕΗ, έλκυστήρες σκαφών τύπου Syncrolift κλπ.

Ίδιατερά προσπάθεια κατεβλήθη είς τήν έγκαιρην παράδοσιν και τήν ποιοτικήν άριτότητα άπό τούς διαφόρους έπισκευαστικούς τομείς τών Ναυπηγείων 'Ελευσίνος, μὲ άποτέλεσμα τούτο νά έχη μεγάλην άπίχησιν τόσο είς τήν έλληγκον όσο και είς τήν ξένου ναυτιλιακόν κόσμον.

## 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

# ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

## ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Η ΟΜΑΔΙΚΗ ΑΠΟΧΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΕΚ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΥΝΕΠΑΓΕΤΑΙ ΣΤΕΡΗΣΙΝ ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ή ἀδικαιολόγητος ὅμαδική ἀποχή ἐνδέκα Πακιστανῶν μελῶν τοῦ πληρώματος ἐκ τῆς ἔργασίας τῶν εἰς τὸ πλοῖον ἐπὶ ἔνα μῆνα καὶ ἡ ἐπανάληψις τῆς ἔργασίας μέ την ἐπέμβασιν τῶν προξενικῶν Ἀρχῶν, συνεπάγεται ἀνάστολὴν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐξ ὑπαιτίου τῶν ἀπεχόντων. Ἐπισης συνεπάγεται στέρησιν μισθῶν, ἀποδόχων ἀδείας καὶ ἐπιδόματος χρόνου ὑπηρεσίας κατ' ἀναλογίαν τοῦ χρόνου ἀποχῆς, συμφώνων πρός τὸ ἄρθρον 65 τοῦ ΚΙΝΔ.

Ἐξ ἄλλου ὄφείλεται ἀποζημιώσις εἰς τὸν πλοιοκτήτην διά τὰς δαπάνας τὰς ὁποίας κατέβαλεν εἰς συνεργείου ἔργατῶν τὸ ὅποιον ἀπῆτησθη πρός ἐκτέλεσιν τῆς ἔργασίας τῶν ἀπεχόντων.

Ἀκόμη, εἰς τὴν ἀπόφασιν τονίζεται ὅτι ἡ εὐθύνη τῶν ἀπεχόντων είναι κατά τὸ ἵσο μέρος τὸ ἀναλογούν εἰς τὸν χρόνον τῆς ἀποχῆς καὶ οὐχὶ εἰς ὀλόκληρον καὶ περαιτέρω ὅτι ἡ ἀθέτησις τῶν συμβατικῶν ὑποχρέωσεων δέν ὀποτελεῖ ἀδικοπραξίαν η στάσιν εἰς τὸ πλοῖον.

## ΕΙΣ ΥΠΑΙΤΙΑΝ ΑΘΕΤΗΣΙΝ ΠΡΟΣΥΜΦΩΝΟΥ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΟΦΕΙΛΕΤΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΝ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς εἰς ἀδικαιολόγητον ἀρνησιν τοῦ ναυτικοῦ νάη ἐπιβιβασθή καὶ νά ναυτολογηθῆ εἰς τὸ πλοῖον κατά παράδασιν τοῦ προσυμφώνου ναυτολογήσεως ὄφείλεται ἀποζημιώσις εἰς τὸν πλοιοκτήτην.

Ἡ ὑποχρέωσις πρός ἀποζημιώσιν τοῦ πλοιοκτήτου βασίζεται ἐπὶ τῶν διατάξεων

τῶν ἄρθρων 297, 298, 330 καὶ 904 τοῦ Α.Κ. ὡς καὶ ἐπὶ τῶν ἄρθρων 53 καὶ 54 τοῦ ΚΙΝΔ καὶ καταβάλλεται διά τὴν δαπάνην ἡ ὁποία ἐπραγματοποιήθη διά τὴν ἀποστολὴν τοῦ ναυτικοῦ πρός συγάντησιν τοῦ πλοίου λόγῳ ὑπαιτίας ἀθετήσεως τῆς συμβάσεως.

Ἐπίσης ὄφορεύνται ὁ ναυτικός εἰς ἀπόδοσιν τῆς προκαταβολῆς ἀποδοχῶν κατά τὰς διατάξεις τοῦ ἀδικαιολογήτου πλουτισμού, ἐφόσον κατά τὸ ποσὸν ταῦτης κατέστη δι' αἰτίαν μή ἐπακολουθήσασαν ἀδικαιολογήτως πλουτιστέρος ἐπὶ ἀντιστοίχου ζημίας τῆς ἀντιδίκου πλοιοκτητρίας ἐταιρίας.

## ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΘΕΙΣΣΗΣ ΔΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΣ ΑΓΟΡΑΣΤΑΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως ἡ καταρτισθεῖσα διά τὴν παράδοσιν πλοίου εἰς ὄφοραστάς, χρονικής διαρκείας «ἄπο τῆς ναυτολογίσεως τοῦ ναυτικοῦ μέχρις ὠρισμένης ἡμερομηνίας (προκαθωρισμένης)», ἀπότελει σύμβασιν ὠρισμένου χρόνου, μὲ συμφωνίαν λήξεως τὴν πραγματικὴν ἡμέραν παραδόσεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν ὄφοραστάς καὶ ὅχι τὴν προκαθωρισμένην ἡμεροχρονολογίαν ἡ ὁποία, ὀπωδόποτε, δέν προσδιορίζει τὸν χρόνον λήξεως τῆς συμβάσεως.

Ἐν προκειμένῳ θεωρεῖται ὅτι ἡ ἀπόλυτις ἔλαση χώραν κατά τὴν ἡμερομηνίαν παραδόσεως τοῦ πλοίου καὶ οἱ οὔτω ἀπολυθέντες ναυτικοὶ δέν δικαιούνται ἀποζημιώσεως.

Εἰδικότερον ἡ περίπτωσις ἀφορᾶ εἰς ναυτικὸν ὁ ὅποιος ἐναυτολογήθη ὡς ἡλεκτρολόγος ἐπὶ ποντοπόρου φορτηγού πλοίου ὑπό Ἑλληνικὴν σημαίαν, τὸ ὅποιον ἐπρόκειτο νά παραδοθῇ εἰς ὄφοραστάς καὶ ἀπελθῃ λόγῳ λήξεως τοῦ συμφωνηθέντος χρόνου τῆς συμβάσεως.

Τὸ δικαστήριον σχετικῶς ἔκρινε ὅτι ἡ προκαθωρισμένη εἰς τὴν σύμβασιν ἡμερ-

χρονολογία λήξεως τῆς συμβάσεως, δέν είναι ὄπωσδηποτε προσδιοριστική τοῦ χρόνου λήξεως αὐτῆς, ἀλλὰ ὡς τοιοῦτος συνεφωνήθη ὁ χρόνος παραδόσεως τοῦ πλοίου εἰς τοὺς νέους ὄφοραστάς.

Ἐξ ἄλλου, οὐδέν ἔτερον ἀποδεικτικὸν στοιχεῖον προσεκομίσθη ὑπό τοῦ ἐνάγοντος, ἐπὶ τοῦ ὅποιου νά προκύπτῃ ὅτι ἡ ἐν λόγῳ σύμβασις ναυτολογήσεως ἐλύθη διά μονομερούς ὑπό τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου καταγγελίας αὐτῆς.

Κατά ταύτα, ἡ ἔνδικος ἀπαίτησις τοῦ ἐνάγοντος περὶ καταβολῆς εἰς αὐτὸν ἀποζημιώσεως λόγῳ μονομεροῦς καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπό τοῦ πλοιάρχου, είναι ἀβάσιμος καὶ ἀπορριπτέα.

## ΜΙΣΘΟΣ

### ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΜΙΣΘΟΝ ΔΕΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΤΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΔΕΝ ΣΥΝΕΦΩΝΗΘΗΣΑΝ ΡΗΤΩΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν ὁ συμβατικός μισθός, ὁ μεγαλύτερος τοῦ νομίου εἰς τὸν ὅποιον συμπεριλαμβάνονται κατά συμφωνίαν «ἄπασαι αἱ ὑπερωρίαι, Κυριακαὶ καὶ ἑορταί», δέν καλύπτει καὶ τὸ μή ἀναφερόμενον ἐπίδομα «Διευθύνσεως Μηχανοστασίου» τοῦ Α' μηχανικοῦ.

Συγκεκριμένων ἡ περίπτωσις ἀφορᾶ εἰς Α' μηχανικόν, ὁ ὅποιος ἐναυτολογήθη ἐπὶ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίου ὑπό ξένην σημαίαν καὶ συνεφωνήσαν μισθόν μεγαλύτερον τοῦ προβλεπομένου εἰς τὴν οἰκείαν Συλλογικήν Σύμβασιν. Ούτω, κατά τὴν κρίσι τοῦ δικαστηρίου ἐφόσον εἰς τὴν σύμβασιν ὠρίσθησαν εἰδικῶς αἱ παροχαί αἱ καλυπτόμεναι ὑπό τοῦ συμβατικοῦ μισθοῦ ὅχι δέ καὶ ἔτεραι παροχαί καὶ ἐπιδόματα παρεχόμενα ὑπό τῶν διεπουσῶν τὴν σύμβασιν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων, συνέπεται ὅτι αἱ μή συμφωνήσεισαν ρητῶς παροχαί τελούν ἐκτός συμβασίας.

Ἐξ ἄλλου, ἐκ τῆς ἐκτιμήσεως τοῦ σχετικοῦ ἀποδεικτικοῦ ὑλικοῦ ἀπεδειχθῆ ὅτι ἡ ἐναγομένη κατ' ἀκολουθίαν ὑφισταμένης μετά τοῦ ἐνάγοντος συμφωνίας ὁρῶς ὑπελόγισε καὶ κατέβαλεν εἰς τὸν ναυτικὸν τό ἐπίδομα ἀδείας ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συμβατικοῦ μισθοῦ καὶ ὅχι τοῦ νομίου.

Κατά συνέπειαν, ὁ προβληθεὶς ὑπό τῆς ἐναγομένης ισχυρισμός, ὅτι ἐκ παραδρομῆς ὑπελογίσθησαν ἐπί τοῦ συμβατικοῦ μισθοῦ καὶ κατεβλήθησαν εἰς αὐτὸν αἱ ἀποδοχαί ἀδείας, ἐλέγχεται ὡς ἀβάσιμος καὶ ἀπορριπτέος.

## 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



## ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

Ο δημιούρος της Σέλλας απεφάσισε τήν μετακευή τού δεξαμενοπλοίου «Μεντόρα», 210.000 τόν. γκρός, τό δόπιον έναυπηγήθη ύπό της Μιτσούμπιτσι το 1968. Μετά τάς μετατροπάς τό σκάφος τούτο θά χρησιμοποιηθῇ ώς πλωτή δεξαμενή εἰς τάς πετρελαιοπηγάς της Βορείου Θαλάσσης τών κοιτασμάτων Φούλαμπρ. Εἰς αὐτό θά έναυπηγηθεύεται τό άντλούμενον πετρέλαιον. Ειδικάι σωληνώσεις θά συνδέουν τό σκάφος τούτο μετά τού άντλιστασίου της πλατφόρμας. Έκ τού «Μεντόρα» δεξαμενόπλοια 80-110 χιλ. τόν. θά μεταφέρουν τό πετρέλαιον εἰς τούς αγγλικούς λιμένας.

Η μετακευή τού σκάφους θά στοιχίστη περίπου 6 έκατομ. στερλίνας καὶ εἰς τό ποσόν αὐτό περιλαμβάνονται δλαι αἱ αναγκαῖοις εργασίαι μετατροπών, συμπεριλαμβανομένου καὶ τού άντιδιαρθρωτού χρόματος.

Τό δεξαμενόπλοιον τούτο έναυπηγήθη εἰς τά ναυπηγεία Χάρλαντ έντ Γούλφ τού Μπέλφαστ.

Η Σέλλα έζητησε προσφοράς διά τήν έργασίαν ταύτην ήτις καὶ θά έκτελεσθῇ πιθανών εἰς σουηδικά ναυπηγεία.

Η έταιρια «Τσάΐνα Στήμ Ναβιγκέϊσου» παρήγγειλεν εἰς τό ναυπηγείον Χαγιασκιανέ Σιπμπίλντικ τρία πλοία πολλαπλής χρήσεως τών 13.000 τόν. γκρός έκαστον. Έγνωσθη δητι πρόκειται περί σκαφών ρό-ρό έφωδιασμένων μέ μέσα έκφορτωσεως.

Η Χάνκοκ Σήππιγκ Κόμπανι, θυγατρικός κλάδος τής άμερικανικής έταιριας «Μαραθών «Οίλ», ήγόρασε τό δεξαμενόπλοιον «Γκόλαρ Πλατρίσιας 417.700 τόν. γκρός. Ως μεστίσαι τής πωλήσεως ταύτης άναφέρονται οι «Κλάρκσον καὶ Σια» τού Λονδίνου. Γνωσθείσα τιμή πωλήσεως 38 ή 39 έκατομ. δολλάρια.

Τό πλοίον τούτο έναυπηγήθη τό 1976 διά λογαριασμών τής Γκότας - Λάρσον Ινκορπορέισον τής Υόρκης καὶ εύρισκετο έν παροπλισμῷ ἀπό δεκαοκταμήνου. Ή «Μαραθών «Οίλ» θά θέση τούτο έν υπερσείρ τό δεύτερον έξαμηνον τού τρέχοντος έτους.

Η δραδόφωνος έφημερής «Άλ Βατάμ» Άλ «Αοάμπι», ήτις έκδιδεται εἰς Παρισίους, έδημοτίσιεσ τήν ειδηστον δητι ο Σαουδάραψ έπιχειρηματίας Ακράμ Ογγιέχ, δστις τόν Οκτώβριον τού 1977 είχεν άγοράσει τό γαλλικό ένδεροκεάνιον «Φράνς» σκέπτεται νά τό πωλήσῃ. Η έπεινδυσίς του δέν ήτο καθόλου έπιτυχης.

Μία πετρέργος σύγκρουσις δύο πλοίων έν αιθρία καὶ ύπό ιδεώδεις καιρικάς συνθήκας αίτησε γίνει τήν 9η Μαΐου 1977 εἰς τόν Ατλαντικόν. Τό γαλλικόν κοντένειρ «Ρεμού» συνεκρούσθη μετά τού νορβηγικού «Γκιμλε-

κρούσθησαν έναν έπλεον παραλλήλως καὶ άντιθέτως καὶ αἱ ζημίαι συνίσταντο εἰς σχίσμας έλασμάτων ύπερθεν τής ίσάλου. Θύματα δέν ήπηρξαν. Τό ηπλεον άξιοπερίεργον, δμως, εἶναι δητι ούδεις έκ τών δύο πλοίων άντελθη τό άλλον.

Προσφάτως έγινεν ή δίκη τού Γάλλου πλοιούρχου καὶ ύποπλοιάρχου τού «Ρεμού» ένωπιν τού δικαστηρίου τής Βρέστης. Καὶ οι δύο έκηρύχθησαν ένοχοι διά παράδεσιν τού άρθρου 81 τού Πειθαρχικού καὶ Ποινικού Κώδικος καὶ κατεδικάσθησαν εἰς πρόστιμον 900 γαλλικών φράγκων ὁ πλοιάρχος καὶ 1.125 φράγκων ὁ ύποπλοιάρχος.

Τό ίταλικόν κρουαζιερόπλοιον «Αντέλινα Λάσουρο» τής Εταιρίας Κόστα, τό δποιον μετέφερεν εἰς τά νήσους τής Καραϊβικής 700 τουριστας ύπεστη πυρκαϊάν ένω εύρισκετο ήγκυροδιήμενον εἰς τόν λιμένα Σαρλότ - Αμαλία. Ή πυρκαϊά, λόγω τού πνέοντος φυδρού άνεμου, κατεστάλη με πολλή δυσκολίαν ἀπό τού πυρσοσθέστας, «Αγνωστα παραμένουν αἱ αἴτια τής πυρκαϊάς. Θύματα, εύτυχως, δέν έσπειριθησαν, διότι τό πλείστον τόν έπιβανόντων έπιβατών εύρισκετο εἰς τήν ξηράν. Τό πληγέν σκάφος έρρυμουλκήθη έξω τού λιμένος πρός ἀποφυγήν πιθανής έκρηξεως.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

### ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ

Ο κ. Ρόμπερτ Τζ. Μπλάκγουελ, δστις άποχωρει ἀπό τήν θέσιν τού προίσταμένου τής Ναυτικής Διοικήσεως τών ΗΠΑ με τόν χαρακτηρισμόν δητι προήγαγε περισσότερον παντός ἄλλου τήν άμερικανική σημασίαν κατά τόν τελευταίον 10ετίαν, πιστεύει δητι διάδοχός του θά έχη νά άντιμετωπίσῃ κάπως διάφορα προβλήματα.

Τά προβλήματα τού άμεσου μέλλοντος φαίνονται νά έχουν μάλλον μεγαλυτέρων σχέσην μέ κανονισμούς καὶ διοικητικάς μεταρρυθμίσεις —σχετικάς με τήν παρεχομένην εἰς τήν Ναυτιλίαν δομήθειαν— παρά με τήν προσέλκυσιν σκαφών εἰς τά άμερικανικά νηολόγια.

Αἱ τροποποιήσεις εἰς τό σύστημα έπιχορηγήσεων ένδεχεται, κατά τόν κ. Μπλάκγουελ, νά προκαλέσουν τόν άποκλεισμόν τού άμερικανικού πλοίου ἀπό ένα μέρος τών έθνικών μεταφορών. «Επίσης, ή ύποστηριζομένη πολιτική τών διμερών συμβάσεων κατανομῆς φοτιών καὶ έσδόμων τῶν έπιφέση άνακατατάξεις εἰς τάς μεταφοράς τών χύδην φορτίων.

«Ηδη, ἐκ μέρους τής Άμερικανικής Ναυτικής Ενώσεως έξεφράσθησαν έπικρίσεις κατά τής Επιτροπής Ναυτιλιακών Επιχορηγήσεων διά τήν παροχήν ἀδειάς εἰς δύο έπιχορηγούμενα τάνκερς τών άμυναν τής χώρας.

μένας μεταφοράς χύδην φορτίων.

«Η Ενώσις δέν ζητεῖ ἀπό τήν Επιτροπήν Επιχορηγήσεων νά άναστείλη τήν άποφασίν της, ἀλλά νά έλεγχη ἐκ τού σύνεγγυς τάς έξειδίσεις, αἱ οποίαι εἰς τόν άποδον εἰς δάρος τών πλοιοκτητών μη έπιχορηγουμένων σκαφών. Ή άντιθετις έγκειται, κυρίως, εἰς τήν παρεχομένην «έπιχορηγήσιν καυσίμων», ή όποιος σκοπόν έχει νά καταστήσῃ τάς άτμοκίνητα άμερικανικά πλοία συναγωνιστικά, ἐν σχέσει με τά ένσει δηζελοκίνητα πλοία. «Η Ενώσις, δμως, έπισημαίνει δητι εἰς τήν προκειμένην περίπτωσιν τάς έπιχορηγούμενα δύο τάνκερς θά έχουν νά άνταγωνισθούν άμερικανικά, έπισης άτμοκίνητα, πλοία.

Οι διαχειρισταί μη έπιχορηγουμένων σκαφών ύπό τήν άμερικανικήν σημασίαν, έλπιζουν δητι ή κυβέρνησης θά λάθη τά δέοντα μέτρα διά τήν προστασίαν ένός στόλου δστις πέραν τών ἄλλων έχει στρατηγικήν σημασίαν διά τήν άμυναν τής χώρας.

### ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΥΘΥΝΩΝ ΕΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΝ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ

Τό Ινστιτούτον Άμερικανών Ναυτασφαλίστων άσκει πιέσεις διά τήν σύστασιν ειδικής νομοθεσίας, με ισχύν εἰς όλοκληρον τήν άμερικανικήν έπικράτειαν, ή όποιας θά καθορίζη έπακριβώς τάς εύθυνας τού πλοιάρχου, τών πλοιοκτητών, τών ίδιοκτητών τού φορτίου καὶ τών παρακτίων έγκαταστάσεων παραλαβής

## TAKIS N. CONTOGEORGIS SRL

### SHIP AGENTS - BROKERS AND BUNKERS

General Manager T. N. Contogeorgis

Directors : Captain D. P. Kallinikos

C. H. Perpina

O. G. Argote

R. N. Fiorentino

GENERAL OPERATIONS

Customs / port

Finance

Cables : TAKISHIP

Telex : 121529 AR TAKIS

AV. CORRIENTES 538 BUENOS AIRES

Telephones : 404612 455992 457891 493548 462129

Priv. 443059 844057 7847134

φορτίου είς περίπτωσιν θαλασσίας ρυπάνσεως.

Η ισχύουσα ἐν προκειμένω νομοθεσία, λέγουν οι ναυτιλιαστοί, είναι διαισθανόδης καὶ πλήττει ιδιαιτέρως τὸν μικρὸν πλοιοκτήτην, διστις ἀγνοεῖται νὰ ἀνταπεξέλθῃ εἰς τὰ τεράστια ἀσφαλιστικά ἔξοδα πού τοῦ ἐπιβάλλονται.

Οἱ ναυτιλιαστοί δέν θά εἶχον δυσχέρειαν νὰ παρέχουν πλήρη κάλυψιν ἐφόσον παρέχουνται λογικά ὅρια τῆς εὐθύνης ἀπὸ μίαν διοισπονδιακήν νομοθεσίαν.

#### Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Βάσει τοῦ ἐν ισχύι Σετοῦ προγράμματος ναυπηγήσεων πολευκῶν καὶ ἐμπορικῶν πλοίων, ἡ ἀμερικανικὴ ναυπηγικὴ διομηχανία θά συρρικνωθῇ τούλαχιστον κατά 50% μέχρι τὸ 1983, ἀναφέρει ἡ τελευταία ἑκθεσίς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Συμβούλου Ναυπηγῶν.

Ἡ συνολικὴ ἀπασχόλησις εἰς τὰ 28 ἴδιατικά ναυπηγεία τῆς χώρας προβλέπεται νὰ μειωθῇ ἀπὸ 130.000 ἄτομα (98.400 ἐργατοεχίτας) τὸ 1978 εἰς 65.000 ἄτομα (52.000 ἐργατοεχίτας) τὸ 1983. Ἐπίσης, ἡ κάμψις αὐτή τῆς δραστηριότητος θὰ ἐπηρεάσῃ ἔτερας 200.000 ἀτόμων ἐργαζομένων εἰς παραναυπηγικάς ἐπιχειρήσεις.

Ἐν τῷ μεταξύ, ὁ πρόεδρος τοῦ Συμβούλου Ναυπηγῶν ἀνέφερεν ὅτι οἱ παραγγελίαι τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀναμένονται κατά 30% κατώτεραι τοῦ 1978. Ἡ κάμψις αὐτή τῶν παραγγελιῶν ἀντανακλᾷ τὴν διεθνὴν ναυπηγικὴν ὑφεσιν καὶ τὴν ἀπόφασιν τοῦ προέδρου Κάρτερ νὰ περιορίσῃ τὰς ναυπηγήσεις πολεμικῶν σκαφῶν.

Συμφώνων πρὸς τὰς ἔκτιμησεις τοῦ Συμβούλου, ὁ ἀριθμός τῶν ναυπηγείων πού κατασκευάζουν πολεμικά σκάφη θά μειωθούν, ἀπὸ 10 σήμερον, εἰς ἔξ τὸ 1984.

#### ΑΙ ΚΩΝΦΕΡΑΝΣ

Πολλὰ συζητούνταν ἔσχάτων εἰς τὰς ΗΠΑ διὰ τὴν τύχην ἥτις ἐπιφυλάσσεται εἰς τὰς ναυτιλιακάς κόνφερανς. Τὸ ὑπουργεῖον Δικαιοσύνης μελετά τὴν κατάργησιν τῶν. Πάντως τὸ περιβάλλον τοῦ Προέδρου Κάρτερ σκέπτεται διαφοροπόρως.

Ο. κ. Γκίλμπερτον πρόεδρος τῆς ναυτιλιακῆς ἑταῖριας «Σή - Λάντ Σέρβις» ἀναφέρομενος εἰς τὴν πρόθεστον τοῦ Προέδρου Κάρτερ νὰ ἐπεξεργασθῇ κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας σχέδιον μιᾶς νέας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῶν ΗΠΑ, ἐδήλωσεν ὅτι τὸ καλύτερον καὶ ἀπλούστερον θὰ ἦτο ὅπως ὁ Πρόεδρος Κάρτερ μελετήσει τὸ εὐρωπαϊκὸν πρότυπον τῶν κλειστῶν κόμφερανς.

Ἡ «Σή - Λάντ» θὰ ἐπροτίμη τὴν διατήρησιν τοῦ σημερινοῦ καθεστώτος τῶν ἀνοικτῶν κόμφερανς μὲ τὴν διαφορὰν ὅτι θὰ καθίστατο ὑποχρεωτική δι' ὅλας τὰς τακτικὰς γραμμάτας ἡ ἔξασφάλισις καὶ διατήρησις 25 ἑτησίων ταξιδίων εἰς τὰς κυριωτέρας γραμμάτας καὶ 12 εἰς τὰς ἄλλας.

Αἱ κόμφερανς αὐταὶ θὰ πρέπει νὰ εἶναι συναγωνιστικαὶ μὲ τὸ δικαίωμα νὰ δροῦν ἀνεξαρτήτως εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν ναύ-

λων καὶ νὰ ἐπιτρέπουν τὴν εἰσδοχὴν ἐκσυγχρονισμοῦ ἐπὶ τοῦ τεχνολογικοῦ πεδίου. Ἐπὶ πλέον, αἱ τοιαῦται κόμφερανς θὰ πρέπει νὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα χρησιμοποιήσεως ἐλαστικοτέρας πολιτικῆς ἔναντι τῶν φορτωτῶν.

Ξέναι ναυτιλιακαὶ ἑταῖροι θὰ ἐπιτρέπεται νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς κόμφερανς ταύτας ὑπὸ τὸ δρόμο ὅτι δροῦν συμφώνως μὲ τὴν ἀμερικανικὴν νομοθεσίαν. «Οσον ἀφοῦ εἰς τὰς οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα ταύτας θὰ ὑποκεινται εἰς ἐλεγχον ἀπὸ οὐδετέρους ἐπιθεωρητάς.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

#### ΝΕΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΝΟΜΟΣ

Ἡ Ἰαπωνικὴ Κυβέρνησις πρόκειται συντόμως νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν ψήφισιν νόμου περὶ τροποποίησεως τῆς περὶ θαλασσίων μεταφορῶν ἰσχυρύσης νομοθεσίας. Ἡ τροποποίησις γίνεται ἐπὶ τῷ τέλει ὅπως ἐπιτρέψῃ τὴν λήψη μέτρων πρὸς ἀντιμετώπισιν πρώτων μὲν τῶν ναυτιλῶν, αἵτινες ἀσκοῦν ιτάμπικη διάχυτην νισύλων καὶ δεύτερον τῶν συνεπειῶν τῆς ἐπικυρώσεως τοῦ Κώδικος περὶ συμπεριφορᾶς τῶν Κόνφερανς.

Τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον ἔχει ὑποστῆ διαφόρους ἐπεξεργασίας ὑπὸ τῶν «Υπουργείων Ἑξαρτητικῶν καὶ Ἐμπορίου, ὑπόλογοίζεται δέ νὰ ἔλθῃ πρὸς ψήφισιν πρὸ τῆς λήξεως τῆς παρούσης συνόδου τῆς Διαίτης.

#### ΕΚΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Αἴτησιν ὑπέβαλον τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Χακοντάτε, εἰς τὸ νεοσυσταθέν παρά τῆς Κυβέρνησης "Ιδρυμα Σταθεροποίησεως τῶν Ἑπιχειρήσεων, διὰ νὰ πωλήσουν ἕνα μεγάλον τίμημα τῶν ναυπηγικῶν τῶν ἐγκαταστάσεων.

Τό "Ιδρυμα συνεστήθη τὸ Δεκέμβριον διά νὰ ἔξαγοράσῃ τὰς πλεοναζόύσας ἐγκαταστάσεις τῶν ναυπηγικῶν συγκροτημάτων, τὰ διά ποια ὑπέστησαν σοθαρόν πλήγμα ἀπὸ τὴν μείωσιν τῆς συνολικῆς παραγωγῆς. Τὸ κυβερνητικὸν πρόγραμμα περιλαμβάνει 54 ναυπηγεῖα.

Τό "Υπουργεῖον Μεταφορῶν διαθέτει κονδύλιον 1.8 δισ. δολαρίων περίπου (390 δισ. γιένες), ὅπερ θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἔξαγοράν καὶ διάδοσιν ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων εἰς τὴν ἀρχικὴν τῶν ἀξίαν καὶ τὴν πρόσκτησιν γῆς εἰς τὰς τρεχούσας τιμάς τῆς ἀγορᾶς.

Τά ναυπηγεῖα τοῦ Χακοντάτε, εύρισκομένα ὑπὸ οἰκονομικῆς ἀναδιοργάνωσιν, μὲ τὴν δοθείσαν δύο Τραπέζων, προσφέρουν πρὸς πώλησιν 300.000 τόνους ἐγκαταστάσεων καὶ περίπου 220.000 τετραγ. μέτρα γῆς, ἀναμένουν δέ νὰ κερδίσουν περὶ τὰ 18,8 δισ. γιένες.

Ἐάν η ἀναδιοργάνωσις ἐπιτύχῃ, τό ναυπηγεῖον ἔπικει νὰ πραγματοποιήσῃ κέρδη τῆς τάξεων τῶν 400 ἑκατ. γιένες ἀπὸ πωλήσεις, κατά τὸ οίκον. Ἔτος 1980 - 81. Κατά τὸ διαρρεύσαν οίκον. Ἔτος 31ην Μαρτίου, ἐνεφάνισε καθαρόν ἐλλειμμα 10 δισ. γιένες.

Βάσει τοῦ προγράμματος ἀναδιοργανώ-

σεως ή ἑταῖρια θά πρέπει νὰ ἀπολύσῃ 1.200 ἐργατοτεχνίτας, ἐκ τῶν ὅποιων οἱ 800 ἔχουν ήδη ἀπολύθη. Τό ναυπηγεῖον ἥλθεν εἰς ρήξιν μετά τῶν συνδικαλιστικῶν ἐνώσεων διά τὴν ἐκουσίαν ἀποχώρησιν τῶν 400 ὑπολοίπων ἐργαζομένων καὶ τελικῶς ἔδεχθη νὰ μειώσηται τὰς ἐκουσίας ἀποχωρήσεις εἰς 200.

Ἐν τῶν 18,8 δισ. γιένες πού ἀναμένεται νὰ εἰσπράξῃ ἀπὸ τὰς πωλήσεις, ἡ ἑταῖρια θά διαθέσῃ τὰ 5,8 δισ. γιένες δι' ἀποχημώσεις τῶν ἀπολουμένων τὰ δέ ὑπόλοιπα θά χρησιμοποιήσουν δι' ἔξοφλήσεις δανείων.

Μέ τὰς ἔξαγγελθείσας πωλήσεις, τό ναυπηγεῖον διά παραμένη μὲν ἔναν προβλήτα διά μικρά σκάφη μέχρι 5.000 τόν. γκρός, μίαν ναυπηγικήν κλίνην μετρίου μεγέθους καὶ δύο δεξαμενάς διά τὴν ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν.

## ΙΣΡΑΗΛ

#### ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ Η «ΖΙΜ ΛΑΪΝ»

Σοθαρόν ἐπέκτασιν τῶν γραμμῶν τῆς πρὸς τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Καραϊβικήν ἀνεκοίνωσεν ὅτι προγραμματίζει ἡ «Ζίμ Λαΐν» παραλλήλως μὲ τὴν ἔξαγγελίαν ὅτι προτίθεται νὰ παραγγειλῇ 11 πλοῖα, συνολικοῦ κόστους 250 ἑκατ. δολαρίων, ἐντὸς τῆς προσεχοῦς ζετίας. "Ηδη, ἔχει πραγματοποιηθῆ μερικὴ ἐπέκτασις πρὸς τὰς ἀνωτέρω κατευθύνσεις μὲ χρονοναυλωμένα σκάφη.

Τὸ πρόγραμμα τῆς «Ζίμ» διά τὰς γραμμάς της ἀπό Μεσόγειον πρὸς Βόρειον Ἀμερικήν, Καραϊβικήν καὶ "Απω Ανατολήν, τὸ ὅποιον περιλαμβάνει προσγγίσεις εἰς τοὺς ἀνατολικούς καὶ δυτικούς λιμένας τῶν ΗΠΑ, πρόβλεπει πύκνωσι τῶν ἀναχωρήσεων ἀπὸ μίαν ἀνα 150ήμερον εἰς μίαν ἀνά 10ήμερον, μὲ προσπτικήν νὰ πραγματοποιοῦνται δραδύτερον ἔδυσμοσιαὶ ἀναχωρήσεις. Εἰς τὰς ἀνωτέρω γραμμάς ἡ ἑταῖρια ἔχρησιμοποιεῖ 7 πλοῖα καὶ τελευταίως προσέθεσεν ἔτερα 3 — ἐν χωρητικότητος 840 κοντέινερς τῶν 40 ποδῶν καὶ 120 τῶν 20 ποδῶν καὶ δύο σκάφη χωρητικότητος 450 κοντέινερς τῶν 40 ποδῶν ἔκαστον.

Ἐντὸς 14μήνου, δύο μεγάλα νεότευκτα πλοῖα — κοντέινερς, χωρητικότητος 820 ἐμπορευματοκιβώτων τῶν 40 ποδῶν ἔκαστον, θά προστεθοῦν εἰς τὴν γραμμήν, ἐνώ ὑπάρχει δυνατότης δημιουργίας μιᾶς νέας γραμμῆς πρὸς τὴν Καραϊβικήν καὶ τὴν Κεντρικήν Αμερικήν, ἢτις θά χρησιμοποιῇ τὸ Κίγκαστον ὃς λιμένα μεταφορτώσεως. Συζητεῖται, ἐπίσης, ἡ σύστασις μιᾶς ἄλλης γραμμῆς μεταξύ "Απω Ανατολής καὶ τῶν βορειοδυτικῶν λιμένων τῶν Η.Π.Α.

## KINA

#### ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΕΙΣ ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Ναυπηγεῖον εἰς Χόγκ Κόγκ κατασκευάζει ἡ Kina, μὲ προϋπολογιζομένην δαπάνην ὑψους 20 ἑκατ. δολαρίων. Τό ναυπηγεῖον θά ἐγκατασταθῇ εἰς τὴν ηδη ὑπάρχουσαν ἐπισκευα-

# LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

TEL.: 4531.586 - 4516.945 TELEX: (21) 3070

στικήν βάσιν «Γιού Λιάν», ή όποια είναι στενών συνδεμένη με την κρατική «Τσάινα Μέρτσαντς Στήμα Ναυτιγέεσον Κο.». Τό δύο πρόγραμμα θά χρηματοδοτηθή από την Τράπεζαν της Κίνας.

Η έταιρια «Γιού Λιάν» ύπεγραψεν ηδη σύμβασιν ένοικιάσεως χώρων 20 έκταριων εἰς την δυτικήν ακτήν της νήσου Τσίγκ Γί. Το ναυπηγείον θά έχη κατασκευαστικά και έπισκευαστικά δυνατότητας διά την έξυπρέτησιν 200 πλοίων έτησίως —κυρίως του κινεζικού στόλου.

«Ηδη έχει έγκατασταθή έκει πλωτή θεξαμενή άγορασθείσα εξ Ισπανίας και άναμενεται δι τένος έτους θά έχη περατωθή τό πρώτον στάδιον της κατασκευής του ναυπηγείου, περιλαμβάνον τους έπισκευαστικούς προσβλήτας και τό κτίριον όπου θά έγκατασταθή τό διοικητικό προσωπικόν.

Η νήσος Τσίγκ Γί έχει προγραμματισθή διά την έγκαταστασιν μονάδων βαρείας βιομηχανίας υπό ειδικούς όρους. «Εκεί έχουν έργοστάσια και αι άμερικανικά έταιρια «Ντόου Κέμικαλς» και «Λουτμπορτ Μαρίνα».

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Η ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ «ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΛΑΟΥΡΟ»

Μία άκομη σοδαρά ασφαλιστική άπαιτησης έγειρεται εἰς την άγοράν του Λουδίνου κατόπιν της βυθίσεως του ιταλικού κρουαζιεροπλοίου «Αντζελίνα Λάουρο» εἰς τάς νήσους της Παρθένου, πρό μηνός.

Τό 24.377 τόν. γκρός σκάφος ύπεστη πυρκαϊάν, ένώ εύρισκετο εἰς τόν λιμένα Σαΐν Τόμας. Προσπάθεια ρυμουλκήσεως του έκτος του λιμένος άπετυχον και, πρό τού κινδύνου έπεκτασιες της πυρκαϊάς εἰς πυρακαίμενας δεξιμενάς πετρελαιοειδών, δι κυβερνήτης της περιοχής έδωσεν έντολήν βυθίσεως του. Τό

πλήρωμα και οι 1.000 έπιβάται του μετεφέρθησαν σώις εἰς τήν ξηράν.

Η πλήρης άσφαλιστική άξια του σκάφους ήτο 10 δισ. λιρέττες (περίπου 11,9 έκατομ. δολλάρια). Περίπου τό ημισυ της άξιας αύτης έκαλύπτετο εἰς τήν άγοράν του Λουδίνου και τό υπόλοιπον ήμισυ εἰς τήν Ιταλίαν. Πιστεύεται, ζως, ότι ένα σημαντικόν ποσοστό τών ιταλικών κινδύνων είχεν άντασφαλισθή εἰς Λουδίνον.

### Ο ΝΕΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΝΟΜΟΣ

Μετά πολυετεῖς καθυστερήσεις, τό βρετανικόν νομοσχέδιον περί «Εμπορικής Ναυτιλίας» ένεκριθή από τό Κοινοβούλιον, άφων προηγουμένων διεγράφη τό πολυσυζητηθέν άρθρον 31, βάσει του όποιου ή 'Υπευργός' Εμπορίου είχε τό δικαιωμα νά έπεμβει και νά απαγορεύση τήν πώλησιν σκαφών βρετανικής ιδιοκτησίας εἰς ξένα συμφέροντα.

Πρός στιγμήν διεφάνη δι τό ή υπό διάλυσιν «Εργατική Κυβερνησίας δέν θά κατώρθων νά περάστη τό νομοσχέδιον διά μίαν άκομη φοράν. 'Αλλ' οι συντηρητικοί προέτεινον μίαν συμφωνίαν. Θά υπεστήριξαν τό νομοσχέδιον υπό τήν προϋπόθεσιν τής διαγραφής του άρθρου 31. Η Κυβερνησίας άπειρεθή τήν πρότασιν τών Τόρρους, αλλ' δι πέτη της Ναυτιλίας 'Υπουργός κ. Στάνλεϋ Κλίντον Ντέιβις, έδηλωσεν ότι έναν οι 'Εργατικοί κερδίσουν τάς προσεχείς έκλογάς προτίθεται νά έπαναφέρη τό άρθρον 31.

«Ενα άκομη άρθρον, τό όποιον δέν έγένετο άποδεκτόν, άφεώρει εἰς πρότασιν συντηρητικού βουλευτού. Δι' αυτού οι ίδιοκτήται καινημάτων φορτίων και πετρελαιοειδών καθίσταντο υπέμυθοι: διά ρυπάνσεις έκ διαρροής.

Διά τού νέου νόμου έπειράλουνται μέγισται ποινai 50.000 λιρών 'Αγγλίας διά τάς κάτωθι παραβάσεις:

—'Αδιαφορίαν τηρήσεως τών κανονισμών περί άποφυγής συγκρύσεως.

—'Αποφυγή παροχής βοηθείας εἰς συγκρουσθέντων πλοίον.

—Διακυβέρνησιν άνασφαλούς πλοίου.

—'Απόπλους ένω τό πλοίον ύποκειται εἰς άμετάκλητον έντολή μή άναχωρήσεως και —Μεταφοράν ύπεραριθμών έπιβατων.

Ο κ. Ντέιβις διηκρίνησεν ότι αι άνωτέρω ποινισί προσφίζονται ειδικώς διά τούς άλλοδαπούς πλοιοκτήτας και πλοιάρχους, οι οποίοι δέν είναι δυνατόν νά άδηγηθούν εἰς τακτικήν δίκην μετά τήν άναχωρήσιν των άποτά δρετανικά ουσατα και, διά τόν λόγον αύτού, αι ποιαί θά έπιβάλλωνται ύπό τών έπι αυτοφώρω δικαστηρίων.

### ΑΙ ΠΡΩΤΟΠΙΑΙ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Υπάρχουν ένδειξεις περαιτέρω βελτιώσεως τής ναυλαγοράς τών μπάλκ κάρριερς, ήτις άκολουθει άναδικη πορείαν από τού παρελθόντος θέρους, ύποστηριζει ό Γενικός Διευθυντής τού Γενικού Συμβουλίου Βρετανικής Ναυτιλίας, κ. Πάτρικ Σόβελτον.

Ένι τούοις, προσθέτει ό κ. Σόβελτον, πρός τό παρόν οι ναύλοι μόλις ύπερκαλύπτουν τάς διαχειριστικά δαπάνας και δέν παρέχουν τήν διανατότητα έξισφήσεως τών ύψηλών δανείων και τών έπιτεχιών πού άφείλουν οι πλοιοκτήται των διά τήν ναυπήγησιν και τών σκαφών αύτών. Έπι πλέον, οι διαχειρισταί των δέν προσβλέπουν έξισφρόπτησιν μεταξύ προσφάσ και ζητήσεως χωρητικότηος πρό τού 1981, ένώ πρός τό παρόν τούς άποσχολεί σεθαρώντας τό πρόδηλημα τών καυσίμων, όπερ προσεκλήθη από τήν κρίσιν τού 'Ιράν.

Οσον άφωρά είς τήν τομέα τών δεξαμενοπλοίων, ό κ. Σόβελτον λέγει ότι δέν γνωρίζει ύπεμβοντον δρετανική 'Άρχην ή όποια πιστεύει ότι: θά ύπαρξη έξισφρόπτησις εἰς τά συστημάτων πρό τού 1983, πολλοί δέ τοποθετούν τήν ήμερομηνίαν αύτήν πολύ άργοτερον.

**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 SHIPOWNER 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: 270046/271460 — Cables: Medov

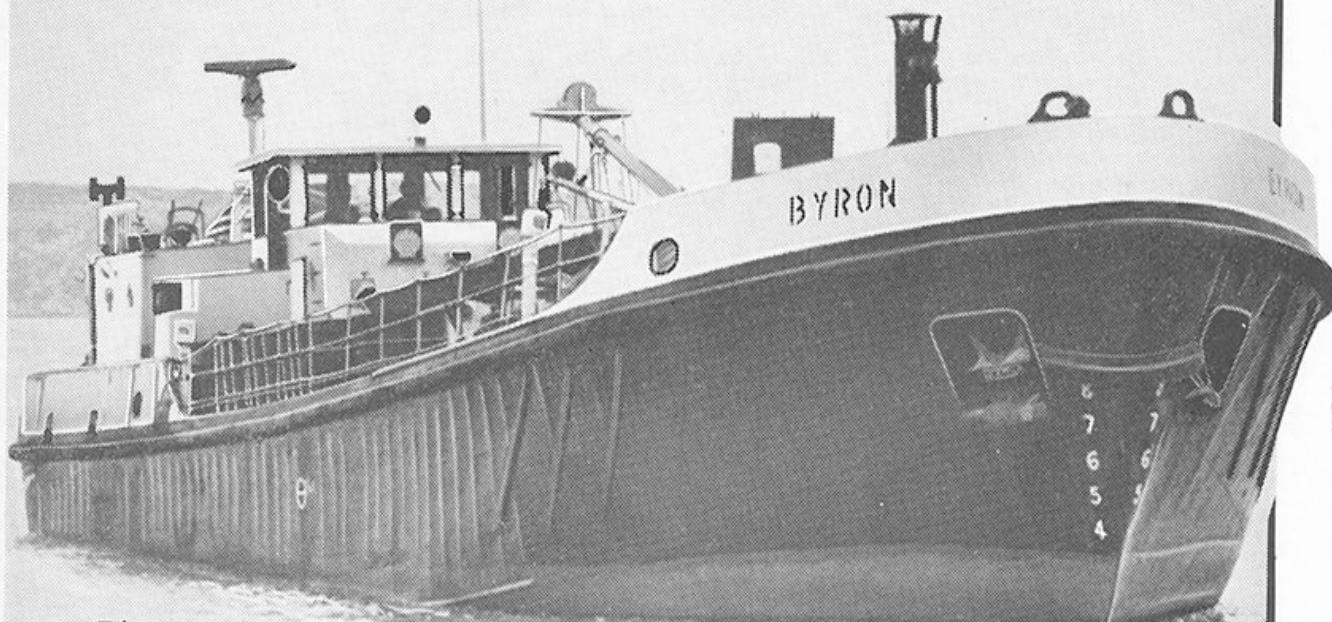
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

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

# Μιά πρωτοπορία τῆς SHELL στὸν Πειραιᾶ

Παράδοση όρυκτελαιών χύμα  
μέ τό εἰδικό πλοϊο  
«ΒΥΡΩΝ»



LINTAS

Τώρα  
τό πρώτο καράβι,  
γιά πρώτη φορά,  
στό πρώτο λιμάνι τῆς χώρας, θά έξασφαλίζει  
στά πλοϊα τόσο μεγάλη έξυπηρέτηση:  
Παράδοση όρυκτελαιών χύμα.

Ο Πειραιάς θά είναι τό μόνο μεσογειακό λιμάνι  
που θά ίκανοποιεῖ, μοντέρνα καί οικονομικά, τίς ανάγκες  
τῶν πλοίων σέ άνεφοδιασμό όρυκτελαιών χύμα.

Η SHELL πρωτοπορεῖ.

Τό «ΒΥΡΩΝ», πού έφερε ἡ SHELL γι' αύτό τό σκοπό ἀπό τὴν  
Ἀγγλία, είναι αὐτοκινούμενο δεξαμενόπλοιο καί σᾶς έξασφαλίζει:

- 4 πλάσια ταχύτητα στήν παράδοση.
- Δυνατότητα παραδόσεως μεγαλυτέρων ποσοτήτων.
- Ίκανότητα γιά βελτιωμένη παράδοση τώρα τό χειμώνα.
- Άκριβεια στίς παραδόσεις
- Πιό εύκολο ἔλεγχο στήν ποιότητα (δίνονται ἀμέσως τά δείγματα).



Shell Company (Hellas) Ltd

Γραφεῖο Πειραιῶς ἐφοδιασμοῦ πλοίων: Ἀριστείδου 15, Πειραιάς - Τηλ. 4174.481 - 5

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αιτήσεις διά τὴν ἐγγραφήν εἰς τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ὄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «ΦΙΝΤΕΛΙΟ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν ὑπό τὸ αὐτό δνομα) 46.382 τόν. γκρός, τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Σέντραλ Οἴλ Τρόνσπορτ» ('Ηνωμένη Ναυτική καὶ 'Εμπορική ἑταιρία τῆς 'Ελλάδος).

2. «Αλεξάνδρα Τ.α.» φορτηγόν (πρώην νορβηγικόν «Diagara») νεοαγορασθέν, 7.402 τόν. γκρός τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Κάρμελα» (κ. Γεώργ. Καρδίζης).

3. «Αθανάσιος ζ» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν ὑπό τὸ αὐτό δνομα) 2.999 τόνων γκρός, τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Αργολίς» (κ. Χρ. Κανελλάκης).

4. «Καρίν Βάτης» μπάλκ κάρριερ (πρώην «Tropwave» σημαία Σιγκαπούρης) νεοαγορασθέν, 23.688 τόν. γκρός τοῦ 1973, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Βάργκες» (Κρόνος Κομπάνια Μαρίτιμα, Γεώργ. Μοίρας).

5. «Ειρήνη Μ.» δεξαμενόπλοιον (πρώην δανικόν «Gerd Maerska») νεοαγορασθέν, 36.455 τόν. γκρός τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Σουρένα Ντελμάρα» (Styga Compania Naviera).

6. «Ντέκα Ναβικέιτορ» φορτηγόν (πρώην ιαπωνικόν «Rio de Janeiro Maru») νεοαγορασθέν, 7.700 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Νέλσων Μπαίη» (κ. Χρ. Κασσονιώτης).

7. «Μεντιτεράνεαν Κάρριερ» μπάλκ κάρριερ (πρώην ἀγγλικὸν ὑπό τὸ αὐτό δνομα) νεοαγορασθέν, 14.483 τόν. γκρός τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Περσέας» (κ. Κων. Παπαναστασίου).

8. «Πυθεύς» μπάλκ κάρριερ (πρώην «Rubycorn» λιθεριανόν) νεοαγορασθέν, 22.201 τόν. γκρός τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Πυθεύς» (κ. Θεόδ. Βενιαμίν).

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΔΟΣΕΙΣ

Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του τό πωληθέν μεταξύ 'Ελλήνων μπάλκ κάρριερ «Μά-

νος Σέϊβ» 12.873 τόν. γκρός τοῦ 1970. Μετωνομάσθη «Εύθαλια».

—Παρελήφθη τό ἀγορασθέν λιθεριανὸν μπ. κάρριερ «Maritime Star» 9.778 τόν. γκρός, τοῦ 1963 καὶ μετωνομάσθη «Αρεθούσα». Σημαία ἐλληνική.

—Παρεδόθη τό πωληθέν μεταξύ 'Ελλήνων φορτηγόν «Πέρλ Τρέιντερ» 9.901 τόν. γκρός, τοῦ 1962 καὶ μετωνομάσθη «Τρέιντερ».

—Παρελήφθη καὶ ὑψώσα τὴν κυανόλευκον τό ὑπό σημαίαν Σιγκαπούρης μπάλκ κάρριερ «Tropwinds» 23.678 τόν. γκρός, τοῦ 1963. Παρέμεινεν ὑπό τό αὐτό δνομα.

—Τά ἀγορασθέντα ἀγγλικά ρό - ρό «Caribbean Progress» 3.822 τόν. γκρός, τοῦ '72 καὶ «Caribbean Endeavour» 3.740 τόν. γκρός τοῦ 1971 παρελήφθησαν. Μετωνομάσθησαν «Αρισταῖος» καὶ «Αριστεύς» ἀντιστοίχως. «Υψώσαν τὴν κυανόλευκον.

■ ■ ■

**Η ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ «ΧΟΜ ΛΑΪΝΣ»**

'Η πρό τινος ἔξαγγελθεῖσα παραγγελία τῆς «Χόμ Λαΐνσ» εἰς τά γαλλικά ναυπηγεία C.N.I.M. δι' ἓν κρουαζιερόπλοιον τῶν 30.000 τόνων ῥωτικοποιήθη. 'Η σχετική συμφωνία ὑπεγράφη τελευταίως ὑπό τοῦ προέδρου τῆς ἑταιρίας, κ. Νικ. Βερνίκου - Εύγενιδη. Παράδοσις μετά 30μηνον.

Τό παραγγελθέν σκάφος θά ἔχῃ ὀλίκον μῆκος 672 ποδῶν καὶ πλάτος περίπου 90 ποδῶν. Θά ἐφοδιασθῇ μὲ δηζελομηχανάς Φίστ οἷς ὅποιας θά προσδίδονται μεγίστην ὑπηρεσιακήν ταχύτητα 23,6 κόμβων. Χωρητικότης 1.005 ἐπιβατῶν εἰς 516 μονοκλίνους καὶ δικλίνους καμπίνας. 'Επιπροσθέτως εἰς 150 καμπίνας θά διατίθεται καὶ τρίτη κλίνη. Τό νέον σκάφος θά ἔχῃ ὅπτω καταστρώματα ἐπιβατῶν, 14 κοινωχρήστους χώρους (εἰς τούς ὅποιους θά περιλαμβάνεται αἰθουσαὶ τυχηρῶν παιγνιδίων καὶ κινητοτέκνων), ἐνώ εἰς τό ἄνοι κατάστρωμα θά ὑπάρχουν δύο κολυμβητικοὶ δεξαμενοὶ αἱ ὅποιαι κατά τὴν χειμερινήν περίοδον θά καλύπτωνται ὑπό συρμένου ὑαλίγου δόλου, δότις θά ἐπιτρέπῃ τὴν κολύμβησιν ὑπό οἰσαδήποτε καιρικάς συνθήκας. Τό πλήρωμα θά συγκροτήται ἐκ 550 ἀτόμων.

'Ως προανεφέρθη, τό σκάφος αὐτὸν θά ἀπασχολήθη εἰς τουριστικούς πλόας τῆς Καραϊβικῆς, ὡς καὶ τά δύο ἄλλα σκάφη τῆς «Χόμ Λαΐνσ», «Οσεανικ» καὶ «Ντόρικ».

### ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ

Τό δηζελοκίνητον δανικόν μπάλκ κάρριερ «Torm Gerd» 16.018 τόν. γκρός, 25.635 τόν. d.w. τοῦ 1971 ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων γύρω τῶν 6,3 ἑκατ.

—Παρά πελατῶν τοῦ γραφείου «Ρεθύμνης - Κουλουκουντῆς» ἡγοράσθη, ἀντί δολ. 14.750.000 τό λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Μεσ. Ακτής» 18.708 τόν. γκρός, 32.389 τόνων d.w. τοῦ 1977.

—Τό ὑπό σημαίαν Σιγκαπούρης δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Tropwave» 23.678 τόν. γκρός, 37.765 τόν. d.w. τοῦ 1973 ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων γύρω τῶν 7,25 ἑκατ.

—Γύρω τῶν 500.000 δολλαρίων ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τό δηζελοκίνητον λιθεριανὸν φορτηγόν «Victoria U.» 3.943 τόν. γκρός, 7.112 τόν. d.w. τοῦ 1958.

—Τό δηζελοκίνητον ἀγγλικόν τουτήνεκερ «Lobito Palm» 5.923 τόν. γκρός, 8.948 τόν. d.w. τοῦ 1960 ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἡώς ἐστίς εἰς Λίθερουπούλ ἀντί 575.000 δολλαρίων.

—Παρ' 'Ελλήνων ἡγοράσθη γύρω τῶν 3,2 ἑκατ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητον λιθεριανὸν φορτηγόν «Midas Prince» 10.239 τόν. γκρός, 18.436 τόν. d.w. τοῦ 1968.

—'Αντί 5 ἑκατ. δολλαρίων συνολικῶς ἡγοράσθησαν τά δηζελοκίνητα νορβηγικά τουτήνεκερ «Nefjord» καὶ «Frostfjord» 5.300 τόν. γκρός ἔκστοτον, 5.700 τόν. d.w., ναυπηγόθησαν τό 1964, μέ μηχανάς MAN 9.600 πίπων.

—Τό λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Σιβάνα» 68.631 τόν. γκρός, 138.973 τόν. d.w. τοῦ 1975 ἐπωλήθη ἀντί 16 ἑκατ. δολλαρίων εἰς ἑταιρίαν πετρελαίου.

—Τό δηζελοκίνητον ἀγγλικόν δεξαμενόπλοιον «Amorias» 12.324 τόν. γκρός, 18.827 τόν. d.w. τοῦ 1960 ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων. Τιμή δολ. 2.050.000.

—Ἐπωλήθη εἰς συμφέροντα 'Αργεντινῆς καὶ παρεδόθη τό δεξαμενόπλοιον «Φλήτ Τρέιντερ» 12.978 τόν. γκρός, τοῦ 1962. Μετωνομάσθη «Estrella Antarktikas».

—'Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τό δηζελοκίνητον λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Eastern Ocean» 9.983 τόν. γκρός, 16.940 τόν. d.w. τοῦ 1972 γύρω τῶν 3.400.000 δολλαρίων.

—Παρ' 'Ελλήνων ἡγοράσθη, ἐπίσης, τό δηζελοκίνητον δανικόν ἀλιευτικόν «Ice Star» 1.540 τόν. γκρός, 1.648 τόν. d.w. τοῦ 1968 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Φρίο Κύθον».

### ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τό λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Μαριρόζα II» 12.990 τόν. γκρός τοῦ 1953 ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαύους διαλυτάς.

—Εἰς διαλυτάς τοῦ Ταϊβάν ἐπωλήθη τό φορτηγόν «Σαΐντ Τζώρτζ» 4.508 τόν. γκρός, 7.128 τόν. d.w. τοῦ 1954, γύρω τῶν 126

# MORAN

Eight Offices in Six States Provide Complete SHIPPING AGENCY  
Serving THE GULF and EAST ATLANTIC at Over 50 Ports.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ : ΜΑΡΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΙΔΗΣ  
ΤΗΛ. 4526.170 TELEX: 21 - 1115

δολλαρίων κατά τόννου έλ. έκτοπισματος.

—Τό φορτηγόν «Ζωή» 1.266 τόν. γκρός, τού 1939 έπωλήθη εἰς διαυτάς τού Καράτσι.

### METONOMASIAI

Τό μπάλκ κάρριερ «Μαίρη» 10.687 τόν. γκρός τού 1957 μετωνομάσθη «Γιουρομέρι».

—Εἰς «Δημήτριος Ξ.» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Αλεξανδρα» 3.851 τόν. γκρός, τού 1956.

—Μετωνομάσθη «Μέρκιουρ» τό μπάλκ κάρριερ «Αγνή» 9.951 τόν. γκρός, τού 1962.

—Τό φορτηγόν «Ελενα Ι» 11.575 τόννων γκρός, τού 1963 μετωνομάσθη «Βεσπέρα» καὶ ύψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν.

—Εἰς «Αρμάδα Κλίππερ» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Χόλλαντ» 4.877 τόν. γκρός, τού 1961.

### ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΜΕ ΤΗΝ Π.Ν.Ο.

«Υπεργόφρα τήν 14ην Απρίλιού ή νέα συλλογική σύμβασις έργασίας μεταξύ τών έκπροσώπων τής 'Ενωσεως Πλοιοκτητών Πορθμείων έσωτερικού καὶ τής Πανελλήνιου Ναυτικής 'Ομοσπονδίας. 'Η νέα σύμβασις προβλέπει τά έξης :

—Ο μισθός ένεργειας αύξανεται κατά 15% γιά τούς άξιωματικούς καὶ τά κατώτερα πληρώματα, πού υπέρτευν εἰς τά πλοια τής κατηγορίας αὐτής.

—Τό αντίτιμον τροφής αύξανεται έπισης κατά 15%.

—Αἱ ώραι έργασίας δρίζονται εἰς 42, ήτοι 8 ώραι από Δευτέρας έως καὶ Παρασκευής καὶ 2 ώραι κατά Σάββατον.

—Τό έπιδομα αδείας αύξανεται από 5 εἰς 9 ήμέρας.

«Η σύμβασις άρχιζει άναδρομικώς από 1ης Φεβρουαρίου 1979 καὶ λήγει τήν 31ην Δεκεμβρίου τού ίδιου έτους. Κατά τά λοιπά ισχύουν οἱ δροὶ τής προηγουμένης συλλογικής συμβάσεως έργασίας.

### ΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Ποσόν 576,3 έκατομ. δραχμών κατεβλήθη από τό Ναυτικόν 'Απομαχικόν Ταμείον διά συντάξεις ναυτικών. Τό συνολικόν αυτό ποσόν αφορά συντάξεις μηνός Μαρτίου ηγέημένας

άναδρομικώς κατά 21% από 1.7.78 καθώς καὶ τήν άναπροσαρμογήν τού κατωτάτου όρίου συντάξεων από 5.055 εἰς 6.117 από 1.1.1979.

—Εξ ἄλλου, τόν ίδιον μῆνα έκοινοποιήθησαν έκ τού Ταμείου πρός τούς ένδιαφερομένους 174 απόφασεις άπονομής συντάξεων.

Τέλος τόν Μάρτιον υπεβλήθησαν εἰς τό NAT 288 νέαι αιτήσεις διά συνταξιοδότησιν.

### ΜΗΝΥΜΑ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Κ. ΕΜΜ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΓΙΟΡΤΕΣ ΤΟΥ ΠΑΣΧΑ

'Αγαπητοί "Ελληνες ναυτικοί,

Τίς "Αγιες αύτές ήμέρες τού Πάσχα ή σκέψη ὅλων μας στρέφεται πρός έσας, πού μακρινός ἀπό τήν Πατρίδα, τά σπίτια σας καὶ τούς δικούς σας, διασχίζετε τά πελάγη καὶ τούς ωκεανούς μέ τά έλληνικά μας καράβια.

Κατανοοῦμε ἀπόλυτα τήν νοσταλγία σας καὶ γι' αὐτό προσπαθούμε πάντοτε νά υλοποιούμε τά αισθήματά μας καὶ νά δείχνουμε ζητητάκα σά κάλεσμα εύκαιρια τήν ἀγάπη μας.

—Έχω τονίσει καὶ ὅλοτε, ὅτι τά προβλήματά σας είναι καὶ δικά μας καὶ έξετάζονται πάντοτε ἀπό τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας μέ πνευμά καλής θελήσεως καὶ άναζητούμε νά δινούμε σέ ίκανοποιητική θέση καὶ σημειώνει πρόσδο.

Αύτό οφείλεται, βέβαια, κατά κύριο λόγο στούς ἀπαραίμιλλους ναυτικούς μας καὶ στό δαιμόνιο τών 'Ελλήνων έφοπλιστών, πού μαζί συνεχίζουν τήν μακραίων ναυτική μας παράδοση.

Μέ τήν εύκαιρια τού σημερινού μου χαιρετισμού σᾶς μεταφέρω τίς πιό θερμές καὶ έγκαρδιες εύχες τού πρωθυπουργού κ. Κωνσταντίνου Καραμανή, τού όποιου τό ένδιαφέρον είναι άμεριστο γιά δλους τούς "Ελληνες ναυτικούς.

Προσωπικά εύχομαι σέ έσας καὶ στίς οίκο-

γένειές σας νά περάσετε ἔνα χαρούμενο καὶ εύτυχισμένο Πάσχα.

Τού χρόνου νά συνεορτάσετε μέ τούς δικούς σας καὶ εἴθε ό 'Άναστάς Χριστός νά σας προστατεύει στά μακρινά σας ταξιδιά καὶ νά σᾶς χαρίζει γαληνεμένες θάλασσες.

### ΠΡΟΑΓΩΓΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

‘Εδημοσιεύθησαν εἰς τό τέλος τού Α' 15θημέρου τού λήγοντος μηνός τά Διατάγματα διά τῶν όποιων ὁ 'Υπαρχηγός τού Λ.Σ. κ. Α. Καραμήτρος προήχθη εἰς τόν βαθμόν τού ἀντιναυάρχου καὶ ἐτέθη εἰς αύτεπάγγελτον ἀποστρατείαν, ὡς τερματίσας εύδοκίμας τήν υπηρεσίαν τού εἰς τό Σώμα, ὁ ἀρχιπλοίαρχος κ. Α. Μοσχονάς προήχθη εἰς τόν βαθμόν τού υποναυάρχου, ὡς συμπληρώσας 35ετή πραγματικήν υπηρεσίαν ἀπεστρατεύθη μέ τόν βαθμόν τού υποναυάρχου ὁ ἀρχιπλοίαρχος κ. Νικ. Λυμπεράτος.

‘Επίσης προήχθησαν εἰς τόν βαθμόν τού ἀρχιπλοίαρχου καὶ τίθενται εἰς ἀποστρατείαν ἐντός μηνός οἱ πλοίαρχοι κ.κ. Γ. Τουρκολιάδης, Ε. Τούλιος καὶ 'Ηλ. Βασιλόπουλος. Τέλος πρός πλήρωσιν υφισταμένων κενών δραγμικών θέσεων προήχθησαν :

Εἰς ἀρχιπλοίαρχους οἱ πλοίαρχοι κ.κ. Ι. Κοντογεώργης, Γεώργ. Οίκονόμου καὶ Παρ. Τσογκίδης.

Εἰς πλοίαρχους οἱ ἀντιπλοίαρχοι κ.κ. Αριστ. Σλαβάνος, Ιωάν. Σπυρόπουλος, Κων. Προκόπης, Πέτρος Μαστροπέτρος, 'Άλκ. Βαρελάς καὶ Δημ. Ηλιάδης.

Εἰς πλωτάρχας (ιατρούς) οἱ πλωτάρχαι κ.κ. Γεώργ. Βουρλιάς, Παν. Μπογράκος, Νικ. Καλύβας, Γεώργ. Σιέττος, Γεώργ. Δημητρακόπουλος καὶ Γεώργ. Γρηγοράκος.

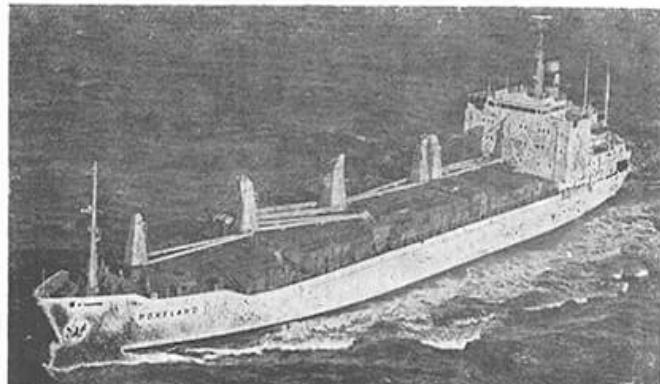
Εἰς πλωτάρχας (ιατρούς) οἱ πλωτάρχαι κ.κ. Φραγκ. Πανταλέων καὶ Γεώργ. Ζερβουλάκος. 'Επίσης εἰς πλωτάρχας οἱ υποπλοίαρχοι κ.κ. Α. Γεωργακόπουλος, Ν. Πολίτης, Δ. Λουκατζίκος, Π. Καμμένος, Δ. Λεοντής, Χ. Κοκορέτσας, Ι. Πολίτης, Ν. Αναγνωσταράς καὶ Γ. Ραδίτσας.

Εἰς υποπλοίαρχους οἱ ἀνθυποπλοίαρχοι κ.κ. Ι. Πανόπουλος, Ν. Κυπριαδάκης, Ι. Τζαβάρας, Ι. Ιωακειμίδης, Α. Συρίγος, Γ. Πιλιλίτης, Δ. Μιχάήλ, Φ. Ψαρράς, Α. Οίκονομάκος, Κ. Πολίτης καὶ Ν. Κυρίμης.

Ἐν τῷ μεταξύ οὔτε καὶ κατά τήν διαρρέουσασ πλούσια συνηθίστηκε συνήθειν, ὡς ἄλλωστε είχε προβλεφθή, τό 'Ανοτατον Συμβούλιον

SOL

Always at  
your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

## ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

Λιμενικού Σώματος διά τήν έκλογην τού 'Υπαρχηγού. Σημειώνεται ότι ο κ. Κεφαλογιάννης έχει ύπογράψει άπό τών άρχων τού μηνός τήν άποφασιν συγκλήσεως τού έν λόγω Συμβουλίου μέ ανοικτήν τήν ήμερομηνίαν, άλλα μέχρι τούδε ή συνεδρίσις του διά τήν έκλογην τού 'Υπαρχηγού δέν κατέστη δυνατόν νά πραγματοποιηθῇ.

### Η Ε.Ε.Ε. ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Η "Ενωσις 'Ελλήνων Εφοπλιστών ένοικισε τόν δεύτερον όροφον τού νέου μεγάρου Λυκιαρδοπούλου έπι τής 'Ακτής Μιαούλη, συνολικής έπιφανειας 1.500 τετραγωνικών μέτρων, όπου πρόκειται νά έγκατασταθῇ μετά τάς άπαραιτησιν διαρρυθμίσεις. 'Υπολογίζεται ότι αι σχετικαί εργασίαι θά άπαιτησουν τρίμηνον τούλαχιστον διάστημα.

### ΑΠΕΒΙΩΣΕΝ Ο Ρ. Σ. ΠΛΑΤΟΥ

Τήν Ιην 'Απριλίου άπεβιώσεν δι ίδρυτής και κυρώτερος μέτοχος τού μεγάλου ναυλομεσιτικού γραφείου Πλατού τού "Οσλο, Ράγκναρ Σ. Πλατού.

### ΤΟ ΕΤΟΣ ΤΟΥ ΠΑΙΔΙΟΥ

Η Πανελλήνιος 'Ενωσις Συζύγων 'Αξιωματικών 'Εμπορικού Ναυτικού, εις τά πλαισία τού έτους τού παιδιού, διωργάνωσε διαγωνισμόν παιδικού σχεδίου και έκθεσεως ιδέων, μέ κεντρικού θέμα τήν στρέησιν τού πατρός όπως τήν αισθάνονται τά τέκνα τών ναυτικών. Σχετική έκθεσις θά λάβη χώραν εις τό Ζάππειον Μέγαρον τήν Κυριακήν, 29ην 'Απριλίου.

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΑΟΥΑΝ

Παρουσία τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Έμμ. Κεφαλογιάννη, τού Γενικού Γραμματέων κ. Π. Σαρλή, τού 'Αρχηγού Λιμενικού Σώματος άντιναυάρχου κ. Α. Σκιαδά και άλλων άρμοδιών υπτρεσιακών παραγόντων ύπεργράφη ή νέα συλλογική σύμβασης έργασίας μεταξύ τών έκπροσώπων τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων Πλοιοκτήτων 'Επιβατηγών 'Ακτοπλοικών Πλοίων και τής Πανελλήνιου Ναυτικής 'Ομοσπονδίας, ή όποιας άφορά τούς όρους έργασίας και άμοιδης τών ναυτικών, οι διόποιοι έργαζονται εις τά πλοιά τής άνωτέρω κατηγορίας. Η νέα σύμβασης προβλέπει τά έξης :

—Αὔξησις τών δασικών μισθών ένεργειας τής προηγουμένης συλλογικής συμβάσεως κατά ποσοστόν 16% άπό 1.1.79 έως 31.12.79.  
—Τό έπίδομα άκριβείας τών 1.000 δρχ., πού παρέχεται εις τά μέλη τού κατωτέρου πληρώματος και εις τούς δοκίμους αύξανεται διά τό έτος 1979 κατά 16%.  
—Τό ήμερησιον άντιτιμον τροφής καθορίζεται εις 145 δρχ.  
—Τό έπίδομα ίματισμού καθορίζεται εις 725 δρχ. μηνιαίων.  
—Άλι οραι τής ύποχρεωτικής έβδομαδιαίας έργασίας έν πλώ και έν λιμένιν καθορίζονται εις 43 άπό 1.1.79 έως 30.9.79 και εις 42 άπό 1.10.79.  
—Τό έπίδομα Κυριακών αύξανεται άπό 15% εις 16% έπι τού δασικού μισθού.  
—Υ περιστακή ή ά μοι 6 ή : 'Η ύπερωριστική άμοιδη θά έπολογιζεται ως έξης : Τό ποσόν τού μηνιαίου δασικού μισθού διαιρείται διά τών ωρών τής μηνιαίας ύποχρεωτικής άπασχολήσεως, αι διόποιοι έξευρισκονται διά τής διαιρέσεως τών έβδομάδων τού έτους διά 12 μηνών και τού πολλαπλασιασμού τού έτης διαιρέσεως αύτής προκύπτοντος πηλίκου 4,3 έπι τάς ωρας τής έκάστοτε ίσχυούσης έβδομαδιαίας ύποχρεωτικής άπασχολήσεως. Μέ δάσιν τό άνωτέρω υπωλογισμόν αι οραι της μηνιαίας ύποχρεωτικής άπασχολήσεως άνερχονται εις 185 άπό 1.1.79 και εις 181 άπό 1.10.79.  
—Τά προβλεπόμενα άπό τήν προηγουμένην



'Η ήγεσία τών 'Ενόπλων Δυνάμεων τού Λιβάνου, εις τά πλαίσια τών ένημερωτικών έπισκεψών της εις τάς έλληνικάς διομηχανίας, έπεσκέφθη τήν 4ην 'Απριλίου τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος συνοδευομένη άπό άρμοδιους τής 'Υπηρεσίας Πολεμικής Βιομηχανίας τού 'Υπουργείου 'Εθνικής 'Αρμήν. Τούς ένοντας έπιστημους ύπεδεχθη θά γενικός διευθυντής τών Ναυπηγείων κ. Α. Σακελλαρίου μετά τής Διοικήσεως και συνεζήτησαν ένδεχόμενη μελλοντική συνεργασία. Οι Λιβανέζοι έπισημοι άπεκδισαν τάς καλυτέρας έντυπωσεις άπό τήν έπιθεώρησιν τών τεχνικών έγκαταστάσεων τών Ναυπηγείων 'Ελευσίνος.

σύμβασιν ειδικά έπιδόματα προσαυξάνονται κατά 16% και καθορίζονται ως έξης :

- (α) Τό έπίδομα διοικήσεως πλοιάρχου εις 3.480 δρχ. μηνιαίων.
- (β) Τό έπίδομα μηχανοστασίου τού Α' μηχανικού εις 3.480 δρχ. μηνιαίων.
- (γ) Τό έπίδομα συντηρήσεως ήλεκτρονικών όργανων πού χορηγείται εις έκαστον άξωματικούν άσυρμάτου εις 1.160 δρχ. μηνιαίων.

Διά τής νέας σύμβασεως καθιερώνονται διά πρώτην φοράν τά οίκογενειακά έπιδόματα. Πρός τούτο οι πλοιοκτήται άναλαμβάνουν τήν ύποχρέωσιν διών καταβάλλουν άπό 1ης Μαΐου 1979 και έποις τό τέλος έκάστου μηνός, εις ειδικόν λογαριασμόν εις τό NAT, ποσοστόν 2% έπι τού δασικού μισθού, έπιδόματος Κυριακών, δώρων Χριστουγέννων και Πάσχα, καθώς και άνωτέρων κανονικής ά-

δείας τών ναυτικών, πού ύπηρετον εις τά πλαίσια αύτά. Τό ποσοστόν αύτό, κατόπιν ύποδείξεως τής ΠΝΟ και νομοθετικής ρυθμίσεως τού θέματος, θά διατεθῇ διά τήν χορήγησην οίκογενειακών έπιδομάτων εις τούς ναυτικούς. 'Η σύμβασις ισχύει άναδρομικά άπό 1.1.79 και ήλγει τήν 31.12.79.

'Ο κ. 'Υπουργός συνεχάρη τούς έκπροσώπους τών έφοπλιστών και τών ναυτεργατών διά τήν ύπογραφήν τής συμβάσεως και διά τήν καλήν συνεργασίαν πού έχουν μεταξύ των πρός δόφειος και τών δύο πλευρών, διότι — οπως είπε — «είναι δύσκολοι οι καιροί, οχι μόνο γιά τήν χώρα μας, άλλα και γιά άλλο τό κόσμο». 'Επισής, έξηρε τήν καθιέρωσιν τού οίκογενειακού έπιδόματος, πού προβλέπεται διά πρώτην φοράν εις συλλογικήν σύμβασιν έργασίας.

'Εν συνεχεία ώμιλησεν έκ μέρους τών έφο-

For your Agency in Northern Germany

## GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - ΤΕΛΕΦ. 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, Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven, Rheinstrasse 37,	P.O.Box 2187,	Teleph: 2 64 04, Telex: 02 5327

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

πλιστών ό κ. Δ. Νομικός, ό όποιος άφού έχει την συνεργασίαν έργοδοσίας και έργαζομένων έξεφρασε τάς εύχαριστίας του πρός τόν κ. Κεφαλογιάννην διά τήν προσφοράν του και τό προσωπικόν του ένδιαφέρον εἰς τά θέματα τής Εμπορικής μας Ναυτιλίας.

Τέλος, μιλώντας σχετικά ό Γεν. Γραμματεύς τής ΠΝΟ κ. Σαΐτης, άφού εύχαριστησε τούς έφοπλιστάς διά τήν καλή διάθεσην που έδειξαν κατά τήν διάρκειαν τών διαπραγματεύσεων, παρεκάλεσε τόν κ. Κεφαλογιάννη νά μεσολαβήσῃ ώστε νά καθιερωθῇ και νομοθετικώς τό ταχύτερον διανοτόν ό θεσμός τών οικογενειακών έπιδρομάτων, πού προβλέπεται εἰς τήν γέναν σύμβασιν.

#### ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

'Από τάς άρμοδιας 'Υπηρεσίας τού 'Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας έξεδόθησαν τό πρώτον τρίμηνον τού 1979, 1.404 άπο-

δεικτικά ναυτικής ικανότητος, τά όποια κατανέμονται ως έξης:

Διπλώματα 1.263 δι' αξιωματικούς Ε.Ν. Πτυχία 67 διά υπαξιωματικούς και 74 άδειαι διά κατώτερα πληρώματα.

\*\*\*

Τήν 18ην Μαΐου λήγει ή προθεσμία ύποβολής δικαιολογητικών τών ύποψηφίων διά συμμετοχήν εἰς τόν διαγωνισμόν πρός άπόκτησην διπλώματος πρακτικού μηχανικού 'Εμπορικού Ναυτικού'. Η ύγειονομική έξετασης τών ύποψηφίων θά γίνη τήν 1ην 'Ιουνίου, ένω αι έξετασης θά άρχισουν τήν 19ην 'Ιουνίου.

'Εξ άλλου τήν 4ην Μαΐου λήγει ή προθεσμία ύποβολής δικαιολογητικών τών ύποψηφίων διά συμμετοχήν εἰς τόν διαγωνισμόν πρός άπόκτησην διπλώματος ραδιοτηλεγραφητού Β' τάξεως Ε.Ν. Η ύγειονομική έξετασης θά γίνη τήν 18ην Μαΐου και αι έξετασης θά άρχισουν τήν 3ην 'Ιουνίου.

Τά άνωτέρω άνεκοντας τό 'Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας.



## Θαλάσσια άτυχήματα

### ΝΕΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

### ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ

Νέα «στάνταρντς» άσφαλείας τών δεξαμενοπλοίων, διά τήν προστασίαν τού θαλασσίου περιβάλλοντος κατά τής ρυπάνσεως έκ πετρελαιοειδών, προτείνει η 'Αμερικανική Ακτοφυλακή. Αι κυριώτεραι προτάσεις έχουν ως άκολούθως :

—Τά δεξαμενόπλοια ανω τών 20.000 τόν. d.w., παραδιδόμενα μετά τήν 1ην 'Ιουνίου 1979, δέον νά διαθέτουν χωριστάς δεξαμενάς έρματος και συστήματα έκπλυσεως διά άργον πετρελαίου.

—Τά ένν ύπηρεσίας τάνκερς ανω τών 40.000 τόν. d.w. οφείλουν μέχρι τής 1ης 'Ιουνίου 1981 νά διαθέτουν είτε δεξαμενάς χωριστού έρματος, η σύστημα έκπλυσεως διά άργον πετρελαίου η μονίμους δεξαμενάς καθαρού έρματος. Διά τάς δεξαμενών καθαρού έρματος η ήμερομηνία συμμορφώσεως λήγει διά μέν τά σκάφη ανω τών 70.000 τόννων d.w. τήν 1ην 'Ιουνίου 1983, διά δέ τά μεταξύ 40.000 και 70.000 τόν. d.w. τά μεταφέροντα άργον πετρελαίου τήν 1ην 'Ιουνίου 1985.

—Χωριστάς δεξαμενάς έρματος άπαιτουνται εἰς τά τάνκερς ανω τών 30.000 τόν. d.w.

μεταφέροντα άλλα φορτία έκτος άργον πετρελαίου και παραγγελόμενα μετά τήν 1ην 'Ιουνίου 1979 η παραδιδόμενα μετά τήν 1ην 'Ιουνίου 1982. Τά ανω τών 40.000 τόννων d.w. πού μεταφέρουν άλλα φορτία έκτος άργον πετρελαίου δέον νά έχουν έφοδισθή μέχριστάς δεξαμενάς έρματος η δεξαμενάς καθαρού έρματος μέχρι τής 1ης 'Ιουνίου 1981.

'Υπολογίζεται ότι οι κανονισμοί αύτοί θά έπρεπονταν 589 - 655 τάνκερς μεταφοράς άργον πετρελαίου υπό διαφόρους σημαίας έκτος τής άμερικανικής και 140 «πρόντακτ κάρριερ». Τά ύπό τήν άμερικανική σημαίαν σκάφη ύπολογίζονται περί τά 90. Τό κόρτος μετασκευής διά έκαστον σκάφος έκτημάτα περί τά 2 έκαστα, δολλάρια.

"Ενας άλλος κανονισμός θά άπαιτη άπό τά άμερικανικά και ξένα τάνκερς ανω τών 200.000 τόν. d.w. τόν έξοπλισμόν μέσευστηματα άδρανούς άεριού μέχρι τής 1ης 'Ιουνίου 1981. Διά τά ξένα πλοία, έπιστης, θά άπαιτηθή έφοδισμός των μέσων συρροεστήρας άφρου, πράγμα πού ήδη ισχύει εἰς τά άμερικανικά τάνκερς.

### ΔΙΩΚΟΝΤΑΙ ΟΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ

### ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΡΗΞΗΝ ΤΟΥ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ «ΣΠΥΡΟΣ»

### Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΑΝΑΚΡΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

'Η Κυβέρνησης τής Σιγκαπούρης άνελασε τήν δίωξιν τών κυρίως ύπευθύνων διά τήν πρόκλησην έκρηξεως και πυρκαϊάς έπι ο πού δεξαμενοπλοίου 'Σπύρος', καθ' όν χρόνον έπεισκευάζοτε εἰς τά ναυπηγεία Γιουρόγκ τόν παρελθόντα 'Οκτώβριον. 'Η έπιληφθείσα τών άνακρισεων έπιτροπή θεωρεί ύπευθύνους τόν πλοίαρχον τού 64.081 τόν. d.w. λιβεριανού

έλληνικής πλοιοκτησίας τάνκερ και τίνας τεχνικούς τού ναυπηγείου διά τήν έκρηξην, η όποια έστοιχησε τήν άπωλειαν 76 άτομων και τόν τραυματισμόν έπέρων 69.

Αι 'Αρχαί τής Σιγκαπούρης έξδωσαν ένταλμα συλλήψεως τού πλοιάρχου, ό όποιος εύρισκεται ήδη έν 'Ελλάδι. 'Η δίωξις πραγματοποιείται διά λογαριασμόν τών συζύ-

γων και τών τέκνων τών θυμάτων, μεταξύ τών όποιων περιελαμβάνοντο και 7 μέλη τού πληρώματος.

Μετά τήν κατάθεσην τής έκθεσεως τής άνακριτικής έπιτροπής, τήν 4ην Μαρτίου, η Κυβέρνησης τής Σιγκαπούρης έδηλωσεν ότι καταδικάσει τήν τακτικήν τής μεταφοράς άργον πετρελαίου από τάς δεξαμενάς φορτίου εἰς τάς δεξαμενάς καυσίμων. 'Η άνακριτική έπιτροπή έξεφρασε τήν σπουδήν ότι ή έκρηξης άφειται εἰς τήν έκρηξην τήν άρχισουν τήν 1ην 'Ιουνίου, ένω αι έξετασης θά άρχισουν τήν 19ην 'Ιουνίου.

'Εξ άλλου τήν 4ην Μαΐου λήγει ή προθεσμία ύποβολής δικαιολογητικών τών ύποψηφίων πρός άπόκτησην διπλώματος ραδιοτηλεγραφητού Β' τάξεως Ε.Ν. Η ύγειονομική έξετασης θά γίνη τήν 18ην Μαΐου και αι έξετασης θά άρχισουν τήν 3ην 'Ιουνίου.

Τά άνωτέρω άνεκοντας τό 'Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας.

Εις έτερον σημείον τής έκθεσεως, η 'Επιτροπή ύποτεστηρίζει ότι οι πλοιοκτήται τού «Σπύρος» δέν έχουν μεριμνήσει διά τόν κατόλληκον έξοπλισμόν τού σκάφους, δέν έχουν λάβει τά δέοντα προληπτικά μέτρα διά τήν περίπτωσιν άτυχημάτος και δέν συνεμφούντο πλήρως μέτά τάς έγκεκριμένας άπατησης περί άσφαλείας τών δεξαμενοπλοίων.

Παραλλήλως, ο πλοίαρχος έκριθη παραβάτης τών κανονισμών τών λιμενικών 'Αρχων τής Σιγκαπούρης, διότι έχρησιμοτοίσης τήν ύπ' άριθ. 5 δεξαμενής φορτίου διά τήν έναποθήκευσιν καυσίμων και προεκάλεσε τήν άναμμήν τού άργον πετρελαίου μέτά τά καύσιμα.

'Οσαύτας οι ίπευθυνοι τών ναυπηγείων δέν έφρότισαν διά τήν λήψιν τών ένδειγμένων μέτρων άσφαλείας διά νά άποφευχθή ή υπαρξίς πηγών θερμότητος η άνακρισέως πλησίον τών δεξαμενών καυσίμων.

### ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΑΙΓΑΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ :** Κατά τήν προσόρμισην του είς Τσιταγκόγκ, τήν 13ην 'Απριλίου ύπεστη ζημίας έκ προσκρούσεως ρυμουλκού.

**ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ :** Εις Γιοκοχάμα τήν 10ην 'Απριλίου, άνέφερε ζημίας έκ προσφάτου κακοκαιρίας. Τήν έπομένην άπεπλευσε διά Γιένυπο.

**ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV :** Κατά τήν άφιξην του είς Τσιταγκόγκ, τήν 13ην 'Απριλίου, έρριψεν έκ λάθους τήν μίαν σγκυραν, μέτ άποτέλεσμα η Ανειλκύσθη τή βοηθείας ρυμουλκού, όλλα' ήταν σγκαθή μέν άποκόψη τήν σγκυραν μέν έννεα άμματα άλουσον διά νά καταστή δυνατή η άνελκυσθη. Δέν ίπεστη ζημίας έκ τής προσαράξεως. 'Αργότερον άνειλκύσθη και ή σγκυρα.

**ΒΑΛΛΙΑΝΤ :** 'Υπέστη ζημίας έκ κακοκαιρίας έν πλώ άπό Ντάρμπραν διά Γένοβα τήν 12ην Μαρτίου. 'Αρχιμήθη είς Γένοβαν τήν 8ην 'Απριλίου όπου έτελέσθησαν προσωρινά έπισκευαί διά νά δυνηθῇ νά πλεύσῃ είς Λέγκορον πρόπτωσιν τής έκφορτωσεως και έν συνεχεία νά έπιστρέψῃ είς Γένοβα διά μονίμους έπισκευάς.

**ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ :** Μίαν ώραν μετά τόν άπόπλουν του έκ Πόρτ Νιούαρκ (N.Y.), τήν 12ην Μαρτίου, προσήραξε όλλ' άνειλκύσθη μέν τή βοηθείαν δύο ρυμουλκών

τήν πρώιμαν τής έπομένης και έπλευσεν είς Στάπλετον.

**ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ :** 'Απέπλευσεν έκ Μπρούκλων τήν 18ην 'Απριλίου διά Φιλαδέλφειαν, άλλ' όπεστη βλάβην είς τό σύστημα πηδαλίου και ήγκυροδόλησεν είς Μπαΐα Ρίτζ. Τήν έπομένην έπλευσεν είς ναυπηγείον τού Χομπόκεν δι' έπισκευάς.

**ΕΛΛΗΝ (π.) :** 'Από 'Άμερισαν διά Μερσίνα, με 2.400 τόνους γενικού φορτίου, έξεπεμψε σήμα κινδύνου, τά μεσάνυκτα τής 11ης πρός 12ην 'Απριλίου, είς πλάτος 44.22' βόρειον και μήκος 08.42' δυτικόν, λόγω διαρροής. Τό σκάφος έν συνεχεία έγκατελείθη ύπό τού πληρωμάτος και έβυθισθη. Δώδεκα έκ τῶν 13 μελών τού πληρωμάτος περισυνέληγησαν ύπό παραπλεόντων σκαφών, ένω είς άπωλεσθη. 'Η διαρροή ώφειλετο είς κακοκαρίαν.

**ΕΠΙΜΟΝΟΣ :** Πυρκαϊά έξερράγη είς τά ένδιαιτήματα τού έλληνικού φορτηγού «Επιμονος», τήν 26ην Μαρτίου, ένω έτέλει ύπό φόρτωσιν είς Ρουέν. Τό πύρ έπειτα έπειτα είς τήν γέφυραν, προκαλέσαν έκτεταμένας ζημίας. Τό σκάφος παρέμεινεν είς Ρουέν έν άναμονή απόφασεων έκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν.

**ΙΩΝΙΟΝ :** Μέ φορτίον 1.700 τόνους καυσίμων, άκινητοποιήθη λόγω βλάβης τής μηχανῆς έξωθι τῆς νήσου Παπρόκλου τήν 10ην 'Απριλίου. 'Εκείθεν έρρυμοι οικήθη είς Έλευσίνα ύπό τού καυαγοσωστικού «Αστέρι» τήν έπομένην.

**ΛΑΔΩΝ :** 'Έβυθισθη συνεπείας έκρήξεως, τήν 17ην 'Απριλίου, είς πλάτος 23.18' βόρειον και μήκος 59.29' άνωτολικόν. Τό 16μελές πλήρωμά του διεσώθη ύπό τού δεξαμενοπλοίου «Γιανμπού». Τό σκάφος μετέφερε φορτίον τοιμέντου άπό Πειραιά δι' Ιράν.

**ΛΥΔΙΑ :** 'Αφίχθη είς Κόμπε τήν 3ην 'Απριλίου, δι' έπισκευάς έπι ζημιών έκ συγκρούσεως.

**ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ :** Προσέκρουσεν έπι τού έπισης, έλληνικον μπάλκ κάρριερ «Ηφαιστος» είς Σετουμπάλ, τήν 22ην 'Απριλίου. 'Εξητήθη έπιθεώρησις.

**ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ. :** Μετά τό πέρας έπισκευών έπι ζημιών έκ προσαράξεως, άπέπλευσεν έκ Σιγκαπούρης τήν 24ην 'Απριλίου, άλλα συνεκρούσθη μετ' άλιγνα μετά τού παναματίκου μπάλκ κάρριερ «Λογοτζίστικ Είς». 'Αμφότερα ύπεστησαν ζημιάς.

**ΜΑΡΙΝΑ (κ.) :** 'Υπεστη ζημιάς έκ πυρκαϊάς τήν 15ην 'Απριλίου, είς Άλγεριον. Τό μηχανοστάσιον κατεκλύσθη δι' υδάτων κατά τήν προσπάθειαν καταστολής τού πυρός. 'Ως τήν διεκοινόθη, συνεπήθη ή ρυμουλκησίς τού σκάφους είς λιμένα όπου ύπάρχουν έπισκευαστικοί εύκολιας.

**ΜΠΑΡΟΥ (κ.) :** Συνεκρούσθη μετά τού παναματίκου φορτηγού «Γκλόμπαλ Μαϊρτάιμ» έντονος τού λιμένας τῆς Καζαμπλάκας, τήν 7ην 'Απριλίου, ένω έκευθρωάτο ύπό πλοηγού. 'Η πρώρα τού «Μπαρού» ύπεστη ρήγμα άνωθεν τῆς ισάλου γραμμής, έκ ναυσιπλοίας είς πάγους. 'Ανελήφθησαν έπισκευαστικοί είς Ντουλούθ.

**ΝΟΤΗΣ :** 'Επραγματοποιήθη κουφισμός και έπετεύχθη ή άνελκυστις τού πην 'Απριλίου (ιδέ τεύχος 15.4.79). Τό σκάφος έπρόκειτο νά πλεύσῃ είς Γκιζάν πρός έκφρωτων και έν συνεχεία είς Πειραιά δι' έπισκευάς. Διαρροαί είς τά θυφαλα έσφραγισθησαν διά τοιμεντοκιβώτιων.

**ΟΔΥΣΣΕΥΣ :** Τήν 10ην 'Απριλίου προσήραξεν είς τό 75ον χιλιόμετρον τῆς διώρυγος τού Σουέζ τήν 10ην 'Απριλίου, λόγω βλάβης τού πηδαλίου. 'Ανελκυσθέν, τή βοηθεία ρυμουλκών συνέχισε τό ταξιδίον του και άφιχθη είς Πόρτ Σαιΐδ τήν έπομένην.

**ΟΛΥΝΘΙΑ :** 'Εδεξαμενόθη είς τά Ιαπωνικά ναυπηγεία τού Καθασάκι και έπειτα θη διά ζημιάς είς τήν έλικα.

**ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ :** 'Από Ρόττερνταμ δι' Οράν, προσήγγισεν είς Κορούνα τήν 17ην

'Απριλίου μέ άνωμαλίας είς τήν μηχανήν.

**ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ :** 'Αφίχθη είς Κόμπε τήν 17ην 'Απριλίου, ίσην πρόσθια πρόσθια διακρίσισιν ζημιών έκ προσαράξεως.

**ΣΗ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ :** Συνεκρούσθη είς τόν ποταμόν Τάγον, τήν 23ην 'Απριλίου, μετά τού έλληνικού μπάλκ κάρριερ «Σκάπτειλ».

**ΣΟΥΑΖΙ ΜΑΙΗΝΤΕΝ :** 'Απέπλευσεν έκ Ντάφριπτα τήν 19ην 'Απριλίου διά Μπούνενός Άντρες, άλλ' όπεστρεψε τήν ιδίαν ήμέραν λόγω ύπερθερμάνσεως τού διαρράν τού άξονος. 'Επραγματοποιήθησαν έπισκευαστικοί είς τό σκάφος άπεπλευσεν έκ νέου διά τόν προορισμόν του τήν 21ην 'Απριλίου.

**ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ :** 'Από Βενετίαν διά Ντουλούθ ύπό έρμα. Τήν 11ην 'Απριλίου ήγκυροδόλησεν είς Σάντ Σαΐν Μαρί και έπειτα θη διά την ισάλη ημέραν λόγω γραμμής, έκ ναυσιπλοίας είς πάγους. 'Ανελήφθησαν έπισκευαστικοί είς Ντουλούθ.

**ΤΟΡΕΝΙΑ :** 'Από Κίγκοταν (Τζαμάϊκα) διά Κοπεγχάγην, έξεπεμψε σήμα έκτακτου άναγκης τήν 15ην 'Απριλίου, λόγω διαρροής, ένω πλέυση 35.15' βόρειον και μήκος 50.15' δυτικόν. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε τό σκάφος, διπερ έν συνεχεία άπεκόπη είς δύο, παραληφθέν ύπό τού δεξαμενοπλοίου «Τζαχαράντα», σώμα.

**ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ :** Συνεκρούσθη είς Βαλένθια, τήν 28ην Μαρτίου, μέ αιγυπτιακόν φορτηγόν. Δέν άνεφρθησαν ζημιάι.

**ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ :** 'Αφίχθη είς Χάνκο ύπό έρμα τήν 4ην 'Απριλίου, πρός παραλαβήν φορτίου χάρτου, μέ ζημιάς είς τήν έλικα λόγω ναυσιπλοίας είς πάγους. 'Ανελήφθησαν έπισκευαστικοί είς όποιαι έπερατώθησαν τήν 11ην 'Απριλίου.

# HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε είς τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή είς τούς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

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

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

# **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

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρό την σχετικήν άπραξίαν κατά τάς ήμέρας τού Πάσχα, οι ναυλοί διετηρήθησαν σταθεροί, με τάσεις περαιτέρω δελτιώσεως εις τινας περιοχάς. 'Από τον άμερικανικόν Κόλπον, ἐπί παραδίγματι, φορτίον 55.000 τόν. ἐκλείσθη εἰς τά 11.75 δολ., μέ φόρτωσιν τέλος 'Απρίλιον, ἐνώ οι ναυλοί διά τον ἀραδσσούν ἀπό την Νότ. Αφρικήν πρός Ιαπωνίαν καὶ τά γεννήματα ἀπό το Πλείτ διά την Σιγκαπούρην ἐσημείωσαν αὐξησιν ἐνός δολλαρίου. Εἰς τόν τομέα τῶν χρονοναυλώσεων ἡ κίνησις ἦτο ἐντονωτέρα καὶ ἐπιληρώθησαν καλά μισθώματα εἰς σκάφη εύρισκομενα πλησίον τῶν περιοχῶν φορτώσεως, ἀλλὰ καὶ διά κυκλικά ταξιδία.

'Αξιόλογος, ἐπίσης, ζήτησις τοννάς παρετηρήθη διά τῆν μεταφοράν φορτίων γαιανθράκων καὶ σιδηρομεταλλευμάτων, ἀλλ' ἔδω ἦτο ἐντονος ἡ παρουσία τῶν μικτῶν σκαφῶν.

Γενικῶς, ἡ ἀγορά κατά τὸν 'Απρίλιον ἐνεφονίσθη δελτιώμενη εἰς δόλους σχεδόν τούς τομεῖς. 'Η ἀνανεωμένη ζήτησις διά τουντεκερδ, ἐν συνδυασμῷ μὲ τῆν σταθεράν ἀπασχόλησιν τῶν μπάλκ κάρριερς, ἐπιτρέπει τῆν αἰσιοδοξίαν διά τό ἄμεσον μέλλον.

Ἡ κίνησις κατά τομεῖς εἶχεν ὡς κάτωθι :

## ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα ἀπό Μεγάλας Λίμνας διά τὴν Πορτογαλίαν, 16.500 τόν. δολ. 34.75 φίοτ 'Απρίλιον. 'Από Σαίν Λώρενς διά Λουδίνον 15.000 τόν. δολ. 20,50 φίοτ Μάϊον. 'Από Νόρδερν Ρέιντζ διά Κωνστάντζαν 34.000 τόν. δολ. 18,50 φίοτ 'Απρίλιον. Διά Καλαμάκι 15.400 τόν. δολ. 21,50 φίοτ 'Απρίλιον. 'Από Κόλπον δι' Αγγλίαν 57.000 τόν. δολ. 12,15 φίοτ 'Απρ./Μάϊον. Διά τό Γιούροπορ 60.000 τόν. δολ. 10,75 φίοτ 'Απρίλιον. Δι' Ολλανδίαν 53.000 τόν. δολ. 11,25 φίοτ 'Απρίλιον. Διά τὴν Ιαπωνίαν 30.000 τόν. δολ. 16,35 φίοτ Μάϊον. Διά Κωνστάντζαν 19.800 τόν. δολ. 31,50 φίοτ, Μάϊον/Ιούνιον. Δι' Έλλάδα 10.000 τόν. δολ. 34,50 φίοτ 'Απρίλιον/Μάϊον.

Λιπάσματα ἀπό Τσάρλεστον διά Τζώρτζταουν 2.850 τόν. δολ. 71.250 κατ' ἀποκατάστασιν φίο Μάϊον.

Γαιάνθρακες ἀπό Χάμπτον ρόδος διά Δυτ. Ιταλίαν 45.000 τόν. δολ. 8,10 μέ έλ. ἐκφ. 20.000/10.000 Μάϊον.

Παλαιοσιδήρα ἀπό Νόρδερν ρέιντζ διά Κορούνα 25.000 τόν. δολ. 25 φίο 'Απρ. 'Από Πόρτ 'Αρθουρ διά Γάνδην ἡ Ρόττερνταμ, 47.500 τόν. δολ. 10 φίο άμ. φόρτωσις.

Σιδηρομεταλλευμάτων διά Σέδεν "Αἴλαντς δι' ἀνατ. ἀκτήν ΗΠΑ (βορείως Χάττερας), 90.000 τόν. δολ. 2,60 φίο Μάϊον. 'Από Πόρτ Καρτιέ δι' Αγγλίαν 105.000 τόν. δολ. 4 φίο, 'Απρ./Μάϊον.

## ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα ἀπό Πλείτ (μέ συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες") δι' Ιαπωνίαν 20.

000 τόν. δολ. 39 Μάϊον/Ιούνιον. Διά Σιγκαπούρην 22.000 τόν. δολ. 37,50 'Απρίλ./Μάϊον. 'Από Παρανάγκουα διά Σιγκαπούρην - Τζακάρτα - Μπαγκόκ ρέιντζ 11.000 τόν. δολ. 380.000 κατ' ἀποκοπήν φίο 'Απρίλιον/Μάϊον.

Ζάχαρις ἀπό ἀνατ. ἀκτήν Γουατεμάλας διά Κόλπον ΗΠΑ 4.500 τόν. δολ. 13,85 φίοτ 'Απρίλιον. 'Από Αγ. Δομινίκον διά Κόλπον ΗΠΑ 16.000 τόν. δολ. 12,50 φίοτ 'Απρίλιον.

Σιδηρομεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ ἡ Αμδέρσαν 110.000 τόν. δολ. 6,05 φίο 'Απρ./Μάϊον. 'Από Σεπτεμβρία Μπασίη ἡ Τουμπάραο δι' Αγγλίαν 100.000 τόν. δολ. 6,20 φίοτ, τέλος 'Απρίλιον.

## ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα ἀπό άμερικ. ἀκτήν διά Πουσάν 26.000 τόν. σίτου δολ. 20,30 μέ 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφ., Μάϊον. Δι' Ιράκ 15.000 τόν. κριθής δολ. 39 φίο 'Απρ./Μάϊον. Δι' Ιούν. 25.000 τόν. σίτου δολ. 29,50 φίο 'Απρίλιον.

Ζάχαρις ἀπό Ακαζούτλαν διά Κόλπον ΗΠΑ 10.000 τόν. δολ. 14,40 φίοτ σπότ. 'Από Σαλάδερρου (μέ συμπλήρωσιν 'Ετεν - Πιμεντέλη) δι' άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού 18.000 τόν. δολ. 17,25 φίοτ 'Απρίλιον.

## ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

### - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Γεννήματα ἀπό 3 ιαπωνικούς λιμένες 14.500 τόν. ἀραδσσούτου δολ. 22 μέ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Μάϊον.

"Ορυζά εἰς σάκκους ἀπό Σαγκάην διά Καλλίο 15.500 τόν. δολ. 32,50 φίοτ 'Απρ.

Φωσφάτα το ἀπό "Ακαμάτα διά δυτικήν ἀκτήν Ινδίας 11.000 τόν. δολ. 16,50 φίοτ 'Απρίλιον. Διά Μπάρ 7.500 τόν. δολ. 9 φίοτ 'Απρίλι. 'Από Κρίστμας "Αϊλαντ διά Σιγκαπούρην - Πενάγκ/Κουσίγκ/Μπελαδάν, 5.000 τόν. δολ. Σιγκ. 36,50 φίος, Μάϊον.

## ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΔΟΥΝΑΒΙΣ

Ο ύρεα ἀπό Κωνστάντζαν διά δυτ. ἀκτήν Ινδίας 12.000 τόν. δολ. 30,75 φίος, 'Απρ.

## ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

Ζάχαρις ἀπό Μπορντώ - Αμβούργον ρέιντζ, διά Τυνησίαν, 10.000 τόν. δολ. 23,75 φίος ἀμ. φόρτωσις.

Σιδηρομεταλλευμάτων διά Ρουέν ἡ Χάδρην δι' Αλεξάνδρειαν 11.750 τόν. δολ. 16 φίο 'Απρίλιον.

## ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

### • Μέ παράδ. Ιαπωνίαν:

Κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού δολ. 5.400 ἡμερησίως (σκάφος 30.212 τόν. τοῦ 1975) 'Απρίλιον.

Κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλίας - Βρετ. Κολομβίας - Βρ. Ειρηνικού δολ. 5.000 ἡμερη-

σίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας (28.582 τόν. τοῦ 1977) 'Απρίλιον.

Ταξίδιον Μπορντώ - Σκώρειντζ, δολ. 6.400 ἡμερησίως (35.331 τόν. τοῦ 1978), 'Απρίλιον.

### • Παράδ. ἀλλαχοῦ "Απω Ανατ.:

Ταξίδιον Λατακίας παράδ. Κολόμπο 'Απρ. δολ. 2.000 ἡμερησίως (10.000 τόν. τοῦ 57').

Ταξίδιον 'Αγγλίας/Κόντινεντ παράδ. Τάουνσταδίον 'Απρ./Μάϊον, δολ. 4.950 ἡμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας καὶ δολ. 100.000 «μπάλλαστ μπόνους» (26.450 τόν. τοῦ 1977).

### • Παράδ. Μεσόγειον:

Κυκλικόν ταξίδιον 'Αγ. Λαυρεντίου, παράδ. Πόρτο Βέσμε, 'Απρ., δολ. 7.000 ἡμερησίως (37.600 τόν. τοῦ 1971).

Κυκλικόν ταξίδιον Βραζιλίας/Αργεντινής, παράδ. Σπέτζια, 'Απρ., δολ. 8.000 ἡμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας (50.600 τόν. τοῦ 1967).

Ταξίδιον Κίνας, παράδ. Ταρτούς, 'Απρ., δολ. 4.400 ἡμερησίως (16.000 τόν.).

### • Παράδ. Πορτογαλία:

Κυκλικόν ταξίδιον Νοτ. Αμερικῆς, παράδ. Λισσαβώνα 'Απρ. δολ. 5 (59.960 τόν. τοῦ 1976).

### • Παράδ. Αγγλίαν / Κόντινεντ:

Κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνῶν παράδοσις Κόντινεντ, 'Απρ. δολ. 6.425 ἡμερησίως (29.811 τόν. τοῦ 1973).

Ταξίδιον Ανατ. Αφρικῆς, παράδ. Αιμούργον 'Απρίλιον, δολ. 6.250 ἡμερησίως (SD14 τοῦ 1977).

Ταξίδιον Δυτ. Ινδίων παράδ. Αιμούργον, 'Απρίλ., δολ. 5.175 ἡμερησίως (10.470 τόν. τοῦ 1972).

Ταξίδιον Περσικοῦ Κόλπου παράδ. Φλώσιγκ 'Απρίλ., δολ. 6.500 ἡμερησίως πλέον 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας (14.933 τόν. τοῦ 1969).

Ταξίδιον Κίνας παράδ. Ρόττερνταμ 'Απρ. δολ. 6.000 ἡμερησίως (21.045 τόν. τοῦ 76').

### • Παράδ. Βαλτικήν:

Ταξίδιον Μεσογείου, παράδ. Γδάνστιχ, 'Απρ. δολ. 5.250 ἡμερησίως (16.433 τόν. τοῦ 1959).

Κυκλικόν ταξίδιον Κόλπου ΗΠΑ παράδ. Όλυπτεδάλλα 'Απρ., ἐπαναπαράδοσις Κωνστάντζα δολ. 5.850 ἡμερησίως (30.483 τόν. τοῦ 1965).

### • Παράδ. Βόρ. Αμερικήν:

Ταξίδιον μέ ἐπαναπαράδοσιν Κέιπ Πασέρο, παράδ. Γκάλβεστον 'Απρ., δολ. 7.500 ἡμερησίως πλέον δολ. 65.000 «μπάλλαστ μπόνους» (27.156 τόν. τοῦ 1972).

Ταξίδιον Κίνας, παράδ. Χιούστον, Μάϊον, δολ. 5.400 ἡμερησίως (10.000 τόν.).

Ταξίδιον Πολωνίας παράδ. Νόρφολκ, σπότ, δολ. 6.220 ἡμερησίως (17.666 τόν. τοῦ 58').

## ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΝ

Ταξίδια 5-7 μηνῶν, παράδ. Μεσόγειον

PHONE: 33-0867

33-3836

NIGHT: 33-3188

## GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

Μάιον, δολ. 4.300 ήμερησίως (19.660 τόν. τού 1962).

Ταξίδια 6-10 μηνών, παράδ. "Εμδεν' Απρίλιον/Μάιον, δολ. 5.000 ήμερησίως (24.076 τόν. τού 1966).

Ταξίδια 12 μηνών, παράδ. Βραζιλίαν 'Απρ. δολ. 6.300 ήμερησίως (43.965 τόν. τού 1965).

\* \* \*

"Η συμφόρησης είς τούς λιμένας τής 'Αργεντινής' κατά τόν Μάιον, όπει σημειεύονται ή μεγαλυτέρα κίνησις δημητριακών, δέν θά είναι τής έκτασεως τών προηγουμένων έτων, λόγω δελτίσεων τών μέσων φορτώσεως, λέγει ό πρόεδρος τής 'Επιτροπής Δημητριακών τής 'Αργεντινής.

"Η διεύρυνσης καί ούρανος ποσότης φορτωθείσανταν μεγαλύτερα τών λιμένων Ροζάριο, Μπαχία Μπλάνκα και Ρίο υπέ λόγω ηγεσίαν τάς δυνατότητας φορτώσεων τών λιμένων τής 'Αργεντινής είς 2,5 έκατ. τόν. γεννημάτων μηνιαίως, έσον τό άπαιτη ή ζήτησης.

Σημειωτέον όπι ή μεγαλυτέρα ποσότης φορτωθείσανταν μεγαλύτερα τών λιμένων τής 'Αργεντινής ήτο 2,34 έκατ. τόνων, τόν παρελθόντα Μάιον.

\* \* \*

Δυσμενείς καιρικάι συνθήκαι παρημπόδισαν τήν όμιαλήν έαρινην σποράν είς τήν Σοδειτικήν "Ενωσιν, τό γεγονός δέ αύτό άναμενεται νά έπερεάστη τήν δύνη, έτησιαν παραγωγήν δημητριακών τής Ρωσίας, λέγουν οι δυτικοί παρατηρηταί, δεδομένου όπι ή έαρινή σπορά είναι ή κυριωτέρα τού έτους.

\* \* \*

Κατά τό άμερικανόν "Υπουργείον Γεωργίας, 118.374 τόν. άμερικανικού σίτου, πωληθέντος πρό καιρού είς τήν Κίναν, ήγορασθησαν τελικώς ήπια τήν Ρωσίαν. Παράδοσις εντός τής τρεχούσης περιόδου ήτις λήγει τήν 31ν Μαΐου.

Τό "Υπουργείον λέγει όπι κατά τό τρίτον έτος τής άμερικανο - σοδειτικής συμφωνίας ή Ρωσία ήγόρασε 2.420.780 τόν. σίτου και 5.629.227 τόν. άραβοσίτου. 'Επίσης ήγόρα-

σε 900.000 τόν. σόγιας και 6.000 τόν. όρυζης. Τό σύνολον τών άνωτέρω ποσοτήτων θά έχει παραδοθή μέχρι τόν προσεχή Σεπτέμβριον.

Λι πωλήσεις είς τήν Κίναν άνηλθον είς 4.020.000 τόν. σίτου, ήξει δών 2.809.000 τόν. Θά παραδοθούν έντός τής τρεχούσης περιόδου και τό ύπόλοιπον κατά τήν περίοδον 1979-80. 'Επίσης, οι Κινέζοι ήγόρασαν ήπια τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας 2.965.200 τόν. άραβοσίτου και 143.000 τόν. σόγιας.

\* \* \*

Κατά τό Διεθνές Ινστιτούτον Σιδήρου και Χάλυβος, ή παγκόσμιος παραγωγή άκατεργάστου χάλυβος άνηλθεν είς 42,66 έκατομ. τόν. τόν Μάρτιου, έναντι 37,99 έκατ. τόν. τού Φεβρουαρίου και 38,74 τόν. τού Μαρτίου 1978. 'Η σημειωθείσα μηνιαία αύξησης παραγωγής είναι ή υψηλότερα ήπια τού 'Οκτωβρίου 1974.

#### ΟΙ ΝΑΥΑΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΑΙΩΝ

Παρά τάς συνεχιζομένας άνατιμήσεις τών πετρελαίων υπό τών πετρελαιοεξαγωγικών χωρών, ή ζήτησης τονάζ είς τόν Περσικόν Κόλπον και τάς άλλας περιοχάς φορτώσεως ήπηρξεν ήξιόλογος κατά τό διαφρένων 15-θήμερον. Ναύλοι σταθεροί έπληρωντο, ώς φαίνεται ήπια τό κλείσιμον τού 317.000 τόν. «Άλ Ραφιντάιν» είς τά W30 διά συνεχή ταξίδια 12 μηνών ήπια τόν Περισκόν δι' 'Ελλάδα (ναυλωτής Λάστης) και έτέρους σκάφους τών 226.000 τόν. ήπια τόν Περσικόν διά τήν Καραϊβικήν είς τά W42,5. Είς τήν Καραϊβικήν, έπισης, και τήν Δυτ. Αφρικήν οι ναύλοι έκυμάνθησαν είς ίκανοποιητικά έπιπεδα.

'Άπο τόν Περσικόν Κόλπον διά Μωχαμέντια 85.000 τόν. W75 'Απρίλιον. Διά τήν Σουηδίαν 275.000 τόν. W38 'Απρίλιον. Διά τήν Καραϊβικήν 226.000 τόν. W42,5, 'Απρ. δι' 'Ινδιαν 98.000 τόν. W97,5 'Απρ.

'Άπο τήν Δυτ. Αφρικήν δι' 'Αγγλίαν /Κόντινεντ, 230.000 τόν. W41 'Απρ. δι' 'Αμερικ. Κόλπον μέρος φορτίου 56.000 τόνων W117,5 ώψιον πλήρες φορτίου 80.000 τόν. W40 'Απρίλιον.

'Άπο Μεσόγειον δι' 'Αμερικ. Κόλπον μέρος φορτίου 48.000 τόν. W117 ώψιον υπόλοιπον μέχρι πλήρες φορτίου 65.000 τόνων W40 'Απρίλιον.

'Άπο Μπάνισα δια Ριγιέκα μέρος φορτίου 70.000 τόν. W100 'Απρίλιον.

'Άπο Φρή πορτ δι' 'Αμερικ. Κόλπον μέρος φορτίου 60.000 τόν. W103 'Απρίλιον. δι' άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, μέρος φορτίου 34.000 τόν. W197,5 'Απρίλιον.

'Άπο Καραϊβικήν δι' 'Αμερικ. Κόλπον /λιμένας 'Ατλαντικού, 35.000 τόν. W180, 'Απρίλιον. 'Επέρον 63.000 τόν. W107,5 'Απρ. 'Άπο 'Αμερικ. Κόλπον δι' 'Αγγλίαν /Κόντινεντ μέρος φορτίου 30.000 τόν. κάρμπον μπλάκ, W187,5 Μάιον.

Καθαρά από ήπια τού 'Αγγλίαν 30.000 τόν. W215 'Απρ.

\* \* \*

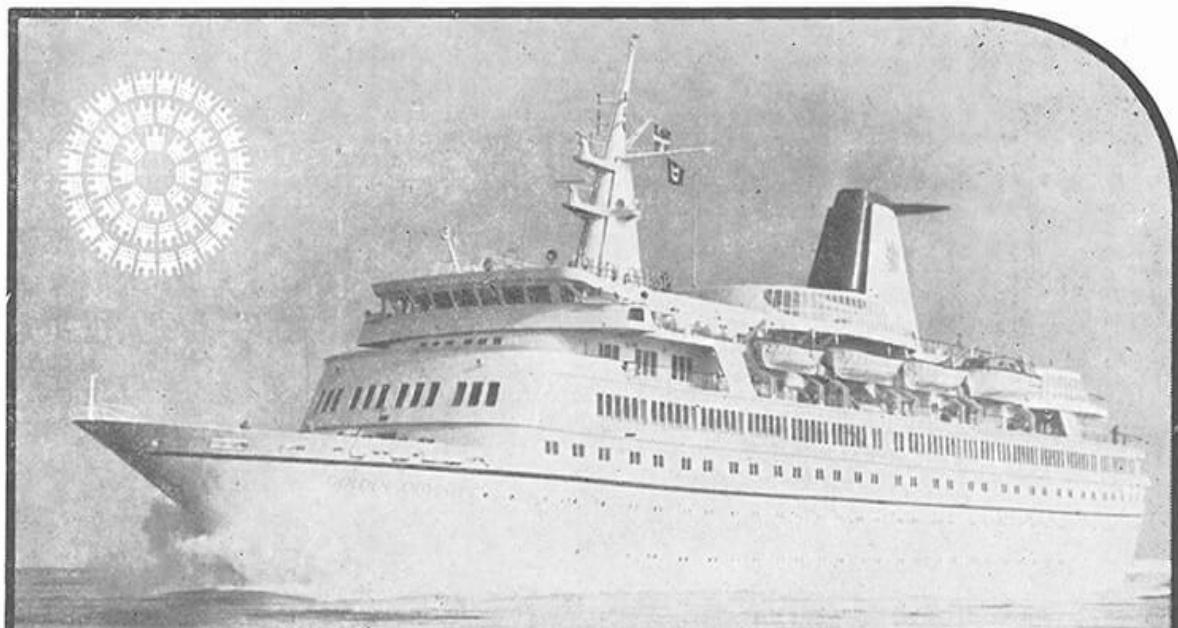
'Άπο τά μέσα 'Απριλίου ή παραγωγή πετρελαίου τού 'Ιράν ηγήθη είς τά 4 έκατομ. βαρέλια ήμερορίων, άντιπροσωπεύουσα σχεδόν τά δύο τρίτα τής συνήθους παραγωγής τής χώρας. 'Εξ αυτών αι 700.000 βαρέλια διατίθενται είς τήν έγχωριον άγοράν, τά δέ ύπόλοιπα έξαγονται.

#### ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ

Παρά τήν έλαφράν αύξησιν τής χωρητικότητος, ή άριθμός τών άνα τήν 'Υδρογείον παραπλισμένων σκαφών έμειώθη έντός τού Μαρτίου, άναφέρει τό λόιδης.

Τήν 1ην 'Απριλίου έτέλουν ένων άργια 571 σκάφη, 15,05 έκατ. τόν. γκρός, έναντι 595 σκαφών, 14,98 έκατ. τόν. γκρός πρό μηνός 'Άπρ. δι' 'Ινδιαν 98.000 τόν. W97,5 'Απρ.

Τά πλοιά ηγρού φορτίου έμειώθησαν ήπια 380 (2,78 έκατ. τόν. γκρός) είς 365 (2,63), ένω τά άργοντα τάνκερς έμειώθησαν μέν είς άριθμόν (άπο 215 είς 206), ήλλας ήγηθησαν είς τονάζ (άπο 23,33 είς 23,77 έκατ. τόν. d.w.).



KOKUNAS

ROYAL CRUISE LINE  
81 AKTI MIAOUSSI, PIRAEUS, TEL. 4519553  
m/s GOLDEN ODYSSEY  
year round luxury cruises

# ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΤΑ ΜΑΣ

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

XIAN ENTZINIHR: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 12.500 τόν. σίτου Βενεζουέλας, \$ 23, φίο, με 1.000 τόν. έκφρωσιν, 'Απρίλιου 21—27.

ΗΡΩ: 'Ενα λιμένα σύχι θορειότερον του Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 28.500 τόν. γεννημάτων Κωνστάντζαν ή Γιουγκοσλαβίαν \$ 32.20 έλ. έκφρωτων, με 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Κωνστάντζαν, 2.500 τόν. Γιουγκοσλαβίαν 'Απρίλιου 21—30.

KABO ΞΙΦΙΑΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 31.000 τόν. γεννημάτων Κωνστάντζαν \$ 22.50, φίο, με 3.000 τόν. έκφρωσιν, 'Απρίλιου 13—20.

KONKAP INTREPINT: Μισισιππιτζ 57.500 τόν. γεννημάτων Σήφορθ \$ 12.25, φίο, με 8.000 τόν. εκφρωσιν, 'Απρίλιου 27 — Μαΐου 3.

OINOUΣ ΚΑΠΤΑΙΝ: 'Αγ. Λαυρέντιον 15.000 τόν. γεννημάτων Λονδίνου (29 π. θύθ. εἰς γλυκέα υδατα) \$ 20.50, φίο, με 3.000 τόν. έκφρωσιν, μέσος Μαΐου.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ: 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (θεριώς Χάττερας) 25.000 τόν. d.w. φορτίου παλαιοσιθιών, συμπεριλαμβανομένων μηχανημάτων και άποριμμάτων μετάλλου Κορούνα, \$ 25, φίο, με 2.500/1.500 τόν. φορτοεκφόρτων, 'Απρίλιου 15—30.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: Πόρτ 'Αρθουρ 47.500 τ. κώκ πετρελαίου Γάνδην ή Ρόπτερταμ, \$ 10, φίο, με 20.000/8.000 τόν. φορτοεκφόρτων, δμεσος φόρτωσις.

AITZIAN KAI: Μισισιππιτζ 4.600 τ. χονδραλέυρων Λά Σκουάρια και Μαρακάλιμπο \$ 32, φίο, με 600 τόν. έκφρωσιν 'Απρίλιου 21—28.

IONIAN ΣΚΗΠΠΕΡ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλας \$ 21, φίο, με 1.000 τόν. έκφρωσιν, 'Απρίλιου 25—30.

ΑΣΤΗΡΗΣ ΠΡΩΗΣ: Ούχι θορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 20.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν \$ 39, έκφρωτικά, με 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιου 20—30.

ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ: Δυο λιμένες σύχι θορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 22.000 τόν. γεννημάτων Σιγκαπούρην \$ 37.50, έλ. έκφρωτων, με 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιου 27 — Μαΐου 7.

ΚΑ.ΕΡΙΝΑ Σ.: Σάντος και Ρίο Γκράντες 568.000 κ.π. γεννημάτων Κόρκ και Θόνες \$ 285.000, φίο, με 1.500/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιου 16—20.

ΣΙΝΙ . . . . .: Τσαρλεστον 2.850 τόν. λιπασμάτων εἰς σάκους Τζωρτζέσου \$ 71.250, φίο, Μαΐου 5—20.

ΜΥΡΩΝ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου έξαιρουμενου Μπράουνσβιλ 19.000—19.800 τ. σύγιας Κωνστάντζαν \$ 25.100, φίο, με 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, φύιον 4.000 τόν. φόρτωσιν \$ 31.25, Μαΐου 26 — 'Ιουνίου 15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΠΙ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλας \$ 23, φίο, με 1.000 τόν. έκφρωσιν, 'Απρίλιον.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (λιθ.): Ούχι θορειότερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκα 41.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν \$ 33, έλ. έκφρωτικά, με 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 15—25.

ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λιθ.): Ούχι θορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκα 33.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν \$ 35, έλ. έκφρωτικά, με 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν 'Ιουνίου 5—25.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ (εἰς τάμι τοάρτερ):

Ούχι θορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκα 30.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν \$ 38.50, έλ. έκφρωτικά, με 2.000/5.000 τ. φορτοεκφόρτωσιν, άρχας Μαΐου.

ΑΚΡΩΝ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. φλέβων Σρί Λάνκα \$ 65, με 1.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, ζεκόφρωσιν, 'Ιουλίου 16—25.

ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν): Χαμπον Ρόδος 54.000 τόν. γαυμάθρακων Πιούπιον, Μπανόλι, Τάραντο \$ 7.95, έλ. έκφρωτικά, Μαΐου 10—18.

ΙΟΝΙΑΝ . . . . .: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων Κίναν (34 π. θύθιμα) \$ 27.25, με 4.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, 'Απρίλιον.

TREINT NOMANT (μικτόν): Πουέρτο Όρναζ 45.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος δυτ. Ιταλίαν \$ 9.75, φίο, Μαΐου 5—14.

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΑΙΓΑΙΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: Βρετ. Κολομβίαν, άμερ. λιμένας θορείου Ειρηνικού, 14.000 τόν. σίτου/κριθής Μάραρα, φλάτρετ \$ 39, φίο, με 1.250 τόν. έκφρωσιν, 'Απρίλιον 27 — Μαΐου 7.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ: 'Αμερ. λιμένας θορ. Ειρηνικού 25.000 τόν. σίτου 'Ιραν \$ 29.50, φίο, με 2.000 τόν. έκφρωσιν, 'Απρίλιον 10—20.

ΠΕΤΑΛΟΝ (λιθ.): Βανκούβερ 50.000 τ. γεννημάτων 'Αμερέραν — 'Αμερούργον ρέιντζ \$ 16.75, Μαΐου 5—15.

## ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΑΡΙΕΛ: Σαγκάνη 15.500 τόν. δρύζης εἰς σάκκους (52 ποδ. Καλάδ \$ 32.50 φίος, με 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, \$ 4.250 διά σταλίας 'Απρίλιον 19—30.

ΧΙΟΣ: Ούμη Κάρο 13.000 τόν. θείου δυτ. άκτην 'Ινδιας \$ 14, φύιον άνατολικήν \$ 14.35, φίο, με 1.000 τόν. έκφρωσιν, 'Απρίλιον 20—30.

## ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΩΡΩΝ

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ: Δομινικανήν Δημοκρατίαν 16.000 τόν. ζαχάρεως χόμα άμερ. λιμένας Κόλπου, \$ 12.50, φίο, με 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον.

ΕΛΑΜΠΕΛΛΑ Η (κ.): 'Ακαγιούτταν 10.000 τ. ζαχάρεως χόμα, άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 14.40, φύιον 'Ατλαντικού \$ 15.85, Μπότον \$ 16, φίο, με 700 τόν. φόρτωσιν με μηχανικά μέσα, 1.500 τόν. έκφρωσιν. Έτοιμος φόρτωσις.

ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ: Δομινικανήν Δημοκρατίαν 14.250 τόν. ζαχάρεως χόμα, άμερ. λιμένας Κόλπου, \$ 13.50, φίο, με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 15—30.

ΓΚΑΙΥ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: 'Ακάμπαν 12.500 τόν. φωσφάτων δυτ. άκτην 'Ινδιας \$ 16.50, φίο, με 3.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 15—25.

ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ: Μπορντώ — 'Αμερούργον ρέιντζ 10.000 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους Τυνησίαν \$ 23.75, φίο, με 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, δμεσος φόρτωσις.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ: Ντάρμπαν 25.100 τόν. κραμάτων σιδήρου χόμα Μπερνάντ \$ 22, φίο, με 1.650/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 28 — Μαΐου 4.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ: Μαρικίου 14.000 τόν. ζαχάρεως χόμα, Λονδίνον \$ 11.800 τόν. φόρτωσιν, φύιον 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 25 — Μαΐου 5, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρήσην του πιλότου εις Κωνστάντζαν, έναν κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένων Κόλπου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ: 38.772 τόν. d.w. 1.587 κ.π. 14% μίλ. 38—39 τόν. φιούελ διλ και 2% τόν. ντζέλ διλ τού 1965) \$ 6.500 ήμερησίως, παράδοσις Ουτεβέλλας, άναδρομικώς από 5 'Απρίλιον, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρήσην του πιλότου εις Κωνστάντζαν, έναν κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένων Κόλπου.

ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ: Ούμη Κάρο 38.772 τόν. d.w. 1.587 κ.π. 14% μίλ. 38—39 τόν. φιούελ διλ και 2% τόν. ντζέλ διλ τού 1968) \$ 6.650 ήμερησίως, πλέον \$ 1.750 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις 'Αμερέραν — 'Αμερούργον ρέιντζ, λιμένα δύον πλοϊκών οπτικτών, 'Απρίλιον 25 — Μαΐου 5, έπαναπαράδοσις 48 θώρας μετά τόν διάπλουν εις Κέπι Πάσσερο δάν 'Αγ. Λαυρεντίου κυκλικόν ταξίδιον, έπαναπαράδοσις 24 θώρας μετά τόν διάπλουν εις Κέπι Πάσσερο έναν κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένας Κόλπου, 'Ατλαντικού (θεριώς Χάττερας), έπαναπαράδοσις Κέπι Πάσσερο — 'Αμερούργον ρέιντζ έπιντζ έναν κυκλικόν νοτιού 'Αμερικής, φύιον ναυλώντων.

ΑΔΑΜΑΣ: 14.933 τόν. d.w. (669.269 κ.π. 13 μίλ. 17 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντζέλ διλ τού 1969) \$ 6.500 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις 'Αμερέραν — 'Αμερούργον ρέιντζ, λιμένα δύον πλοϊκών οπτικτών, 'Απρίλιον 25 — Μαΐου 5, έπαναπαράδοσις 48 θώρας μετά τόν διάπλουν εις Κέπι Πάσσερο δάν 'Αγ. Λαυρεντίου κυκλικόν ταξίδιον, έπαναπαράδοσις 24 θώρας μετά τόν διάπλουν εις Κέπι Πάσσερο έναν κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένας Κόλπου, 'Ατλαντικού (θεριώς Χάττερας), έπαναπαράδοσις Κέπι Πάσσερο — 'Αμερούργον ρέιντζ έπιντζ έναν κυκλικόν νοτιού 'Αμερικής, φύιον ναυλώντων.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: 26.860 τόν. d.w. (5.975 ήμερησίως, έναν κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνῶν, παράδοσις Κόντινες 'Απρίλιον 15—16.

ΠΕΤΡΑ: 40.404 τόν. d.w. (1.673.000 κ.π. 15 μίλ. 40 τόν. φιούελ διλ τού 1976) \$ 9.750

25 σάντες διλιγόντερον, φίο με 1.500/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 25 — Μαΐου 3.

## ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ: 27.156 τόν. d.w. (1.123.000 κ.π. 14½—15 μίλ. 38 τόν. φιούελ διλ τού 1972)

\$ 7.500 ήμερησίως, πλέον \$ 65.000 δώρων, παράδοσις μετά την άναχωρήσην του πιλότου εις Γκάλεστον 'Απρίλιον 16—22, έπαναπαράδοσις Κέπι Πάσσερο με κατεύθυνσην πρός δυσμάς.

Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ (εἰς τάμι τοάρτερ): 60.542 τόν. d.w. 2.620.000 κ.π. 14 μίλ. 44 τόν. φιούελ διλ και 2½ τόν. ντζέλ διλ τού 1969) \$ 4.35, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχωρήσην του πιλότου εις Τόπερνταν 'Απρίλιον 10—25, έπαναπαράδοσις Σκώ — Κέπι Πάσσερο ρέιντζ, έναν κυκλικόν ταξίδιον θρεπτικού ημέρας.

ΟΣΤΡΙΑ II (λιθ.): 37.600 τόν. d.w. (36 π. 11 ίντσ. 1.664.000 κ.π. 15 μίλ. 30 τόν. φιούελ διλ και 3 τόν. ντζέλ διλ τού 1969) \$ 7.000 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχωρήσην του πιλότου εις Πόρτο Βέρμες άναδρομικώς από 9 'Απρίλιον, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Κέπι Πάσσερο, έναν κυκλικόν ταξίδιον Αγ. Λαυρέντιον.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΤΖ: 35.311 τόν. d.w. (36 π. 11 ίντσ. 1.623.000 κ.π. 14 μίλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ τού 1978) \$ 6.400 ήμερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Απρίλιον 19—25, έπαναπαράδοσις Μπορντών — Σκώ ρέιντζ.

ΓΡΕΓΟΣ: 16.433 τόν. d.w. (693.000 κ.π. 13 μίλ. 21 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. γκάζ διλ τού 1959) \$ 5.250 ήμερησίως, παράδοσις ιαπωνικών ημέρων διαπλέοντας Κέπι Πάσσερο, έναν κυκλικόν ταξίδιον ταξίδιον άμερ. λιμένων Κόλπου.

ΓΚΟΥΛΑΙΑΣ: 38.600 τόν. d.w. (1.485.000 κ.π. 14½ μίλ. 38—39 τόν. φιούελ διλ και 2½ τόν. ντζέλ διλ τού 1965) \$ 6.500 ήμερησίως, παράδοσις Σκώ άναδρομικώς από 10 'Απρίλιον, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, 'Αμερούργον — Κέπι Πάσσερο ρέιντζ, έναν κυκλικόν ταξίδιον 90—160 ήμερων.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ: 38772 τόν. d.w. 1.587.627 κ.π. 14½ μίλ. 39 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ τού 1968) \$ 6.650 ήμερησίως, πλέον \$ 1.750 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις 'Αμερέραν — 'Αμερούργον ρέιντζ, λιμένα δύον πλοϊκών οπτικτών, 'Απρίλιον 25 — Μαΐου 5, έπαναπαράδοσις 48 θώρας μετά τόν διάπλουν εις Κέπι Πάσσερο δάν έναν κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένας Κόλπου, 'Ατλαντικού (θεριώς Χάττερας), έπαναπαράδοσις Κέπι Πάσσερο — 'Αμερούργον ρέιντζ έπιντζ έναν κυκλικόν νοτιού Κόλπου Κόλπου.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: 26.860 τόν. d.w. (38 π. φιούελ διλ τού 1978) \$ 5.975 ήμερησίως, έναν κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνῶν, παράδοσις Κόντινες 'Απρίλιον 15—16.

ΠΕΤΡΑ: 40.404 τόν. d.w. (1.673.000 κ.π. 15 μίλ. 40 τόν. φιούελ διλ τού 1976) \$ 9.750

## "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 ΑΜΕΣΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ  
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS : 446873

ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :  
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ημεροήσιως, παράδοσις άμερ. λιμένας Κόλπου 'Απριλίου 15—25, έπαναπαράδοσης 'Απω' Ανατολήν.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ (λιθ.): 44.828 τόν. d.w. (1.820.366 κ.π. 14 μιλ. 37 τόν. φιούει διλ και 2 τόν. ντήζει διλ τού 1968) \$ 7.550 ημεροήσιως, έν κυκλικόταξίδιον 'Αγ. Λαυρεντίου, παράδοσης Ρόπτερταυ 'Απριλίου 18—25.

ΘΕΟΜΗΤΩΡ: 50.600 τόν. d.w. (39 π. 63)8 ίντο. 2.213.100 κ.π. 14 μιλ. 42 τόν. φιούει διλ και 2½ τόν. ντήζει διλ τού 1967) \$ 8.000 ημεροήσιως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Σπέτζα 'Απριλίου 17—22, έπαναπαράδοσης διπλέοντας Κέλτη Πάσσερο με κατεύθυνσην προς δυομάς, έν κυκλικόν ταξίδιον Βραζιλίας, 'Αργεντινής.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ: 16'300 τόν. d.w. (776.000 κ.π. 15 μιλ. 29 τόν. φιούει διλ και 1¾ τ. ντήζει διλ τού 1965) \$ 6.200 ημεροήσιως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης, μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Χιούστον 'Απριλίου 25 — Μαΐου 10, έπαναπαράδοσης Κίνας.

ΣΕΝΑΝΤΟΑ: 26.782 τόν. d.w. (1.137.957 κ.π. πλέον 140.634 τόν. πλευρικόν δεξαιενδόν, 14½ μιλ. 37 τόν. φιούει διλ τού 1974) \$ 6.225 ημεροήσιως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Γλασκώθην 'Απριλίου 20—26, έπαναπαράδοσης Σεβίλην — 'Αμβούργον ρέιντζ, έν κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών, 'Αγ. Λαυρεντίου, άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θρείως Χάτερες), άμερ. λιμένας Κόλπου.

ΑΚΜΗ: 26.450 τόν. d.w. (15 μιλ. 38 τόν. φιούει διλ τού 1977) \$ 4.950 ημεροήσιως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας και \$ 100.000 δώρων, παράδοσης Τάσουσνθλ 'Απριλίου — Μάιου, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΕΘΝΟΣ: 28.582 τόν. d.w. (1.336.000 κ.π. 15 μιλ. 36—38 τόν. φιούει διλ και 2½ τόν. ντήζει διλ τού 1977) \$ 5.000 ημεροήσιως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Χακοντάτε 'Απριλίου 18—21, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Γλασκώθην 'Απριλίου 20—26, έπαναπαράδοσης Σεβίλην — 'Αμβούργον ρέιντζ, έν κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών, 'Αγ. Λαυρεντίου, άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θρείως Χάτερες), άμερ. λιμένας Κόλπου.

ΛΑΚΥ: 26.450 τόν. d.w. (15 μιλ. 38 τόν. φιούει διλ τού 1977) \$ 4.950 ημεροήσιως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Χακοντάτε 'Απριλίου 18—21, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Γλασκώθην 'Απριλίου 20—26, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Χακοντάτε 'Απριλίου 27—Μαΐου 5.

ΕΥΘΑΛΙΑ (έτ. ΜΑΝΟΣ ΣΙΕ·Β): 21.567 τ. d.w. (31 π. 3¾ ίντο. 919.348 κ.π. 14 μιλ. 26 τόν. φιούει διλ και 2 τόν. ντήζει διλ τού 1970) \$ 4.700 ημεροήσιως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Καλόπιτο 'Απριλίου 17—21, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Χάρδρην.

ZHNO: 16.396 τόν. d.w. (720.000 κ.π. 14 μιλ. 26 τόν. φιούει διλ και 1½ τόν. ντήζει διλ τού 1968) \$ 4.350 ημεροήσιως, παράδοσης Μαπούτο 'Απριλίου 20—27, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίων μέσω νοτίου 'Αφρικής.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (φόρτισιον 1972), \$ 5.350 ημεροήσιως, παράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Καζαμπλάνκαν 'Απριλίου 20—25, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Χάρδρην.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ: 37.402 τόν. d.w. (1.600.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούει διλ και 2 γκάς διλ τού 1973) \$ 8.000 ημεροήσιως πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας και \$ 81.000 δώρων, παράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις 'Αμερέραν 'Απριλίου 23 — Μαΐου 2, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Κωνσταντζάν.

ΤΡΙΤΩΝ (λιθ.): 27.482 τόν. d.w. (31 π. 6 ίντο. 1.270.000 κ.π. 15½ μιλ. 34 τόν. φιούει διλ τού 1977) \$ 7.000 ημεροήσιως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Λείσοες άμεσος, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις 'Αφρικήν, μέσω 'Αγ. Λαυρεντίου και άμερ. λιμένων Κόλπου.

ΑΓΓΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (λιθ. εις τάξις τοάρτερ): 26.250 τόν. d.w. (1.209.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούει διλ και 1½ τόν. ντήζει διλ τού 1965) \$ 7.000 ημεροήσιως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Σαγκάνη Ετοιμος, έπαναπαράδοσης θανάτου 'Αφρικήν, μέσω Κίνας.

ΙΚΑΡΟΣ: 16.585 τόν. d.w. (730.000 κ.π. 16 μιλ. 37 τόν. φιούει διλ και 2 τόν. ντήζει διλ τού 1968) \$ 4.325 ημεροήσιως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Ντάρ ές Σαλάδα 'Απριλίου 20—28, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις 'Ιλγκαν, μέσω Ντάρμπιαν.

ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.: 35.068 τόν. d.w. (14 μιλ. 42 τόν. φιούει διλ και 2 τόν. ντήζει διλ τού 1965) \$ 5.900 ημεροήσιως, παράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Σαγκάνη Ετοιμος, έπαναπαράδοσης θανάτου 'Αφρικήν, μέσω Κίνας.

ΙΚΑΡΟΣ: 16.585 τόν. d.w. (730.000 κ.π. 16 μιλ. 37 τόν. φιούει διλ και 2 τόν. ντήζει διλ τού 1968) \$ 4.325 ημεροήσιως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Ντάρ ές Σαλάδα 'Απριλίου 20—28, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις 'Ιλγκαν, μέσω Ντάρμπιαν.

ΝΕΣΤΩΡ: 46.763 τόν. d.w. (2.171.547 κ.π. 15 μιλ. 45 τόν. φιούει διλ και 2 τόν. ντήζει διλ τού 1968) \$ 7.000 ημεροήσιως, παράδοσης Σα-

φάγκα άμεσος, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω νοτίου 'Αφρικής.

ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ: 26.985 τόν. d.w. (1.151.604 κ.π. 13—13½ μιλ. 34 τόν. φιούει διλ και 2—2½ τόν. ντήζει διλ τού 1971) \$ 4.750 ημεροήσιως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διαπιλεόντας τό τριακοστόν θόρ. παράλληλον κατεύθυνσην πρός νότον (άπο 'Ιαπωνίαν) 'Απριλίου 23—26, έπαναπαράδοσης Λισαβόνα — 'Αμβούργον ρέιντζ, μέσω Φιλιππίνων.

ΑΣΤΡΟΣ (λιθ.): 27.006 τόν. d.w. (1.142.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούει διλ τού 1975) \$ 9.000 ημεροήσιως, πλέον \$ 20.000 δώρων, παράδοσης Κένο Ούετον τέλος 'Απριλίου, έπαναπαράδοσης θανάτου 'Αφρικήν.

ΜΕΡΚΟΥΡΙ (έτ. ΑΓΝΗ): 17.079 τόν. d.w. (30 π. 2 ίντο. 727.000 κ.π. 12½ μιλ. 18 τόν. φιούει διλ και 1½ τόν. ντήζει διλ τού 1962) \$ 3.750 ημεροήσιως, παράδοσης Γιβραλτάρ Μαΐου 8—18' ταξίδια 3/3 μηνών.

ΘΕΟΦΟΡΟΣ (έτ. ΑΓΝΗ): 41.108 τόν. d.w. (39 π. 1.661.878 κ.π. 13½ μιλ. 38 τόν. φιούει διλ και 2½ τόν. ντήζει διλ τού 1962) \$ 7.650 ημεροήσιως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης εις Περιοχήν ιστορικήν Κόπριανος 8—18' ταξίδια 3/3 μηνών.

ΠΕΡΣΟΦΟΡΟΣ: 41.108 τόν. d.w. (39 π. 1.661.878 κ.π. 13½ μιλ. 38 τόν. φιούει διλ και 2½ τόν. ντήζει διλ τού 1962) \$ 7.650 ημεροήσιως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης εις Περιοχήν ιστορικήν Κόπριανος 8—18' ταξίδια 3/3 μηνών.

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μικτόν): Κόντινεντ 112.000 τόν. άμερος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 57.5, 'Απριλίου 15.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ: Καραϊβικήν 47.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 127.5, 'Απριλίου 12.

ΠΕΡΑΝΕΙΑ: Καραϊβικήν 35.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 145, 'Απριλίου 19.

ΑΘΗΝΗΚΗ (μικτόν): Μεσόγειον 67.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 86.25, 'Απριλίου 23.

ΓΕΡΑΝΕΙΑ: Καραϊβικήν 47.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 127.5, 'Απριλίου 23.

ΠΕΡΣΟΠΟΛΙΣ: Έκουαντόρ 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 151, 'Απριλίου 25.

ΝΑΥΣΙΚΑ (μικτόν): Ερυθράν θάλασσαν 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 125, 'Απριλίου 20.

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μικτόν): Κόντινεντ 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 105, 'Απριλίου 21.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ.: Καραϊβικήν 63.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιαπωνίαν, Γουόρλντσκειλ 107.5, 'Απριλίου 23.

ΑΔΑΜΑΠΤΙΟΣ: Καραϊβικήν 63.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 107.5, 'Απριλίου 24.

ΠΑΣΙΦΙΚΗ (μικτόν): Καραϊβικήν 58.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιαπωνίαν, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 115, 'Απριλίου 20.

ΖΑΚΥΝΘΟΣ: Καραϊβικήν 43.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 200, 'Απριλίου 20.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν λιθ.): Φρήπορτ 34.000 τόν. μέρος φορτίου νότιου άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 197.5, 'Απριλίου 20.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Γουόρλντσκειλ 187.5, Μαΐου 2.

ΜΥΘΙΚ (μικτόν): Μεσόγειον 48.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου 115, όψις υπόλοιπον πήρες φορτίον 65.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 117, 'Απριλίου 28.

ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ: Σκίκιτα 33.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 185, 'Απριλίου 20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΓΙΩΝ (λιθ.): 'Αραβικόν Κόλπου 23.000 τόν. ήπιως φορτίου 'Ιαπωνίαν, Γουόρλντσκειλ 42.5, 'Απριλίου 20.

ΣΚΑΠΙΜΑΟΥΝΤ: Περοδ 35.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 220, Μαΐου 2.

ΑΥΡΑ: 'Αραβικόν Κόλπου 85.000 τόν. μέρος φορτίου Βιλεχμάφεν, Γουόρλντσκειλ 110, όψις φορτώσισης 20.5, 'Απριλίου 24.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ·ΙΝΤΝΕΣ (λιθ.): 'Αραβικόν Κόλπου 70.000 τόν. μέρος φορτίου Ηράκλειον 19.00, 'Απριλίου 22.

ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (λιθ.): 'Αλεξάνδρειαν 19.000 τόν. μέρος φορτίου νότιαφάσης Αδριατικήν, Γουόρλντσκειλ 465, 'Απριλίου 26.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ·ΙΝΤΝΕΣ (λιθ.): 'Αραβικόν Κόλπου 70.000 τόν. μέρος φορτίου Ηράκλειον 19.00, 'Απριλίου 22.

ΤΑΤΙΑΝΑ (μικτόν): Διυτ. 'Αφρικήν 125.000 τόν. μέρος φορτίου Χιλήν Γουόρλντσκειλ 50, Μαΐου 3.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ.: 'Αρτζού 50.000 τόν. μέρος φορτίου Χιλόστον, Γουόρλντσκειλ 115, όψις υπόλοιπον πήληρης φορτίον 55.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 125, Μαΐου 1.

ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 182.5, 'Απριλίου 23.

ΜΙΜΙ: Καραϊβικήν 54.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 110, 'Απριλίου 23.

ΤΡΕΙ·ΙΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ: Διυτ. 'Αφρικήν 69.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 85, Μαΐου 1.

ΣΗΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ (κ.): Περσικόν Κόλπου 19.000 τόν. Ίνδιαν, καθαρά, Γουόρλντσκειλ 295, 'Απριλίου 24.

ΖΑΚΥΝΘΟΣ: Καραϊβικήν 43.000 τόν. άμερ. λιμένας Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 200, άμεσος φορτώσισης.

ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (λιθ.): Καραϊβικήν 27.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Ατλαντικού, μέρος φορτίου, Γουόρλντσκειλ 200, 'Απριλίου 27.

ΑΟΤ·ΙΝΤΑ: Μεσόγειον 31.000 τόν. Ίνδιαν, Γουόρλντσκειλ 155, 'Απριλίου 24.

ΒΙΟΛΑΝΤ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (λιθ.): 'Αραβικόν Κόλπου 250.000 τόν. Καραϊβικήν κάτω των Γουόρλντσκειλ 40, 'Απριλίου 30.























ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	δ. Παναμά 30)3
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ά. Τήν 20)3 διά Μπάραν
ΦΑΙΑΞ	70	11489	ά. Ντούπαι 9)4
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	δ. Ντόρερ 5)4
ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	ύπο παραλαβήν
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	δ. Π. Σαΐδ 30)3
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	ά. Καζαμπλάνκα 18)2 διά Κούθα
ΦΑΙΗ III	57	6334	ε. 'Αλεξανδρειαν 3)4
ΦΑΛΚΕΝΦΕΛΣ	67	9442	ύπο παραλαβήν
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ε. Σαουθάμπτον 4)4
ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	ε. Σαουθάμπτον 23)2
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	ε. Γκουαγιακίλ 17)3
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	9789	δ. Σουέζ 1)4 δι' 'Ιράκ
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουν 30)3)77
ΦΑΝΤΑΣΙΑ Δ. (δ.)	74	23123	ά. Βαλτιμόρην 25)3 διά Ν. 'Υρκη
ΦΑΟΥΣΚΑΝΓΚΕΡ	65	8999	ά. Γκουαγιακίλ 10)4 διά Σημάτη
ΦΑΡΟΣ	56	2673	δ. Π. Σαΐδ 10)4)78 διά Πειραιᾶ
ΦΑΣΤ ΝΤΟΦΙΝ II	53	4347	ά. Νταμάν 23)2 διά Βηρυτών
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Ταμπίκο 1)3 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΦΕΙΔΙΣΤΥ	50	5317	εις Πειραιᾶ από 10)6 (έπισκ.)
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙ·ΚΣ	69	12748	δ. Γιεραλτάρ 7)4 διά Καζαμπλάνκα
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Γκιζόν 28)3 διά Σικάγο
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	εξωθ. Λάγος 6)12
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ. 75	62	62498	ά. Κόρπους Κρίστι 20)3
ΦΙΛΙΑ	58	10566	ε. 'Αμπιτζάν 5)4
ΦΙΛΙΑ	60	5523	ε. Σ. Νίκολας ('Αργ.) 27)3
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ά. Ράς Τανόρα 21)3
ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10180	ε. Ρουέν 23)3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	ά. 'Αστοντόν 10)4
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ά. Τεργέστην 12)4
ΦΙΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	εξωθ. Βούλθανς 8)3
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Ντουμπάι 2)3
ΦΛΟΡΥ	58	2874	ά. Ρεσίφε 4)4
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ά. Χάρην 30)3 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΦΛΩΡΑ Κ.	60	9685	ά. Σιγκαπούρη 2)3 διά Κορέαν
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	ε. 'Αμπιτζάν 4)4
ΦΛΩΡΑ II	60	5044	ε. Ρόττερνταμ 12)4
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	ά. Σουέζ 3)4 διά Τζιμπούτι
ΦΟΙΝΙΞ	48	3269	άργει είς Καράτσι 19)11)76
ΦΟΙΝΙΞ I.	76	10256	ε. Ρόττερνταμ 21)3
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	ά. Γιοκοχώμα 14)3 διά Κίναν
ΦΟΥΡΚΕΡΟ	59	3775	δ. Π. Σαΐδ 24)3 διά Λαττάκια
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	9489	ά. Σιγκαπούρην 9)4 (έπωλήθη)
ΦΡΑΝΚ	70	2997	εις Βρέμην 3)6
ΦΡΑΝΚΙ	54	3470	ά. Καράτσι 5)4 διά Μομπάσα
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ά. Χόγκ Κόγκ 3)4 διά Β. Κορέαν
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	ά. Μπ. Μπλάνκα 4)4 διά Περσικόν
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Π. Νουάρ 21)3
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΚ	61	1194	ε. Μπάρ 29)3
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	δ. Μάλτα 10)4
ΦΡΙΜΠΟΥΡΓΚ	69	4436	ε. Ρόττερνταμ 2)4
ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	10544	ε. 'Αμπέρσαν 12)4
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Παναμά 8)2 διά Κίναν
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	9539	άργει είς Πειραιᾶ
ΦΡΟΣΩ	70	18328	ε. Ταλκαχουάνο 6)4
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Μπάραν 9)4
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	ά. Λέικ Τσάρλες 17)3

ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ά. Μακούστο 17)3 διά Βαλτιμόρην
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ά. Βενετίαν 12)4 διά Πειραιᾶ
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	ε. Βανκούμπερ 4)4
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	ά. Σαντάνα 3)4 διά Σαθόνα
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	ε. Κέιτ Τάουν 30)3
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ά. Ν. 'Υρκην 9)3 'Αμουαίη Μπαίν
ΧΑΛΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	ύπο παραλαβήν
ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	δ. Π. Σαΐδ 21)3 διά Μπορντώ
ΧΑΡΙΣ	65	5038	ά. Ριγιέτα 30)3 διά Τρίπολιν
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ε. Πειραιᾶ 5)4
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	ε. 'Αμπέρσαν 12)4
ΧΙΑΝ ΑΙ·ΑΝΤ	69	10016	ά. Ήστ Λόντον 24)3 διά Πορτογαλίαν
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ	68	10016	ά. Χάνκο 4)4 (έπισκ.)
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Καρβαγένην 23)3 διά Μαρακάιμπο
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. Ήστ Λόντον 7)3 διά Πορτογαλίαν
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ε. Βούθην 6)4
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	δ. Παναμά 8)4
ΧΙΑΝ ΣΕ·ΥΛΟΡ	68	10121	ά. Βομβάν 3)4 διά Σιγκαπούρην
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	δ. Σουέζ 3)4 δι' "Αιτου Ντάπτι
ΧΙΑΝ ΣΓΑΡ	69	10016	ε. Βιζαγκαπατινά 21)3
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	ε. Λάγος 7)4
ΧΙΟΣ	58	9483	εξωθ. Καράτσι 20)2
ΧΙΟΣ	60	9124	ά. Ράς άλ. Καθήμιτ 28)2
ΧΙΟΗ	75	16421	ά. Ήστ Λόντον 3)4 δι' 'Ιράν
ΧΙΟΣ ΜΕΡΣΤΑΝΤ	61	11587	ά. Αδύούσταν 17)3 διά Ρ. Πλέιτ
ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ε. Δουνκέρκην 4)3
ΧΟΛΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	ά. Λισσαδώνα 28)2 διά Λά. Γκουάρια
ΧΟΛΣΤΕΝΛΑΝΤ	59	3988	ά. 'Αμπέρσαν 3)4 διά Λά. Γκουάρια
ΧΟΛΣΤΕΝΣΑΝΤ	58	3821	δ. Γιεραλτάρ 25)3 διά Μοσταγκάνεμ
ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	ά. Κοκούρα 23)3 διά Σαγκάνη
ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ά. Σιγκαπούρην 6)4
ΧΟΧΕΝΦΕΛΣ	67	9433	ε. 'Αμπέρσαν 15)4
ΧΡΙΣΤΑΝΤΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	70	4145	ε. Λονδίνον 6)4
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11556	ε. Πειραιᾶ 4)4 (έπισκ.)
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ε. Γδύνια 23)3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Λάγος 6)4
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	δ. Γιεραλτάρ 12)4 δι' 'Αμπέρσαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ I	58	11765	εις 'Αμπέρσαν 10)9
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41964	ε. Πειραιᾶ 9)3
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	ε. Σημάτλ 9)4
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	ά. Σφάξ 3)4 δι' 'Ελλάδα
ΧΡΥΣΑΝΘΩΝ Γ. Λ.	64	2717	ά. Νεάπολιν 29)3
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	71	16246	ά. Λισσαδώνα 8)4
ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	61	13360	ά. Αδύούστα 28)3 διά Τρίπολιν
ΧΩ Κ	76	10256	ε. Ρόττερνταμ 8)2
ΨΑΡΑ	56	8524	ε. Μπάραν 9)4
ΨΗΛΗ	65	12369	ε. Μπεντι 31)1
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	εις Βρέστην 4)3
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά. Λ. 'Αντζελες 7)4 διά Σαγκάνη
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	δ. Π. Σαΐδ 9)4 διά Π. Σουδάν
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ά. Γένοβατ 3)3
ΩΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	ά. Νταμάρ 11)4 διά Ντόχα





ΔΗΛΑΟΣ .....	59	9493	ά. Ἀμερίκας 6)4 διά Κολόμπο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.) .....	47	1655	δ. Σουέζ 27)3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)* .....	56	8789	ά. Μπάραν 4)4
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.) .....	36	4967	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ (π.)* .....	52	7855	είς Ἀμπιτζάν 31)8)77
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.) .....	54	2716	είς Γλασκώθην 12)3)78 (Επισκ.)
ΔΙΩΝΗ (δ.) .....	67	44646	ά. Ὀρλεάνη 15)3 διά Νιγηρίαν
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.* .....	68	50999	έ. Λισσαβώνα 29)3
ΔΟΞΑΡΙ (κ.) .....	50	2275	ύπο παραλαβήν
ΔΩΡΙΟΣ (δ.) .....	67	43231	έ. Ράς Τανόύρα 5)4
ΔΩΤΩ .....	68	35191	ά. Ρόπτερνταν 13)4 διά Μπουκάνων
ΕΒΡΟΣ (π.) .....	57	2282	άργει είς Πειραιά δάπ. 4)9)77
ΕΘΝΙΚ (δ.) .....	75	125947	ά. Τέιμπο Μπαΐν 12)2 διά Βραζιλίαν
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.) .....	72	113780	ά. Ντουσιάνα 16)3 διά Ρόπτερνταν
ΕΙΡΗΝΙΩ (π.δ.) .....	65	42377	έ. Χάμπτον ρόδς 12)4
ΕΚΤΩΡ (κ.)* .....	72	4922	ά. Ν. 'Υόρκην 24)3 διά Λάγος
ΕΛΑΪΑΝΤ (κ.)* .....	58	8220	έ. Κασσιόπη 19)3
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ JV (κ.) .....	52	2484	ά. 'Αλεξανδρειαν 12)4 διά 'Ελλάδα
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ V (κ.) .....	55	4037	δ. Κων(ο)πολιν 15)1
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.) .....	64	31331	ά. 'Αντοφαγάκατα 9)4 διά Τοκοπίλα
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.) .....	54	6701	δ. Κων(ο)πολιν 30)3 διά Νοδορωσίσκην
ΕΛΕΝ*	67	2/989	έ. Μπ. 'Άρδες 9)4
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.) .....	57	8219	έ. Τζέντα 5)4
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	έ. Βακαγιάμα 2)4
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ δ.* .....	74	132034	έ. Λισσαβώνα 9)4
ΕΛΑΚΑ .....	60	10519	έ. Τάμπα 27)3
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)* .....	67	24766	έ. Σημάτη 21)3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ Ε-			
ΝΕΡΤΖΥ (δ.)* .....	67	47344	δ. Γιεραλτάρ 21)3 διά Σουετίνα
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΙΤΖ	76	22893	δ. Σουέζ 29)3
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΟΝΚΕΣΤ	77	22893	ά. 'Αντζελες 31)3 διά 'Ινισόν
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.)* .....	75	60491	ά. Ράς Τανόύρα 21)3
ΕΛΛΗ 2 (κ.) .....	52	8255	δ. Σουέζ 9)4
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)* .....	65	1113	ά. Πειραιά 9)4 διά Θεσ(νίκην
ΕΛΛΙΝΑ (κ.) .....	61	10444	ά. Μπ. 'Άρδες 10)4 διά Ν. 'Υόρκην
ΕΛΛΙΠΕΙΑ II (κ.)* .....	60	6953	δ. Παναμά 12)4
ΕΛΣΤΑΡ (κ.)* .....	57	8216	ά. Κορέναν 27)2 (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.) .....	56	9212	δ. Πόρτ Σαΐδ 10)4 διά Κωνοτάνζαν
ΕΝΤΥ (κ.) .....	52	9592	ά. Λουπίτο 24)2 διά Λουάντα
ΕΡΓΙΝΑ I (π.) .....	61	10032	ά. Καρόπατ 11)4
ΕΡΦΙΚ*	64	29396	άργει είς Πειραιά 9)7)75
ΕΣΠΕΡΟΣ V (π.)* .....	49	4448	είς Πακιστάν (ύπο ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΕΤΕΟΚΑΗΣ II (κ.)* .....	44	7141	άργει είς Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.) .....	54	11208	έ. Πλατζός 4)4
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	72	129260	άργει είς Π. δρ. Σπαίν 5)10)75
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) .....	70	96775	ά. Ρόπτερνταν 28)2 διά Σκαραμαγκά
ΕΥΔΑΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.) .....	56	5331	έ. Ντυρόπαν 24)3
ΕΥΔΩΡΗ (δ.) .....	64	35410	ά. Σπαλάτον 5)4 διά Μπάνιας
ΕΥΝΙΚΗ .....	77	29875	έ. Φιλαδέλφειαν 10)4
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.) .....	57	10741	έ. Καρδάρ 2)4
ΕΦΕΣΟΣ (δ.) .....	75	57136	έ. Σιγκαπούρην 5)3 διά Πουάντ & Πιέρ
ΕΦΥΡΑ (δ.) .....	65	35406	ά. Βοστώνην 25)3 Πουάντ & Πιέρ
ΖΑΓΟΡΑ (κ.)* .....	56	1437	είς Ντακάρ δάπ. 1)8
ZAK (π.) .....	62	10028	δ. Σουέζ 7)4
ΖΑΧΑΡΟΥΔΑ (κ.)* .....	61	1841	είς Λείσρες 15)7)78
ΖΕΦΥΡΟΣ II .....	77	18838	έ. Σάν 'Αντρίον 28)3
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.) .....	64	3947	ά. Ὀρλεάνη 1)4
ΖΩΗ (δ.) .....	67	43231	ά. Σαδόβαν 10)4 διά Σίντι Κερίφ
ΗΒΗ Π. (κ.)* .....	57	8505	ά. 'Αμπιτζάν 13)3 διά Σάν Πέντρο
ΗΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)* .....	57	9433	ά. Πειραιά 2)4 διά Κωνοτάνζαν
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)* .....	57	2349	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΑΡΡΟΣ (π.) .....	63	3293	έ. Ν. 'Ορλεάνη 5)4
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκαπ.	74	51501	ά. Ράς Τανόύρα 22)3
ΘΕΜΟΣ (π.)* .....	64	1988	ά. Βαλένθια 17)2 διά Βαρκελώνην
ΘΕΟΔΩΡΑ .....	72	69874	ά. Ρόπτερνταν 3)4
ΘΥΕΛΛΑ (μ.) .....	66	40933	ά. Πόρτλαντ (Με) 4)4 Κιουρασό
ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ .....	59	4381	έ. Πιεριατίδ 6)4
ΙΑΚΟΝ ΠΟΛΥ*	66	7463	ά. Ντόρμπαν 4)4 διά Σαδάνναν
ΙΑΚΟΝ ΤΑΚ .....	59	4378	ά. Βαρκελώνην 16)3 διά Πόρτ Βάντρς
ΙΜΑ*	68	27989	έ. Σάντος 25)3
ΙΝΤΕΡΑΜΙΤΥ (κ.) .....	39	4996	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΝΤΕΡΑΣΙΑ (κ.) .....	47	2879	ά. 'Αλεξανδρειαν 11)4 διά Ρουμανίαν
ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ (κ.) .....	59	4668	ά. Πόρτ Σαΐδ 6)4
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ .....	67	20959	ά. Π. 'Ελλισαμπεθ 17)3 διά ΗΠΑ
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ .....	64	13516	έ. Γιοσού 18)3
ΙΟΝ. ΠΑΙΟΝΗΡ .....	66	20959	έ. Γιοκοχάμα 2)4
ΙΟΝ. ΣΚΗΝΙΠΕΡ .....	63	13517	ά. Κέδρος 'Αιλ. 24)3 διά Παναμά
ΙΟΣ (κ.) .....	51	3386	άργει είς Πειραιά 7)12
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.) .....	52	1575	ά. Ριγιέκα 5)4 διά Βηρυτόν
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)4 διά Τάμπα
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.) .....	67	34498	ά. Παναμά 3)4
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.) .....	52	8252	ά. Σουέζ 14)4 διά 'Ερυθράν Θάλ.
ΚΑΠΑΛ (κ.) .....	55	1599	ά. Πόρτ Σαΐδ 3)4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ .....	63	16984	έ. Φιλαδέλφειαν 4)4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ			
ΧΑΤΖΗΜΑΝΟΛΗΣ .....	73	18067	ά. Νταμμά 12)4 διά Κουζείτ
ΚΑΠΕΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	10905	άργει είς Πειραιά 23)10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑ-			
ΒΑΡΗΣ (π.) .....	52	7597	έ. Ν. 'Υόρκην 10)2
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΜΕ-			
ΜΟΡΙΩΝ (π.) .....	61	9516	έ. Ν. 'Ορλεάνη 25)3
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΜΟ-			
ΣΤΑΛΓΙΑ (π.)* .....	56	8203	ά. Πόρτ Λίμνων 24)3
ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)* .....	54	2336	άργει είς Πειραιά 14)8)76
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.) .....	54	1598	άργει είς Πειραιά 26)8
ΚΑΣΟΣ (κ.) .....	53	2806	δ. Σουέζ 10)4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.) .....	57	3457	ά. Πειραιά 1)4 διά Ν. 'Αμερικήν
ΚΑΤΙΝΑ ΠΑ. (κ.)* .....	56	1333	άργει είς Πειραιά 5)11
ΚΑΤΙΝΑ (κ.) .....	59	4537	ά. Σφάδ. 2)4 διά Νάντην
ΚΕΛΛΥ Α. (π.)* .....	58	1001	έ. Βαρκελώνην 4)4
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	ά. Λός 'Αντζελες 20)3
ΚΛΕΙΩ (π.) .....	56	1743	έ. Λισσαβώνα 11)4
ΚΟΡΑΛ (κ.) .....	48	1562	έ. Πειραιά 14)3
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.) .....	67	43122	δ. Γιεραλτάρ 29)3
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.) .....	51	7126	έ. Πειραιά 8)2
ΚΟΣΜΙΚ .....	53	1598	άργει είς Πειραιά 14)3)76
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	55	2996	ά. Λ. Πάλιας 7)4 διά Σαπέλε
ΚΡΕΩΝ (κ.) .....	56	1802	ά. Πόρτ Σαΐδ 29)1
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)* .....	42	3129	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	έ. Σιμιζίδ. 27)3
ΚΡΟΝΟΣ I (κ.)* .....	50	6183	έξωθι Καράτοι 4)9 (ΔΙΕΛΑΥΘ)
ΚΥΜΩ (δ.) .....	56	24234	άργει είς Πειραιά 19)10)74
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	έ. Γιοκοχάμα 2)4
ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.) .....	51	2133	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΡΟΣ (κ.) .....	56	2784	ά. Καράρα 10)4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.) .....	64	35676	ά. Χιούστον 4)4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ π.* .....	51	2430	έ. Βοστώνη 8)4
ΛΑΒΙΝΙΑ Β. .....	77	15949	ά. Χάμπτον ρόδς 8)4 διά 'Ισπανίαν
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΒ (δ.) .....	53	11230	άργει είς Πειραιά 1)3)74
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.) .....	67	49339	ά. Φρήπορτ Μπ. 8)3 διά Τρίνινταν
ΛΑΜΔΑ*			
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)* .....	59	7919	έ. 'Ασοντόντ 11)4
ΛΑΡΑ (κ.)* .....	64	37338	έ. Λεϊ Τσάρλς 28)3
ΛΑΡΑ (κ.)* .....	56	6921	ά. Τεργέστην 30)3 διά Ταρτούς

**TAKTIKAI GRAMMAI  
ANAT. MESOGEIΟΥ-KONTINENT**

**EMPROS LINES**

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387



ΣΑΙΩΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕ-			
ΠΟΡ (δ.)	58	18183	άργει είς Πειραιά 22)3)75
ΣΑΙΩΘΕΡΝ ΚΟΝ-			
ΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	άργει είς Πειραιά 3)11)74
ΣΕΓΚΟΛΕΝ (κ.)	59	1597	δ. Π. Σατέδ 19)3 διά Μεσόγειον
ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.)	49	2339	δ. Σουέζ 4)2 διά Β. Κορέαν
ΣΕΛΑΙΚΙΑ (δ.)	69	92382	έξωθι Ντουμπάι 31)3
ΣΕΡΤΣΙΟ (κ.)	62	1087	άργει είς Πειραιά 24)10)77
ΣΕΣ'ΥΛΟΡ II (π.)*	58	5109	ξ. Ραθέννα 12)2
ΣΗ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	71	11055	ά. Σιγκαπούρην 8)4
ΣΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	55	4550	ξ. 'Υμουντεν 19)2
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 4)4
ΣΗΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (κ.δ.)	58	12982	ά. Μομπάσι 16)3 διά Κουθέτι
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	είς Ταματάθε 13)5)78
ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	δ. Σουέζ 8)4 διά Νταμάμ
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ξ. Λάγος 19)3
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)	75	66631	δ. Γιθραλάτρα 24)3 διά Σ. Κρουά
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ά. Σαδάνια 31)3 διά Ρεοίφε
ΣΙΑΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	δ. Παναμα 6)3 διά Ταλάρα
ΣΙΝΟΕ	77	4719	ξ. 'Αμπιτζάν 29)3
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	ξ. Καράρα 5)4
ΣΚΑ·Υ (κ.)	57	6494	ξ. Μόζι 4)4
ΣΚΑ·Υ ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	1280	ξ. Λάγος 7)4
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	είς 'Αμπιτζάν 8)9
ΣΚΥΡΟΝ II (δ.)	67	45127	ά. Πειραιά 23)3 διά Κωνστάντζαν
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	ξ. Πόρτρ Σουδάν 8)4
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	2280	ξ. Λάγος 15)1
ΣΝΟΙΑ - ΣΩΦΙΑ Σ. κ.	66	1689	ξ. Ντουμπάι 6)4
ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.)	58	1095	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ά. Κολούμπια ρίθερ 22)3 Κ. 'Αμερική
ΣΠΙΚΑ (κ.)	47	1593	ά. Πειραιά 12)4 διά Περισκόν
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	άργει είς Πειραιά 1)9)75
ΣΠΥΡΟΣ (π.)	48	2377	ά. Βόλων 30)1
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	ά. Φάλμουθ 14)4 διά Λείζοες
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ά. Καζαπλάνκα 14)3 διά Ρωσίαν
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	ά. Πειραιά 24)3 δι' Ιταλίαν
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει είς Πειραιά 25)2)77
ΣΤΕΡΝΑΑ ΤΡΕ·Ι·Ν-			
ΤΕΡ (π.)*	58	8531	ά. Μουτσούρε 4)4 διά Τσινάμπο
ΣΤΟ·Ι·Κ (μικτόν)	71	70334	ξ. Μ. 'Αμπιτζάν 10)4
ΣΤΟΑΤ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	15995	ά. Ρόττερνταμ 14)4
ΣΤΟΑΤ ΦΙΛΙΑ (δ.)	60	12191	ά. δφ Σπαίην 3)4 δι' ΗΠΑ
ΣΥΜΗ (π.)	53	5339	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 10)4
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ά. Χάμπον ρόδες 14)3 δι' Ιαπωνίαν
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)	56	2651	ά. Πειραιά 4)4 δι' Άλγερίαν
ΤΕΜΑ (κ.)*	53	2379	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΜΙ (κ.)*	50	3343	δ. Σουέζ 2)3
ΤΕΝΙΑ II (κ.)	53	1362	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΡΕΖΑ*		61	18484 ά. "Αγ. Φραγκίσκον 14)3 Χονολουλού
ΤΖΕ·Ι·ΝΤ (κ.)*		56	6500 ά. Π. Κελάρκ 27)2 διά Πούκεζ
ΤΖΕΝΗ		59	9585 ξ. Κελεούγκ 5)4
ΤΖΟΥΔΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)		55	5425 δ. Πόρτ Σατέδ 10)3
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)		57	3178 δ. Σουέζ 8)4 διά Τζένταν
ΤΖΩΡΤΖΥ		54	7930 άργει είς Πειραιά 12)2)77
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)		74	68631 ά. Σ. Μάικελ 3)4 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)		60	12944 δ. Σιγκαπούρη 25)2 διά Καράτοι
ΤΟΥΛΑ (κ.)		53	8190 δ. Κων/πολιν 10)4 διά Κωνστάντζαν
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ		71	20670 ξ. Μάλτα 6)4
ΤΡΕΨΑ (κ.)		47	5309 άργει είς Χαλκίδα από 18)9)77
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)		56	3901 ά. Ντακάρ 31)3 διά Νουακότ
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)		64	28311 ά. Ν. 'Ορλεάνη 10)4
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)		57	1999 ά. Ρόττερνταμ 13)4 διά Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ		77	15552 ά. Λείσοες 13)4 δι' "Αγ. Βικέντιον
ΥΒΩΝΗ II (π.)		64	10009 δ. Π. 'Αρένας 24)3 Μπουεναθεντούρα
ΥΖΟΝΑ (κ.)		52	3256 είς μεσογειακάς μεταφοράς
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*		71	105784 άργει είς Μπρούνεϋ 4)11)77
ΦΑΕΘΩΝ (κ.)		51	995 ξ. Πειραιά 10)4
ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*		36	1990 είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΑΡΙ*		67	44720 ξ. Ματάνζας Βεν. 17)3
ΦΑΝΗ (π.)		67	4307 δ. Σουέζ 3)4
ΦΑΟΥΝΑ (κ.)		66	1443 ά. Αμβέρσαν 9)4 διά Καρθαγένην
ΦΑΡΧΑ (κ.)		73	3870 δ. Πόρτ Σατέδ 9)4
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)		60	9030 άργει είς Σιγκαπούρην 13)9)76
ΦΕΛΙΣΙΑ Β.		78	15950 είς Κοατζακοάλκος από 6)12
ΦΙΛΙΠΠΟΙ		65	12495 ά. Μουτσούρε 19)3 διά Βομβάην
ΦΩΛΡΙΝΤΑ ΣΤΕ·Ι·Τ π.		43	6338 είς Ταμπίκο 12)7
ΦΟΔΕΛΕ II (κ.)*		57	7714 είς Σ. Νικολας 'Άργ. 18)12
ΦΟΙΝΙΣ (π.)*		72	1400 ξ. Λάγος 11)4
ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (δ.)		57	15406 είς Σάρογ 12)4
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ (π.)*		43	8794 δ. Πόρτ Σατέδ 14)4
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I (κ.)		66	1444 ά. Ρόττερνταμ 9)4 δι' 'Οράν
ΧΑΒΑ·ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)		74	48928 ξ. Χονολουλού 21)3
ΧΑΒΑ·ΙΑΝ ΣΗ (δ.)		70	51620 ξ. Χονολουλού 1)4
ΧΕΛΜΟΣ (κ.)		58	1570 ά. Πάλιας 24)3 διά Μπάτα
ΧΟΛΥ ΣΤΑΡ (κ.)*		57	9049 ξ. Ρουέν 27)3
ΧΟΟΥΠ (κ.)		56	8783 ά. Πειραιά 8)1 δι' Αγκόλα
ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*		51	4440 ά. Ντόρμπαν 29)3 διά Τρίπολιν
ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)		65	12074 ξ. Τζένταν 23)1
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)*		58	8232 ά. Κουβέντη 21)10
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)		71	113780 ά. Λισσαβόνα 6)4 διά Περσικόν
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.		59	8950 ξ. Κ. Τάουν 29)3
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.		63	9850 ά. Μπάρσαν 29)3
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*		44	14540 είς Νταμάμ (άποθηκη)

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”		
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ” Ε.Π.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ :		
Έκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Όρφεως 18, Νέα Σμύρνη	Έπι της ολης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ Κύπρου 99 — ΝΙΚΑΙΑ
Τυπογραφικά έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 - Πειραιεύς		

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.000

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  
P. ROUSSOS - 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. KASTAROS - 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. { 523064 - 846474  
843647  
370491 - 523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 455

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st MAY 1979

### The Manila Conference

Decisions of the highest importance for the future of world shipping — and for Greek shipping in particular — will be taken at the forthcoming UNCTAD conference in Manila where, among other subjects, the extension of the 40+40+20 formula to bulk cargoes will be discussed.

The underdeveloped countries, encouraged by the forbearance of the governments and owners' associations of some of the developed countries with respect to UNCTAD's proposed Code of Conduct for regular lines, are now trying to apply protectionist tactics to tramp shipping as well.

Such protectionism, however, in addition to being a blatant contravention of the principle of free transport in international trade, also does away with free competition and the healthy development of world shipping. The mandatory distribution of cargoes will have an adverse effect on the efficiency of sea trade and will increase transport costs not only to the detriment of the advanced countries but to that of the underdeveloped ones as well.

The application of such a policy will have a disastrous effect on the fleets of those countries which do not have a sufficiently large volume of national trade to rely on such as Greece, Norway and Hong Kong. Because if the 40+40+20 formula is accepted, who is to say that some countries will not seek to develop it into a 50+50 equation.

Greece, which has reached the top ranks of world tonnage through the competitive ability of its fleet, has always stood behind the principle of free transport at sea. This position will be taken by the Greek delegation at Manila regardless of the stand other EEC members might adopt. Strangely enough, the proposals of the group of 77 countries are favoured, in addition to the Eastern Bloc countries, by some traditionally maritime countries such as Germany, the Netherlands, Belgium and even Britain. On the other side, the Greek stand will probably be supported by the United States, Japan and other developed countries as well as by the multinational oil companies.

Nobody intends to deny the underdeveloped countries the right of creating their own national fleets. But only

as long as their development is based on clearly commercial and competitive grounds. Otherwise, the very foundations of the world's shipping edifice will be shaken with unforeseen effects on the international economy.

### The Russian Threat

Not content with competing savagely with the fleets of the western world by undercutting freight rates at every opportunity, the Soviets are now throwing their weight around in the field of passenger shipping as well.

According to reliable information, Russian cruise ships are planning 550 calls this year at Greek ports alone. Considering the fact that their ships are heavily subsidised and that their crew costs are minimal, they will compete, price-wise, against Greek cruise ships in their very own bailiwick — the Aegean and other Greek seas.

It is our opinion that this threat should be met and eliminated through the bilateral shipping agreement we have signed with the Soviets. We do not know if the agreement provides for an extraordinary meeting of the mixed Greek-Soviet committee but we feel the Greek side should ask for such a meeting before the Soviets start undercutting Greek cruise rates. The Greek cruise operators should also get together and decide what course of action to take against this looming menace.

### The Reasons for the Recovery

The improvement in the freight market during the past eight months and the optimistic outlook it has engendered — in spite of poor trade developments and a slack demand for tonnage — is due mainly to the low rate of new deliveries from shipyards, increased scrappings and the mass purchases of second-hand tonnage by the Chinese, the Greeks and by Hong Kong owners, according to a report by Lambert Brothers.

The increase in freight rates also, reflects the rise in running costs by about 18% following the increase in fuel prices and the decline of the dollar. The transport of oil and bulk cargoes will remain at low levels this year while the

transport of general cargoes is expected to rise by 4 to 4.5%.

The report foresees a drop in world economic activity in 1979 and stagnation in sea transport. The view is expressed, however, that freight rates will remain at present levels as a result of the high rate of scrappings and the low rate of shipbuilding.

### The International Shipping Scene

Mr. Robert T. Young, President of the American Bureau of Shipping, addressing a shipping conference in New York, maintained that political and economic changes and state intervention were the two factors that would affect the future of world shipping. He said:

"Political and economic forces as well as the involvement of governments in their nation's shipping industry are two important factors that will affect the future of international shipping."

Addressing a conference, entitled "The United States and International Shipping: The Economic Future," held in New York City on March 27 and 28, Mr. Young noted that in the international marine industry "the actions and fortunes of even one geographical area or business community can cause reverberations which resound on us all. To synthesize a picture of the future of international shipping, the unending flow of world events must be screened in order to single out those which are or might be relevant to the marine industry. For instance, at this time we have to look at the adjustments the tanker market may have to make following the upheaval in Iran and the OPEC's readjustment of petroleum allocations and prices, and we have to judge the effect Mainland China's rapprochement with the West will have on waterborne trade and marine construction. We also have to consider the threat to trading patterns posed by predatory rate practices of the growing state-controlled fleets."

The Chairman of the international ship classification society stated that what makes assessing the impact of these and other factors upon shipping difficult is growing government involvement in maritime activities. "While it is difficult to establish a line between assistance and encroachment, government concern and

action are understandable because of the indispensable nature of the maritime industry to most countries. Though a certain amount of government participation is acknowledged as necessary and beneficial, there are international differences over how, when, and to what extent governments should interact with their maritime industry and at the same time with each other. Further, government intervention is a divisive issue within countries themselves. Unfortunately there are no axioms, easily recognizable guidelines, or mutual understandings as to the most effective means by which to proceed, so many nations have adopted customized philosophies," Mr. Young noted.

In closing his talk, Mr. Young stated that the international shipping industry truly needs collaborative efforts, beyond those in the safety and environmental areas, to resolve the difficulties presented to the industry by government involvement as well as by political and economic factors.

The two-day conference was held in the Biltmore Hotel and was organized by Lloyd's of London Press."

### Internationalisation

Seeking ways out for the future of national fleets, a French commentator affirms that the preservation of a ship's competitive ability is the last hope for merchant shipping under a national flag. He goes on to say that this is a problem that are facing all the developed countries, while countries with lower living standards are proclaiming more and

more that sea transport is a proclivity that suits them and is to be applied to the transport of bulk cargoes.

The Netherlands and Germany have met the challenge either by transferring their ships to other flags or by employing foreign crews. The latter solution has been applied extensively by the British who manage to keep their running costs very close to those of convenience-flag ships. The Greeks have become accustomed to using various flags of convenience in parallel with the Greek flag. Finally, Japan's foreign-flag fleet is equal in strength to its national-flag fleet. It is one more aspect of the separation which was forced upon the Americans in the postwar era by the excessive claims of the shipyards and the maritime unions.

The French commentator comes to the conclusion that such a separation does not concern French shipping. What is needed, he says, is the internationalisation of French shipping through expansion into new markets by means of the formation of subsidiary companies and multinational enterprises. This internationalisation, which is a basic prerequisite for adaptation to radically-changed present-day circumstances, has already been achieved by French industry (Renault, Peugeot, Citroen, etc.) and there is no reason why shipping, by its very nature, should not be considered to be an internationalised industry.

### The New SOLAS Agreement

The 1974 Safety of Life at Sea Agree-

ment, which was ratified by Germany a month ago, is expected to come into force very shortly. It has been ratified so far by 22 countries and ratification is required from 25 countries before it can come into force. The countries which have ratified it so far cover more than the required 50% of world tonnage as a second prerequisite for activating the agreement.

IMCO's Secretary-General, on the occasion of Germany's ratification, expressed the conviction that the ratification from three more countries would be forthcoming within the next few months so that the agreement could come into force by 1980.

### Repair Costs

Currency fluctuations, inflation and reduced work at most of the world's shipyards have shed a light of uncertainty over the future of the repair industry according to the annual review of the Salvage Association.

Although repair costs remain relatively low in Singapore, Malta, Korea, Portugal, Spain and Greece, the decline of the dollar and the availability of repair facilities in the United States have prompted many owners to carry out their repairs in that country.

It is to be noted, however, that the decline of the dollar is offset by inflation which has brought about increases in steel prices and repair costs in general.

And although the rate of inflation is very low in Germany, the reduced buying power of the dollar has resulted in

## 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, Iloilo, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

a 200% increase in repair costs in that country.

On the other side, however, dollar parity in Portugal has remained stable throughout 1978 which means that repair costs in that country have not increased too much.

In Japan, the revaluation of the yen has caused repair costs in dollars to rise by about 250% while in Singapore and Hong Kong the increase was relati-

vely slight. The report goes on to say that many American ships which were once repaired in Japan, now resort to other Far Eastern repair yards.

According to the report, Curaçao remains the busiest repair base in the Caribbean in spite of a slight increase in costs. There are no accurate figures for other countries in Latin America because of high inflationary tendencies and currency fluctuations.

## THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted recently through Piraeus shipbroking offices:

### SINGLE VOYAGE :

ELEUSIS : min. 8400 sts chopt full cargo newsprint in rolls, Three Rivers to Long Beach, \$49 per st fios, L/D 1500/1500 metric tons, dem. \$4500 daily (April 20 - 30). Acct : Int. Paper Sales.

EUROTRANSPORT : min./max. 15500 / 16300 metric tons bulk phosphates, Kpeme to Heroya, \$19 per metric ton fiot, L/D scale load / 3000, dem. 16 cents per grt / \$4500, (April 20 - 26). Acct : Hydro.

EUROMERCHANT (8879 dwt.): Up to full cargo bulk fertilizers, Huelva to east coast of Mexico, \$175000 lumpsum fios, L/D 1200/1200, dem. \$3200 daily (April 30 - May 5). Acct : Manumante.

EUROHUNTER : 5500 metric tons bagged rice, Port Limon to Cuba, \$30 per metric ton fios, L/D 700/750, dem. \$4000 daily (April 23 - 29). Acct : Int. Trade Development.

KOEROES : min./max. 2910/3010 metric tons steel bars, Bilbao to Rotterdam, \$38000 lumpsum fioslsd, L/D 1000/1500, dem. \$2000 daily (April 24 - 27). Acct : Krupp.

EUROSPRIT : 9800 metric tons steel wire rods, Durban to Piraeus and Barcelona, \$29.25 per metric ton fios, L/D 1000/1000 - 1500, dem. \$3300 daily (April 28 - May 5). Acct : Georgi Overseas.

ELJIANNI : 14000 (+5000) metric tons bulk wheat, Duluth (with completion St. Lawrence) to Ghana, \$46 per metric ton fiot from Duluth and \$36 from St. Lawrence, L/D 4000 gross/1000 free, dem. \$5500 daily (May 1 - 5). Acct : Republic of Ghana.

AFOVOS : 11000 metric tons 500 chrome-ore, Durres to Udevalla, \$11.60 per metric ton fiot, L/D 1500/2500, (May 2 - 12). Acct : Swedish charterers.

VESSEL (16400 dwt.): Full cargo generals

and prefabricated houses, Antwerp and 1 - 2 Spanish port to Basrah, \$435000 lumpsum fios, 26 total days all purposes, dem. \$4100 daily (May 10 - 20). Acct : Intra S.A.

ELEFTHERIOS T.: 11000 metric tons 500 moloo bagged sugar, 1 - 2 ports Cuba to Durras, \$26.50 per metric ton fios basis 1/1, L/D 750/750, dem. \$2850 daily (April 1 - 20). Acct : Agroexport, Tirana.

SOFIA (12820 dwt.): Full cargo agricultural products, 1 - 2 ports west coast India to 1 - 3 ports Gibraltar - Denmark range, \$250000 lumpsum fios basis 2/2, L/D 750/1000, dem. \$3000 daily (April 1 - 10). Acct : Eurofrachtkontor.

MELPO : 8000 metric tons 100% moloo cottonseed extraction in bags, 1 - 3 ports west coast India to 1 - 3 ports Libya, \$30.50 per metric ton fios, L/D 750/500, dem. \$2950 daily (May 1 - 10). Acct : Andre.

IREON (8740 dwt.): Full cargo bagged flour, Antwerp to 1 - 2 ports Algeria, \$28.25 per metric ton fios, L/D 1000/300, dem. \$2775 daily (April 12 - 19). Acct : Tradox.

VESSEL (15218 dwt.): 14250 metric tons OO up to full cargo manganese ore in bulk, Port Elizabeth to Adriatic, \$19.50 per long ton fios, L/D 5000/2000, dem. \$3000 daily (May 1 - 20).

### TIME CHARTER :

MYRNA : (7732 dwt., built 1958, 452720 cuft. bale, 14 knots), \$3400 per day, delivery Poland (April 27 - 30), redelivery Nigeria - Ghana range, trip, (Swiss charterers).

ARACTOS BRIDGE : (7720 dwt., built '56, 371830 cuft. bale, 15 knots on 17 tons ifo) \$2600 per day, delivery Durban (in direct continuation), redelivery Beira, trip (Unicorn).

KIMKO STORK : (9195 dwt., tween, built 1958, 565419/500019 cuft. G/B, 14.5 knots on 24 tons ifo 1500" plus 2 tons d.o.), \$

3125 per day, 6 month time charter chopt further 6 months, 30 days molchopt, delivery Rio de Janeiro - Rio Grande range (1 - 15 May). Acct : Lloyd Brazileiro.

VESSEL : (21000 dwt., built 1969, 14 knots on 24 tons ifo 1200" plus 2 tons d.o.), \$4625 per day, delivery Caribs (May 20 - June 5), 9/12 months time charter (American charterers).

GRACE (13172 dwt., tween, built 1958, 12 - 12.5 knots on 20 tons ifo 1500" plus 1.5 tons d.o.), \$3125 per day, delivery Karachi (April 23 - 28), redelivery east coast Africa, chopt west coast Africa \$3225 per day, trip (Somax).

EUROCARRIER : (22277 dwt., ro-ro car bulker, built 1973, 1323676/1257601 cuft. G/B, 14.5 knots on 31 tons ifo (180) plus 1.7 tons d.o.), \$6400 per day plus \$1500 monthly for overtime, delivery Aden, redelivery U.S. east coast / U.S. Gulf / U.K./Cont., trip (Mitsui).

EUROMASTER : (21758 dwt., built 1961, 12 knots on 24 tons ifo (180) plus 1.5 tons d.o.), \$4000 per day plus \$1500 monthly for overtime, delivery Muroran (April 29 - May 8), redelivery Porsgrunn, trip (BHP).

DONA AMALIA : (6175 dwt., log bulker built 1970, 299970/283365 cuft. G/B, 12.5 knots on 11 tons ifo (120) plus 1 ton d.o.), \$3000 per day, delivery Takoradi (May 1 - 10), redelivery Adriatic, trip (Lamerik).

DINOS M.: (69769 dwt., ore/oil, built '66, 13.5 knots on 57 tons ifo (180) plus 1.7 tons d.o.), \$9000 per day, delivery Nola (April 24 - 29), redelivery U.K./Cont., trip (British Steel).

### TANKERS :

YANNIS B.: min. 50000 long tons crude oil, U.K./Continent to West Africa, April 20 - 24, W107 (Elf).

### SOURCES :

- Achaiki Naftiliaki S.A.
- Dalex (Brokers) S.A.
- GENPE Shipping S.A. Panama
- M. A. Hamburg & Co.
- P. K. Kakoulidis & Co.
- Kallianis Shipping S.A.
- Link Maritime Enterprises S.A.
- E. G. Loukedes
- Marbrokers S.A. Panama
- Nicholas G. Moundreas Shipping S.A.
- Piraeus Chartering Co. Ltd.
- Prometheus Maritime Corp.
- Seaways Chartering
- C. Riganatos (Shipbrokers)
- Thenamaris Maritime Inc.
- United Shipbroking Ltd.

