

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1979

Αρ. Φύλλου 1056/815

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1056/815

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1979

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΣΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΜΑΝΙΛΑΣ

Αι μεγάλαι ναυτιλιακαί δυνάμεις της Δύσεως, αι όποιαι κλυδωνίζονται ακόμη εις την δίνην της μεγαλυτέρας κρίσεως άπό τού β' παγκοσμίου πολέμου και άντιμετωπίζουν τόν άθεμιτον άνταγνωσμόν τών χωρών τού άνατολικού συνασπισμού, ένδεχεται συντόμως νά εύρεθεούν ένωπιν μιάς ήτι σοβαρότερας άπειλής, άπό τάχ χώρας τού τρίτου κόσμου.

Έάν αι προτάσεις τών άναπτυσσομένων χωρών, περί έπεκτάσεως τού συστήματος κατανομής τών φορτίων 40 - 40 - 20 και εις τάχ χύδην μεταφοράς μίοθετηθούν άπό την διάσκεψιν της Μανίλας, αι συνέπειαι διά τάς ναυτιλίας της Δύσεως θά είναι καταστρεπτικά.

Συμφώνως μέ εκτιμήσεις Βρετανικής ναυτιλιακής έκδοσεως, ή 'Ελλάς ένδεχεται νά άπολεστη μέχρις 90% τού στόλου της τών δεξαμενοπλοίων και 95 - 97% τών μπάλκ κάραρεων, έάν ή πρότασις αυτή τεθή έν ισχυί. 'Η Νορβηγία και ή Βρετανία θά υπόστούν παρόμιον πλήγμα.

Τό άποτελεσμα θά είναι νά περιέλθη η ήδη κλονιζομένη παγκόσμιος οίκονομία εις χώρα διατάσσασιν, μέ καταστρεπτικάς έπιπτώσεις διά τάς οίκονομίας τών χωρών έκεινων της Δύσεως πού τό ισοζύγιον πληρωμών των στηρίζεται εις τά έκ της ναυτιλίας έσσοδα.

Τη οίκονομική έφημερίς τών Λόδδ'ς προειδοποιεί διτή ή υιοθέτησις τών προτάσεων τής δύμαδος τών 77 θά έπιφέρη έπικινδύνους, μαζικάς άνακατατάξεις εις την δομή της παγκοσμίου ναυτιλίας, μέ άπροβλέπτους έπιπτώσεις διά τήν παγκόσμιον οίκονομίαν.

Όπωσδήποτε, αι άναπτυσσόμεναι χώραι έξαιρεσις τών πετρελαιοπαραγωγών χωρών, θά άντιμετωπίσουν προβλήματα εις τήν έξειρεσιν κεφαλαίων διά τήν δημιουργίαν έθνικών στόλων δυναμένων νά καλύψουν τό 40% τών έθνικών των μεταφορών. 'Άλλ' ύπαρχει ή κίνδυνος, λόγω τής κρατούσης ναυπηγικής κρίσεως, νά παράσχουν αι ναυπηγικά χώραι μακροπροθέσμους πιστώσεις μέ πολυετές χρεωστάσιον και χαμηλόν έπιτόκιον, διά νά έξασφαλίσουν τήν πασχόδησην τών ναυπηγείων των. Χαρακτηριστική είναι ή περιπτώσις τής παραγγελίας τού Πακιστάν εις 'Ιαπωνικά ναυπηγεία, δι' έξ φορτηγά τών 15.000 τον. d.w., δησπου παρεσχέθη 30ετής πίστωσις μέ 10ετή περίοδον χάριτος και έπιπτοκίου 3%.

"Ένα δόλλαρο θέμα τό όποιον συζητείται εις τήν διάσκεψιν της Μανίλας είναι ή κατάργησις τών σημαιών εύκολιας πρός τάς όποιας στρέφονται μέ διαρκώς έντονώτερον ρυθμόν οι πλοιοκτήται τών άνεπτυγμένων χωρών.

Τούτο, όμως, ισχυρίζονται οι ύποστηρικταί τών σημαιών εύκολιας, θά έπιφέρει τήν αὔξησην τού κόστους τών θαλασσίων μεταφορών και θά είναι εις βάρος αύτών τούτων τών άναπτυσσομένων χωρών.

• • •

'Ο γνωστός μεγαλοεφοπλιστής τού Χόγκ Κόγκ Y. K. Πάο, διτής διαχειρίζεται τόν μεγαλύτερον ιδιωτικόν στόλον εις τόν κόσμον, ύποστηρικτής διτής αι προτάσεις της 'Ούνκταντ' άναφορικώς μέ τήν κατανομήν τών φορτίων θά στερήσουν πάσης συναγωνιστικότητος τήν διεθνή ναυτιλίαν.

Εις τήν διάσκεψιν της Μανίλας, ή γραμματεία τής 'Ούνκταντ' προέτεινε τήν ύποχρεωτικήν κατανομήν τών χύδην φορτίων κατά 50 - 50, εις τρόπον ώστε αι άναπτυσσόμεναι χώραι θά είναι εις θέσιν νά προγραμματίζουν τήν δημιουργίαν έθνικών στόλων διά χύδην φορτία έπι την παραγωγήν της φόρμουλα.

'Ο κ. Πάο, ό ποιος την παραγωγήν της 'Ιντερτάνκο', άφιχθη εις Μανίλαν άεροπορικώς τήν 22αν Μαΐου μέ σκοπόν νά άποτρέψῃ τούς άντιπροσώπους τών μετεχουσών εις τήν διάσκεψιν χωρών νά ιοθετήσουν τήν προτεινόμενην 'Φόρμουλα'.

Τά προγράμματα κατανομής φορτίων συνιστούν ένα είδος προστατευτισμού, διτής θά διαιρέση τήν διεθνή άγοράν χύδην φορτίων εις έθνικούς τομείς και θά έξαλειψη τόν έλευθερον άνταγνωσμόν, έδήλωσεν εις διάσκεψιν τόπου ή κ. Πάο.

Τήν ύψηλή συναγωνιστικότης τής διεθνούς ναυτιλίας κατέστησε δυνατήν τήν διατήρησιν τού κόστους μεταφοράς πετρελαίων εις τά αύτα, ούσιαστικής, έπιπεδα έπι 30 έτη, παρετήρηση, ένώ μέ τό σύστημα τής διανομής τών φορτίων θά μειωθή ή βαθμός άποδοτικότητος τής ναυτιλίας και θά χρειασθή χωρητικότης κατά 10-15% μεγαλυτέρα διά νά έπιτύχη τό αύτό μεταφορικόν έργον.

Τόπο ου συνεπάγεται μάιν πρόσθετον δαπάνην τής τάξεως τών 16,5 δισεκ. δολλαρίων και εις μίαν περίοδον, ως ή σημερινή, δησπου ύπάρχουν έντονοι πληθωριστικά τάσεις εις τάς περιοστέρας χώρας, ή πρόσθετος αύτή δαπάνην πρός έπιτευξιν τού ίδιου άποτελέ-

σιματος άσφαλως δέν θά βοηθήση.

'Ο κ. Πάο έτοιμον διατείμενοι νά βοηθήσουν τάς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις τών άναπτυσσόμενων χωρών έξασφαλίζοντάς τους χρηματοδότησιν, μεταδίδοντας τήν έμπειριάν των περί τά ναυτιλιακά και συνεργαζόμενοι μετ' αύτών εις κοινάς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις.

• • •

Κατά τού συστήματος διανομής τών χύδην φορτίων φέρεται και τό Διεθνές Έμπορικόν 'Επιμελητήριον, τό όποιον προειδοποιεί διτή διά τού τρόπου αύτού τό μεταφορικόν κόστος θά αύξηθη κατά 50%.

Τό 'Επιμελητήριον παρέχει έμπειριστατωμένην, τεχνικήν μελέτην, δησπου ύπολογίζεται τό κόστος τών έλευθερών και τών έλεγχομένων μεταφορών.

Αι χύδην μεταφοραί, τονίζεται, είναι έλευθερα δι' όλας τάς χώρας. Τό δικαίωμα νά μετέχουν αι άναπτυσσόμεναι χώραι άναγνωρίζεται. Οι σημερινοί μηχανισμοί τής άγοράς δέν κάμνουν διακρίσεις, μολονότι ώρισμεναι κυβερνήσεις προστατεύουν μεταφοράς τινά.

Τό Διεθνές Έμπορικόν 'Επιμελητήριον πιστεύει διτή οιαδήποτε μορφή κατανομής φορτίων δύναται νά σημειωθή μόνον εις τά πλαίσια έμπορικών συμφωνιών και μόνον δταν άμφοτεροι οι συμβαλλόμενοι άποδέχονται πλούτων τήν σκοπιμότητα αύτήν.

"Οσον άφορα εις τάς τακτικάς γραμμάδας, τό 'Επιμελητήριον άναφέρει διτή ύπαρχει εισέστι άσυμφωνία ως πρός τόν κώδικα τής 'Ούνκταντ'. Υποστηρίζεται διτή οι κανονισμοί εις τόν τομέα αυτόν πρέπει νά έπιβάλλονται από τά συμβούλια φορτωτών και νά άποφεύγεται ή κρατικός παρεμβατισμός.

Τέλος, τό 'Επιμελητήριον έκφραζει τήν άντιθεσιν του πρός τάς παντός είδους έπιχορηγήσεις πρός τήν ναυτιλίαν, αι όποιαι συμβάλλουν εις τόν πληθωρισμόν χωρητικότητος και ύποστηρίζει τάς σημαίας εύκολιας άναγνωρίζονται εις κάθε χώραν τό δικαίωμα νά συστήση ίδια του νηολόγια και νά έλεγχη τά πλοια που είναι έγγεγραμμένα εις αύτά.

• • •

Αι χώραι τής E.O.K. και ή Σοβιετική 'Ενωσις έπεκύρωσαν τόν κώδικα τής 'Ούνκταντ' διά τάς τακτικάς γραμμάδας, εις τήν διάσκεψιν της Μανίλας. Συνεπληρώθη, ούτω, ή άπαιτούμενος άριθμός χωρών και τοννάζ, ώστε νά στεθή ήσχυτι τό 40 - 40 - 20 άπό τού προσεχόντος έτους. Κατόπιν αύτού άναμένεται νά έπικυρώσουν συντόμως τόν κώδικα ή 'Ισπανία, ή Φινλανδία, ή 'Ελλάς και ή Κίνα, ένώ έξακολουθούν νά άντιτίθενται αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι και αι χώραι τής Λατινικής 'Αμερικής.

ΑΙ ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Οσον καυτό παραμένει τό Nautergratikό μας πρόβλημα τόσον έπιτακτική κι' έπειγουσα είναι ή ανάγκη νά προχωρήσουμε πρός τις Διμερείς Συμβάσεις. Πιστεύουμε πώς και στο YEN θά έχη, πλέον ώριμάσει ή σκέψη νά ασκήσῃ τό καθήκον του, νά έπισημοποιήση τήν διέξοδο πρός αφροσιαστικά πληρώματα.

Τά πολλά και μεγάλα προβλήματα πού θά ανακύψουν γιά τό μέλλον και τήν υπόσταση τής Nautergratikίας μας με τήν ύπο διαμόρφωσην Nautergratikία Πολιτική τής EOK, έπιβάλλουν στο Κράτος τήν ύποχρεωση νά ενισχύση τήν έλληνική θέση και νά προσφέρει στή Nautergratikία του ένα τούλαχιστον, πλεονέκτημα.

Και αποτελεί θετικό πλεονέκτημα ή νομιμοποίηση μάς πραγματικότητας δησας είναι ή εκτεταμένη παρουσία άλλοδαπον στά έλληνικά (κι' έλληνόκτητα) σκάφη. Μέ τήν νομιμοποίηση δημιουργείται ένα Συμβατικό Καθεστώς, πού μπορεί νά διατηρηθή, νά τροποποιηθή ή και νά καταργηθή, ανάλογα με τίς ανάγκες τής Nautergratikίας κλπ.

Τό σημαντικό είναι νά μήν αφεθή τίποτε στήν τύχη του. 'Αστάθμητοι κι' άπρόβλεπτοι παράγοντες (και πρό πάντων οι διεθνείς έξειλείσεις) δυνατόν νά έχουν καταλυτικές συνέπειες γιά τής Nautergratikία.

Είναι φανερό πώς ύψισταται θέμα μειώσεως τών έσόδων τού NAT από τακτικές εισφορές με τίς ναυτολογήσεις τρίτων — τών έξινων πληρωμάτων. 'Η συνέπεια τούτη — και πολλές άλλες — μπορεί θαυμάσια νά προληφθή. 'Άρκει νά τροποποιηθή ή Νομοθεσία τού NAT. Είναι δυνατόν νά προστεθή στό δρύθρο πού καθιερώνει τήν ύποχρεωτική άσφαλτηση τών πληρωμάτων έπι έλληνικής σημαίας πλοίων, διάταξη πού νά ορίζη πώς «κάτα τήν χορήγηση τού πρώτου ναυτολογίου τού νηολογημένου πλοίου ύπογράφεται και σύμβασις λήγουσα κατά τήν ήμερα τής νομίμου διαγραφής τού πλοίου από τό έλληνικό

νηολόγιο. Μέ τήν σύμβασιν δρίζεται ή ύποχρέωση τού πλοιοκτήτη νά καταβάλει τάς τακτικάς είσιφοράς ναυτικού και πλοίου διά τήν πλήρη κατ' άριθμόν, βαθμούς και ειδικότητας σύνθεσιν τού πληρωμάτος τού πλοίου».

Στήν ίδια σύμβαση θά ήταν δυνατόν νά μεθοδευθούν και άλλοι δροι δοι ή προσκρουόντα στούς δρους τών 'Εγκριτικών Πράξεων. 'Άλλα καθώς δέν υπάρχει πρόβλημα συναλλαγών πού δέν έχει λύσεις είναι δυνατό και τό YEN και ή PNO νά συζητήσουν μέ τόν έφοπλισμό τό θέμα τών Διμερών Συμβάσεων με πρόθεση νά συμφωνήσουν. 'Έκείνο πού προέχει είναι νά άναλαβή τό YEN τήν πρωτοβουλία άλλα και τίς εύθυνες του. Και είναι πολλές και μεγάλες. Δέν θά πρέπει δέ νά συνεχισθή ή «ούδετερότητα» πού τηρει.

Αυτή η λύση και άλλες πολλές θά ήταν δυνατό νά μεθοδευθούν μέ τήν «Ειδική Σύμβαση Νηολογήσεως» πού προτείνουμε.

TO NAYTERGRATIKON

'Από τόν λόγον πού έξεφώνησεν ή κ. Κεφαλογιάννης είς τό Συνέδριον τής Χαλκιδικής έπι τού θέματος «Nautergratikία — E.O.K.» άποσπωμέν τά κάτωθι άμεσως ένδιαφέροντα σχετικώς μέ τό «Nautergratikόν»:

«Έρωτάται τί πρόκειται νά προκύψῃ γιά τήν έλληνική ναυτολία δι' ή Κοινότης προχωρήσει στό μέλλον σε ρύθμιση άλλων ναυτιλιακών θεμάτων πού θά έκρινοντο άπαραιτη γιά τήν διαμόρφωση τής κοινής τής ναυτιλιακής πολιτικής.

Στό σημείο αύτό μόνον ύποθέσεις είναι έπι τού παρόντος δυνατές. Γνωρίζουμε λ.χ. δι' τού περβλήθησαν ήδη προτάσεις γιά τόν εναρμονισμό τών μισθών τών ναυτιλιακών έπι Κοινοτικής βάσεως ως στοιχείου αίροντος τόν μεταξύ τών κοινοτικών πλοίων άνταγνισμόν.

Σήμερα κάθε χώρα-μέλος έχει διαμορφώσει τήν μισθολογικήν της πολιτικήν ανάλογα με τίς έπικρατούσες είς αύτήν ειδικές συνθήκες πού δέν είναι κατ' ανάγκην ίδεις μέ τίς συνθήκες διλλης χώρας-μέλους. Διά τόν λόγον αύτόν ή συλλογική ρύθμιση τών μισθολογίων τών ναυτικών είναι πρός τό παρόν πολύ δύσκολη.

Τό δέμα αύτό μάς ένδιαφέρει σοβαρά χωρίς θμως και νά μάς φοβίζει, διότι οι σημειευόντες άποδοχές τών 'Ελλήνων ναυτικών έχουν τόσο αύξηθει τά τελευταία έπι, ώστε νά μήν άπέχουν τών άποδοχών τών Εύρωπαίων συναδέλφων τους. Αύτός άλλωστε είναι και ο κύριος λόγος γιά τόν οποίον δέν συμμεριζόμεθα τήν άπολλούς κατά τό παρελθόν ύποστηριχθείσα γνώμην δι' μετά τήν ένταξη οι ναυτικοί μας θά διαρρεύσουν πρός τά παρέχοντα υψηλότερες άποδοχές πλοία τής Κοινότητος. 'Αλλωστε ύπο τό σημερινόν καθεστώς δέν έμποδίζονται οι 'Ελληνες ναυτικοί νά έργασθούν σέ ένα πλοία και δέν έχει έκ τού λόγου τούτου παραπρηθεί διαρροή αύτών έπι τής 'Ελληνικής χωρητικότητος. 'Επι πλέον ή έπατετης μεταβατική περίοδος στήν έλευθερη διακίνηση τών έργαζομένων θά μετατοπίσει κατά πολύ τόν έπικαλούμενον αύτόν κίνδυνον και δέν άκομη πρός στιγμήν ύποθέσουμε δι' ύπαρχει».

TO ENERGEIAKON

Είναι γενικώς παραδεκτόν πλέον, δι' τό σοβαρώτερον πρόβλημα τής ανθρωπότητος κατά τό προσεχή έπι θά είναι τό ένεργειακόν. 'Η προσποτική διπλασιασμού τής παγκοσμίου καταναλώσεως ένεργειάς άπο τό ισόποσον τών 5,9 δισεκ. τον. πετρελαίου τού 1974 εις 12 δισεκ. τόνους περί τά τέλη τού αιώνος χρήζει άντιμετωπίσεως και, μέχρι στιγμής, τά ληφθέντα μέτρα έξοικονομήσεως ένεργειάς είναι μηδαμινά.

Έν δψει τών άνωτέρω, ή παγκόσμιος οικονομική άνακαμψις θά έξαρτηθή άπο τήν δυνατότητα έπιτυχούς έκμεταλλεύσεως τών ύφισταμένων πηγών ένεργειάς, τήν έξειρεσιν νέων πηγών και τήν οικονομικήν χρήσιν άλλων τών διαθεσίμων. Τό γεγονός δι' τό Κοινότερον άπερριψε τό πρόγραμμα Κάρτερ διά τόν περιορισμόν τής καταναλώσεως πετρελαίου ύποδηλο θί τό πρόβλημα δέν άντιμετωπίζεται ίσως μέ τήν δέουσαν σοβαρότητα.

Έν τώ μεταξύ, αι κυβερνήσεις, είς τήν προσπάθειάν των νά προστατεύσουν τάς χερσαίας βιομηχανίας άπο τήν έλλειψην πετρελαίου, έγκατέλειψαν είς τήν τύχην των τού πλοιοκτήτας οι οποίοι, πέραν τών άντιμησών, άντιμετωπίζουν τρομακτικά δυσχερείας είς τήν έξειρεσιν καυσίμων.

TO PETRELAION

Από τής κρίσεως είς τήν Περσίαν, αι τιμαί τών καυσίμων ήγειθησαν σημαντικώς. 'Υπολογίζεται — μέσα 'Απρίλιου 1979 — δι' τό φιούσελ τών 180 C ήγειθη κατά 30-35%, και τό ντηζελ κατά 50%, άναμένεται δέ έντος τού μηνός και νέα ήγεισις κατά 3 και 10 δολάρια τόν τόννουν άντιστοχώς. Παρατηρεῖται πάντως δι' άπο τού Φεβρουαρίου και έντευθεν έσημειθή μία κάποια έξισορρόπησις δεδομένου δι' αι τιμαί είναι σχετικά είς δόλους τούς λιμένων.

Κατά τάς γενομένας έκτιμησεις ή κατά μονάδας ήγεισις τής κλίμακος Γουώρντλσκείλ μόλις καλύπτει τήν σημερινήν ύπερτιμησιν τών καυσίμων. 'Οσον άφορα ειδικώτερον τήν ήγεισιν τού κόστους έκμεταλλεύσεως ύπολογίζεται δι' αιτή διά σκάφος καταναλίσκον ήμερησίως 40 τόννους φιούσελ, φθάνει τά 1.500 δολλάρια καθ' ήμέραν, διπλασιάζεται δέ διά σκάφος καταναλίσκον 80 τόννους ήμερησίως. Τοιουτοτρόπως δι' παράγων «καύσιμα» λαμβάνει ίδαιτέρων σημασίαν, ήτις ύπερβαίνει ίσως τόν παράγοντα «πλήρωμα».

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 Platonos 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 Elysees, 75008 Paris
Telex: 280886 Phone: 723 5512



"Εν δόλο πρόβλημα άναφέρεται εις τήν χειροτέρευσιν τής ποιότητος τών προσφερόμενων καυσίμων, τήν όποιαν κατήγειελον έπισημως τόσον οί άρμοδοι τής 'Ιντερτάνκο δύον και οί Νορβηγικοί έφοπλιστικοί κύκλοι. 'Η πολύημένη περιεκτικότης εις δινθρακα (13% αντί 4%) ένός μέν μειώνει τήν θερμαντικήν άποδοσιν και έπομένων και τήν ταχύτητα τού σκάφους και άφ' έτερου βλάπτει σοβαρώς τάς μηχανές. Αι μέχρι σήμερον διαμαρτυρία τών έφοπλιστών πρός τάς έταιριας πετρελαίου ούδεν άπειδωσαν. Σημειούνται δέ οτι ή ποιοτική αύτη χειροτέρευσις οφείλεται εις τό διτι αι έταιρια πετρελαίου άποσύρουν κατά τήν διύλισιν μεγαλύτερα ποσότητας έλαφρών προϊόντων διά τήν εις τήν άνωταν δυνατόν δριον αύξησιν τής παραγωγής βενζίνης και φωτιστικού πετρελαίου, ένων έξ αλλου αι ίλιος και δλλα κατάλοιποι οφείλονται εις τήν άνεπαρκή άποσταξιν εις τούς τόπους τής παραγωγής.

ΠΡΟΤΟΥΣΑ Η ΘΕΣΙΣ ΜΑΣ

Τήν έπιχειρηματικήν διαίσθησιν τών έφοπλιστών μας οφείλομεν τήν φοράν αύτην νά άναγνωρίσωμεν. Αύτοι και οι τού Χόγκ Κόγκ έκρατησαν κατά τούς παρελθόντας μήνας τήν άγοράν τών μεταχειρισμένων πλοίων εις ζωηρότητα. "Θαν οι έπιμονοι άγορασται. Πλειστά δσα 'Αγγλικά και Νορβηγικά ακόφη — κυρίως μπάλκ κάρριερ — ήγόραζον. Και ή ναυλαγορά τούς έδικαίωσε.

Εις χαμηλάς σχετικώς τιμάς ήγοράσθησαν κατά τούς τελευταίους μήνας δεκάδες σκαφών. Τώρα αι άξιαί των άνετημήθησαν και ναύλοι, άπωσδήποτε, καλοί πληρώνονται. Οι ναυλωταί σπεύδουν νά καλυφθούν. Τά πολύμηνα τάμι τσάρτερ ύποδλωνουν τήν προσπάθειάν των. Έφετος τά σιφοφορία θά σημειώσουν ρεκόρ μεταφορών. Ρώσοι και Κινέζοι οι κύριοι άγορασται σιτηρών έξ 'Αμερικής, Καναδᾶ, 'Αργεντινής και Αύστραλιας.

Άξιοσημείωτον και τό γεγονός τών περισσοτέρων φορτίων γαιανθράκων και σιδηρομεταλλευμάτων. Περιζήτητα τά μπάλκ κάρριερ.

Νά πιστεύσωμεν δτι ή παγκόσμιος οίκονομία εισέρχεται εις καλυτέραν κατάστασιν κινήσεως; "Αν τούτο δεν συμβαίνει λόγω τής κρίσεως τού πετρελαίου, είναι πάντως γεγονός δτι κατά τούς έπομενους μήνας ή μεταφορική κίνησις προβλέπεται ζωηρά. Και ή Ναυτιλία μας εύτυχως εύρισκεται πανέτοιμος νά τήν έκμεταλλευθή.

Χαρακτηριστικόν: 'Η Νορβηγική και ή 'Αγγλική Ναυτιλία έμφανιζουν συρρίκνωσιν χωρητικότητος. 'Η ίδική μας χωρεῖ τήν άνιουσαν.

ΑΛΛΑΓΗ ΠΝΕΥΜΑΤΟΣ

Ο Πρόεδρος τής 'Επιτροπής Ναυτιλίας τής 'Αμερικανικής Βουλής κ. Μάκ-Κλόσκου, άνελαβε νά πείση τό Κονγκρέσον, δπως σταματήση τάς ναυτηρικάς έπιχειρηματίες. Τό πρόγραμμα τούτο, άπαιτούν πιστώσεις 100 έκατ. δολλ., άπετυχεν ήδη και δέν είναι άναγκαιον διά τήν ένισχυσην τών ναυπηγείων.

Μία δλλο πρότασις τού κ. Μάκ-Κλόσκου δπως οι 'Αμερικανοί έφοπλιστικοί δύνανται νά

ναυπηγούν πλοία εις τό έξωτερικόν και νά τά θέτουν ύπό τήν έθνικήν των σημαίαν, άπολαύοντες τής έπιχειρηματίες έκμεταλλεύσεως, άπερρίθη ύπό τής 'Επιτροπής, ήλλα' έχει μεγαλυτέραν πιθανότητα νά ψηφισθή ύπό τής όλομελείας τής Βουλής.

Ο κ. Μάκ-Κλόσκου έξηγησεν δι' έπιστολής πρός τού συναδέλφους του διτι ή διακοπή τών ναυπηγικών έπιχειρηματίες δέν θ' άποτελέση σοβαράν άπειλήν κατά τών 'Αμερικανικών ναυτικών, δεδομένου διτι ταύτα άποσχολούνται κυρίως εις τήν ναυπηγήσιν πολεμικών σκαφών και έμπορικων πλοίων διά μή έπιχειρηματίες δέν έφοπλιστάς. 'Εξ δόλου τά ένα ναυπηγεία προσφέρουν πολύ χαμηλοτέρας τιμάς, βραχυτέρας προσεμίας παραδόσεως, συμβόλαια μέ σταθεράν τιμήν και διάφορα δλλα πλεονεκτήματα. 'Έπομένως ή έλευθερία ναυπηγήσεως εις τό έξωτερικόν μέ παράλληλον διατήρησην τής έπιχειρηματίες έκμεταλλεύσεως πρέπει νά στεφθή ύπό έπιτυχίας. Τέλος ώς πρέπει νά τά μεταφοράς χύδην φορτίων θά πρέπει νά καταργηθούν αι έπιχειρηματίες ναυπηγήσεως και νά μειωθούν αι έπιχειρηματίες έκμεταλλεύσεως, ούτως ώστε οι 'Αμερικανοί έφοπλισταί νά άντιμετωπίσουν τόν διεθνή άνταγωνισμόν μέ ίσους ή χαμηλοτέρους ναύλους. Πρέπει νά σημειωθή τονίζει εις τό τέλος δ. κ. Μάκ-Κλόσκου, διτι ή διατήρησης τών ναυτηρικών έπιχειρηματίες είναι έκεινή ή όποια ένισχύει τό σχηματισμόν τής πλεοναζόύσης χωρητικότητος.

Η ΑΤΥΧΗΣ ΠΛΕΥΡΑ

Προσοχή! 'Επικαλούμεθα τήν δμεσον παρέμβασιν άρμοδίων και ένδιαφερομένων έπι τού άτυχούς γεγονότος τών συχνών άτυχημάτων και τών καταχρήσεων, σχετιζομένων μέ τήν 'Ελληνικήν ναυτιλιακήν δραστηριότατα.

Πρό τινων ήμερών δ. κ. "Έλλεν τού λιμένονς τού Λονδίνου εις δηλώσεις του κατήγειελεν διτι γνωρίζει "Έλληνηα έπιχειρηματίαν, δστις συνεσώρευσεν 60 έκατ. δολλαρίων κατά τήν τελευταίαν διετίαν άπο άπάτας και δμως έξακολουθεί νά κινήται εις έπιχειρήσεις. "Άνεφερεν άκομη εις τάς δηλώσεις του δ. κ. "Έλλεν διτι τέσσαρα 'Έλληνικά σκάφη τελούν ύπό κατάσχεσιν εις τόν λιμένα τής Λουάντα δι' ύπόπτους ύποθεσεις φορτίων έλαιοσπόρων. 'Ο κ. "Έλλεν έπικαλείται τήν προσοχήν τών Τραπεζών και τών άσφαλιστών.

'Αφ' έτερου αι στατιστικά τού Λόδδ'ς Ρέτζιστερ διά τό γ' τρίμηνον τού 1978 έμφανιζουν ρεκόρ άπωλειών διά τήν παγκόσμιον ναυτιλίαν, άφειλόμενον εις τάς άπωλειας τής 'Ελληνικής ναυτιλίας. Τό ήμισυ και πλέον τών παγκόσμιων άπωλειών διά τό γ' τρίμηνον οφείλονται εις τήν Ναυτιλίαν μας.

Τό "Λόδδ'ς Ρέτζιστερ" άναφέρει άπωλειας 88 σκάφων 281.097 τον. γκρός. 'Η Ναυτιλία μας μετέχει μέ 14 σκάφη 131.473 τον. γκρός ή τό 47% τού συνόλου τών άπωλειών.

'Ως μεγαλυτέρα άπωλεια άναφέρεται η τού τάνκερ 'Κουντούριώπης' 35.658 τον. Τό ήν λόγω σκάφος μετέφερεν φορτίων νάφας, ένων έσημειώθη πυρκαϊά εις τό μηχανοστάσιον θωρειο-ανατολικών τής Σουμά-

τρας. Τό 18 έτών σκάφος έπωλήθη, τελικώς, εις Καοσιούγκ πρός διάλυσιν.

Η ΚΟΙΤΙΣ

Μέ τόν τίτλον "Έκει ήπου έγεννηθησαν και άνετράφησαν οι ναυτιλιακοί μεγιστάνες", πολύτηλον δρόμον τής 'Χέραλντ-Τριμπούιον' έξιστορεί τάς έντυπωσεις μάς προσφάτου έπισκεψεως και περιγράφει μέ θαυμασμόν τάς Οινούσας, τήν μικράν, βραχώδη και άνεμοδάρτον νησίδα, ή όποια εις κολυμβήσεως άποστασιν άπό τών Τουρκικών άκτων άποτελει τήν κοιτίδα τού συγχρόνου έφοπλισμού μας. Μέ ήμισειαν δωδεκάδα ναυτικών γενεών, γράφει έκπληκτος ή ένος άρθρογράφου, παρήγαγεν ύπερτριάκοντα μεγαλοεφοπλιστικά οίκογενειάς, αι όποιαι κατέχουν σήμερον τό έντερτον τού μεγαλύτερου έμπορικου στόλου τού κόσμου. Και άναζητών έ συνεχεία τήν αίτιαν τών καπληκτικών αύτών κατακτήσεων ήκουσεν έπιτοπίως τάς διαφόρους έξηγήσεις: Τήν έλλειψιν διλλων πόρων ζωῆς, τήν τραχύτητα τής άγονων νησίδος, ήτις έξωθησε τά τέκνα τής εις τήν θάλασσαν και άκομη τήν "μητέρα τών Οινουσών" ή όποια έκεντριζε πρός τήν οκλήρων έργασιαν, πρός τήν φειδώ και τήν άποταμίευσιν και πρός τήν άκατασίγαστον φιλοδοξίαν τής έπιτυχίας.

Η δημοσιογραφική περιέργεια τόν φέρει μέχρι τής μικράν νήσου, δπου παρατηρεί έκστατικός τάς έπαυλεις, τάς όποιας άναζωγωνύουν τό θέρος αι παραθερίουσαι έφοπλιστικά οίκογενειαί, περιεργάζεται τάς θαλαμηγούς αι όποιαι κοσμούν τόν μικρόν λιμένα, και μένει έκθαμβος πρό τών παντοειδών δημοσίων κτιρίων τόν έφοπλιστών των.

Άληθως μεγαλόπρεπον, δστω και άνωνυμον, είναι τό πάνθεον τών ναυτιλιακών μεγιστάνων. Και έντος αύτού, έπιλεγει ή άρθρογράφος διά νά έξάρη άνομαστικώς τό μεγαλύτερον τέκνον τής Οινουσιακής πατρίδος, τόν Κώσταν Λεμόν, τόν όποιον θεωρεί ισχυρότερον τού Νάρχου και τού 'Ωνάση, άφού άκομα και εις τήν ταραχώδη οίκονομίαν τής έποχής μας, τά 51 πλοία του, λέγεται διτι άποδίσουν έν έκατομ. δολλαρίων ήμερησίων.

Η ΕΚ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΡΟΣΟΔΟΣ

Έκπρόσωπος ναυτιλιακής έπιχειρηματίες, ή όποια προσφάτως έπραγματοποίησε εις τήν 'Ελλάδα τό σπέσιαλ σερβέυ σκάφους τής Ναυτικών Χρονικών' του προηγουμένου τεύχους διά τήν συναλλαγματικήν πρόσοδον τής χώρας άπό τήν ναυτιλιακήν δραστηριότητα, ύπεργράμμισε διτι άυτη θά ήτο δυνατόν νά είναι άκομη μεγαλυτέρα έδαν ειχε δημιουργήθη ή άπαραίτης ύποδομη. 'Έξηγησε σχετικώς διτι κανονικώς τό σπέσιαλ σερβέυ τού σκάφους εις τό όποιον άνεφερετο, έπρεπε νά τελειώσῃ τό άργότερον έντος εικοσι, τό πολύ, ήμερων, ήλλα λόγω τών έλλειψεων τού χώρου ή όποιος διετέθη εις τό σκάφος εις τήν περιοχήν τής ΔΕΗ, τό σπέσιαλ σερβέυ έκρατησε δύο ήλοκλήρους μήνας. Δηλαδή, έάν ο χώρος ή όποιος διετέθη εις τό σκάφος ήτο καταλλήλως έξωπλισμέ-



PIRAEUS CHARTERING CO. LTD.
SHIP BROKERS



AKTI MIAOULI
PIRAEUS
GREECE

TELEPHONES : 4111.011 - 9
TELEXES: 21-3129, 21-2747, 21-2123
CABLES : PIRECHART

νεργασίας και τήν έκτασιν τοῦ ἀνταγωνισμού μέ την "Απω Ανατολήν, δόρδερος τοῦ σεμιναρίου, κ. Α. Τζέμπσεν, δοτις διευθύνει ἔνα ἐκ τῶν μεγαλυτέρων στόλων σκαφών μεταφορᾶς χύδην φορτίων εἰς τὸν κόσμον, εἴπεν δοτι εἶναι «ιδιαιτέρως ἀνησυχητική» ἡ διαπίστωσις δοτι αἱ τρεῖς μεγαλύτεραι ἐφοπλιστικαὶ ἑταῖραι τοῦ Χόγκ Κόγκ διαχειρίζονται στόλων σύγκαδεστερον ὀλοκλήρου τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἀνάπτυξις αὐτὴ ἐπετεύχθη ἀπό συνδυασμὸν ἐπαρκῶν χρηματοδοτήσεων, γνώσεων περὶ τὴν διαχείρισιν καὶ τὰς ναυλώσεις, ὁδονοίας καὶ διαθεσιμότητος εὐθηνού ἐργατικοῦ δυναμικοῦ.

Ο. κ. Τζέμπσεν παρετήρησεν δοτι κατὰ τίνας εἶναι ἀπλῶς ζήτημα χρόνου ἔως ὅτου ὀλόκληρος ὁ Νορβηγικός στόλος περιέλθῃ εἰς χείρας τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Χόγκ Κόγκ.

Τὴν ἀποψίν αὐτῆν ἀντέκουρουσαν ὁ κ. Πάο — ὁ μεγαλύτερος ἐφοπλιστής τοῦ κόσμου — καὶ ὁ γενικός διευθυντής τῆς ἑταῖρας «Γουάλλεμ & Κο.», ὁ ὁποῖος εἴπεν δοτι ἀσφαλῶς δέν ὑπάρχει πρόγραμμα νά γίνουν οἱ πλοιοκήται τοῦ Χόγκ Κόγκ οἱ μεγαλύτεροι καὶ οἱ ισχυρότεροι εἰς τὸν κόσμον.

Ἡ δυνατότης τῶν νά ἀγοράσουν καλά πλοια εἰς εὐθηνάς τιμάς ὄφείλεται γενικῶς εἰς τὴν ισχυράν οἰκονομικήν των θεσιν, ἀλλά ἡ στάσις των παρέμεινε, βασικῶς, συντροπική.

"Υπάρχουν περιθώρια συνεργασίας μεταξύ τῶν πλοιοκήτων τῆς Δύσεως καὶ τῆς "Απω Ανατολής, λέγουν οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ Χόγκ Κόγκ, ἀλλά μόνον ἐπί πραγματικῶς ἀμοιβαίας βάσεως. "Αλλως κάθε προσπάθεια θά ἀποτύχη.

ΕΞ ΑΝΑΤΟΛΩΝ Η ΑΠΕΙΛΗ

"Ἐναν καλόν πελάτην τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου χάνει ἡ Ναυτιλία μας. Ἡ πληθωρικὴ παρουσία εἰς τὴν ἀγορά τοῦ Κινεζικοῦ πλοίου ἥρχισε νά καθίσταται αἰσθητή. Ὑπῆρχαν ἐποχαὶ εἰς τὸ ἔγγυς παρελθόν, πού τὸ Ἐλληνικόν πλοῖον διά τῶν ναυλώσεων καὶ τῶν χρονοναυλώσεων ἔξεύρισκε τὴν ἀπασχόλησιν, τὴν δύσκολον διάλλους προσρισμούς.

Τώρα ἡ εἰσοδος τοῦ Κινεζικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφορὰς καὶ ἡ διόγκωσις τῆς ναυτιλίας τοῦ Χόγκ Κόγκ θά ἀποτελέσουν δύο σημαντικὰ ἐμπόδια εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ Ἐλληνικοῦ Τράπου.

Καὶ ἡ αὔριον διαγράφεται λίαν δυσχερής διά τὴν ἀνέτον ἀπασχόλησιν τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας. Αἱ χώραι τῆς νοτιοανατολικῆς Ασίας, με τὸν ὑπερπληθυσμὸν τῶν καὶ τὰ χαμηλὰ εἰσοδήματα ἀποτελοῦν διά τὴν Ναυτιλίαν μας τὸν ἀμεσώτερον κίνδυνον. Αὐτὴ ἀλλωστε ἡ περὶ τὰς μεταφορὰς τῶν χύδην φορτίων συζήτησις εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Οὐνκτάντων εἰς τὴν Μανίλαν εἶναι ἀρκετά δηλωτική τῶν τάσσων χειραφετήσεως τῶν Ἀσιατικῶν χωρῶν ἀπό τὰς πρός αὐτάς ὑπερσίας τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν.

ΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Αὐτὴ ἡ ἱστορία μέ τὰ ἐπιτόκια τῶν εἰς συνάλλαγμα καταθέσεων τῶν ναυτικῶν μας εἶναι πολὺ διδακτικὴ διά κάθε ἀρμόδιον καὶ ἴδιως διά τοὺς ἀρμόδιους τῆς Νομιματικῆς Ἐπιτροπῆς. Ἀπό τοῦ θέρους τοῦ 1978, ἡ διοίκησις τῆς ΠΝΟ, ἡ οποῖα εἶχε ἐπισημάνει δοτι ὡσιάδην διαφορὰ μεταξὺ τῶν ἐπιτοκίων τῶν καταθέσεων εἰς δραχμάς καὶ εἰς συνάλλαγμα θά ὀδήγει εἰς δυσμενεῖς ἔξελιξις, ἐξήτησε τὴν ἀναπροσαρμογὴν τῶν ἐπιτοκίων τῶν εἰς συνάλλαγμα καταθέσεων τῶν ναυτικῶν μας. Οἱ συνήθως ὅμως ὑπντοτοντες ἀρμόδιοι δέν ἀντελήθησαν τὴν προειδοποίησιν τῆς ΠΝΟ καὶ τώρα, δοταν διεπιστωσαν τὴν δραματικήν μειώσιν τῶν καταθέσεων εἰς συνάλλαγμα, μειώσιν πού προσήγγιζε τὸ 50%, διεπερξαν νά αὔξησουν κατά

δύο ποσοστιαίς μονάδας τά ἐπιτόκια τῶν καταθέσεων εἰς δολλάρια ἥγουν τῶν καταθέσεων τῶν ναυτικῶν μας. "Ημεῖς φρονοῦμεν δοτι τοῦτο δέν ἀρκεῖ. Ἐάν το Κράτος ἐνδιαφέρεται πράγματι διά τὴν προσέλκυσιν τῶν ἀποταμεύσεων τῶν ναυτικῶν μας πρέπει νά προβῇ εἰς γενναίας χειρονομίας, μεταξὺ τῶν ὁποίων περιλαμβάνεται καὶ ἡ ἐπιδότησις τοῦ εἰσαγόμενου συναλλάγματος ύπό τῶν ναυτικῶν μας. "Ἀλλωστε, το Κράτος, εἰς τὴν ἐπιδιώκιν του νά ἀποκτήσῃ συνάλλαγμα, ἔχει καθιερώσει εἰδικάς ἐπιδότησεις τῶν ἔξαγωγικῶν ἐπιχειρήσεων, εἰς τὰς ὁποῖας φρονοῦμεν δοτι πρέπει νά ἐνταχθῶν καὶ οἱ ναυτικοί διά νά ὑπάρχῃ, ἐν τελευταίᾳ ἀνάλυσε, ἡ ἵση μεταχειρίσις πού ἐπιτάσσει ἡ συνταγματική ἐπιταγή. Χωρὶς γενναία μέτρα ούδεν θά ἐπιτευχθῇ. Οἱ ναυτικοί μας ξύπνησαν πλεόν καὶ με τὰς δυνατότητας πού τοὺς παρέχει ἡ ίδιομορφία τοῦ ἐπαγγέλματος τῶν εἶναι εὐκολον νά ἀναζητοῦν καὶ νά βρίσκουν τοὺς ἀποδοτικωτέρους διά αὐτούς συνδυασμούς ἀξιοποιήσεως τῶν ἀποταμεύσεων τῶν, πού δέν θά εἶναι, βεβαίως, ἐπί ώφελεια τοῦ Κράτους. Ἡ προειδοποίησις εἶναι σαφῆς καὶ θέλομεν νά ἐλπίζωμεν δοτι θά γίνη ἀντιληπτή...

Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Αὐτὴ ἡ ἀπογραφή τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων μας, ἀπό τὰ ἀποτελέσματα τῆς ὁποίας θέλει καὶ διά τὸ Κεφαλογιάννης νά ἔχαρτηση τὴν ἀναγνώρισιν τῶν διμερῶν συμβάσεων, πρέπει ὀπωσδήποτε νά τελειώσῃ. Τά ἔξ αὐτῆς πορίσματα εἶναι ηδη ὀπωσδήποτε γνωστά. Κατώτερα ίδικα μας πληρώματα διά νά ἐπανδρώσουν τά πολλά πλοια μας δέν διαθέτομεν. Πρός τούς ξένους ἔχομεν καὶ ἡμεῖς καταφύγει, δημοσίαι αἱ διλλαι Ναυτιλίαί τῶν δυτικοευρωπαϊκῶν χωρῶν. Εἶναι τούτο δεδομένον.

Θά ἐπερπεν δοτι. Κεφαλογιάννης νά γνωστοποιήσῃ εἰς τούς καθυστερούντας τὴν ἀποστολήν τῶν στοιχείων τῆς ἀπογραφῆς πλοιορχοῦς τῆς ἀπόφασίν του περὶ τιμωρίας τῶν δσων δέν στέργονται εἰς τὴν περαίωσιν τῆς ἀπογραφῆς.

Τὸ ζήτημα αὐτό τῶν διμερῶν συμβάσεων πρέπει νά ἀποδώσῃ εἰς τὰ πλοια μας τὴν ἐπιβεβλημένην ἐκ τῶν περιστάσεων λύσιν. Ζημίαν προκαλεῖ δια καθυστέρησις καὶ νά λάβῃ ἔγαιρως τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα, ώστε δο διοικητικός φορεύς τῆς Ναυτιλίας νά λάβῃ τὸν πρέποντα ρυθμόν λειτουργίας.

ΤΟ ΟΠΙΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ

Καταρτίζεται ἀπό τὸ Υπουργείον σχέδιον Π. Δ. διά τοῦ ὁποίου, συμφώνως πρός τὰς ὑπαρχοῦσας πληροφορίας, τὸ ἀνώτατον δριον ἡλικίας τῶν ἀπογραφομένων ὡς ναυτικῶν ὄριζεται τὸ 49ον ἐτο τῆς ἡλικίας. Ἐπίσης θεσπίζεται διά ἀκύρωσις ἐκδόθεντων ηδη ναυτικῶν φυλλαδίων ἐφ' δοταν οἱ κάτοχοι των, ἐντός ώρισμένου χρόνου, δέν ἐπραγμα-

τοποίησαν θαλασσίαν ύπηρεσίαν ἐπί πλοίων διά ὥρισμένον τούλαχιστον χρονικόν διάστημα.

Τό μέτρον λαμβάνεται διά δύο λόγους: Πρώτον, διά νά ἀντιμετωπισθοῦν αἱ περιπτώσεις τῶν ἔργαζομένων εἰς χερσαία ἐπαγγέλματα οἱ ὁποῖοι προσέρχονται εἰς τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα εἰς μεγάλην ἡλικίαν διά νά ἐπωφελεύθων τῶν εὐεργετικῶν συνταξιδοτικῶν διατάξεων τοῦ ΝΑΤ, προκαλούντες ἀδικιολόγητον ἐπιβάρυνσιν εἰς τὸ ἀσφαλιστικόν "Ιδρυμα τῶν ναυτικῶν μας. Καὶ, δεύτερον, διά νά βελτιωθοῦν αἱ συνθήκαι ἀσφαλείας εἰς τὰ πλοία, διότι, ως ἔχει ηδη ἀποδειχθῆ, οἱ ἀναυτοί ὑπερήλικες δχι μόνον δέν είναι εἰς θέσιν νά ἀνταπεξέλθουν κατά κανόνα εἰς τὰ καθήκοντά των ἀλλά με λανθασμένας ἐνεργειάς η παραλείψεις η καὶ μέ τὰ ἀτυχήματα τὰ όποια ύφιστανται λόγω τῆς ἀπειρίας των, θέτουν εἰς κίνδυνον τὸ πλοίον καὶ τὸ πλήρωμα.

Τό πρόβλημα ἔχει ἐπισημανθῆ ἀπό μακρού, μάλιστα είχε ἀπασχολήσει ἐπανειλημμένων καὶ τὸ Δ. Σ. τοῦ ΝΑΤ τὸ ὁποῖον εἰσηγήθη ἐγκαίρως τὴν λήψιν τῶν ἐνδεικνυούμενων μέτρων διά νά ἀποφέυγεται δη ναυτολόγησις τῶν ὑπερηλίκων ἀλλά, ὅπως ἔχει γίνει πλέον συνήθεια εἰς τὸ "Υπουργείον, ἡ ύλοποίησις τῶν ἀποφάσεων καθυστερεῖ ὑπερμέτρων. Ἐναπόκειται δέ εἰς τὸν κ. "Υπουργόν νά διερευνήσῃ τούς λόγους τῶν σημειούμενων καθυστερήσουν καὶ νά λάβῃ ἔγαιρως τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα, ώστε δο διοικητικός φορεύς τῆς Ναυτιλίας νά λάβῃ τὸν πρέποντα ρυθμόν λειτουργίας.

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

"Ἄνω τῶν 18 ἔκατον. τουριστῶν μετεφέρθησαν διά θαλασσής κατά τὸ 1977. Τούτο ἀποκαλύψει δο ΟΟΣΑ.

Μετά τὴν ὑφεσιν καὶ εἰς τὸν ἐπιχειρηματικὸν τούτον τομέα, δοτις δησημείωσε τὴν μεγαλυτέραν του πτῶσιν κατά τὸ 1976, ἡ ἀνακαμψις ἡρχισεν ἀπό τὸ 1977 καὶ δο ἐφετεινός χρόνος θ' ἀποτελέση σταθμόν καὶ ἀφετηρίαν μάς γενικῆς ἀνδρού.

Παρά τὸν συναγωνισμὸν τοῦ ἀεροσκάφους δη θαλασσία κρουαζίέρα ἐλκύει ἀκόμη τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐπιχειρηματιών.

Εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν παρέμεινε μόνον τὸ "Βασιλίσσα Ελισάβετ 2". Αἱ θαλάσσαι γραμμαί μεγάλων ἀποστάσεων δέν ἀντοκρίνονται πλέον εἰς τὰς τουριστικάς ἀπαιτήσεις καὶ ἀπό ἑτούς εἰς ἑτος λαμβάνουν τὴν κατοικύσαν.

Τό μικτὸν πλοίον παρουριάζει κάποιαν δλξιν πελατείας, ἀλλά εἶναι δύσκολον νά ὑπολογισθῇ τὸ εύρος τῆς ζητήσεως λόγω τῶν δυσκολιών αἵτινες προβάλλονται ἀπό τὰς ὑγειονομικάς ἀμερικανικάς ἀρχάς διά τὰ ξένα πλοία (Ἀγγλικά, Ελληνικά, Νορβηγικά, Γαλλικά). Τά πλοια αὐτά δέν προσεγγίζουν πλέον

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ον εις Μαϊάμι. Εις δυοδον εύρισκονται αι κρουαζίεραι πρός Άλασκαν και ένα μειωσει πρός Μεξικόν. Τό «Εύρώπα» τής Χάπαγκ Λάιν έπραγματοποίησε κρουαζίεραν πρός τήν Λατινικήν Αμερικήν με προέκτασιν πρός τόν Αμαζόνιον. Τά αποτελέσματα υπήρξαν καλά.

Τό «Ηνωμέναι Πολιτείαι» σπερ έπωλήθη εις ιδιωτικήν έταιριαν πραγματοποιει κρουαζίερας μεταξύ Λός Αντζελες και Χαβάζης.

Έξ αλλου πέντε ύπερωκεάνεια άπασχολούνται είς κρουαζίερας περί τής ύδρογειού («Ρόττερνταμ», «Βισατάφιρτ», «Σάντα Μαντάνα», και «Βασιλίσσα Ελισάβετ». Ανάπτυξις τουριστικών πλοιών παρατηρείται και εις τήν Αύστραλιαν, όπου έξεχουσαν θέσιν κατέχει ή P. O.

Κατά τό 1977 ή τουριστική δραστηριότητα εις τήν Εύρωπην ύπηρξεν ίκανον οιητική κυρίως εις τάς έξορμήσεις πρός Σπιταβούργκ και Βόρειον Ακρωτήριον.

Βεβαίως διά τήν προσέλκυσιν μεγαλυτέρας πελατείας χρειάζονται μετατροπαι και μεταρρυθμίσεις εις ώρισμένα πλοιά και νέα στραγγική πωλήσεων διά τήν προσέλκυσιν καλής πελατείας.

Έκ τής νέας ταύτης ειδήσεως εις τόν θαλάσσιον τουριστικόν τομέα πολλαί έπιχειρήσεις έπιδιονται εις τήν αναδιοργάνωσιν τών τουριστικών δραστηριοτήτων των. Η Χάπαγκ Λάιν αίφηνς παρήγγειλε νέον ύπερωκεάνειον διά 570 έπιβάτας εις άντικατάστασιν τού «Εύρώπα». Τό ίδιο και ή Ολλανδική Έταιρια Μπεσταβέρ διά τά προγράμματά της τού 1979 ήγραφε άμερικανικόν ύπερωκεάνειον διά πετωνόμασεν «Πρίγκιψ Τής Οράγγης». Δύο μεγάλα κρουαζίεροπλοια παρήγγειλαν και οι Έλληνες. Ό. Κ. Βερνίκος - Εύγενιδης και δικ. Παναγόπουλος.

Σχετικά μέ τήν γείτονά μας Ιταλίαν σημειούται διτά μετά τήν πώλησιν τού «Λεονάρντο ντά Βίντα» δικαίος στόλος άριθμει σήμερον το «Γαλλίδο» διά πέπτη τελευταίως ώρισμένας μετατροπάς. Επίσης έτερα δέκα σκάφη (7 τής Κόστα, 1 τής Λάουρο και 1 τής Γκριμάλντι) συμπληρώνουν τόν τουριστικόν της στόλου.

Έν συμπεράσματι, διά δεικνύουν διτά ή ζήτησις μεταβάλλεται εις μαζικήν ένων εις τάς άρχας ήτο περιωρισμένης έκτάσεως. Κάτω από τοιούτους δρους οι έφοπλισται χρονοναυλώνουν τά τουριστικά των σκάφη εις ταξιδιωτικούς όργανισμούς.

ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Καλή διαγράφεται ή έφετεινή κίνησις τών κρουαζίεροπλοίων μας. Αύξημένη έναντι τής περισσοτής. Αι δαπάναι, βεβαίως, είναι περισσότεραι και ο συναγωνισμός ζωρότερος, άλλα και ή κάθοδος τών Εύρωπαίων, δύπως και ή προσέλευσις τών Αμερικανών και αύτων άκομη τών Ιαπώνων πιθανολογείται ηγέμενη. Τό μέτωπον δλλωτε τής Μέσης Ανατολής είναι ήσυχον. Λείπουν αι έπιφλάξεις διά τά πρός τά έδω ταξίδια.

Η παρουσία, βεβαίως, τών ρωσικών

κρουαζίεροπλοίων είναι έφετος πληθωρική. Όπωασήποτε δμως και ή κίνησις είναι ζωρότερα.

Πλούτον πολύ, έκατομμύρια πάμπολλα δολλαρίων είσκομιζουν τά κρουαζίεροπλοία μας. Κάθε ύπερ αύτών μέτρον διευκολύνεται τού έργου των δικαιολογείται ή έπιβάλλεται.

• • •

Προβληματική καθίσταται ή κίνησις τών κρουαζίεροπλοίων, κατόπιν τής άποφάσεως τής Κυβερνήσεως δημως τά καύσιμα δι' αύτά προμηθεύονται από τήν μαύρην άγοραν 365 δολ. ο τόννος. Μόνον διά τά άκτοπλοικά και τά άλιευτικά θά παρέχη τά Κράτος πετρέλαιο πρός 250 δολ. τόν τόννον.

ΠΟΙΟΣ ΜΕΘΟΔΕΥΕΙ;

Τό παρελθόν Σάββατον, διτά είχε συμπληρωθή μία έβδομάς άπό τήν καθυστερημένην δημως σημειούται και άνωτέρω, έκλογην τού νέου Υπαρχηγού τού Λ. Σ. — έν αντιθέσει μέ τόν ταχύτατον ρυθμόν με τόν οποίον έγενοντο αι πρόσφατοι άποστρατείαι, προαγωγαί και τοποθετήσεις εις τάς Ένόπλους Δυνάμεις και τά Σώματα Ασφαλείας — δέν είχαν γίνει άκομη αι τοποθετήσεις τών Αρχηγοπλοίων. Ποίος μεθοδεύει, κ. Υπουργός, και διά ποιον ακοπόν τάς καθυστερήσεις; Τό θέμα δέν θά μᾶς άποσχολούσε έάν δέν συνέδετο άμεσως με τήν άποδοτικήν λειτουργείαν τού διοικητικού φορέων τής Ναυτιλίας, διά τόν οποίον, έπαναλαμβάνομεν διά μίαν άκομη φοράν, ένδιαφερόμεθα και μόνον και ή οποίος έπι τρίμηνον δέν άσχολείται με τίποτε άλλο έκτός άπό τό θέμα τών κρίσεων, τών προαγωγών, τήν έκλογην Υπαρχηγού και τήν διερεύνησιν τών προθέσεων και διαθέσεων τού Αρχηγού, ο οποίος διανύει ήδη τό πέμπτον έτος εις τήν ήγεσίαν, ένων συνήθως, χωρίς τούτο βεβαίως νά ρυθμίζεται ύπο τού νόμου, οι Αρχηγοί τού Λ. Σ. άπήρχοντο μετά διετίαν διά νά άνοιγή δρόμος και είσι τούς άλλους συναδέλφους των.

ΟΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Η δημοσιος και ταχεία τηλεπικοινωνιακή έξυπηρετήσεως είναι έκ τών ούκ δέν διά τήν λειτουργίαν τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. Τήν άναγκην αύτήν φαίνεται δημως διτά ήγονει παντελώς άπό ΟΤΕ. Αλλως δέν έξηγειται τό γεγονός διτά τό έπιπεδον τής τηλεπικοινωνιακής έξυπηρετήσεως τής Ναυτιλίας έχει κατέλθει εις έπικινδυνον θαθμον διά τήν λειτουργίαν τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. Πρό ήμερων δύο τετράγωνα (Κολοκοτρώνη - Σκουζέ - Ακτή Μιαούλη - Φιλελλήνων) είχαν νεκρωθή τηλεπικοινωνιακών, διότι ύποσταθμός τού ΟΤΕ είχε καταλύθηση, διά πολλοστήν φοράν, ύπο τών ύδατων ύπονδρων και οι ύπευθυνοι πλειστον δσων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, πού έτρεχαν νά έξυπηρετηθούν άπό άλλα τηλέφωνα και TELEX, τρέμουν εις τήν σκέψιν διτά ήνεκρωσιν τών τηλε-

φωνικών γραμμών μπορει νά έπαναληφθή έπειδή, δημως έδήλωσαν ύπαλληλοι τού ΟΤΕ πού ήσχολούντο μέ τήν άποκατάστασιν τής βλάβης, δέν λαμβάνονται τά ένδεικνυσόμενα μέτρα διά τήν άριστηκήν διόρθωσιν τής καταστάσεως.

Διά τό θέμα τής τηλεπικοινωνιακής έξυπηρετήσεως τής Ναυτιλίας, είχαμε άπευθυνθή προσφάτως εις τούς άρμοδιους τού ΟΤΕ, οι οποίοι δημως φαίνεται διτά γράφουν εις τά παλιά τους τά παπούταια κάθε ύπόδειξιν. Δι' ή έπικαλούμεθα τήν δμεσον παρέμβασιν τού προϊσταμένου τού ΟΤΕ Υπουργού Συγκοινωνιών Κ. Παπαδόγυνα, ο οποίος άπό τήν θητείαν του εις τό Υπουργείον Ναυτιλίας γνωρίζει τήν σημασίαν πού έχει διά τήν ναυτιλιακήν έπιχειρήσιν ή δμεσος και ταχεία τηλεπικοινωνιακή έξυπηρετήσι, ώστε νά διορθωθούν τά πράγματα. Αναμένομεν.

ΚΑΙΡΟΣ ΔΙ' ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Σύμφωνα μέ πληροφορίες τών «Ναυτικών Χρονικών», έντος τού πρώτου δεκαμέρου τού Ιουνίου θά είναι εις τήν διάθεσιν τού Υπουργείου τά στοιχεία τής διενεργηθείσης άπογραφής τών ναυτικών τών ύπερτρευτών τών εις τά ύπό Ελληνικήν σημαίαν πλοία, ως και εις τά άλληνόκτητα ύπο ένεας σημαίας τά συμβεβλημένα μετά τού ΝΑΤ κατά τήν 30ήν Νοεμβρίου 1978, έπι τή βάσει τών όποιων θά ληφθούν δριστικές άποφάσεις διά τήν άντιμετώπισιν τού ναυτεργατικού προβλήματος.

Τό πρόβλημα, από τά κυριώτερα τής Ελληνικής Ναυτιλίας από άρκετών ήδη έτών, είναι γνωστόν: Υπάρχει έλλειψης Ελλήνων ναυτικών διά τήν έπανδρωσιν τού ήλληνοκτητου στόλου, γεγονός τό οποίον ήναγκάσε τούς Ελλήνας έφοπλιστάς νά προσφύγουν εις τούς άλλοδαπούς και ήδη τά πλοία μας έχουν γεμίσει άπό «κάθε καρυδιάς καρύδια». Διότι οι άλλοδαπού αύτοί προσλαμβάνονται, έλλειψει έλληνων ναυτικών, διά νά καλύψουν τάς άναγκας τής συνθέσεως χωρίς νά ύπάρχη ή παραμικρός έλεγχος έν σχέσει με τήν ναυτικότητά των και κυρίως έν σχέσει με τάς συνθέσεις τών, τήν ύγειονομικήν των κατάστασιν και τήν προέλευσιν τών προβλήματα εις τούς ίδιους μας ναυτικούς. Διά τήν άντιμετώπισιν τής καταστάσεως αυτής και διά τήν έξαλειψιν τών προβλημάτων πού δημιουργεί ήδη ένεξελεγκτος πρόσθιψις άλλοδαπού, οι έφοπλισταί έσκεφθησαν διτά ήτο προτιμότερον και διά τό γόρητον τής Ελληνικής Ναυτιλίας άλλα και διά τήν δημιουργίαν θάλασσαν έργασιαν κλίματος έπι τών ήλληνοκτητων πλοίων νά προσφύγουν εις τάς ήπιηρεσίας ώργανωμένων άλλοδαπού πληρωμάτων και έπροχώρησαν εις τήν γνωστήν συμφωνίαν με τάς ναυτεργατικάς ένωσεις τού Μπαγκλαντές και έπιδιώκουν τήν ύπογραφήν παρομίων συμβάσεων με τάς ναυτεργατικάς ένωσεις και άλλων χωρών πού μπορούν νά παραχωρήσουν ώργανωμένα πληρώματα εις τήν Έλληνικήν Ναυτιλίαν.

Τώρα, μετά τήν έπειρηγασίαν τών στοιχείων τής άπογραφής, θά έχωμεν πλήρη στοιχεία διά τόν άριθμόν τών ήλληνοκτητων πού ήσχολούνται εις τά έλληνοκτητητα πλοία, άλλοδαπού πού είναι ήναγκάκ νά άντικατασταθούν, διά τούς λόγους πού ήνεφέρθησαν ήνωτέρω, με ώργανωμένα πλοία πληρώματα. Ό. Κ. Κεφαλογιάννης, ο οποίος μόλις πρό δίλγων ήμερων έδήλωσε πάλιν διτά τό Υπουργείον άπασχολείται συνεχώς με τό πρόβλημα, οφείλει νά θέση χωρίς χρονοτριβήσην τά στοιχεία τής άπογραφής ύπ' θύμιν τών ένδιαφερομένων μερών, τήν Ε.Ε. και τήν ΠΝΟ, ώστε χωρίς έπιηρεσμούς άπό τήν γνωστήν συνθηματολογίαν και τάς γνωστάς θά πού άποβούν έπ' ώφελεια και τής Ναυτιλίας και τών ναυτικών μας.

Τό τελευταίον διάστημα ήνακοινούνται συστηματικώς από τό Υπουργείον διτά ή άρμο-



Γράψατε διά νά σάς σταλούν κατάλογος και τιμάι έντελως δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone: 987 4670
telex: 897 833

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται δλαι αι μάρκες αύτοκινήτων εις τιμάς έργοστασίου και δέν δασμού (transit).

telegrams: «PHENICO» LONDON

δια Διεύθυνσις τού ΥΕΝ προβαίνει είς συστάσεις είς ναυτιλιακάς έταιρίας νά μειώσουν τό ποσοστόν των άλλοδαπών ναυτικών πού ύπηρτούν είς τά πλοιά των. Δέν είδαμε, δώμας, και καμίαν ύπόδειξην μέ ποιους νά τούς άντικαταστήσουν, πράγμα πού θά ξεπρεπε νά ένδιαφέρη πρωτίστως τό 'Υπουργείον, διότι τό πλοιόν πρέπει νά κινηθῇ ούτως ή δλλως. Αι ύποδειξεις αύτα, δν μή τί δλλο, άποδεικνύουν δτι τό 'Υπουργείον δέν έχει τήν παραμικρά αισθησιν τής καθημερινής πραγματικότητος και άγνοει τό καθημερινόν και άγχωδες πρόβλημα τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως πού είναι ή έξεύρεσις πληρωμάτων.

Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Παραπονούνται οι έφοπλισταί, δχι μόνον διά τάς ζητουμένας ύψηλάς τιμάς τών μπάνκερες, άλλα και διά τήν χαμηλήν ποιότητά των. Βλάβαι πρακαλούνται είς τάς μηχανάς. 'Ο συνδυασμός τής άκριβειας και τής ποιότητος διά μεγάλα τάκνερς δυνατόν νά ύπολογισθούν είς αύξησιν κατά έξ πόντες τού Γουορντσεκίλ, διά νά καλυφθῇ τό κόστος έννος τά ταξίδιον. 'Η ίντερτάνκο προέβη ηδη είς τά κατάλληλα διαβήματα είς τάς έταιρειας πετρελαίων.

Διά τά 50% τής αύξησεως τών τιμών τών μπάνκερες κατά τούς τελευταίους μήνας ύπολογιζεται δτι θά χρειασθή αύξησης τού ναύλου διά σκάφος μέ στομοστροβίλους 350.000 τον. κατά 6 πόντες τού Γουορλντσεκίλ κατά 3.30 και 1.05 δολ. τών τόννων διά ταξίδιον Περσικού πρός τήν Δύσιν.

Ακόμη και διά τά ύπο χρονοναύλωσιν σκάφη ή θέσις είναι δύσκολος. Δέν ήμπορούν νά άποδώσουν τήν προσυμφωνημένην ταχύτητα.

'Ας σημεωθῇ αι τιμάι τών μπάνκερες κυμαίνονται άπό 122 δολ. είς τό Ρόττερνταμ και 131 δολ. είς τό Λάς Πάλμας.

ΟΧΙ ΥΠΟ ΠΙΕΣΙΝ

Είναι άπολύτως δικαιολογημένη ή ύπόδειξης τής 'Ενώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών νά ληφθούν τά προσήκοντα μέτρα διά νά σταματήσῃ ή συστηματικά άσκουμένη τελεταίων πίεσις πρός έξόφλησην άπαιτήσεων ναυτικών διά' άπειλής έφαρμογής τού Ν. 690/1945 ή και διά προσφυγής είς τήν είσαγγελικήν άρχην διά τόν σκοπόν, πού έχει ως άποτελεσμα νά συλλαμβάνονται και νά κρατούνται έφοπλισταί και διευθυνταί ναυτιλιακών έπιχειρήσεων οι όποιοι ύπο τήν πίεσιν ταύτην και διά τήν άποφυγήν τής καταλαπωρήσεώς των έξαναγκάζονται νά καταβάλουν τά άξιούμενα ποσά πρίν ή ύποθεσις κριθῆ ύπο τών άρμοδων δικαστηρίων. Και θρώς έπισημαίνεται δτι διά Ν. 690 έξετράπη τού σκοπού του, πού είναι ή τιμωρία τού κακοβούλως μή καταβάλλοντος δεδουλευμένας άποδοχάς είς μέσον είσπρεξεως διαφόρων άπαιτήσεων διά τάς όποιας δέν έχουν έκδοθή έριστικαί και τελεσίδικοι άποφάσεις.

Ο ΝΕΟΣ ΥΠΑΡΧΗΓΟΣ



"Επειτα άπό άναμονήν πενήντα ήμερών έπληρωθη έπι τέλους ή κενή θέσις τού 'Υπαρχηγού τού Λιμενικού Σώματος. διά τήν όποιαν έπελέγη, τήν 19ην Μαΐου, ύπο τού 'Ανωτάτου Συμβουλίου Λ. Σ., ό 'Αρχιπλοιάρχος κ. Νικ. Κλειώσης, ο δημοσίος προτίχης είς 'Υποναύαρχον και άνελαβε τά καθήκοντά του. Πρόκειται περί έπιτυχούς έπιλογης. 'Ο κ. Κλειώσης, προκισμένος μέ έξοχα ηθικά και ψυχικά προσόντα, άπό τών μικροτέρων βαθμών άνεπτυξε έπιτυχη δραστηριότατα, μέ άυτην προσήλωσιν είς τήν έκπλήρωσιν τού καθηκοντος. 'Η μακρά θητεία τού νέου 'Υπαρχηγού είς δλους τούς τομεῖς άρμοδιότητος τού Λιμενικού Σώματος και ή βαθεία γνώσης τών θεμάτων τής Ναυτιλίας και τών άνθρωπων της προδικάζουν έπιτυχιαν και είς τήν νέαν θέσιν, άπό τήν όποιαν, είμεθα βέβαιοι, δτι πολλά μπορεί νά προσφέρη είς τήν μεγάλην ύποθεσιν τής Ναυτιλίας μας.

Διά τήν διόρθωσιν τής καταστάσεως, πού έχει δημιουργηθή, ζητείται νά πάυση ή σύλληψης και κράτησης τών φερομένων ώς ύπευθυνών οι όποιοι, έπι τή ήποβολή μηνύσεως νά παραπέμπωνται ύπο τής είσαγγελικής άρχης είς τό άυτόφορον διά' ή εύθειας κλήσεως. 'Η έφαρμογή τής ύποδειξεως, ή όποια είναι άπολύτως εύλογος, θά συντελέσῃ είς τήν καταστολήν ήτόπων ένεργειών έναντιον έφοπλιστών ή διευθυντών μεγάλων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων τού Πειραιώς, έγνωσμένης σοβαρότητος και έντιμου διαχείρισης ως τών πλοίων των. 'Ο κ. 'Υπουργός τής Δικαιοσύνης έφειλε νά προβῇ είς τάς άπαιτουμένας ύποδειξεις πρός τάς είσαγγελικάς άρχας διά τήν έξαλειψιν τού άτόπου.

**CHARTERING
TANKERS - BULKCARRIERS**

ΑΠΟ ΣΟΒΑΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ZΗΤΕΙΤΑΙ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Είναι γεγονός δτι τό Π. Δ. περί άσφαλίσεως τών έπιβατών τών άκτοπλοϊκών έπιβατηγών πλοίων είχε άτελείας — προφανώς λόγω τής βιασύνης μέ τήν όποιαν κατηρτίσθη — αι όποιαι διεπιστώθησαν άφού είχε δημοσιευθή είς τήν 'Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως και είχε άρχισει ή διαδικασία έφαρμογής του. Και είναι εύλογον δτι, έφ' δσον διεπιστώθησαν άτελειαι, αύται ήδη έπρεπε νά διορθωθούν. 'Αλλά νά έπιδιώκεται ή έξαλειψις τών έπισημανθεισών άτελειών διά συστημάτων πού είς τήν πράξιν έχουν ήδη άποδειχθή έφαρμένα είναι άνεπιτρέπτων. Και έπ' αύτού έφιστωμεν τήν προσοχήν τού κ. 'Υπουργού. Είναι μερικά θέματα τά όποια δέν μπορούν νά λύωνται είς τό πόδι, ούτε νά φορτώνωνται εύθυναι ιδικαί μας είς άλλους. Συνιστώμεν, λοιπόν, άπλοποίσεις έφικτάς πού και τόν σκοπόν τής άσφαλίσεως τών έπιβατών θά έξυπρετήσουν και δέν θά έπιφερουν άναστάσιν είς τούς φορείς τής 'Άκτοπλοιας. Νομίζομεν δτι είμεθα σαφείς.

ΕΝΑΥΛΩΘ ΤΟ «ΑΠΟΛΛΩΝ»

'Ο γνωστός Ιταλός έφοπλιστής τής Γένοβας Κόστα, έναύλωσε τό έλληνικόν κρουαζιέρόπλοιον «Απόλλων» διά ν' άντικαταστήσῃ τό «Αντζελίνα - Λάουρο» τό όποιον κατεστράφη έπι πυρκαϊάς είς Αντίλλας. 'Η ύπηρεσία τήν όποιαν θά έξετελει τό άχρηστευθέν σκάφος και τήν όποιαν ήδη θ' άναλαβή τό «Απόλλων» περιλαμβάνει σειράν κρουαζιέρων είς τήν Δυτικήν Μεσόγειον μέ άφετηρίαν τήν Γένοβα άπό 30 Ιουνίου μέχρι 6 Οκτωβρίου. Τό πλοίον έναυλώθη μέ τό πλήρωμά του, άλλ' έν τούτοις θά χρησιμοποιηθούν άρκετοί Ιταλοί ναυτικοί, ίδιως είς τήν ύπηρεσίαν τών μαγιερείων.

Τό «Απόλλων» έχει δυναμικότητα 320 έπιβατών και διαθέτει 144 καμπίνας, δλας μέ λουτρόν, τηλέφωνον και κλιματισμόν. Δεδομένου όμως δτι αι κλεισθείσαι ήδη θέσεις διά τάς κρουαζιέρας τού 'Αντζελίνα - Λάουρο» φθάνουν τάς 5.000, ή 'Εταιρία προτίθεται νά προσφέρει έναλλακτικά λύσεις είς τούς πλεονάζοντας έπιβάτας. Τοιάυται λύσεις είναι αι 7μεροι κρουαζιέραι είς Ρόδον - Πειραιά ή 11μεροι είς Κωνσταντινούπολιν μέ τό πλοίον τής έταιρίας «Ένρικο», αι 10μεροι κρουαζιέραι είς τάς Καναρίους μέ τό πλοίον «Φεντερίκο» και ή κρουαζιέρα τής Βορ. Θαλάσσης μέ τό πλοίον «Εύγενιος».

ΚΕΡΔΟΣ 90 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ

Τήν τελευταίαν στιγμήν, κυριολεκτικώς, έπειτεύχθη ή παράτασις έπι ένα έτος τής ισχύος τής άδειας άνεγέρσεως πολυορδόφου κτιρίου είς τό παρά τήν Πλατείαν Τερψιθέας (Παλαιολόγου και Καραϊσκού) άκινητον ίδιοκτησίας τού ΝΑΤ, είς τό όποιον πρόκειται νά συγενσάθη τού Οίκου τού Ναύτου. Καί τό κέρδος τού ΝΑΤ άπό τήν παράτασιν τής έν λόγω άδειας, ή ισχύς τής ήδη οιας έληγε τήν 15ην Μαΐου, έπολογίζεται είς τούς 90 έκατ.

'Υπενθυμίζεται σχετικώς δτι ή παραταθείσα δδεια είχε έκδοθή παλαιότερον έπι τή βάσει τού Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού τού 1955 και, έν δέν έπειτυχαντο τής ή παράτασις τής ισχύος της, τό ΝΑΤ θά ήτο ύποχρεωμένον νά έκδωση, νέαν δδειαν άνοικοδομήσεως βάσει τού Γ.Ο.Κ. τού 1973 και μέ τούς μειωμένους συντελεστάς δομήσεως πού έχουν θεσπισθή είς τό τέλος τού 1978. Τούτο θά έσημαινε περιορισμόν τής ώφελίου έπιφανείας τού κτιρίου κατά 2.200 τ. μ. περίπου, δαπάνην διά νέαν μελέτην και καθυστέρησιν είς τήν έναρξην τού έργου μέ συνέπειαν προσθέτους δαπάνας διά τά ένοικια τών κτιρίων είς τά όποια στεγάζονται σήμερον τά πολυιατρεία και αι διοικητικά ύποηρεσια τού Οίκου Ναύτου. Ούτω, ή ώφελει τού ΝΑΤ ύ-

Πεπειραμένος Broker γιά τήν άναλογη θέση. Μισθός ίκανοποιητικός. Οι ένδιαφερόμενοι παρακαλούνται νά άποστείλουν βιογραφικό σημέωμα είς:

P. O. Box 104, Ταχυδρομείο Πειραιώς μέχρι 10.6.79

Η ναυλαγορά

πολογίζεται εις 90 έκατ. δραχμών περίπου καί νομίζομεν ότι θά πρέπει νά έκφρασθη ή ύπουργική εύαρεσκεια πρός τάς άρμοδιας υπηρεσίας αἱ όποιαι ἐγκάρωρας ἐπεσήμαναν τό πρόβλημα καὶ ἐδωσαν οὕτω εἰς τόν κ. 'Υπουργόν τήν εὐχέρειαν νά ἐπιτύχῃ, με παρέμβασιν πρός τόν 'Υφυπουργόν Οικισμοῦ κ. Μάνον, τήν παράτασιν τῆς ισχύος τῆς ἀδείας ἀνοικοδομήσεως ἐπί ἔνα έτος.

'Η ἐναρξίς τῶν ἐργασιῶν διὰ τήν ἀνέγερσιν τοῦ κτηρίου ἔχει προσδιορισθή διὰ τῆς 7ην 'Ιουνίου, διτε καὶ θά ἐγκατασταθή ὁ ἐργολάβος τῶν οικοδομικῶν ἐργασιῶν κ. I. Γκοτζαμάνης, ὁ όποιος ἀνεδείχθη ἀπό τόν διενεργηθέντα κατά τήν 20.3.79 μειοτικὸν διαγνωσιόν. Τό ἔργον είχε προϋπολογισθῆ ἀπό τήν μελέτην εἰς 65.000.000 δραχμῶν καὶ μετά τήν ἐπιτευχθείσαν κατά τόν διαγνωσμόν ἔκπτωσιν ἀνετέθη ἀντί ποσοῦ 53.000.000. Αἱ ἐργασίαι διὰ τήν ἀνέγερσιν τοῦ οικοδομήματος πρέπει νά περισταθοῦν ἐντός 540 ἡμερολογιακῶν ἡμερῶν ἀπό τῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ ἀναδόχου, ὁ όποιος, συμφώνως πρός τάς πληροφορίας πού ἔχουν συγκεντρωθῆ, είναι συνεπέστατος καὶ ἐκτελεῖ καὶ ἀλλα δημόσια ἔργα.

Τό Σχόλιον τοῦ 150ημέρου

'Ο Πρόεδρος Κάρτερ διέταξε τούς ἀρμοδίους τοῦ 'Υπουργείου Εμπορίου, νά εὔρουν τρόπον ὅπως ἀπαλείψουν ἐκ τῆς ισχυούσης νομοθεσίας τούς δρους ἑκίνους, οἵτινες ὑπόδηλώνουν ἀνισότητα μεταξύ τῶν δύο φύλων.

Εἰς σχετικόν σχολιασμόν τῆς ἀποφάσεως αὐτῆς, τονίζεται ὅτι ἐνώ εἰς τήν Ἑλληνικήν καὶ τήν λατινικήν ὑπάρχει διάφορος λέξις διὰ τόν «ἀνθρωπον» καὶ τόν «ἄνδρα», εἰς τήν ἀγγλικήν γλώσσαν - διπλῶς ἀλλωτεῖ καὶ εἰς τήν γαλλικήν - ὀαὐτός δρος «ταν» δῆλοι καὶ τόν ἀνθρωπον καὶ τόν ἄνδρα. 'Ἐπι πλέον δέ ἀποτελεῖ συνθετικόν σειράς ὅλης δρων καὶ ἐκφράσεων, οἱ όποιοι ἐν τούτοις σήμερον δέν ἀναφέρονται μόνον εἰς τούς ἄνδρας ἀλλά καλύπτουν ἐξ ἴσου καὶ τάς γυναικάς.

Κατ' εὐτυχή σύμπτωσιν Γενική Γραμματεύς τοῦ 'Υπουργείου Εμπορίου είναι ἡ κυρία 'Ελσα Πόρτερ, ἡ όποια καὶ ἐσπευσε ν' ἀπαλείψῃ ἐξ δλων τῶν ἐπιστήμων κειμένων τάς λέξεις «long shoreman» (λιμενεργάτης) «manpower» (ἐργατικόν δυναμικόν) καὶ «man-hours» (ώραι ἐργασίας) καὶ νά τάς ἀντικαταστήσῃ ἀντιστοιχῶς με τάς λέξεις stevedor staffing καὶ work-hours. 'Ανυπερβλήτους δυσκολίας φίνεται ὅτι συνήτησης με τήν λέξιν «seaman» διά τήν όποιαν δέν εύρε πρός τό παρόν ἐναλλακτικόν δρον καὶ ἐπέτρεψε νά χρησιμοποείται μέχρι νεωτέρας.

Καὶ ἡ ίδική μας γλώσσα δέν είναι δμορος συνθέτων λέξεων ἐνδεικτικῶν τῆς ἀνδρικῆς ὑπέροχης. 'Άλλ' εὐτυχώς εἰς τήν ναυτικήν μας ὄρολογίαν δέν μάς δημιουργεῖ προβλήματα. 'Ἄς, ἀφίσωμεν, λοιπόν, τάς γυναικας νά «ἀνδραγαθούν» καὶ ἀς τούς στήνωμεν «ἀνδριάντας».

Σταθερώς ἀνατιμητική ἡ ναυλαγορά. Τά τάιμ ταστρερος είς ἔξαιρετικῶς καλά ἐπίπεδα. Προνομιούχα τά μπάλκ κάρριερ είς τόν Βόρ. 'Ατλαντικόν καὶ Πλέιτ. Οι Ρώσοι είς τό προσκτηνον, ἀλλά καὶ οι ναυλωται σιτηρών πληρώνουν καλούς ναύλους, προκειμένου νά ἔξασφαλίσουν μπάλκ κάρριερ κυρίως. Τά 8 καὶ πλέον δολλάρια τήν ημέραν διά μέτρια μπάλκ κάρριερ πληρώνονται ἀνέτως. Τό εύχαριστον είναι ὅτι ἡρχισεν ἡ ναυλωση σκαφών διά γαιάνθρακας καὶ μεταλλεύματα.

Ἡ κρίσις τῶν πετρελαίων θά ἐπαναφέρη τό ἐνδιαφέρον διά τόν γαιάνθρακα καὶ ἀν τούτο συμβή ἡ ναυλαγορά θά ἐμφανίσῃ ζωρότητα ἀσυνήθη. Τά μπάλκ κάρριερ προνομιούχα.

Ίδού μερικαὶ σύντομαι εἰδήσεις σχετικῶς με τήν ναυλαγοράν:

με τήν Αύστραλιαν διά τήν προμήθειαν ἀπό τού ἀμέσως προσεχούς μέλλοντος ἐκατομμυρίων πολλών τόννων γαιανθράκων διά τήν βιομηχανίαν τού χάλυβος. Εἰς Μπλαίρ 'Αθολ τής Αύστραλιας η παραγωγή γαιανθρακος θά φθάσῃ τά δέκα ἑκατομ. τόν. ἐπησίως με προορισμόν τήν 'Ιαπωνίαν.

• • •

Ο Κώδιξ τής Ούνκταντ διά τά λάϊνερς τῶν 40+40+20 ἐκυρώθη ἀπό τούς ἐννέα τής Κοινῆς 'Αγορᾶς. Αἱ ἐπιφυλάξεις τής Βρεταννίας καὶ τής Δανίας ἡρθησαν καὶ ὁ Κώδιξ τίθεται ἐν ισχύ, δεδομένου ὅτι ἐγένετο ἀποδεκτός, ὡς προεβλέπετο, ἀπό 25 Κράτη ἐλέγχοντα τά 25 τοις ἑκατόν τού παγκοσμίου τοννάς εἰς πλοια γραμμῆς ἐντός τῶν τελευταίων πέντε ἐτῶν ἀπό τού 1974, διτε τό πρώτον ἐκυρώθη.

• • •

Μερικῶς τά φορτία μεταξύ 'Ηνωμένων Πολιτειών καὶ Σοβιέτ θά ἀσφαλίσωνται τού λοιπού εἰς τήν 'Αμερικήν, παρά τό γεγονός ὅτι οι Ρώσοι διατηροῦν πάντοτε τήν ἀρχήν τού νά ἀγοράζουν «φόμπ» καὶ νά πωλούν «τούφι».

• • •

Οι ιδιοκτήται τῶν μπάλκ κάρριερ καθίστανται πλέον αἰσιόδοξοι ὅσημεραι. Χαρακτηριστική είναι ἡ περίπτωσις σκάφους τῶν 35.000. τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως τέλους τού 1977 τό όποιον προσφέρεται πρός πώλησιν ἀντί 14 ἑκατ. δολλάριων.

Πρό τριών μόλις ἐβδομάδων, τό αύτο σκάφος ἔτελε ὑπό διαπραγμάτευσιν είς τά 12.7 ἑκατ. δολλάρια, ἀλλά τελικῶς δέν ἐγένετο ἡ πώλησις. Μετά δύο ἐβδομάδας αἱ ἀπαιτήσεις τών πωλητῶν ἀγόρηθησαν κατά 10%.

Λαμβανομένων υπό διάφορων, τό ὄψιν τών σημειριῶν ναύλων, τό ἐνδιαφέρον διά μπάλκ κάρριερ δικαιολογεῖται περισσότερον τού ἐνδιαφέροντος διά τάκερ. Τά μπάλκ κάρριερ εἰς πράττοντον σήμερον τούς ψύηλοτέρους ναύλους ἀπό τού 1974. 'Ἐν τούτοις, ὑπάρχουν πρόθυμοι ἀγόρασται καὶ διά τάκερ. οἱ όποιοι πιστεύουν ὅτι ἡ ἀγορά θά ἔξακολουθήσῃ τήν ἀνοδικήν τῆς πορείαν ἐπ' ἀρκτόν, ὥστε νά ἀποσβέσουν τά ἀγοραζόμενα σκάφη εἰς σύντομον, σχετικῶς, χρονικόν διάστημα. Πάντως, αἱ προτίμησεις περιστρέφονται είς τά καλά σκάφη, μικράς ἡλικίας.

• • •

Ἡ συνεχιζομένη ἐπιποδόφορος ζήτησις σκαφών εἰς τήν ναυλαγοράν προκαλεῖ τήν ἀναπόφευκτον ἀνατίμησιν τών μεταχειρισμένων σκαφών, τών μπάλκ κάρριερ, τών μικτών καὶ τών τάκερ. Καὶ ώς ἀπότελεσμα ἡ στροφή πρό τά νεότευκτα ἀρχίζει νά ἐκδηλώται μέ τωντόπερον πωας τό ἐνδιαφέρον. Πρόβλεψις: Διά τό 1979 αἱ παραγγελίαι προβλέπονται περισσότεραι ἐναντί τής τελευταίως τριετίας.

• • •

Τά δολ. 22.750 φίο, πού ἐπιληρώθησαν δι' Ιαπωνίαν σιτηρά ἀπό τόν Κόλπον διά σκάφος 30.000 τόννων 'Ιουνίον, είναι χαρακτηριστικά τής θέσεως τής ναυλαγοράς πρό δύο ἀκόμη ἐβδομάδων. Αὔησις δολ. 8.50 ύπερ τόν κατά Φεβρουάριον ναύλον.

• • •

Ίδιαίτερον ἐνδιαφέρον τών ἐφοπλιστῶν διά μπάλκ κάρριερ 30.000 τον. καὶ ἀν τόν διά καινούργη δσον καὶ μεταχειρισμένα. Τό ψύηλόν ναυπηγικόν κόδοτος καὶ αἱ μεγάλαι δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως ὠθησαν τάς τιμάς τών πλοίων αὐτῶν εἰς τά μέχρι τών 25 τοις ἑκατόν κατά τάς παρελθούσας ἐβδομάδας.

• • •

Ἡ Ιαπωνία προβαίνει είς νέας συμφωνίας

τής «"Εσσο» ἐγγώρισεν διτε αἰτερειδεισεις περιορίζονται μετά τάς αἰσθητώς μειωμένας ἔξαγωγάς τού Περσικού πετρελαίου. Τό μάξιμου διά τά μπώνκερς είς τό δριον τού 1978 καὶ είς τινας περιπτώσεις κάτω καὶ ὀπούτο.

• • •

Βελτιωμένη ἡ κίνησις τής Ιαπωνικής βιομηχανίας χάλυβος. Ζήτησοι καλή ἀπό τήν ἐπιτόπιον ἀγοράν. Καλυτέρα ἐναντί τού 1978. 'Η ἐπιτόπιος κατανάλωσις ζωροτέρα. Αἱ ἐπησίως είς τήν βιομηχανίαν ύψηλότεραι. Κατά 7-8% ἀνάτεραι ύπολογίζονται.

• • •

Ἡ ζήτησις δμως ἀπό τό ἐξωτερικόν δέν σημειώνει αὔησιν. 'Από τήν 'Αμερικήν καθιυστερημένη. 'Η Κίνα ἐμφανίζεται ἐνδιαφέρομένη. Πάντως ἡ παραγωγή θά είναι μεγαλυτέρα ἐναντί τού 1978.

• • •

Τά νέα διά τήν Ρωσικήν ἐσοδείαν δχι εύχαριστα διά τήν Μόσχαν. Θά χρειασθή ἡ εισαγωγή σημαντικών ποσοτήτων σιτηρών ἀπό τήν 'Αμερικήν, πέραν τών συνήθων. Αἱ πολλαὶ χρονοναυλώσεις τό ύποδηλούν.



SIGMA-SYMBOL OF PROTECTION

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

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

Τά παγκόσμια αποθέματα δημητριακών, είς έπιπεδα ρεκόρ σήμερον, άναμενεται νά έλαττωθούν σημαντικώς μέχρι τά μέσα του προσεχούς έτους, λόγω της κακής έφετεινής συγκομιδής.

Τό άμερικανικόν ύπουργειον Γεωργίας, υπολογίζον την έφετεινή και τό πλεόνασμα προηγουμένων έσοδειών, ποποθετεί τά παγκόσμια αποθέματα είς τά 207 έκατ. τόν. τήν 1ην Ιουλίου.

'Υπο εύνοιακάς καιρικάς συνθήκας ή προσεχής έσοδων ύπολογίζεται είς 1,16 δισεκ. τόννους και ύπό δυσμενείς συνθήκας είς 1,09 δισεκ. τόννους. 'Αφαιρουμένης τής παγκόσμιου έπειρας καταναλώσεως (περί τά 1,18 δισεκ. τόν.), τόν. Ιουλίου τού 1980 τά αποθέματα θά κυμαίνονται μεταξύ 162 και 187 έκατ. τόννων.

'Η Ρωσική παραγωγή διά τό τρέχον έτος ύπολογίζεται μεταξύ 183 και 223 έκατ. τόννων, ή Κινεζική 117 - 121 έκατ. τόν. και ή άμερικανική 224 - 271 έκατ. τόννων. 'Η άντιστοιχος περιουσινή παραγωγή ήτο 237,2, 115 και 267 έκατ. τόννων.

Τά μικτά σκάφη συνέχισαν νά έπωφελούνται τής έλαφράς άνακάμψεως είς τάς μεταφοράς γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος. Φορτίον τών 120.000 τόν., άπό Πόρτ Καρτιέ δι 'Ολλανδίαν έκλεισθη είς τά 4,90 δολ. φίο (φόρτωσις Μαϊού - Ιουνίου). 'Ετερον σκάφος τών 103.100 τόν. d.w. έχροναυλώθη πρός 3,10 δολ. διά κυκλικόν ταξίδιον μέσω Χάμπτον Ρόδος, και Βραζιλίας, μέδμεσον παράδοσιν Κόντινεντ.

'Η κρίσις τών πετρελαίων φέρει και πάλι τόν γαιανθράκα είς τήν άνάγκην τής καταναλώσεως. Αι προβλέψεις άμιλούν περί βελτιωμένων έγκαταστάσεων είς τε τήν βιομηχανίαν και είς αύτήν τήν Ναυτιλίαν. 'Η τεχνολογία τόσον είς τά όρυχεια δόσον και είς τά κέντρα καταναλώσεως ήρχισεν ήδη μελετώσα τάς βελτιώσεις, ή μάλλον τάς άλλαγάς.

'Η παγκόσμιος παραγωγή και τά αποθέματα πετρελαίου θά διατηρηθούν είς χαμηλά έπιπεδα μέ προοπτικήν νά δημιουργηθούν σοβαρά έλλειψεις τον προσεχή χειμώνα, έστω και έαν αι βιομηχανικά χώραν έπιτυχουν τόν στόχον μειώσεως τής καταναλώσών τών κατά 5%, λέγει ο πρόεδρος τής Σέλλα.

Τά παγκόσμια αποθέματα πετρελαίου έχουν κατέλθει είς τά κατώτατα, ούσιαστικώς έπιπεδα και έαν άκομη ή παραγωγή τού 'Ιραν έπανελθη είς τά πρό τής άνατροπής τού Σάχη έπιπεδα, αι δυσχέρειαν άναμενεται νά συνεχισθούν.

'Ο πρόεδρος τής Μόμπιλ, έπίσης, είπεν δι τη προβλέπει νά έξακολουθήση ή έλλειψις βενζίνης είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας και προσέθεσεν δι τη σημερινή παγκόσμιος παραγωγή πετρελαίου δέν έπαρκει διά νά καλυφθούν αι άναγκαι τής άνθρωποτητος.

Εις παρομοίους δηλώσεις προέβη και ο πρόεδρος τής 'Εξον, δστις άποδιδει τήν παρούσαν έλλειψιν καυσίμων είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας άφ' ένός μέν είς τήν μειώσιν τής παγκόσμιου παραγωγής και άφ' έτέρου είς τήν δημιουργίαν άποθεμάτων πετρελαίου θερμάσεως διά τήν προσεχή χειμερινή περίοδον.

Κατά τήν διάρκειαν τού 'Απριλίου, διεγράφησαν άπό τόν κατάλογον τών άρχοντων τά σούπερ-τάνκερς «Μόμπιλ Σπράιη» (209.259 τον. d.w.) και «Μόμπιλ Πεγκάσους» (215.062 τον.), πωλήθεντα είς διαλύτας τής Φορμόζας και τό 259.447 τόν. «Σή Σόλτζιερ», έπανατεθέν ένν ύπηρεσία άπό τούς νέους ίδιοκτήτας του μετά τετρατή παροπλισμόν.

ΤΑ TANKERS ΤΩΝ 80.000

Ός φαίνεται ή κίνησις περί τήν παραγγελίαν τών δεξαμενοπλοίων τού τύπου 80.000 τον. D.W. έξακολουθεί ζωηρά, έδηγούσα μάλιστα είς ψωσιν τινά τών τιμών. Πλείστα 'Ιαπωνικά ναυπηγεία ύπεβαλον προσφοράς με προθεσμίας παραδόσεως τό 1981 και μέτιμάς ποικιλούσας άπό 5,6 δισεκ. γιεν. Μέ τήν τιμήν τών 5,6 δισεκ. γιεν ύπολογίζεται δι τη ναυπηγησις είναι δυνατή χωρίς κέρδος ή ζημιάν, άπομενει δύμας ή κίνδυνος έκ τών μεταβολών τής συναλλαγματικής ισοτιμίας και ένδεχομένως έκ τίνος άνατιμήσεως τού χάλυβος.

Εις τήν πρόσκλησιν τής "Εσσο διά τήν κα-

τασκευήν 2-4 δεξαμενοπλοίων 80.000 τον. D.W., ή ναυπηγεία τής Γερμανίας, ή Χουντάι και ή Ισιμπρας, έκαμπαν προσφοράς κατωτέρας τής τιμής τών 26 έκατ. δολλαρίων, ήτις είναι ή τιμή μέ τήν όποιαν ή οίκος Γουλανδρή παρήγγειλεν σκάφος αύτοῦ τού τύπου είς τά ναυπηγεία Χιτάτοι.

Παραλλήλως τόσον ή "Εσσο δσον και ή Τοτάλ και ή Μόμπιλ έζητησαν προσφοράς διά χρονονάυλωσιν τοιούτων σκαφών. Τό γεγονός, δε δι τη θά άναζητήσουν άσφαλως τήν οίκονομικώτεραν λύσιν, έξηγει ωρισμένως παραγγελίας είς 'Ιαπωνικά ναυπηγεία έκ μέρους 'Ιαπωνικών έταιρών, άγνωστων μέχρι σήμερον, αι όποιαι κατά πάσαν πιθανότητα είναι θυγατρικά τών ναυπηγείων όπως π.χ. ή έταιρια Κατσούγιο, ήτις παρήγγειλε δύο πετρελαιοφόρα τών 80.000 τον. D.W. εις τά ναυπηγεία τής Κουρούσιμα μέ παράδοσιν τό 1980. Τοιουτοτρόπως καθίσταται δυνατόν νά προσφερθούν ιδιαιτέρως χαμηλοί ναύλοι, δεδομένου δι τη έφοπλισται και ναυπηγεία μοιράζονται τόν κίνδυνον. Τοιάται χρονοναυλώσεις έξηγγέλθησαν ήδη μέ ναύλον 5 δολ. κατά τόννον και μήνα, προϋποθέτουσαι κόστος ναυπηγήσεως τής τάξεως τών 20 έκατ. δολλαρίων ή 4,5 δισεκ. γιεν.

Αί προοπτικαί τών μπάλκ κάρριερς

Τό πλεονάζον τοννάς τού παγκόσμιου στόλου τών μπάλκ κάρριερς ύπολογίζεται περί τά 25 έκατ. τον. d.w. και άντιπροσωπεύει τό 20% τής συνολικής παγκόσμιου χωριτικότητος τών σκαφών τής κατηγορίας αύτης έξ 145 έκατ. τον. d.w. 'Η ύφισταμένη άνισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως μειούται συνεχώς, άλλ.' έαν αι συνθήκαι τής άγοράς δέν παρουσίασουν έκτακτον βελτίσιν, δέν προβλέπεται νά έπελθη ίσορροπία πρό τού 1982. Μία έλαφρά βελτίωσις τών ναύλων τό 1978 συνέβαλεν είς τήν πραγματοποίησιν κερδών, άλλ.' ή αιτία ήτο μία έξαρσης ζητήσεως τοννάς και έχι ή έναρξις μάς έδραιωσής άνακάμψεως.

Τά άνωτέρω περιλαμβάνονται είς τήν έκθεσιν τού γραφείου Χ. Π. Ντρούρη, τού Λονδίνου, ύπό τόν τίτλον «Προοπτικά 'Απασχολήσεως τών σκαφών χύδην ηρώων φορτίων».

"Εν συνεχεία, ή έκθεσις άναφέρει δι τό 1981 ύπολογίζεται ή ζήτησις νά διατηρηθή είς τά 120 έκατ. τον. d.w., ένω ή προσφορά θά έχη σημαντικώς μειωθή. Διά τό έτος αύτό αι παγκόσμιοι μεταφοραί χύδην φορτίων τοποθετούνται είς τά 1221 έκατ. τον. και διά τό 1985 είς τά 1409 έκατ. τόννους.

"Ανω τού 80% τών παγκόσμιων διακινουμένων φορτίων σιδηρομεταλλεύματος μεταφέρονται διά θαλάσσης και ή έκθεσις προβλέπει δι τό 1981 αι διεθνείς μεταφοραί σιδηρομεταλλεύματος θά είναι περί τά 395,5 έκατ. τον., αύξανόμεναι είς τά 465 έκατ. τον. τό 1985. Αι μεταφοραί γαιανθράκων διά τό 1981 και 1985 ύπολογίζονται είς 157 και 192 έκατ. τον. άντιστοίχως. 'Ακολούθως, αι προβλέψεις διά τό δημητριακά ύπολογίζονται είς 126 και 140 τον. άντιστοίχως διά τό έτη 1981 και 1985.

"Η πλέον δημοφιλής κατηγορία μεγέθους

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

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ

'Ως άναφέρει τό Λόδδ'ς Ρέτζιστερ, τήν 1ην Μαΐου έτελουν ύπό παροπλισμόν 554 πλοίων, 15,07 έκατ. τον. γκρός, έναντι 571 πλοίων, 15,05 έκατ. τον. γκρός πρό μηνός.

'Εξ αύτών, 359 σκάφη, 2,53 έκατ. τον. γκρός ήσαν έτηρου φορτίου, ένω 195 σκάφη, 24,05 έκατ. τον. d.w. ήσαν δεξαμενόπλοια.

τών μπάλκ κάρριερς είναι τών 20.000 - 35.000 τον. d.w. καί άκολουθει ή κατηγορία τών 50.000 - 80.000 τον. Αι δύο κατηγορίαι αυτάι θά καλύπτουν τό 24,8% καί 21,5% τών πραγματοποιηθσομένων υπό τών μπάλκ κάρριερς τοννομιλίων κατά τό έτος 1985, λέγει ή έκθεσις. "Επειτα ή κατηγορία τών μεταλλοφόρων, τής τάξεως τών 100.000 - 150.000 τον. d.w.

Ο ρόλος τών μικτών σκαφών είναι τάς μεταφοράς Έηρών χύδην φορτίων είναι ιδιαίτερων σημαντικός, λόγω τού μεγάλου μέσου μεγέθους των καί τής άπασχολήσεως των είς μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος καί γιανθράκων επί μακρών άποστάσεων. Οι δήποτε πρόβλεψις περί της άπασχολήσεως ή μή τών σκαφών αύτών είς τάς ματαφοράς πετρελαίων, θά έχη άμεσους εύμενες ή δυσμενείς έπιπτώσεις είς τά μπάλκ κάρριερς. Σήμερον, ο στόλος τών μικτών σκαφών υπολογίζεται περί τά 50 έκατ. τον. d.w. καί είς τάς άρχας τού έτους τό 57% περίπου άπησχολείτο είς μεταφοράς πετρελαίων, τό 35% είς μεταφοράς χύδην Έηρών φορτίων καί 8% έτελει υπό παροπλισμόν.

Η έκθεσις προβλέπει ήτι τό 13% δλων

τών χύδην μεταφορών τού 1985 θά διακινήται επί μικτών σκαφών καί περίπου τά 75% τής χωρητικότητος δνω τών 150.000 τον. Θά παρέχεται, έπισης, υπό μικτών.

Καταλήγουσα, ή έκθεσις άναφέρει ήτι τά μπάλκ κάρριερς πιθανόν νά πραγματοποιήσουν ώρισμένα κέρδη τό 1980, άλλα θά ήτο φρονιμώτερον νά άναμέμεται ούσιαστική βελτίωσις περί τό 1985, δτε ή πλεονάζουσα χωρητικότης δέν θά ύπερβαίνη τά 5 έκατ. τον. d.w.

ΤΑ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΑ

Η προσφορά τοννάς διά τήν μεταφοράν σιδηρομεταλλεύματος ένδεχεται νά είναι άνεπαρκης τό προσεχές έτος, έάν ή άγορά τών τάνκερς είναι άρκούντως ζωηρά καί προσελκύσει τά μικτά σκάφη — επί τών δηποίων διακινείται ο μεγαλύτερος δγκος τών φορτίων σιδηρομεταλλεύματος — είς τάς μεταφοράς πετρελαίου, άναφέρει ή έκθεσις Ντρούρυ.

Πρός τό παρόν ύπάρχει ύπερπροσφορά χωρητικότητος είς τόν τομέα αυτόν, είς άπαντα τά μεγέθη σκαφών. Δέν άποκλείται, δημως, τό 1980 ή ζήτησις νά είναι μεγαλυτέρα

τής προσφοράς. Τήν δημοψιν αύτήν στηρίζει ή έκθεσις είς τό γεγονός δτι ή υφεσις τής βιομηχανίας χάλυβος παρήλθεν όριστικώς καί ή παραγωγή εύρισκεται σήμερον είς άνοδον.

Αι μεταφοραί σιδηρομεταλλευμάτων, μολονότι άντιπροσωπεύουν συνεχώς τό τρίτον τών έηρών χύδην φορτίων, έμειωθησαν είς τά 266 έκατ. τον. τό 1978 — τό κατώτατον έπινεδον άπο τού 1972.

Η έκθεσις τονίζει ήτι ή κάμψις τών μεταφορών θά ήτο έντονωτέρα, έάν δέν έσημειούτο η ένημένη ζήτησις άπο τήν άνατ. Εύρωπην και τίνας Ασιατικάς χώρας — περιλαμβανομένης τής Κίνας ήτις είσηγαγεν άνω τών 6 έκατ. τον. τό 1978.

Η Ιαπωνία είσηγαγεν 115 έκατ. τον., έναντι 133 τού 1977. Η Ε.Ο.Κ. 98 έναντι 101 και αι Ήνωμέναι Πολιτείαι 21 έναντι 19. Κυριώτεροι προμηθευται ήσαν ή Αύστραλια μέ 75 έκατ. τον. και ή Βραζιλία μέ 57 έκατ. τον. νους.

Η μείωσις τών φορτίων κατά τό παρελθόν έτος άπεικονίζε τήν χαμηλήν παραγωγήν τής βιομηχανίας χάλυβος, ήτις καθίστατο έντονωτέρα άπο τά ύψηλά άποθέματα.

You get what you need not what's available



Supply to all continental ports



Just tell us what you need — we deliver promptly. Sänger supplies numerous ships from all over the world at every European port. Our team is known for their courtesy, accuracy and speed. Talk to our customers — they can tell you about our service better than we can.

Friedrich Sänger

General Shipstore Merchant Import-Export

2 Hamburg Freeport
Magdeburger str. 5 - 7
Phone 33 75 51
Telex 2 161 675

23 Kiel 1 (Sheerhasen)
Mecklenbirger Str. 58
Phone (04 31) 35 033
Telex 29 27 87

Agent for Greece : EV. XENARIOS Ltd. 59, Panepistimiou Ave. - Athens. Box 1116. TELEX : 4225.

Telegrams : ASEXSUPPLIES. TEL. : 3216260 - 6510620 - 6512973 - 4815206

ΑΜΙΑΝΤΟΣ

Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ έτ. ΑΣΕΞ. Ε.Ε. (Εύαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΣ Ltd.)

ΧΡΥΣΟΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (ούχι παλαιός ή έκ ναυαγίων)

TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 59, ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ASEXSUPPLIES"

TELEX 4225 - ΤΗΛ. 3216.260 - 6510.620 - 6512.973 - 4815.206

Ποιότης C30 (νώδ. σ)κ 30 κλ. πρ. 7,50 δρ. κλ.

(Νέα συγχρ. σύνθεσις)

" BP τ Μαγν. Ιν. σ)κ 25 κλ. πρ. 12,50 δρ. κλ.

II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ - ΕΦΟΠΛ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ - ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ -TEXN.

ΓΡΑΦ. - ΔΙΑΣΤ.: 50X15X2, 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 30 Η ΠΛΑΚΑ - 50X15X5 ΕΚ. ΔΡ. 55 Η ΠΛΑΚΑ

1. Ποιότης ΕΞΤΡΑ 513 (νώδης) σ)κ 23 κλ. πρ. 17 κλ.

(Νέα συγχρ. σύνθεσις)

" F33 Φλάτρων (νώδ. σ)κ 22 κλ. πρ. 24 δρ κλ.

III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ ΡΕΤΙΡΕ, ΤΑΡΑΤΣΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ, ΠΟΙΟΤΗΣ: ΒΡC ΙΝΩΔ. Σ/Κ 30 ΚΛ. ΠΡ. ΔΡ. 12. -
(ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ).

(Νέα συγχρ. σύνθεσις)

πλωτή γέφυρα ΕΛΛΑΣ - Ιταλίας



μέ τά πολυτελή φέρρυμπάτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ – ΑΡΡΙΑ – ΚΑΣΤΑΛΙΑ
ESPRESSO OLBIA**

Καθημερινές άναχωρήσεις
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα και

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

άρθρων 38 του Ν.Δ. 3627/56 και 249 του Νόμου 187/73.

TA SSB

Κύριε Διευθυντά,

Σέ απάντηση σχολίου, πού καταχωρίσθηκε στό τεύχος της 15.4.79 του διγκρίτου περιοδικού σας, με τίτλο «Πάλι τά SSB», σας γνωρίζουμε τά άκολουθα:

«Η απάγορευση χρησιμοποιήσεως της διπλής πλευρικής ζώνης στά βραχέα (ζώνη συχνοτήτων 4.000-23.000 KHz) μετά την 1.1.1978 έγινε έγκαιρα και κατ' επανάληψη γνωστή στους ένδιαφερομένους, έτοις ώστε κανείς δέν θά μπορούσε νά ισχυρισθή δίτι δεν είναι ένημερωμένος έπι τού θέματος.»

Επίσης ούτε έντονος Κανονισμός περί τηλεπικοινωνιών των Ελληνικών έμπορικών πλοίων, (Π. Δ. 116/1977) έπιβάλλει τόν έφοδιασμόν τών πλοίων μέρας ημερομηνίας συσκευές άπλης πλευρικής ζώνης (S.S.B.).

Ο Κανονισμός αύτός έκριθη έπιβεβλημένο νά άναμορφωθή σε εύρεια έκταση.

Κατά τήν σχετική έπεξεργασία τού νέου κειμένου έζητήθη μετ' έπιμονης έκ μέρους τού έκπρωσάου της Έφοπλιστικής τάξεως όπως γιά τόν έφοδιασμό μέση συσκευές άπλης πλευρικής ζώνης (SSB) δοθή χρονικό περιθώριο δύο έτών.

Τό αίτημα έκριθη άπόλυτα λογικό γιατί τά πλοία έπι τού παρόντος μπορούν νά ξέυπερτησθούν με τήν διπλή πλευρική ζώνη στά μεσαία κύματα, και γιατί έπισης ούτως ή δλ. λως θά είναι υποχρεωμένα νά άντικαστησήσουν τά ραδιοτηλέφωνά τους άργοτερα, δοθέντος δέν θά καταστή υποχρεωτική ή άπλη πλευρική ζώνη (SSB) και στά μεσαία άπο 1.1.1982.

Τό πλοία στά ζώνη απόφασισε νά προχωρήση άμεσως στήν άπογραφή τών ύπερτούντων ναυτικών, με τήν προοπτική δίτι τά άποτελεσματά της δέν θά άργουσαν πέραν τού έξαμηνου.

Έντολη Υπουργού
Ο Γεν. Γραμματεύς
ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ

Πειραιεύς, 14 Μαΐου 1979

Σημ. N. X.: Τήν καθυστέρησην πάντως, τής άπογραφής άναγνωρίζει τό Y.E.N. και άπεστειλε πρός τήν "Ενωσιν Έλληνων Έφοπλιστών και τήν "Ενωσιν Πλοιάρχων σήμα έξαιτούμενον τήν έπισπευσιν τής ύποβολής τών άπογραφικών δελτίων. "Άλλως άπο τής Ιουνίου θά κινήση διαδικασίαν κατά τών μή συμμορφουμένων πλοιάρχων, δυνάμει τών

πού ούτε έπισης ούτως ή διαθέτουν τά ηγημένες τηλεπικοινωνιακές δυνατότητες στά βραχέα, έχουν τήν εύχερεια νά ποποιήσουν νέες συσκευές SSB. Απλώς γιά τούς λόγους πού άναφέρονται άνωτέρω δέν κρίθηκε σκόπιμο νά καταστή τούτο άμεσως υποχρεωτικό.

Επίσης, θά πρέπει νά τονισθή δίτι ή χρησιμοποίηση τών SSB στά βραχέα δέν σχετίζεται διόλου με τήν άσφαλεια τής ναυσιπλοίας ή όποια άποτελεί τό πρωταρχικό μέλημα τού Y.E.N.

Είναι νομίζουμε άφ' έαυτού φανερό δίτι οι πλοιοκτήτες πού έπιθυμούν νά διαθέτουν τίς ηγημένες τηλεπικοινωνιακές δυνατότητες στά βραχέα, έχουν τήν εύχερεια νά ποποιήσουν νέες συσκευές SSB. Απλώς γιά τούς λόγους πού άναφέρονται άνωτέρω δέν κρίθηκε σκόπιμο νά καταστή τούτο άμεσως υποχρεωτικό.

Μετά τημής
ΕΜΜ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ
Πειραιεύς, 17 Μαΐου 1979

«ΙΝΔΙΑ»

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ 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

Τιμαί λογικαί - 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTN.
AFTER OFFICE HOURS: 446873

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS:
"SHIPDAWOOD" MADRAS

Τό «Κλέβε της Θάλασσας» είς τήν ἐπικαιρότητα

ΠΟΣΟΝ ΘΑ ΔΙΑΡΚΕΣΗ Η ΕΥΦΟΡΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ; Μία ξρευνα είς ἓνα κρίσιμον ἐρώτημα

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

Εύλογα τά ἀγωνιώδη ἐρωτήματα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου περὶ τῆς χρονικῆς διαρκείας τῆς σημειουμένης ἀνακάμψεως τῆς ναυλαγορᾶς, ή ὅποια ἡρχισε νά ἐμφυσά αἰδιοδοξίαν διά τὸ μέλλον, ὑστερά ἀπό μίαν μακράν περίοδον ναυτιλιακοῦ μαρασμοῦ καὶ ἀπογοητεύσεων. Τό περίεργον, μάλιστα, εἶναι ὅτι ἡ βελτιώσις τῶν ναύλων σημειούσαται εἰς περίοδον κάθε ἄλλο ἀπό ἐλπιδοφόρον διά τὸ μέλλον τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας, ή ὅποια συνεχῶς φορτίζεται μὲ τάς ἀλλεπαλλήλους αὐξήσεις τοῦ πετρελαίου υπό τοῦ ΟΠΕΚ, τελούσα υπό τήν ἀπειλὴν μᾶς νέας ἐνεργειακῆς κρίσεως.

Εἰς τό ὁξύμωρον τοῦτο σχῆμα τῶν ἀντιτιθέμενων πορειῶν τῆς Διεθνοῦς Οἰκονομίας καὶ τῆς Ναυλαγορᾶς, δίδεται ἀπάντησις εἰς τήν εὐρείαν ἐπισκόπησιν καὶ τάς προοπτικάς διά τὸ 1979, δημοσιεύσαντα εἰς τά ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ τῆς Ιησ. Ιηνουαρίου 1979 (σελ. 10 καὶ ἐπ.), ποὺ δέν διεψύσθησαν ἀπό τήν μέχρι τοῦδε ἔξελιξιν τῶν γεγονότων.

Διά τήν προσέγγισιν, λοιπόν, τοῦ προβλήματος περὶ τῶν ἔξελιξεων τῆς ναυλαγορᾶς, πού αὐτήν τήν στιγμήν ἀπασχολεῖ τόν Ἑλληνα ἐφοπλιστήν περισσότερον ἀπό κάθε ἄλλο τί, ὅτι ἐπιχειρημή μία ἐπί τροχάδην ἀνάλυσις τῶν σημειουμένων ἔξελιξεων, πού μοιραίως ὀδηγεῖ εἰς αὐτονότατα συμπεράσματα.

'Ο δεσπόζων ρόλος τοῦ Ἰράν

Ἐπίκεντρον τῶν ποικίλων διεθνῶν ἔξελιξεων παραμένει πάντοτε τό Ἰράν, ή πάλαι ποτέ δευτέρα, μετά τήν Σαουδικήν Ἀραβίαν, πετρελαιοεξαγωγική Χώρα, ή ὅποια παρήγαγε τό 10% περίου τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς πετρελαίου, σκιαγραφούμενον ως ἀκολούθως:

1) Τό σημερινόν Ἰράν διέψευσεν τήν κυριαρχοῦσαν κατά τήν περίοδον τῶν ταραχῶν ἀποψιν διτὶ ἡ κάμψις τῆς παραγωγῆς του εἰς πετρέλαιον ἥτο προσωρινή καὶ διτὶ μετά τήν πολιτικήν του κρίσιν, θά ἀποκαθίστατο αὐτῇ εἰς τά προεπαναστατικά ἐπίπεδα (5,5 - 6 ἑκατομ. βαρέλια ἡμερησίως). Ἀντιθέτως, τό Ἰράν ὑλοποιήσαν τό δόγμα του διτὶ 'θά παράγουμε τόσον πετρέλαιον, δοσον ὑπαγορεύουν τά συμφέροντά μας καὶ δχι αἱ ἀνάγκαι τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν', ἀποκατέστησεν βαθμαίως τήν παραγωγήν του μόλις εἰς 3,5-4 ἑκατομ. βαρέλια ἡμερησίως, παγιοποιήσαν οὕτω τήν ἐλλειψιν 2 ἑκατομ. βαρέλιων πετρελαίου ἀπό τήν Διεθνῆ ἀγορᾶν.

2) Αἱ πολιτικαὶ ἔξελιξεις τοῦ Ἰράν υπεχρέωσαν τήν Σαουδικήν Ἀραβίαν, φοβουμένη ἐσωτερικάς ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς Περσικῆς ἐπαναστάσεως καὶ τῶν ἄλλων ριζοσπαστικῶν Ἀραβικῶν χωρῶν, νά ἐγκαταλείψῃ τήν ἀείποτε μετριοπαθή στάσιν τῆς εἰς τό θέμα τῆς αὔξησεως τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου, πού κυριολεκτικῶς ἐπέβαλεν εἰς τόν ΟΠΕΚ, λόγω τῆς μεγάλης παραγωγικῆς τῆς δυ-

ναμικότητος, Καὶ δχι μόνον τοῦτο, ἄλλ' ἐπιπροσθέτως ή Σαουδ. Ἀραβία ἐναρμονιζομένη πρός τήν πετρελαϊκήν πολιτικήν τῶν χωρῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, ἐπανήλθεν εἰς τήν κανονικήν τῆς παραγωγικήν ὁροφήν τῶν 8,5 ἑκατομ. βαρέλιων ἡμερησίως, πού είχεν καθορίσει αὐτή τήρο τῶν γεγονότων τοῦ Ἰράν.

'Υπενθυμίζεται σχετικῶς διτὶ ή Σαουδική Ἀραβία διά νά ἀντισταθμίσῃ μέρει τήν ἐλλειψιν τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς, λόγω κάμψεως τῆς παραγωγῆς τοῦ Ἰράν, είχεν ἀναβιβάσει τήν ἡμερησίαν τῆς παραγωγῆς κατά 1 ἑκατομ. βαρέλια, ητοι εἰς 9,5% ἑκατομ. βαρέλια.

3) Ο ἀντίτυπος ἐκ τῆς Ἐπαναστάσεως τοῦ Ἰράν ἀνεφάνη εἰς τήν σύνοδον τῶν 13 χωρῶν τοῦ ΟΠΕΚ, εἰς Γενεύην, τήν 28ην Μαρτίου ἐξ. κατά τήν ὅποιαν ἐπετεύχθησαν τά κάτωθι:

α) Ἐγκατελείψθη ἡ βάσις τῶν τριμηνιαίων ἐντός τοῦ 1979 αὐξήσεων καὶ ἀπεφασίσθη ἡ ἄπο τῆς Ιησ. Απριλίου ἐξ. νέα, δευτέρα ἐντός τοῦ 1979, κατά 9% αὐξήσεις τῶν βασικῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου (ἀπό 13,34 δολ. εἰς 14,54 δολ. τό βαρέλιον), χωρίς νά ὑπολογίζωνται τά πρίμ, τά ὅποια προσθέτουν μεμονωμένως διάφοροι Χώραι τοῦ ΟΠΕΚ (τό Κουβέιτ ἀνεβίβασεν ἀπό 15/5/79 τήν τιμήν εἰς 16,40 δολ. τό βαρέλι, ἀναλόγους δέ αὐξήσεις ἔχουν ἐπιβάλει πολλαὶ ἄλλαι χώραι διπλαὶς τά Ἡνωμένα Ἀραβικά Ἐμιράτα, τό Ἰράν κλπ.).

β) Ο ΟΠΕΚ ἐπέτυχεν τό σημαντικότερον ἐπίτευγμα τῆς ιστορίας του, νά περιορίσῃ δηλαδή τήν παραγωγήν του εἰς ὑψος κατώτερον τῆς διεθνοῦς ζητήσεως, ώστε προσφέρων πετρέλαιον ὀλιγώτερον τοῦ ζητουμένου, νά ἐπιτυγχάνῃ ὑψηλότερας τιμάς καὶ μάλιστα ἀνεύ μέχρι στιγμῆς ἀποτελεσματικής Δυτικῆς ἀντι-

δράσεως.

4) Χαρακτηριστικαὶ τινές συνέπεια εἰς τής νέας ταυτῆς πολιτικῆς τοῦ ΟΠΕΚ ἀνεφέρθησαν ύπευθύνως κατά τήν τελευταίαν συνάντησιν (21-22 Μαΐου) τοῦ 19μελούς Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ Ἐνεργειας (ΔΟΕ) εἰς τό Παρίσι, εἰς τόν ὅποιον μετέχουν αἱ βιομηχανικαὶ χώραι τής Δύσεως, πλὴν τῆς Γαλλίας.

Ἐπιλέγομεν ὀλίγα τίνα τῶν λεχθέντων.

— Ή ἐλλειψις πετρελαίου εἰς τάς Χώρας τοῦ ΔΟΕ ύπολογίζεται σήμερον εἰς 4%, εἰς δέ τάς χώρας τῆς ΕΟΚ ἀναμένεται νά ἀνέλθῃ κατά τό πρώτον ἑξάμηνον τοῦ 1979 εἰς 5%, ἐν συγκρίσει με τό ἐπιπέδον τοῦ παρελθόντος ἔτους.

— Ή τιμή τοῦ πετρελαίου εἰς τάς ἐνένεα Χώρας τῆς ΕΟΚ ηύξηθη μέχρι τοῦδε κατά 25%, ἔως δέ τό τέλος τοῦ ἔτους ἀναμένεται νά ἀνέλθῃ εἰς 30%.

5) Ή παραπομένη ἐλλειψις πετρελαίου ἐπιτείνεται ἀπό τάς αὐξανομένας καταναλωτικάς ἀνάγκας, κυρίως τῶν Η.Π.Α., δούν ἀκόμη νά ἐφαρμοσθῇ ἡ ἄπο διετίας καὶ πλέον ἐξαγγελούμενήν ἐνεργειακή πολιτική, ἀλλά καὶ ἀπό τήν ἐπίμονον προσπάθειαν ὀλων τῶν Δυτικῶν χωρῶν, δχι μόνον νά παύσουν προσφεύγουσαι εἰς τά στρατηγικά των ἀποθέματα πρός κάλυψιν τῶν τρεχουσῶν ἀναγκῶν των, ἀλλ' ἐπί πλέον δπως τά ἀποκαταστήσουν, ἀκόμη δέ καὶ νά τά αὐξήσουν.

Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται διτὶ εἰς Η.Π.Α., τόν Απρίλιον 1979, ἐν συγκρίσει με τόν Απρίλιον 1978, τά ἀποθέματα ταῦτα είχον μειωθῆ ὡς κάτωθι:

— Ἀργόν πετρέλαιον κατά 6,2%

— Ντηζέλ κατά 14,5%

— Βενζίνη κατά 6,9%

Λίαν ἀξιόλογοι διεθνεῖς παρατηρηταί



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.



προβλέπουν ότι αἱ Ἀμερικανικαὶ εἰσαγωγαὶ πετρελαίου κατά τὸ τρέχον ἔτος, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 1978, θὰ αὐξηθοῦν κατά 29% καὶ θὰ ἀνέλθουν εἰς τὸ ποσόν τῶν 54 δισεκ. δολλαρίων περίπου. Ἡ τοιαύτη ἑξέλιξις τῆς Ἀμερικανικῆς ἀγορᾶς πετρελαίου, ἐπιδρᾷ εὐνοϊκῶς εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν δεξαμενοπλοίων.

Εἰς τὰς χώρας τῆς ΕΟΚ τά εἰς πετρέλαιον ἀπόθεματα ἐνῶ τὴν Ἰην Ἰανουαρίου 1979 ἐπήκουν διά τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν 113 ἡμερῶν, τὴν Ἰην Ἀπριλίου περιωρίσθησαν διά τὴν ἐπάρκειαν 100 ἡμερῶν.

6) Ἡ διαμορφωθεῖσα εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν πετρελαίου κατάστασις ἑξέθρεψεν τὴν ἐλεύθεραν ἀγοράν μὲ προεξάρχουσαν τὴν τοῦ Ρότερνταμ, δύο τὸ πετρέλαιον τοῦ ΟΠΕΚ μεταπωλεῖται ἀπό τὰς ἐταιρείας πετρελαίου εἰς τὴν τιμὴν τῶν 25 καὶ 30 δολ. κατά βαρέλιον, δηλαδὴ πολὺ ὑψηλότερον ἀπό τὰς τιμάς τοῦ ΟΠΕΚ, πρᾶγμα πού τὸν ἔξαγριώνει καὶ τοῦ παρέχει ἐπιχειρήματα διὰ νέας ἀλεπαλλήλους αὐξήσεις.

Ἡ διελκυστίς ΟΠΕΚ-Δύσεως

Ἀστάθεια καὶ ἀβεβαιότης, λοιπόν, εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν πετρελαίου, πιέζομένην ἀπό τὴν ἐλλειψιν μὲ κύριον χαρακτηριστικόν τὴν διότι τῆς ἀναζήτησιν, ἀντί οἰουδήποτε τιμῆματος, τοῦ ἐλλείποντος σήμερον πετρελαίου καὶ ταχείαν μεταφοράν του εἰς τὰ διψῶντα καταναλωτικά κέντρα, πρᾶγμα πού καὶ διὰ τὴν ναυτιλίαν ἔχει εὐνοϊκάς ἐπιδράσεις, δχι μόνον ὡς πρός τὴν ἀπασχόλησιν τῆς, δσον καὶ εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν ναυλῶν. Ἡ κατάστασις αὐτῇ, μάλιστα, ἐπιτείνεται, ἐν ὅψει τῆς νέας συναντήσεως τῶν Ὑπουργῶν Πετρελαίου τοῦ ΟΠΕΚ, πού ἔχει διοισθῇ διά τὴν 26ην τρέχοντος Ἰουνίου, δμοίων εἰς Γενεύην, ἀπό τὴν ὁποίαν τίποτε τὸ χειρότερον δέν δύναται νά ἀποκλεισθῇ. Καὶ τὸ χειρότερον εἶναι μία νέα αὐξησις εἰς τὴν τιμὴν τοῦ πετρελαίου, πού εὐλόγως ἀνησυχεῖ κατὰ πόσον ἡ παγκόσμιος οἰκονομία δύναται νά ἀντέξῃ εἰς τὴν ἀρξαμένην ἐκρήξην τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου.

Ἡ Δυτικὴ ἀντίδρασις ἐκδηλουμένη διὰ τῆς συντονισμένης δράσεως τοῦ Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ Ἐνέργειας (International Energy Agency) ἔχει συγκεντρωθῆ ἐις τρία

σημεῖα. Τό ἔνα εἶναι παθητικόν, συνιστάμενον εἰς περιορισμόν τῆς καταναλώσεως τοῦ πετρελαίου κατά 5%, ἥτοι κατά 2 ἑκατομ. βαρέλια ἡμερησίως, ἐκ τῶν ὄποιων τό 1 ἑκατομ. δρεῖλουν νά ἔχοικονομίσουν αἱ Η.Π.Α. Τά ἔτερα δύο σημεῖα εἶναι ἡ ὑπερεντατική ἔρευνα δι' ἀνάπτυξιν νέων πηγῶν ἐνέργειας, ὡς καὶ ἡ μεγίστη ἀξιοποίησις ὑφισταμένων τοιούτων, δῶς εἶναι ὁ ἀνθρακός.

Ο κόσμος σήμερον παρίσταται θεατής τῆς δραματικῆς διελκυστίνδος μεταξύ τοῦ ΟΠΕΚ ἀφ' ἐνός, δστις μὲ μοχλὸν τὸ Ἰράν, στηριζόμενος εἰς τὴν συγκράτησιν τῆς παραγωγῆς του (30 περίπου ἑκατ. βαρέλια ἡμερησίως, καλύπτοντα τὸ ἡμισυ τῆς παγκόσμιου παραγωγῆς), ἔχει εἰσέλθει σχεδόν ἀνεμπόδιστος εἰς τὸν φρενήρη δρόμον τῶν ἀνέρησεων τοῦ πετρελαίου καὶ τῆς ἀμυνομένης Δύσεως ἀφ' ἔτερου, ἡ ὁποία ἐπιχειρεῖ νά ἀντιδράσῃ εἰς τὴν δημιουργηθεῖσαν ὁδυνηράν διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν κατάστασιν, μέ τὸν αὐτοπεριορισμόν της εἰς τὴν κατανάλωσιν πετρελαίου καὶ τὴν ταχυτέραν δυνατήν φυγὴν ἀπ' αὐτό.

«Κλέβε τῆς Θάλασσας»

Αὐτό εἶναι, εἰς ἀδράς γραμμάς, τὸ κλῆμα ἐντός τοῦ ὄποιον ἐπανήρχισεν νά κινήται ἡ ναυτιλία. Είναι σαφέστατα καὶ ἀναντιρρήτως ἀνθυγεινόν, ἐπισκιάζον ἐντόνως τὸ μέλλον τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας, διότι στηρίζεται ἐπὶ πολιτικῆς, οἰκονομικῆς καὶ ἐνεργειακῆς ἀσταθείας μέ πολλά τὰ πιθανά ἀνεπιθύμητα ἐνδεχόμενα. Τὸ κλῆμα δμως αὐτό, δῶς εἶναι ιστορικῶς διαπιστωμένον, είναι κάτι τὸ σύνθημα διὰ τὴν ἀναζωπύρωσιν τῆς Ναυτιλίας. Τὸ περίφημον ἐκείνο «Κλέβε τῆς Θάλασσας» τοῦ ὄμοεθνοῦς μας ἐπιχειρηματίου, λίαν ἐπιτυχῶς προσαρμόζεται καὶ εἰς τὴν σημερινήν κατάστασιν, μεταφραζόμενον εἰς τὴν μεγίστην δυνατήν ἀξιοποίησιν τῶν τρεχουσῶν εὐνοϊκῶν συνθηκῶν τῆς ναυλαγορᾶς, πού τὴν εύρισκουν εὐτυχῶς πλησιέστερον πρός τὴν ἔξισορροπητικήν γραμμήν μεταξύ προσφερομένης καὶ ζητουμένης χωρητικότητος.

Διάρκεια ζωηρότητος ναυλαγορᾶς

Τώρα εἰς τὸ κρίσιμον ἐρώτημα περὶ τοῦ πόσον χρόνον θὰ διαρκέσῃ ἡ παρούσα καθ' δλα ἐπισφαλής κατάστασις, ἡ ἀπάν-

τησις ἐμφωλεύει εἰς τὰς φάσεις καὶ τὸ τελικόν ἀποτέλεσμα τῆς διελκυστίδος μεταξύ ΟΠΕΚ καὶ ΔΟΕ. Μέ τα ἀκόλουθα δμως βαρύνοντα χαρακτηριστικά: Ἡ πολιτική τοῦ ΟΠΕΚ αὐτήν τὴν στιγμήν είναι ἐν πλήρει ἀναπτυξεῖ, ἐνῷ, ἀντιθέτως, ἡ ἀντίδρασις τῶν Δυτικῶν περιέχει καὶ μακροπροθέσμους ἀπωτέρας ἀποτελεσματικότητος στόχους, δῶς εἶναι ἡ βαθμαία ἀπαγκιστρωσίς ἀπό τὸ πετρέλαιον. Τοῦτο ἀπό ναυτιλιακῆς πλευρᾶς σημαίνει ὅτι εύνοεται ἡ ὑφισταμένη χωρητικότης, ἐκδηλωθεῖσα καὶ μὲ τὴν σημειούμενην ἀνατίμησην τῆς τιμῆς τῶν πλοίων, πράγμα πού εύνοει τὴν ναυτιλίαν μας αὐτήν τὴν στιγμήν, λόγῳ τῶν ἀθρόων ἀγορῶν πλοίων τῶν τελευταίων ἐτῶν. Λανθασμέναι δμως ἐκτιμήσεις ἡ ὑπερασιοδέξια ὡς πρός τὸ μέλλον, πιθανόν νά παρασύρουν εἰς ἀλογίστους νέας παραγγελίας, ὑποθαλπομένας ἀπό τοὺς πάντοτε ἐλκυστικούς δρους τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν, μέ κίνδυνον νέαν ὑποτροπήν εἰς τὴν ἀνισοσκελή σχέσιν μεταξύ προσφερομένης καὶ ζητουμένης χωρητικότητος.

Πάντως ἡ διεθνῆς κατάστασις δέν παύει νά χαρακτηρίζεται ὡς ρευστή, πρᾶγμα τὸ δῶς πούδεν τὸ ἀπρόβλεπτον ἀποκλείει, λόγῳ της πληθώρας τῶν ἀσταθμήτων παραγόντων, πού ἀνά πᾶσαν στιγμὴν είναι δυνατόν νά υπεισέλθουν εἰς τὸ διεθνές προσκήνιον. Πρός τὰ παρόν τὸ παιγνίδι παίζεται μεταξύ ΟΠΕΚ καὶ τῆς Βιομηχανικῆς Δύσεως, μέ πρωτὸν ἀποτέλεσμα τὸν κλονισμὸν τῆς ισορροπίας τῆς παγκόσμιου ἀγορᾶς πετρελαίου. Παραμένουν ἐκτός αὐτοῦ τὰ τραγικά τοῦ θύματα, αἱ μὲ παράγουσαι πετρέλαιον ἀναπτυξόσειν μεναι χῶραι καὶ κατὰ κάποιον τρόπον, ἐμφανῆ τουλάχιστον, ἡ Σοβιετική Ἐνωσις.

Ἡ κλείς τοῦ προβλήματος σήμερον είναι τὸ Ἰράν, ἐπὶ τοῦ δῶς πούδεν ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον στηρίζεται τώρα ἡ δυναμική ἐμφάνισης τοῦ ΟΠΕΚ, ἐνεργούντος ὡς Καρτέλ. Ἡ ἔξαρσις τῆς ἐντάσεως εἰς τὰς Ἀμερικανο-Ιρανικάς σχέσεις, ἀποτελεῖ πρόσθετον στοιχεῖον, βαρύνον εἰς τὴν χρονικήν παράτασιν τῆς διελκυστίδος μεταξύ ΟΠΕΚ-Δύσεως, τουλάχιστον διὰ τὸ δῶς πούδεν μέλλον.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ



ΑΝΟΔΙΑ ΦΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

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

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - HAMBURG - NORDENHAM -
EMDEN - WILHEMSHAVEN

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

GROPELINGER HEERSTR. 254

TELEGRAMS: «SHIPCHANDLER BREMEN»

28 BREMEN 21

P. O. BOX: 210266

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

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

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

Όποιο πρόβλημα, όμως, κι άν δημιουργηθεί, τώρα υπάρχει η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. που μπορεί νά τό λύσει - πρός οφελός σας!

Γιατί, η KRONOS μπορεί!

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. είναι μία νέα έταιρια, άλλα τά στελέχη της, έχουν τεράστια πείρα στήν παροχή Ναυτιλιακών Υπηρεσιών. Μεταξύ τους, συγκαταλέγονται άτομα μέ πειρα 25 έτών σε παρόμοιες έργασίες στήν Αίγυπτο και ειδικότερα στή διώρυγα τού Σουέζ. Και γνωρίζουν, και τή γλώσσα, και τις τοπικές συνήθειες και τούς - κατά περιπτώση - αρμόδιους, και κάθε λεπτομέρεια που μπορεί νά σᾶς φανεί χρήσιμη. Είναι μέσα σε όλα!

Πού, η KRONOS μπορεί!

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. μπορεί νά σᾶς έξυπηρτησει μέ τούς PROTECTING AGENTS που διαθέτει στό Σουέζ και στήν Αλεξάνδρεια:

- στόν χωρις καθυστέρηση διάπλου, ακόμα κι άν δέν έχουν φτάσει έμβασματα στό PORT SAID.
- στήν έκκαθάριση και εισπραξη, ύπολοιπου χρημάτων ἀπό προηγούμενες διελεύσεις
- στήν έκκαθάριση τών λογαριασμών σε 2 ή 2.5 μήνες άντι τών 5 ή 6 μηνών που άπαιτούνται συνήθως και συγχρόνως στήν έπιστροφή ύπολοιπων πιστωτικών.
- στήν πλήρη τροφοδοσία τών πλοιών σας με ο.τι χρειαστούν, ακόμα και στή συμπλήρωση τών πληρωμάτων τους.

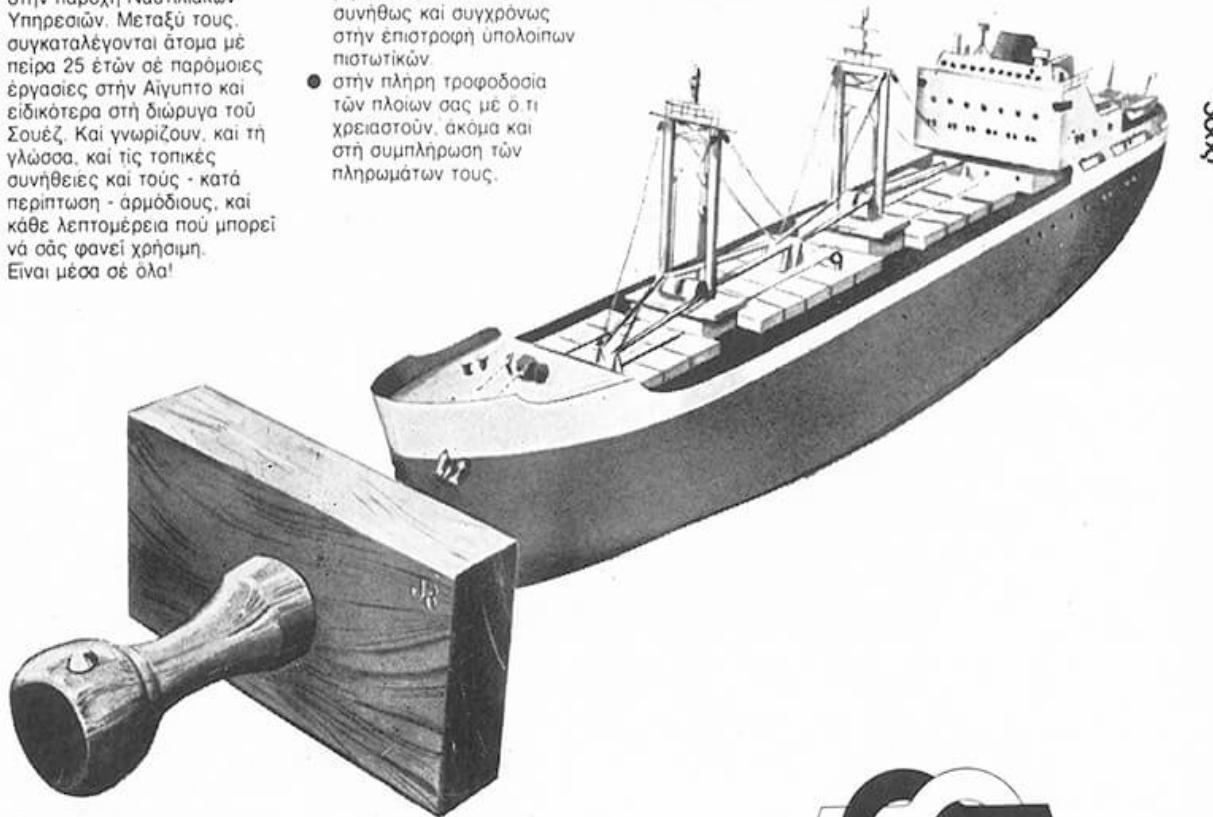
● στήν παροχή πληροφοριών και υπηρεσιών, όλο τό 24ωρο.

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

Γι' αύτό, όποτε έσεις μπορείτε, κλείστε μας μία συνάντηση νά σᾶς ένημερωσουμε με περισσότερα στοιχεία γιά τή δραστηριότητά μας. Οποτε μπορείτε. Αύτο πού είναι σίγουρο, είναι πως δε θά χάσετε τό χρόνο πας. Θά κερδίσετε!

Έσεις, ποτε μπορείτε:

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. πιστεύει, πώς μπορεί νά σᾶς φανεί τόσο χρήσιμη - πού ιως, αυτή 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



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ A.E.



ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΞ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΚΑΤΑΤΕΘΕΝ ₧ 4.217.520

‘Η μεγαλυτέρα ‘Ελληνική ’Ασφαλιστική ’Εταιρεία
ἀποκλειστικῶς ἀσχολουμένη μὲ ἀσφαλείας πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν



Ε ΔΡΑ Ε Ν Α ΘΗΝΑΙΣ

‘Οδὸς Σταδίου ἀριθ. 24 (132)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 3226.957 - 3236.404 - 3233.284 - 3233.376

TELEX: ΑΘΗΝΑΙ 216175 - 214128 - 214157

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: “HELSHIPAIR”

ΕΠΙΤΑΦΙΟΝ

ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

Τόν περασμένο Μάρτη, που βρισκόμουν στό Λονδίνο, δλαβα τήν πρώτη γεύση τού γκούντ μπάι από τόν μάταιον αύτόν κόσμον τού πολυαγαπημένου μου Καπετάν Γιάννη Κ. Χατζηπατέρα. Τόν είχα έπισκεψεί στό Λόντον Κλίνικ, που είχε προσφύγει μετά τήν καρδιακή προσβολή, που ώρεστη στή Γέφυρα τών Ναυτιλιακών Γραφείων Τζών Κ. Χατζηπατέρας & Σόνς στό Σίτυ.

Είχε συνέλθει κάπως και τόν βρήκα άλλυμπο, μέ τη χριστιανική γαλήνη τού δικαιου άνδρος, που πρόσμετε τήν πρόσκληση τού Κυρίου γιά νά ξεκινήσει γιά τό μεγάλο ταξίδι, που θά τόν έφερνε πέρα από τή ματαίότητα τής ζωῆς και τή φθορά τού θανάτου, στήν αιώνιότητα τής άγκαλιάς τού Θεού.

Στήν κλινική πρώτα και στό σπίτι του έπειτα τόν παράστεκαν μέ τή στοργή τους και μέ τή φροντίδα τους ή άφοισιμένη σύζυγος του και τά άξια τέκνα του, ένω οι Αίγνουσιώτες δπου γής τού έστελναν τά μηνύματα τής άγαπής τους και τού σεβασμού τους. Είχε σταθεί στόν έγκοσμο βίο τού άξιος θαλασσοθήτης τής αιγνουσιώτικης ναυτοσύνης και πιστός συνεχιστής τόν παραδόσεων τού νησιού μας.

Στίς 21 Μαΐου, μάς ήλθε τό πικρό μήνυμα τού θανάτου του και ή Αίγνουσα — «μητέρα μεγαλώνυχη στόν πόνον και στό δάκρυ» — τόν παίρνει στήν άγκαλιά της γιά νά τόν παραδώσει στεφανωμένο μέ τό δίκαιο στεφάνι, που τόν άξιζει, στή θριαμβεύουσα ναυτοσύνη τόν ούρων, έκει που άναπαύνται δοξασμένοι από τής θυσίες και τούς άγνωντες τους οι έπικοι άειναύτες τού νησιού μας.

Πρίν λίγες μέρες έκει στό άχαλαστο πετροκάρβο τής Αίγνουσας κατευδώσαμε στό τελευταίο ταξίδι τόν Καπετάν Γιάννη Διαμαντή Πατέρα έναποθέτοντας μέ εύλαβει τόν διστάτο άσπασμό. Και αυτή τήν ώρα στόν καθεδρικό Ναο τής Άγιας Σοφίας τού Λονδίνου, που άποτελει τή θεοφύλακτη έπαλξη και τήν πνευματική προφυλακτή τού θαλασσού μας άγωνα, οι Αίγνουσιώτες δπου κι' άν βρίσκονται — είτε στό γενέθλιο νησί μας, είτε στήν Αθήνα, είτε στό Λονδίνο, είτε στούς ωκεανούς — συγκεντρώνονται μέ τήν παρουσία τους ή μέ τό στοχασμό τής προσευχής τους γιά νά οποκλιθούν στό φέρετρο ένός άλλου θαλασσοθήτη και Αεινάυτη, τού Καπετάν Γιάννη Κ. Χατζηπατέρα, που άναλωσε τήν τιμιά ζωή τού γιά τήν άναπτυξή τού Έλληνικού και τού Αιγνουσιώτικου Ναυτικού.

Μέ κλονισμένη τήν υγεία από τής δοκιμασίες και τά βαρύτατα πένθη, που μάς έπληξαν τόν τελευταίο καιρό έμποδίζουμε νά βρεθώ στό Λονδίνο γιά νά έπαναλάβω — μέ μια μικρή παραλλαγή — τό στιχο τού ποιητής: «Σέ αυτό τό φέρετρο άκουμπα ή Αίγνουσα και σέ καλαμενίζει, Καπετάν Γιάννη στήν άβασιλευτή δόξα της. Στά κύματα τών ωκεανών και στό σκληρό άνταγονοσμό τών διεθνών ναυτεμπορικών κέντρων άνεδείχθης άξιος ναυτίλος και δημιουργός λαμπρών κατορθωμάτων και τώρα σέ παίρνουν οι πατέρες τής Αιγνουσιώτικης ναυτοσύνης γιά νά σέ κατατάξουν συνομιλό τους στό χορό τού θαλασσού μεγαλείου μας».

Οι θαλασσοθήτες, οι άειναύτες τής Αίγνουσας και δπανίνουν ζούν. Νικούν τό θάνατο και μένουν άδηγοι και πηγές ζωῆς. Και γίνονται πρότυπα διδαχής γιά τίς νεώτερες γενεές, που καλούνται νά συνεχίσουν, νά άναπτυξουν και νά διευρύνουν τά θαλασσινά κατορθωμάτα τής έλληνικής και τής αιγνουσιώτικης ναυτοσύνης.

Ανακαλώντας τήν έγκοδσμα πορεία, τή ζωή και τά έπιτεύγματα τών θαλασσοθήτων, που μάς φεύγουν οι νέοι άνθρωποι έχουν νά πάρουν ήθικην έρωδια, άδηγιες και διδαχές γιά τήν εύθυνη και γιά τό χρέος, που τούς βαράινουν.

Μέ τή σκέψη αυτή ή θυμηθούμε μερικές χαρακτηριστικές πτυχές από τή ζωή και τούς θα-

ραί.

Άλλα τό πρώτο και μέγιστο μάθημα που προσφέρει στής νέες γενεές δόθαλασσαθλητής που μάς φεύγει σήμερα είναι τό δίδαγμα τής άρμονικής συνεργασίας και τού συνεταιριστικού πνεύματος που άποτελεί τό παλλάδιον τής έπιτυχίας και τής προκοπής τού θαλασσινού άγωνα. Είχε συλλαβεί και έβιωνε δό Καπετάν Γιάννης έκεινο που έγραφε δό έθνικός ιστορικός Κ. Παπαρηγόπουλος, δπι ή άκμη και ή δύναμης τού ναυτικού μας στηρίζονται επί τών άρχων τής συνεργασίας και τού συνεταιρισμού.

Όραματίζονταν τή συλλογική διεξαγωγή τού ναυτεμπορικού άγωνού από τούς ναυτιλους μας. Και μέ τήν πιστή αυτή δό Καπετάν Γιάννης Χατζηπατέρας διακρίθηκε στόν κύκλο τών ίδρυτων παραγόντων και διετέλεσε και διευθυντής τής «Οίνουσιαν Μαριτάιμ», που ίδρυθηκε στά 1969, γιά νά ένωσει κάτω από κοινή, συλλογική διεύθυνση τήν οίνουσιακή ναυτεμπορική δραστηριότητα.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, που τόν άνεδεικνυαν μέ τήν τιμητική ψήφο τους Σύμβουλο στήν «Ενωση Έλληνων Εφοπλιστών γιά νά προσφέρει τή σοφή πείρα του — πρύτανης τής σωφροσύνης και βαθιστόχαστος Νέστωρ στήν έκφραση τής γνώμης του.

Και ένω ή ζωή τού έκινετο σέ χώρους, μέ πανελλήνια και διεθνή προβολή, παρέμεινε αύθετικός Αιγνουσιώτης.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

Τόν άγκαλίαζαν ή έμπιστοσύνη και δό σεβασμός τών συναδέλφων του, και βαθύς έρωτας στήν καρδιά του.

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

Ο λιμήν του Πειραιώς

Τό Συνέδριο της ΝΤΩΒΙΑ

Από τη Διεθνή Ένωση Λιμένων και Παραλίων (International Association of Ports & Harbors), τόν Υπουργό Μεταφορών της Γαλλίας J. Le Theule και τόν Οργανισμό Λιμένων της Χάβρης οργάνωθηκε στη Ντωβιά της Γαλλίας έπιπλαρο συνέδριο με βασικό θέμα τους Λιμένες του Μέλλοντος, άπο 12 έως 19 Μαΐου 1979.

Συμμετείχον 172 σύνεδροι από 74 κράτη-μέλη της I.A.P.H.

Οι κύκλοι των θεμάτων που συζητήθηκαν και άναλυθηκαν ήταν ανάφερονταν στην άναπτυξη των λιμένων τόσο στις άνεπτυγμένες οικονομίες δοσο και στις άναπτυσσόμενες, στις νέες τάσεις ναυπηγήσεως πλοίων χύδη φορτών, πλοίων έμπορευματοκιβώτων και πλοίων Ro-Ro, στην προστασία των παραλίων και στην άσφαλη ναυπλοΐα, καθώς, επίσης και στη μελλοντική έξιλη τού έμποριον και στη διαφόρωση των θαλασσών ναύλων.

Ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Νέας Υόρκης Βασιλής Λεόντιφ (Νόμπελ Οικονομίας 1973) άνεπτυξε τό θέμα «Το μέλλον των λιμένων παγκοσμίως» με αισιόδοξες προβλέψεις για την έξιλη των θαλασσών μεταφορών και το μελλοντικό κόστος των λιμένων.

Από την Ελλάδα συμμετείχε δι συνεργάτης μας οικονομολόγος Ναυτιλίας & Λιμένων κ. Nik. M. Σαμαρᾶς δύοις και έξιλη στην Επιτροπή Αναπτύξεως Λιμένων (International Port Development Committee) που τελεί υπό την άμεση εποπτεία της UNCTAD και μέ καθορισμένους στόχους την παγκόσμια άρθρολογική οργάνωση και άναπτυξη των λιμένων με προγράμματα άνταλαγής και συνεργασίας λιμένων άναπτυσσόμενών και άνεπτυγμένων χωρών.

Ο έπιναυλος

Έπιναυλον έχει 20% έπειβαλεν από της 16ης Μαΐου εις τους λιμένας Πειραιώς και Θεσσαλονίκης ή Κόνυμερας της Ζυρίχης με τό αίτιολογούν δι σημειώνονται καθυστέρησεις εις την φορτοεκφόρτωσιν των πλοίων της δυνάμεως της.

Εις την άποφασιν αυτήν άντεδρασαν και οι

δύο Οργανισμοί των λιμένων με δηλώσεις έκπροσώπων των, οι δύοισι έχαρακτηρίσαν τό μέτρον τού έπιναυλον άδικαιολόγητον, δεδομένου διτοι αι έργασαι και εις τους δύο λιμένας διεξάγονται κανονικάς.

Παραδέχονται διως διτοι ω πάρχουν συμφορησεις εις την φορτοεκφόρτωσιν, αι δύοισι οφείλονται εις έξωγενεις αιτίας.

Η άποφασιν αυτή καταρρίπτει, αφ' έαυτης, τόν ισχυρισμόν διτοι η έπιναυλον έπιναυλον είναι άδικαιολόγητος. Η αιτία της καθυστέρησεων υπάρχει.

Άνεξαρτήτως διως διτοι τούν θά πρέπει να σημειρηνή διοίκησης τού Ο.Α.Π. να προβληματισθή ίδιατερα επί του τομέως τῶν καθυστέρησεων και να ισχετηση περισσότερον ρεαλιστικά μέτρα, τά δύοια θά συνέτειναν εις την άπρόσκοπτον λειτουργίαν διτοι τῶν λιμένων, διτοι γνωρίζονται και τήν εύαισθησίαν των και τάς ικανότητάς των.

Άλλωστε αυτό έπιναυλον και τό γόνητρον τού λιμένος, και τό συμφέρον της οικονομίας, άλλα και αι σημειρινή συνθήκαι, υπό καθεστώς πλήρους ένταξεώς μας, εις τάς Εύρωπακάς Κοινότητάς.

Παραχώρησις χώρου εις Πέραμα

Παρεχωρήθη έκ νέου διά τά έτη 1979-1980 εις τόν Γεωργ. Καστρινόν δύ π' αυτού χρησιμοποιούμενος χώρος τού Ο.Α.Π. εις περιοχήν Περάματος, υπό τους γενικούς δρους οι δύοιοι ισχύουν διά τους ναυπηγεοπισκευαστάς Περάματος.

Έλλειψις όχημάτων φορτοεκφόρτωσεων

Έλλειψις περονοφόρων όχημάτων παρατη-

ρεται εις τόν λιμένα Πειραιώς με άποτέλεσμα νά έμφανιζεται μειωμένος δρομούς φορτοεκφόρτωσεων και νά έπιβαρυνεται δ' Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς με άσφαλιστικά ήμεροιμισθια, λόγω της μη δυνατότητος διαθέσεως έπαρκους άριθμου μηχανημάτων.

Πρό τής άναγκης αυτής άπειρασίθη ή προμήθεια 142 όχημάτων περονοφόρων, συνολικής άξιας 109 έκατον μισών δραχμών.

Έκ τῶν όχημάτων αυτῶν τά 40 θά προμηθευθούν συντόμως, δι' άπειρειας ήναθεσεως και τά υπόλοιπα κατόπιν διεθνούς μειοδοτικού διαγνωσιμού.

Τακτική γραμμή Πειραιώς - N. Ζηλανδίας

Τακτική γραμμή κοντέινερς πρόκειται νά λειτουργήση έντος τού Ιουλίου μεταξύ Πειραιώς και Νέας Ζηλανδίας.

Ως έγνωσθη ή γραμμή αυτή θά έξυπηρετή κυρίως την κίνησην κατεψυγμένων κρέατων έντος ήμπορευματικών - ψυγείων.

Διά τόν λόγον αυτῶν δημιουργούνται εις τόν λιμένα Πειραιώς ειδικαί υποδοχαί κοντέινερς - ψυγείων, αι δύοισι θά έξυπηρετούν γενικώτερον τά άφικνούμενα κατεψυγμένα και νωπά προϊόντα.

Σύντομα

• Ένεκριθη ή έκτελεσις έργασιών έκβαθυνσεώς της λεκάνης, έμπροσθεν τού κρηπιδώματος Τ.Φ. τού λιμένος Ήρακλέους Κερατσίνιου, πρός έξυπηρετησην της κινήσεως.

• Άπειρασίθη ή κατεδάφισης τού μεσαίου τμήματος της άποθήκης ΠΑΕΓΑΕ, προκειμένου νά διέλθη έπιφανειακώς τό τελευταίον τμήμα της περιφερειακής λεωφόρου Ξαβερίου.

• Ένεκριθη ή μελέτη διά τήν άναθεσιν, κατόπιν διαγνωσιμού, εις γραφείον έλλεγχου της έπιβλέψεως της κατασκευής και έγκαταστάσεως δύο γερανογεφυρών έμπορευματοκιβώτων.

• Ο Ο.Α.Π. θά άντιπροσωπευθή εις τό συνερχόμενον τόν Ιούνιον εις "Αμστερνταμ διεθνές συνέδριον της CARGO SYSTEMS (Διεθνούς Οργανισμό Φορτοεκφόρτωσεων φορτών) διά τού διευθυντού κ. Αγγλ. Γραμματικούλου.

• Κονδύλια, συνολικού ύψους 8.078.000 δρχ. ένεκριθησαν υπό τού Ο.Α.Π. διά τήν πληρωμή διαφόρων δργων, έκτελεσθέντων εις τόν λιμένα Πειραιώς.

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

Your Man in MANILA (Philippines)



PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,
METRO MANILA, PHILIPPINES,
TELEPHONES: 977051 / 4 (24 HOURS) 990991
AOH: 990584, 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, Masinloc, Batangas, Legaspi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Iloilo, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

Θρύλοι, ιστορία

και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ό κ. E. N. Αθηναϊός

Ο "Ελληνας λογικός και διαλογιζόμενος δημόσιος άπειρος" ή από αιώνων παρουσία του σ' αύτη τη γνωστή της γης, δεν δέχεται τίποτε που δεν είναι δυνατόν νά τό περάσει από τό φίλτρο του λογικού του.

Γιά διτί κρίνει διτί είναι άδυντο νά τό μάθει δέν τό απόρριπτει, προσπαθεί και τό προσαρμόζει στην δική του πραγματικότητα σιγά σιγά. Τό ίδιο συνέβη και μέ την μυθολογία του "Ελλήνα και ιδιαίτερα μέ την θάλασσαν" του μυθολογία αφού ή θάλασσαν υπήρξε γι' αυτόν ή απόλυτη πραγματικότης της ζωής του, δημοσίευσε και την άπειρος ο θεός "Ομηρος".

Ο "Ελληνας γνωστικός και πραγματιστής μέχρι και στό θεό του έδωσε άνθρωπην μορφή και τού χάρισε τά δικά του προτερήματα και έλαττώματα.

Ο βάρβαρος μυστικιστής φαντάστηκε τόν θεό του άπρόσιτο μέσα στό άπειρο, άπροσδιόριστον μέσα στό άγνωστο και τελικά τόν ταύτισε μέ την Νιρβάνα, δηλαδή τό απόλυτο μηδέν.

"Απ' αυτή την τάση και τήν ιδιοσυστασία του "Ελλήνα προέκυψαν δχι μόνον οι θεοί του μεγαλύτεροι, ωραίότεροι και πιό εύτυχισμένοι από τόν ίδιο κατ' είκόνα και διοικούση του, άλλα και κάθε μύθος άλλος γιά την προέλευσή του ώς άνθρωπος για ήρωικά κατορθώματα τών προγόνων του για τούς πολέμους και τίς ναυτικές έποιες της φυλής του.

Και είναι αλήθεια, διτί οι ελληνικοί μύθοι εμφανίζονται πολλές φορές μέ κάποια μεταφυσική και κοσμογονική διάθεση, κάποτε άλληγορικοί και κάποτε τρομαχτικοί, δημοσίευσε δανείζονται θέμα μακριά από τό περιβάλλον του "Ελλήνα.

Ακριβώς στό σημείο αυτό, ύπογραμμίζεται διτί από τούς κορυφαίους τών μύθων ή "Οδύσσεια" έχει άντληθει από τό έντονο περιβάλλον τών έλληνων την θάλασσα, σ' αυτή που δημοσίευσε πάντοτε στήν ειρήνη, τήν διαβίωση και στόν πόλεμο τήν νίκη.

ρίως δημόσιος σέ κάθε περίπτωση δημοσί, τήν βάση της δημιουργίας του στηρίζει στό λαϊκό θρύλο.

Στήν "Ελλάδα πλέον έντονα έμφανιστηκε δημοσίσσιμος μύθος και τό γεγονός αυτό οφειλεται στην έπηρεια που δέχτηκε δημοσί "Ελληνας από τήν θάλασσα.

Πρωταρχική θέση στήν θάλασσαν μυθολογία κατέχει δημόσιος της θάλασσας δημοσίδων. Είναι γνωστές σέ γενικές γραμμές οι σχετικές μέ αυτόν διηγήσεις, κυρίως απ' δσα δημοσίος έγραψε.

Σήμερα σημειώνουμε δσα στοιχεία γενικά από θάλασσαν μύθους δέν είναι πολύ γνωστά, για νά πλησιάζουμε κάθε φορά τήν δυνατή πληρότητα.

Είναι γνωστό διτί τό κυριώτερο έμβλημα του Θεού της θάλασσας είναι ή Τρίαινα. "Ο θρύλος δημοσίς λέει διτί ή τρίαινα δέν έμφανιστηκε δέν άρχης σάν έμβλημα του θεού άλλα άποτελει μιάν δέξιαν του έργαλειον που χρησιμοποιούσαν οι ψαράδες γιά τό ψάρεμα του τόνου και του δελφινιού.

Άυτό τό καμάκι μέ ένα κυρίως δόντι και δύο δάλια μικρά άποτελούσε άρχικά τό έμβλημα του Ποσειδώνα. "Αργότερα στίς άρχαιες παραστάσεις έμφανισται μέ τά δύο δάκρα μεγαλύτερα και πήρε τήν γνωστή μορφή.

Συμβολίζει ή Τρίαινα τό ψάρεμα, μ' αυτήν τραντάζει τήν γη, άνοιγει ρωγμές και άναβλύζουν πηγές, άναταράζει τά κύματα της θάλασσας και γενικά συμβολίζει τήν έκδοση τής δυνάμεως και τής έξουσίας που έχει δημοσίδων.

"Άλλο έμβλημα του Ποσειδώνα είναι τό ψάρι και μάλιστα στίς άρχαιοτερες άπεικονήσεις δηνός μέ τό στρογγύλο κεφάλι, τό μακριούλο σώμα, δίχως τό νωτιαίο πτερύγιο.

"Αργότερα στά σύμβολα του θεού προστέθηκε και τό δελφίνι περισσότερο διακοσμητικό που φαίνεται νά καλυμπάει πάντοτε δίπλα στά καράβια.

"Έπισης έμφανιστηκε άργότερα και δημόσιος δημόσιος χρησιμευει γιά ύποχγιο στό θεό της θάλασσας που συχνά τόν συνούδευαν Τρίτωνες. Τό διλογο και δηνός που ήταν τά άγαπημένα ζῶα του θεού και που προτιμούσε νά τού θυσιάζουν δημόσιος δέν ήταν έμβλημα-

τα άν και έμφανιστο πλατινό στόν Ποσειδώνα κάποτε κάποτε.

Οι έρωτικές περιπέτειες του Ποσειδώνα λιγότερο γνωστές από τον άδελφον του Δία έδωσαν άφορμη νά δημιουργηθούν πολλοί μύθοι που δηλούν άνεξαρτέως άναδείχνουν τήν ιδιότητα του Ποσειδώνα σάν κατ' έξοχήν Θεού τών νερών.

Σάν πρώτη έρωμένη του δημοσίδωνα λένε διτί έκανε τήν Αμυμάνη τήν κόρη του Δαναού ή δημόσια γιά νέρο στήν Αργολίδα. "Ετοί λέγεται διτί δημοσίδων έκανε δική του τήν Αμυμάνη και τής φανέρωσε τίς πηγές τής Λέρνης.

"Απ' αυτή την ένωση του Ποσειδώνα μέ τήν Αμυμάνη γεννήθηκε δημοσίδων η Ναύπλιος που έδωσε τό δνομό στήν πόλη του Ναύπλιου.

"Ενας άλλος μύθος θέλει τόν Θησέα τόν μετέπειτα βασιλέα τών Αθηνών, γιό του Ποσειδώνα.

Κατά τήν παράδοση δημοσίδωνα είχε άπολανήσει τήν Αίθρα κόρη του βασιλέα τής Τροιζήνας Πιτέα και νόμιμη σύζυγο του Αίγανα. "Ο Παυσανίας δηγείται διτί ή Αθηνᾶ έμφανιστηκε στήν Αίθρα ένων κοιμόταν και τήν πρόσταξε νά πά πά στό νησί Θήρα νά προσφέρει θυσία στούς θεούς. "Εκεί βρέθηκε άπροσδόκητα μπροστά τής δημοσίδωνας που τήν βίασε και έτοι μεγαλήθηκε δημοσίας.

"Άλλη περιπέτεια είχε δημοσίδωνα μέ τήν γυναίκα του θεού τών άνεμων Αίολου τήν Μελανίππη. "Η Μελανίππη άποκτησε από τον Ποσειδώνα δύο δίδυμα παιδιά τόν Βοιωτό και τόν Αίολο. "Ο άνδρας της γι' αυτή την άπιστια τήν τύφλωσε, δημοσίας άργότερα μέ τήν έπειμαση του Ποσειδώνα ξαναβρίσκει τό φώς της και μέ τήν ύποδειξη τών γιών της παντρεύεται τόν βασιλέα Μετάποντο.

"Ο Ποσειδώνας άγάπησε άκομη και τήν Μήση την κόρη του Θεσσαλού ηγεμόνα Ερυσίχθονα στήν άποκτησε τό θάρισμα νά μεταφορώνεται σέ διιδήποτε ήθελε.

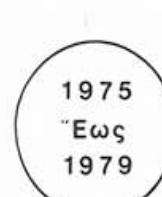
"Έπισης στήν Οδύσσεια έπαρχε μέ κάθε λεπτομέρεια δημόσιος του Ποσειδώνα και τής Τυρώς.

"Η Τυρώ έρωτεμένη μέ τόν θεϊκό ποταμό Ενετίπεια τρυγύριζε μά μέρα στίς δχθες του, δταν μεταμορφωμένος δημοσίδωνας τήν τύλιξε μέ ένα γαλάζιο σύννεφο και τήν μετέφερε σέ μά έργο ποταμού. "Έκει δημόσιδων έλυσε τήν παρθενική τής ζώνη και τήν έκανε δική του.

"Από τήν ένωση αυτή γεννήθηκε δημοσίδων η Πελίας δημόσιον ηγεμόνη τής έκστρατείας τών άργοναυτών και δημόσιος.

"Τέλος άλλο θέμα του έρωτικον πόθου του Ποσειδώνα ήταν και δημοσίδων η Αστυπάλαια και τήρη τού Φοίνικα.

Μαζί της έκανε ένα γιό τόν Αγκαλιό δημόσιος ίδρυσε τήν Σάμο. "Ο Αγκαλιός έλαβε μέρος και στήν Άργοναυτική έκστρατεία και ήταν τόσο δυνατός ήστε τού είχαν δώσει τά μεσαία κουπιά.



E A G R O U P I N G
R O J I A N M A R I N E
A S T A S I A T I C C O
T H E N I A N S T A R
E D L U G K C O N P A N
E V E N S E A S M A R I
A L C O U S S I S C O M
N T E R N A T I O N A L
E N I N S U L A R M A R

X C O R P O R A T I O N
L L O C E A N S S H I P
A N N E T F R E I G H T
O S S H I P P I N G C O
O R L A N D S H I P I N
E R R E S H E L L E N I
T H A K A M A R I T I M
A G L E O C E A N C O M
E A C R E S T S H I P P

P
PARALIA
CORPORATION

Steamship Agencies
141 Milk Street, Boston, Mass. 02101
Phone (617) 426-3143 Telex 94 0656

«Συμπληρώνοντας τά έλλειποντα γράμματα έπι τών τελειών θά βρήτε τά ονόματα μερικών Ναυτιλιών έταιρεών μας, που ίσως σάς ένδιαφέρουν ή είναι ή δική σας έταιρεία. Οι σχηματιζόμενες από τά άρχικά γράμματα λέξεις θά άποτελέσουν τό δνομα τής έταιρείας που σάς έξυπηρετεί τό καλύτερον.

Στόν πρώτον που θά μάς άποστείλλεται τήν όρθη άποτηση θά τού χρεώσουμε μισοτιμή τήν πρώτη προσέγγιση έντος τού 1979».

HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD

ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY



*Three types of fast craft built at Hellenic Shipyards for the Greek Navy.
Left: PATROL BOAT. Right: PURSUIT VESSEL. Below: MISSILE BOAT.*



MACHINERY AND HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF 37,000-dwt BULK CARRIERS,
30,400-dwt PRODUCT CARRIERS, CONVENTIONAL & LINER TYPE SD14's AND OTHER TYPES OF VESSEL - INDUSTRIAL WORKS

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

THREE FLOATING DOCKS WITH CAPACITIES FROM 37,000 TO 72,000 DWT

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

ATHENS: 4 Academias St. Tel. 36.11.142 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 215123

SKARAMANGA: tel. 55.73.351, 55.73.471 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 21.52.93 & 21.53.96

LONDON: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St. London W1A 2JR Tel. 01 629 8400 Telex: 28561/2 Cables: SHPNIR LONDON
NEW YORK: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St. New York, N.Y. 10022 Tel. 688 7070 Telex: 224042 Cables: TROCEANIC NEWYORK

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΝΕΑ ΜΟΝΑΔΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΒΑΡΕΩΝ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ

Ίδρυεται από την Α.Ε. Γ. Β. ΧΑΤΖΗΑΝΤΩΝΙΟΥ

Νέο άλμα έπιχειρεί ή γνωστοτάτη στους έλληνικούς άλλα και ξένους ναυτιλιακούς κύκλους από την ποιότητα των προϊόντων της βιομηχανίας έλατηριών, χιτώνιων και έμβολων μηχανών του κ. Γ. Β. Χατζηαντωνίου: Ίδρυεται μονάδα για την κατασκευή βαλβίδων για μηχανές έσωσης καύσεως (την μοναδική στην Ελλάδα) πρός κάλυψη των άναγκων των τεθωρακισμένων αρμάτων του στρατού, των δηζελοκινήτων μηχανών του ΟΣΕ, των δοποιοποικών μηχανημάτων και αυτοκίνητων, ή όποια πρόκειται νά λειτουργήσει έντος του 1979 και θά έπεκταθεί συντόμως και στην κατασκευή και άλλων βαρέων υλικών (έρπουστριες κλπ.) για την κάλυψη άναγκων της έθνικης πολεμικής βιομηχανίας.

Η Α.Ε. Γ. Β. Χατζηαντωνίου, τα προϊόντα της δύοπις έμφανιζονται με την επωνυμία VICTOR, λειτουργεί από δεκατίας και είναι μία από τις δύκτω βιομηχανίες στο είδος της σ' άλογκηρο τον κόσμο. Καλύπτει άριστα τις άναγκες των πλοίων μας και των πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού σε βαρεία άνταλλακτικά — έμβολα, χιτώνια, έλατηρια και καπάκια δηζελομηχανών — τά έλατηρια μάλιστα της έλληνικής αυτής βιομηχανίας έχουν διάρκεια λειτουργίας 12.000 ώρων έναντι 1.800 μόνον ώρών των ξένων έλατηριών και τούτο έχει ιδιαίτερη σημασία διότι άποφεύγεται τό λύσιμο της μηχανής. Χαρακτηριστική έν προκειμένων είναι ή περίπτωσις του κρουαζιεροπλοίου «Ναυάρινο» του Οίκου Καραγεώργη: Μετά ένα έτος λειτουργίας έγινε έλεγχος των έλατηριών των κυρίων μηχανών τά όποια βρέθηκαν σε άριστη κατάσταση και ξαναχρησιμοποιήθηκαν. Σημειώνεται διότι προϊόντα της Α.Ε. Γ. Β. Χατζηαντωνίου χρησιμοποιούν και δύλα τα ξένα πλοία που έπισκευάζονται στην Ελλάδα, ένω παραλήλως πραγματοποιούνται και έξαγωγές.

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. HELLMAR BARIES
PHONES 310483, 311384, 321616,
313397, 329735

AOH 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT - EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA

ΤΟ ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΟΝ ΤΗΛΕΤΥΠΟΝ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ EXTEL

Ένα αύτόματο, άθροισθον, πλήρως ήλεκτρονικόν τηλέτυπον παρουσίασεν ό αμερικανικός οίκος EXTEL, εις έπιδειξιν πραγματοποιηθείσαν εις το ξενοδοχείον Χίλτον των Αθηνών, την 24ην και 25ην Μαΐου.

Εις τάς έπαναστατικάς καινοτομίας του τηλετύπου EXTEL περιλαμβάνονται:

- Σύνταξις μηνυμάτων προβάλλομένων έπι άθροντας.
- Δυνατότης προετοιμασίας μηνύματος εις τοπική λειτουργίαν, μέ ταυτόχρονον σύνδεσιν - έπικοινωνίαν μέ άνταποκριτήν.
- Έπικοινωνία μέ δυνατότητα προβολής τού τηλετυπικού διαλόγου έπι της άθροντης.
- Άνεξάρτητος λειτουργία άθρονης και έκπτωσης.
- Διατήρησις των προποιμασμένων μηνυμάτων εις την ήλεκτρονικήν μνήμην της συσκευής.
- Προσέγγισις οίουδήποτε μηνύματος, αποσπάσματος, λέξεως ή χαρακτήρος μηνύματος δ' άπλου χειρισμού.
- Χωρητικότης μηνήμης άνω των 8.000 χαρακτήρων.
- Διατήρησις εισερχομένων μηνυμάτων εις την μνήμην.
- Ταχύτης έκτυπωσεως εις τοπικήν λειτουργίαν, άνω των 300 λέξεων άνα λεπτόν.
- Έπιλογή μέ διακόπτην μιᾶς έκ των τριών ταχυτήτων λειτουργίας.
- Τηλεχειρισμός μηνήμης.

- Αύτόματος έπιλογή συνδρομητοῦ.
- Συνεργασία μέ άπαντας τούς τύπους τηλεγραφικών συστημάτων και κυκλωμάτων.
- Δυνατότης προσαρμογῆς εις την ταχύτητα των εισερχομένων μηνυμάτων.

Η άποκλειστική άντιπροσωπεία τού τηλετύπου EXTEL διά την Ελλάδα και τό «σέρβις» έχει άνατεθή εις την έταιριαν «Μαρέλ Ήλεκτρονική Α.Ε.», Σωτήρος Διός 6, εις τόν Πειραιά.

ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΙ ΥΦΑΛΩΝ

Η έταιρια Piccard Hellas Divers τών 'Α. φών Κ. Χιώτη & Σία πρός τελειοτέραν ποιοτικήν βελτίωσιν τών ύποβρυχών καθαρισμών ύφαλων, είσηγαγε τρία γαλλικά μηχανήματα (BRUSH KART) καθαρισμού ύφαλων, ύψηλής τεχνολογίας και άποδόσεως (2.500 τμ τών ωραν έκσατον) ιδρύουσα άντιστοίχως τρεις σταθμούς εις Πειραιά - Πύλον - Λαύριον.

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙ

Η δραστηριότητα της ΝΑΥΣΙ Α. Ε. τό πρώτο τετράμηνο τού 1979, διατηρήθηκε σε ύψηλά έπιπεδα δηπω δείχνουν τά στοιχεία που άκολουθοιν:

1. Έπισκευασθέντα πλοία 106, DWT 2.345.500
2. Ήμερες έργασίας έπι πλοίων 1.032.
3. Μέση ημεροήσια έξυπηρέτηση πλοίων άπο την ΝΑΥΣΙ 11.
4. Μέγιστη ημεροήσια έξυπηρέτηση πλοίων 15.

Παράλληλα και άπο την άρχη τού έτους δρχισε νά λειτουργή τό νέο Τμήμα 'Ανακανίσεων Ήλεκτρικών Μηχανών της ΝΑΥΣΙ, κατά τό σύστημα της ΑΥΡΟΔΕΒ μέ τήν έξαρτηκη άποδόση σε τεχνικά και οικονομικά άποτελέσματα.

Στό ίδιο διάστημα έντονη ήταν ή δραστηριότητα και τών άλλων τμημάτων τής ΝΑΥΣΙ που παρέχουν άκρως έξειδικευμένες τεχνικές ήπηρεσίες και πού άντιπροσωπεύουν γιά τούς πλοϊκοτήτες οικονομία χρόνου και χρήματος. Θά μπορούσαν νά άναφερθούν ένδεικτικά:

- Οι έργασίες τού τμήματος άναγομώσεων χαλύβδινων μερών και κομματιών άπο άλουμινιού,



SCANDINAVIAN
MARINE
SERVICES AB

TRAVELLING REPAIRS —
THE MOST NATURAL WAY OF
SHIPREPAIRS

All kind of shiprepairs from US \$ 10 to
18/h overtime, allowances & engineers
extra fee included.

ENGINEER CONSULTANTS
MARINE CONSULTANTS

Sweden

SMS AB
Kungsljusvägen 37, 240 21 Loddéköpinge
Phone: 046-77 61 80 · Telex: 3049 Malmö S
India
SMS (P) Ltd.
Madras
Cable: Scanmarine Madras
Phone: Madras 811 66 · Telex: MS 328

- οι έργασίες του Διαγνωστικού Κέντρου. Τό Κέντρο αυτό βοηθά στήν άπ' εύθειας άντιμετώπιση τεχνικών προβλημάτων τών πλοιοκτητών, ένω παράλληλα συνεισφέρει στήν όρθολογιστικότερη και έπιστημονικότερη άντιμετώπιση τρεχόντων τεχνικών θεμάτων, προσφέροντας μέσω μετρήσεων άκριβειας, τήν τεχνική του ύποστηριξη στά δλλα τμήματα τής έπιχειρήσεως με άποτέλεσμα τή βελτίωση τής ποιότητας τής έργασίας, τήν μείωση τών χρόνων έπισκεψής, κλπ.,
- οι έκτεταμένες έργασίες έπισκευής σε μηχανήματα άτμου, και στόν ίδιο τόν λέβητα και τό στροβίλο πετρελαιοφόρου στροβιλοκινήτου πλοίου 200.000 τ. D.W. περίπου,
- η έδραση διαφόρων μηχανημάτων που άπαιτεται να έργαζονται εύθυγμασμένα σε πλινθία άπό έποικες ρητίνες EPO-CAST 36, ύλικού πού άντιπροσωπεύει στήν Έλλαδα ή NAYSI και έγκρινουν δολούς οι νηογνώμονες,
- η έπισκευή πλοίων τού Αμερικανικού και Αγγλικού Πολεμικού Ναυτικού,
- η κατασκευή και τοποθέτηση δύο καρενών σε YACHT άλουμινιου, γνωστού "Ελληνα έφοπλιστη,
- η δραστηριότητα τής θυγατρικής έταιρείας LIPS-NAFSI S. A. στόν τομέα τών έπισκευών και κατασκευών έλικων κλπ.

Αξίζει νά σημειωθή ή έπισκεψη μηχανικών τής έταιρείας στήν WOODWARD, Όλλανδια και στήν LIPS B.V. Όλλανδια, δου ένημερώθηκαν περαιτέρω πάνω σε θέματα συντρήσεως και έπισκευής ρυθμιστών στροφών WOODWARD και στίς τελευταίες έξελιξεις τής τεχνολογίας τών έλικων άντιστοιχα.

Η ΝΤΟΞΦΟΡΝΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο. κ. Τζώρτζ Τζάκσον, σύνδεσμος τεχνικός διευθυντής τής Ντόξφορντ, μάς άπο τίς σπουδαιότερες Βρετανικές έταιρείες ναυτικών μηχανών, μίλησε σε μά κοινή συνεδρίαση τού Βρετανικού Ινστιτούτου Ναυπαράγων και τού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας πού έγινε στήν Αθήνα στήν 16 Μαΐου. Στήν διήμερη έπισκεψη του στήν Έλλάδα (16-18 Μαΐου) ο κ. Τζάκσον είχε διτή άποστολή, νά ένημερώση τούς πλοιοκτήτες γιά τά τελευταία έπιτεύγματα τού συγκρητισμού τής Ντόξφορντ στήν Βορ. Αγγλία και νά δρίση νέους άντιπροσώπους τής έταιρείας. Έπικεφαλής τής άμαδας τής έταιρείας Ντόξφορντ ήταν ο διευθυντής της κ. Κάμπελ Μάρραιη και συμμετείχον ο έμπορικος διευθυντής κ. Ούλλιαμ Φόρεμαν και ο διευθυντής πωλήσεων κ. "Άλεκ Μπένετ.

Στήν διάρκεια τής έπισκεψεως ή έταιρεία παρουσίασε τήν καινούρια συμπαγή τρικύλινδρη μηχανή χαμηλής ταχύτητας με διάμετρο κυλίνδρου 580 χστ. καθώς και τήν βελτιωμένη τετρακύλινδρη μηχανή με διάμετρο 760 χστ. πού έχει 20% καλύτερη άποδοση και βελτιωμένη κατανάλωση καυσίμων άπο τά προηγούμενα μοντέλα. Οι μηχανές αύτες άποτελεσαν τό θέμα μιᾶς οπτικο-ακουστικής παρουσίασης σε μά δεξιωση γιά πλοιοκτήτες και συμβούλους στόν Ελληνικό Ναυτικό "Ομίλο, στόν Πειραιά στήν 18 Μαΐου. Ή έταιρεία Ντόξφορντ, με έκατο έτών πείρα στήν κατασκευή μηχανών πλοίων, διόρισε τελευταία τήν NAYSI A. E. στόν Πειραιά ως έξουσιοδοτημένο έπισκευαστή στήν Έλλαδα γιά νά παράσημη καλύτερη έξυπηρέτηση στίς μηχανές της στήν Μεσόγειο. Ή Ντόξφορντ σκοπεύει, έπισης νά άνοιξη γραφείο άντιπροσωπεύσεως στήν Έλλαδα νά παρέχη ταχεία και άποδοτική έξυπηρέτηση άνταλλακτικών σε δλη τήν περιοχή.

ΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ «ΧΟΒΕΡΚΡΑΦΤΣ»

Ο Βρεταννός έφευρέτης τών «Χόβερκραφτς», Σέρ Κριστοφερ Κόκεριλ, ισχυρίζεται ότι ή έλλειψις χρηματοδοτήσεως παρεμποδίζει τήν άνπτυξην τών σκαφών τού τύπου αύτού, τά όποια έχουν τήν δυνατότητα νά έκτοπίσουν δλλους τύπους πλοίων και τό άεροπλάνον.

Κατά τόν Σέρ Κριστοφερ, είναι δυνατή η κατασκευή «χόβερκραφτς» τών 10.000 και τών 20.000 τόννων, τά όποια θά διαπλέουν τόν Ατλαντικόν, με ταχύτητα 70 μιλίων, έντος 24 ώρων.

Τά μεγαλύτερα, σήμερον, «χόβερκραφτς» έν υπέρεσία, τά «Πρίνσες Μάργκαρετ» και «Πρίνσες Ανν» έχουν μήκος 185 ποδών, δύνανται δέ νά μεταφέρουν 55 φορτηγά άυτοκίνητα και 416 έπιβάτας έκαστον.

Κατά τόν Βρεταννόν ναυπηγόν, δύνανται νά κατασκευάσουν γιγαντιαία «χόβερκραφτς» ως μεταγωγικά σκάφη τού στρατού. Διά τού τρόπου αύτού θά άποφευχθή μεταφορά τών στρατευμάτων δι' άεροπλάνου και τών έφοδίων διά πλοίων. Θά έπιτυγχανεται μέ τήν χρήσιν ένός μόνον μεταφορικού μέσου και είς ταχύτατον χρόνον.

ΤΟ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΣΚΑΦΟΣ «ΑΜΛΕΤ ΜΟΥΛΤΙ-ΦΛΕΞ»

Παρά τάς δυσκόλους ήμέρας πού διέρχονται ή διευθυνής ναυτιλία και ή ναυπηγική βιομηχανία, τά ναυπηγεία B & W τής Δανίας, κατώρθωσαν τελευταίως νά έξασφαλίσουν παραγγελίας δι' 9 σκάφη πολλαπλής χρήσεως, τών 13.000 τον. d.w., τού γνωστού τύπου «Αμλετ Μούλτι-Φλέξ»

Ο τύπος αύτός έχει σχεδιασθή ώστε νά μεταφέρη ούσιαστικώς δλων τών ειδών τά ξηρά φορτία — γενικόν φορτίον, κοντέινερ, παλλέτες, χύδην φορτία, αύτοκίνητα, μηχανήματα και μεγάλα ή βαρέα φορτία.

Τό τονάζ και ή εύελιξία του καθιστούν τό «Αμλετ» ίδεωδες πλοίον διά τάς νεοπαγείς έμπορικάς ναυτιλίας, και ως γεγονός, άρκε-

**ΕΘΝΙΚΗ
ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΤΟ
ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ
ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ
ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ**

Καταθέσεις ύψηλότοκες σέ ένο συνάλλαγμα

Πλήρη άσφαλεια τών χρημάτων τους

Δάνεια στεγαστικά μέ πολύ εύνοϊκούς όρους
μέχρι 2.000.000 δρχ.

'Αποκτήσετε τό σπίτι σας στήν Έλλαδα
μέ τό

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ
ΤΗΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Πωλούνται 2 Μηχανάι τύπου G. M. D. ίπποδυνάμεως 350 -380 HP, μοδέλου 8V 7IN μετά ρεβέρσας τύπου ALLISON μοδέλου M-20-L/R, είς καινουργήν κατάστασιν και είς τιμήν εύκαιρίας. Τηλ. 4613.848 - 4611.626 άπό 16.30 - 19.30.

ταί χώραι αι όποιαι εύρισκονται εις τό στάδιον τής συγκροτήσεως έθνικού έμπορικού στόλου έχουν άγοράσει τόν τύπον αύτον ώς. επί παραδείγματι, τό Βιετνάμ και τό Σουδάν. Η Μπουρόμα, έπισης, διαπραγματεύεται παραγγελίας, ένω η Λαϊκή Κίνα και η Ρωσία έχουν παραλάβει ήδη άνα έν.

Δύο σκάφη «Μούλτι-Φλέξ» άπασχολούνται από τίνος εις τακτικά γραμμάς μεταξύ Εύρωπης και Σαουδικής Αραβίας και έντος τού θέρους έτερον σκάφος θά παραδοθή εις τήν χρονοναυλήσιαν έταιριαν του «Στέιτσπιτς», τής Αυστραλίας.

Τό πλοίον άνταποκρίνεται εις τάς άπαιτή-

σεις τής άνωτάτης κλάσεως τού Λόδδας + 100 A. 1., + LMC and UMS, είναι ένισχυμενον διά βαρέα φορτία και έχει τά άκολουθα χαρακτηριστικά: Μήκος ολικόν 133,30 μ., πλάτος 20,50μ., ύψος (μέχρι τού άνω καταστρώματος) 12,20 μ., βύθισμα 9,40 μ. και d.w. 12,600 τόνους. Χωρητικότης κυτών 22,375/22,520 κυβ. μέτρα γεννήματα/δέματα και 16,045 κυβ. μέτρα διά χύδην φορτία. Δύναται νά παραλάβῃ 380 κοντέινερς. Δύναται νά παραδοθή μέ δύο τύπους μηχανής και έχει κατανάλωσιν περίπου 23 τον. καυσίμων άνταποκρίνεται εις τάς άπαιτή-

σεις τής καταναλώσεως καυσίμων και ύψηλότεραι άποδώσεις είναι δυνατόν νά έπιευχθούν ένω παραλήλως διατηρούνται αι μηχανικά και θερμικά κοπώσεις κάτω τών δύριων τεθέντων υπό τών κατασκευαστών, βασιζομένων εις τήν κτηθείσαν έμπειρίαν άπο μηχανάς συνολικής ίσχυος 6 έκατ. ήππων ένω πρεσείσια.

Αι μηχανάι Β & W με ένιαίον σύστημα σαρώσεως και ύπερπλήρωσιν συνεχούς πιέσεως παρέχουν 15% μεγαλυτέραν ίσχυν και παραλήλως έπιτυχάνουν μειώσιν μέχρι 15% τής ώς ομηρων γνωστής ειδικής καταναλώσεως καυσίμου.

Άλλω τής σοβαρότητος πού ένέχει σήμερον ή οικονομία καυσίμων εις τό συνολικόν κόστος τής διαχειρίσεως ένός πλοίου, οι κατασκευασται απεφάσισαν νά έπεκτείνουν τάς έγγυησεις των σχετικών με τήν κατανάλωσην τών νέων ονομαστικών τιμών καταναλώσεως εις τήν άνωτάτην βαθμίδα άποδοσεως τής μηχανής, άλλα, γνωρίζοντες τάς δυνατότητας τών μηχανών τύπου K/L — GFCA, εις οίονδήποτε στάδιον άποδώσεως τής μηχανής.

Είναι δυνατόν νά χρησιμοποιήσωμεν τάς μηχανάς τύπου K/L — GFCA εις μίαν μεγάλην ποικιλίαν πλοίων, άναλόγως τής έπιθυμητής ίσχυος και άποδόσεως. Δύναται τις νά έπιλεξη μίαν έλαφράν έλικα διά νά έπιτυχη μακροχρόνιον άντοχήν χρησιμοποιών τήν μεγιστην ιπποδύναμιν και ταχύτητα, ή νά έπιλεξη βαρείαν έλικα διά νά έπιτυχη μεγάλην οικονομίαν καυσίμων μέ βραδείαν πλεύσιν.

Τά άνωτέρω έπιτυχάνονται εις τό αύτό πλοίον με τήν άντην μηχανήν εις διαφόρους περιόδους και τούτο δύναται νά χαρακτηρίση δυναμική διαχείρισις τού πλοίου χάρις εις τήν εύχερειαν ρυθμίσεως τής μηχανής του.

Διά τής χρησιμοποιήσεως τών δυνατοτήτων τής μηχανής τύπου K/L — GFCA και όρθην ρύθμισιν τής έγχυσεως καυσίμου και προσαρμογήν τού συστήματος ύπερπληρώσεως, παρέχεται μία πρόσθετος μείωσις τού καυσίμου κατά 5%.

Δεδομένου οτι ή έξ 1% οικονομία εις τά καύσιμα άντιστοιχει πρός 3,5% τού άρχικού κόστους τής μηχανής εις τάς κρατούσας τιμάς, τά οικονομικά όφελη τής μηχανής αύτης είναι σημαντικά.

Αι άναμενόμεναι μελλοντικά τάσεις τών τιμών και τής ποιότητος τών καυσίμων καθιστούν τάς διχρόνους, βραδυστρόφους δηζελομηχανάς Β & W ιδιαιτέρως συμφερούσας, είτε ώς μηχανάς προώσεως πλοίων μέ απ' εύθειας σύνδεσιν είτε έπι έγκαταστάσεων μέ μετάδοσιν κινήσεως.

ΠΑΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΣΤΕΛΕΧΟΣ

ΓΙΑ ΝΑ ΑΝΑΛΑΒΗ ΤΗ ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΞΕΙΣΣΟΜΕΝΗΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

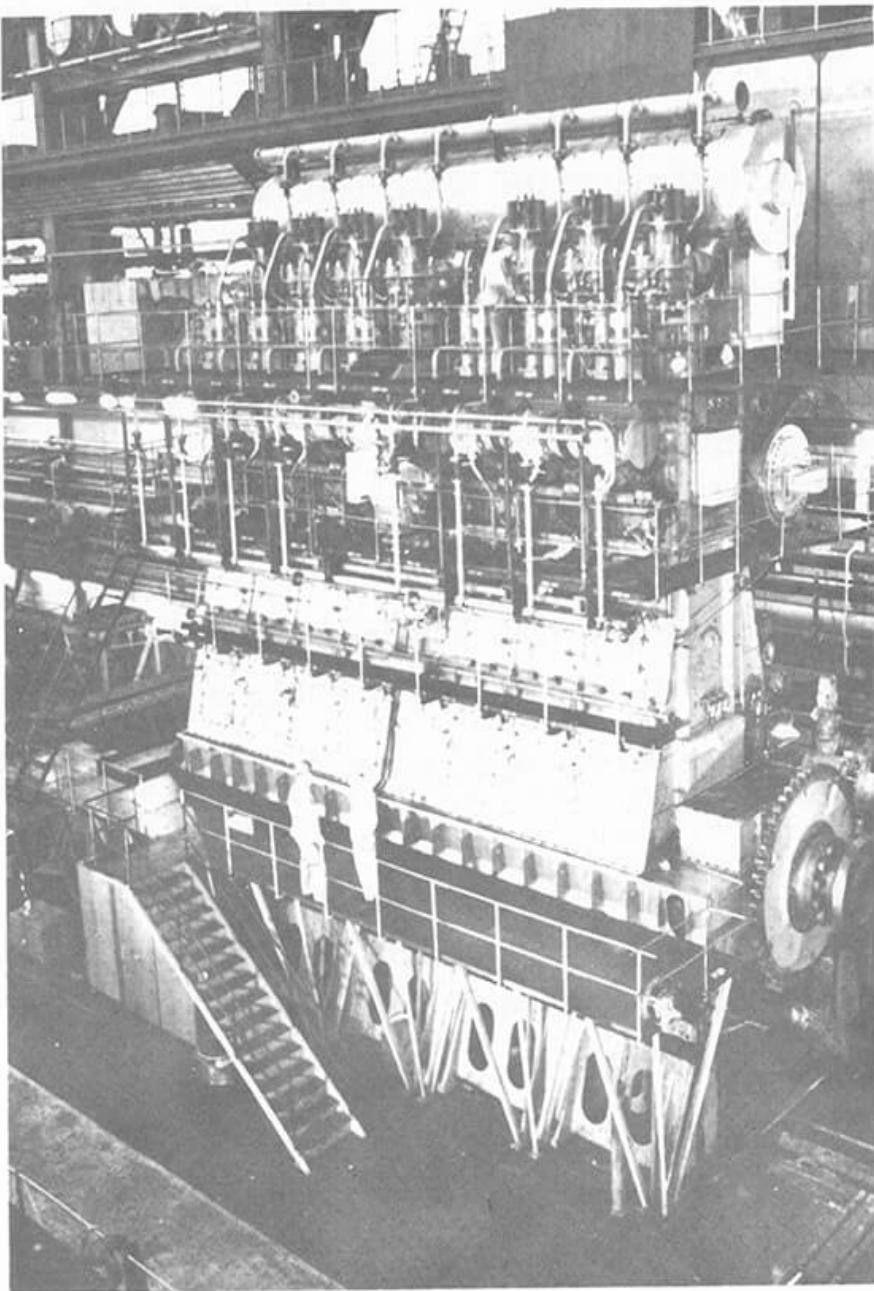
— Ό ύπουνηφιος πρέπει νά είναι 35,45 έτών.

— Νά έχη μεγάλη προϋπηρεσία και πείρα σε θέματα τακτικών γραμμών.

— Νά διαθέτη διοικητικές και όργανωτικές ίκανότητες.

— Αποστείλατε άναλυτικό βιογραφικό σημείωμα εις Ταχιδρομική Θυρίδα 8,721, Λεβίδου, ΑΘΗΝΑΙ.

— Απόλυτη έχειμεια έξασφαλισμένη.



Τά νέα οικονομική μηχανή τής έταιριας B & W

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ιδρύθη ύπό των 'Ελληνικών 'Αλληλασφαλιστικών 'Οργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
είς τούς όποιους είναι ήσφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἅνω τῶν 11.500.000.000.- Δολλαρίων (ἔνδε-
κα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Άνήκει καί διοικεῖται ἀπό "Ελληνας ἐφοπλιστάς".
- Εκπροσωπεῖ τό 'Ελληνικόν Δημόσιον διά τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν
τῶν ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καί τάς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Είναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Ε-
φοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω 'Οργανισμόν διά τήν ἔξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Τό Δίκαιον της Θαλάσσης ΕΣΗΜΕΙΩΘΗ ΠΡΟΟΔΟΣ

Η πρώτη φάσις της 8ης Συνόδου της Διεθνούς Διασκέψεως των Ήνωμένων Έθνων έπι τού Δικαιού της θαλάσσης έτερματισθή ήδη εις Γενεύην. Αι έργασίαι της θα έπαναληφθούν την 16ην Ιουλίου εις Νέαν Υόρκην. Διάρκεια της δευτέρας περιόδου έξι έβδομάδες.

Από πεντέμιση ηδη έτον ή Διεθνής αντη Διάσκεψις — ρεκόρ διαρκειάς άνευ προηγουμένου — συνεχίζει τάς έργασίας της μέ στόχον την γενικήν άποδοχήν και έπικύρωσιν έπι παγκοσμίου κλίμακος ένιαίου κεμένου συνθήκης, δηρ θά τακτοποιεί την χρήσιν τῶν ώκεανῶν.

Διά πρώτην φοράν άπό της ένάρξεως τῆς διασκέψεως ταύτης αι έργασίαι της έτερματισθησαν μέ κάποιαν δόσιν αισιοδοξίας. Τό πλέον ένθαρρυντικὸν σημείον της δλης έργασίας τῶν άντιπροσώπων 150 χωρῶν αίτινες συμμετέχουν εις την Διάσκεψιν ταύτην, είναι δη ή μεταξύ δλον τῶν χωρῶν διάχυτος αισιοδοξία δφειλεται εις τό γεγονός δη δχι μόνον αι διαφοραί άπόψεων μεταξύ βιομηχανικῶν και χωρῶν τού τρίτου κόσμου δη ήμβλυνθησαν, ἀλλά και αι μεταξύ βιομηχανικῶν ώς π.χ. Η.Π.Α. και Καναδᾶ.

Η ΡΥΠΑΝΣΙΣ

Κύριον σημείον τῆς Διασκέψεως τῆς Γενεύης ήτο ή ρύπανσις τῆς θαλασσῶν. Πλήρης θμοφωνία έπετεύχθη. Καιρός ήτο δπως τό θέμα τούτο έλλημβανε κάποιαν σοβαρότητα. Πρωταγωνιστής δ IMKO, δστις εις έκθεσίν του άνεφερε δη μεταξύ 1962 και 1968, δη έκατομμύριον τῶν νόρογονανθράκων έρρυπαν την θάλασσαν συνεπείαν ναυτικῶν άτυχμάτων. Εις την μελέτην τού IMKO περιλαμβάνονται μόνον άτυχμάτων έπισυμβάντα πλησίον τῶν άκτων και προ-

καλέσαντα έκροήν πετρελαίου δην τῶν 5.000 τόννων. Παραμένουν εισέτι εις την μνήμην αι 230.000 τόννοι τού «Άμόκο Κάντι» εις τάς άκτας της Βρετάννης (1978). Παραμένει άκομη το «Τόρρευ Κάννυν» (1967) μέ τούς 10.000 τόννους.

Αι πλέον έκτεθειμέναι εις τοιωτούς κινδύνους θέσεις έκειναι δην παρατηροῦνται άθρωπαι διελεύσεις δεξαμενοπλοίων, τάς άναφέρομεν:

— Ανατολικαί άκται Η.Π.Α. και Καραϊβική (14).

— Εύρωπαικαί άκται άτλαντικού και Βορείου Θαλάσσης (11).

— Άκται Νοτ. Αφρικής (6).

Αύτη η σειρά τῶν θεαματικῶν άτυχμάτων προξένησεν έντυπωσιν εις μέγαν άριθμον άντιπροσωπειών εις την Γενεύην, πράγμα δηρ οδήγησε εις την έπελθούσαν συμφωνίαν. Τό κείμενον τούτο δηρ θά έχει μίαν έπιπτωσιν έπι τῶν σχέσεων μεταξύ Κρατών θά σημειώσῃ ιστορικόν σταθμόν εις την Ιστορίαν τού Δικαιού τῆς θαλάσσης. Κεφαλαιωδῶς ή νέα αιτη συμφωνία έποχρεώνται τάς κυβερνήσεις νά δημιουργήσουν δικαστήρια εις τά δηποτα θά δικάζονται οι ύπηκοοι των, οίτινες θά κρίνονται ίπευθυνοι δηρ ρύπανσις ή ζημιάς αίτινες έγενοντο εις τά χωρικά ίδιατα άλλων κρατών. Τά έπιβληθσόμενα πρόστιμα τά δηποτα θά παραχωροῦνται πρός άποζημιώσιν τῶν ίπευθυντων ζημιάς δεον νά είναι άρκετά και νά καταβάλλονται ταχέως. Εις τό σημείον τούτο ή Διάσκεψις δη άκολούθησε την Γαλλικήν πρότασιν περι Φυλακίσεων τῶν παραβατών, ή Γαλλική δημος άντιπροσωπεία δημιείνει «σχετικῶς ίκανοποιημένη» δη την έπιτευχθείσαν συμφωνίαν.

Η συμφωνία αιτη ίποχρεώνει έπισης δηλα τά Κράτη, δηνα θά υπογράψουν τήν συνθήκην, νά συνεργάζονται μεταξύ των διά τή έφαρμογήν τού διεθνούς δικαιού, τού ίσχυοντος ή μελλοντούς νά ίσχυη. Διά τό άμελλοντος νά ίσχυη» νοεῖται δη πάντοτε θα είναι δυνατόν νά υπάρξουν τροπολογίαι και ίδιως εις δηλας τάς περιπτώσεις τάς άφορωσας εις την ρύπανσιν τῆς θαλάσσης. Όταν άφορά διαδικασίας, εύθυνας, άσφαλειας, πόρους άποζημιώσεως κλπ.

Τά κράτη θά πράττουν πάν τό δυνατόν διά τήν πρόσδον τῆς έπιστημονικής έρευνης, ήτις θ' άποσκοπή εις τήν διατήρησιν τῆς θαλασσίας οικολογίας. Αι παράκτιοι χώραι θά δηείλουν έπισης νά ίδρυσουν σταθμούς έπιβλέψεως και παρατηρήσεως κατά μήκος τῶν άκτων των.

Τό πλέον λεπτόν σημείον τό δηποτον παραμένει είναι τό δικαιώμα τῆς έπεμβασεως τῆς παρακτιού χώρας έπι τού πλοίου, τό δηποτον παραβαίνει τούς διεθνες κανονισμούς και έαν μερικά προληπτικά μέτρα λαμβανόμενα θά παρεμπνεύνονται και θά γίνεται κατάχρονης έξουσίας.

Η Γαλλία έζήτησε άπό τόν IMKO τήν έπεκτασιν κανονισμού, δστις θά ίνιοχη τήν έπεμβασιν τῆς παρακτιού χώρας. Η έπιταχθείσα συμφωνία εις τά Ήνωμένα Έθνη προβλέπει έπισης τόν καθορισμόν εύθυνων δχι μόνον διά τό Κράτος, τήν σημαίαν τού δηποτον φέρει τό σκάφος, ἀλλά διά τούς ναυλωτάς, ίδιοκτήτας φορτίου και σκάφους και τήν χώραν εις τά νηολόγια τής δηποτα είναι έγγεγραμμένον τό πλοίον.

Παρά τήν πλειονοψηφίαν, ήν έπέτυχε τό κείμενον τούτο, ωριμέναι άντιπροσωπείαι ός τῶν Φιλιππινῶν, τῆς Σομαλίας και τῆς Ισπανίας έξεδήλωσαν έπιφυλάξεις. Αι δύο πρώται έξεδήλωσαν τήν λύπην των, διότι δέν δύνανται νά συμφωνήσουν εις τόν παρεμβατισμόν έδνων χωρῶν νά έπεκτείνουν τήν νομοθεσίαν των εις τόν

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

m/s GOLDEN ODYSSEY

year round luxury cruises

ROYAL CRUISE LINE

τρόπον ναυπηγήσεως και χρησιμοποιήσεως ώρισμάνων σκαφών ώς τα δεξαμενόπλοια.

Η Ισπανία, έκπροσωπούσα τάς χώρας αλτινές συνορεύουν με τά «διεθνή στενά ή διαύλους», θεωρεῖ τήν πρακτικήν ταύτην άπαραδεκτον, δηλαδή νά άφοπλίζεται μία χώρα ένωπον πλοίων άτινα διαπλέουν τά «στενά της» τά θεωρούμενα διεθνή και τά δοπιά εις τήν κυριολεξίαν έγγιζουν τάς άκτας της.

Και έδο διαφίνεται διτί θά χρειασθή κάποια τροπολογία.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Έν πάση περιπτώσει ή άποτελεσματική πρόληψης τής ρυπάνσεως τής θαλάσσης προερχομένη άπο άτυχημάτα η τυχαίας συγκυρίας δύναται νά άποτραπή διά τών κάτωθι μέτρων:

- Αύστηρα πειθαρχία τών ναυτιλλομένων διά τών περιορισμών και άργητερον διά τήν τελείων έξαφάνισιν τής «έθελουσίας» ρυπάνσεως διά τής άπορριψεως εις τήν θάλασσαν τών καταλοίπων τών κυτών μετά τήν πλύσιν αύτών.
- Νά δοθούν περισσότεροι διάδρομοι κυκλοφορίας μακρύτεροι και καλύτερον τοποθετημένοι τών ύπαρχονταν σήμερον.
- Συνεχής έλεγχος τών παρακτίων χωρών δοσις θά υπόβαθρει μίαν τοιαύτην δράσιν, διτάν υπάρχει η μεβαίότης διτί οι παραβάται θά τιμωρούνται άπο τήν κυβέρνησιν των.
- Ένισχυσις τών κανόνων άσφαλειας τών πλοίων.
- Ένισχυσις τών κανονισμών τής ποιοτικής στάθμης τών πληρομάτων.
- Ιδρυσις ύπηρεσίας πλοηγήσεως άνοικτης θαλάσσης.

Ένν ή ναυσιπλοία, ήτις χρησιμοποιεί τούς διαδρόμους κυκλοφορίας κατά μήκος τού Ουεσσάν και έπιτρεπται άπο τό γαλλικόν πόλεμικόν ναυτικόν, τούτο δέν ήμποδισει τήν έπισυμβάσαν τήν 29ην παρελθόντος «Απρίλιον σύγκρουσιν μεταξύ τού λιβεριανού δεξαμενοπλοίου «TZINO» και τού Νορβηγικού «THM ΚΑΣΤΟΡ».

Τό «Τζίνο», έβυθισθη εις βάθος 126 μέτρων φέρον εις τάς δεξαμενάς του 41.000 τόννους πετρελαιοειδών. Εύτυχως ή ποσότης αύτη ήτο κεκλεισμένη εις τά δεξαμενάς του. Ούδεις δυμάς δίνειται νά μάς βεβαιωση διτί κάποιοι αύτοι οι

41.000 τόννοι δέν θά διασκορπισθούν και θά έπιφερουν βλάβας εις τόν θαλάσσιον χώρον, δετώ και έάν ή πυκνότης τού προιόντος δέν τού έπιτρέπει νά έπιπλεύση εις τήν έπιφανειαν τής θαλάσσης.

Κατά συνέπειαν ή σύγκρουσις αύτη έγένετο εις τό νότιον σημείον τού διαδρόμου έκει δου πολυάριθμα δεξαμενόπλοια διέρχονται καθημερινώς ή έξερχομενα ή εισερχόμενα εις τόν διάδρομον. Ή ίδεα ένδος «θαλασσίου αυτοκινητο-

δρόμου» εις τήν Μάγχην προχωρει. Έχει τούς δόπαδους τής άλλα και τούς άντιπαλους της. Ό IMKO μελετά τό θέμα έκ τού πλησίον.

Έν τώ μεταξύ ή διάσκεψις τόν Ήνομένων Έθνών συνεχίζει τήν βραδείαν πορείαν της πρός τήν έπιλυσιν τού προβλήματος τήν όποιαν θεωρούν τελειωτικήν. Ήδη εις τό τέρμα τής σημαντικής άνεφαντ κάποια λάμψις. Τό προσεχές θέρος, έπειτα άπο έξη έτων λόγους, νά άποδοθή τό δίκαιον.

Έλληνική Νομολογία

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 29/1978

Πρόεδρος: Π. ΠΡΙΝΟΠΟΥΛΟΣ

Εισηγητής: ΑΝ. ΒΕΡΝΑΡΔΟΣ

Δικηγόρος: Δ. Παπαθεοφάνους, Γ. Ψιλός.

• Άλλοδαποί ναυτικοί. — Μή άσφαλτις ούδε έποχρέωσις καταβολής άσφαλτικών εισφορών εις τό NAT. — Μή νόμιμος ή παρακράτησις αύτων παρά τού πλοιοκτήτου. — Υποχρέωσις καταβολής τής άξιας των εις ναυτικούς έστω και άποδοθεισών εις NAT.

— Ασφαλιστέοι παρά τώ NAT. Μόνον οί «Έλληνες ναυτικοί ύπο ωρισμένας προϋποθέσεις και δή ύποχρεωτικώς μέν οί άνηκοντες εις συγκεκροτημένον πλήρωμα, ώς και οί φέροντες ωρισμένας ειδικότητας, περί ών δέν πρόκειται ένταθη, και πληρούντες συγκεκριμένας προϋποθέσεις προαιρετικώς δέ οί έπι πλοίων ύπο ξένην σημαίαν η πρότετοντες «Έλληνες ναυτικοί κατά τάς διατάξεις τών δρόμων 45 και 46 τού αύτού ώς άνω νόμου. Διά δέ τής συμπολιτευομένης πρός τό προπαραταθέν δρόμον, τό δοπιόν διαλαμβάνει περί ύπαγωγής εις τήν άσφαλτιν τού NAT άποκλειστικώς Έλληνων ναυτικών, διατάξεως τού δρόμου 18 τού άνωτέρω νόμου δρίζοντος μεταξύ άλλων, αι εισφοραί, εις τάς άποιας ύπόκεινται τά συγκεκριμένα πληρώματα τών Έλληνικών πλοίων και οί πλοιοκτήται τούτων. Αφ' έτέρου οί παρ. 1, 7 και 11 και τού ώς άνω δρόμ. 8 άντικατεστάθησαν διά τού δρόμ. 1 N. 374/1976, ώστε νά δρίζωνται τό μέν πι εισφοραί, εις τάς άποιας ύπόκεινται οι ναυτι-

καταβολής άσφαλτικών εισφορών ή άπογράφονται ώς ναυτικοί. Παρακράτησις εισφορών έκ τών άποδοχών άλλοδαπών ναυτικών, ισοδυναμεί πρός καταβολής άντιστοιχως έλλασσον μισθού. Δικαίωμα εις τήν καταβολής αύτοίς τού ποσού των, δεστα και δεν τούτο άπεδόθη ύπο τού πλοιοκτήτου εις τό NAT. Ανεξαρτήτως τής πράξεως τών καταβληθέντων (έπ' έλασσον κατά τό ποσού τών εισφορών) ή δοπιά κατά τά παγίως κρατήσαντα δέν έμφαίνει παραίτησην.

Έπειτα, κατά τό άρθρο 3 N.3170/1955 εις τήν άσφαλτιν τού έν λόγω περί Ναυτικού Απομακρικού Ταξείου νόμου ύπαγονται ύποχρεωτικώς μέν οι «Έλληνες ναυτικοί οι άνηκοντες εις συγκεκροτημένον πλήρωμα, ώς και οί φέροντες ωρισμένας ειδικότητας, περί ών δέν πρόκειται ένταθη, και πληρούντες συγκεκριμένας προϋποθέσεις προαιρετικώς δέ οί έπι πλοίων ύπο ξένην σημαίαν η πρότετοντες «Έλληνες ναυτικοί κατά τάς διατάξεις τών δρόμων 45 και 46 τού αύτού ώς άνω νόμου. Διά δέ τής συμπολιτευομένης πρός τό προπαραταθέν δρόμον, τό δοπιόν διαλαμβάνει περί ύπαγωγής εις τήν άσφαλτιν τού NAT άποκλειστικώς Έλληνων ναυτικών, διατάξεως τού δρόμου 18 τού άνωτέρω νόμου δρίζοντος μεταξύ άλλων, αι εισφοραί, εις τάς άποιας ύπόκεινται τά συγκεκριμένα πληρώματα τών Έλληνικών πλοίων και οί πλοιοκτήται τούτων. Αφ' έτέρου οί παρ. 1, 7 και 11 και τού ώς άνω δρόμ. 8 άντικατεστάθησαν διά τού δρόμ. 1 N. 374/1976, ώστε νά δρίζωνται τό μέν πι εισφοραί, εις τάς άποιας ύπόκεινται οι ναυτι-

**ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ
ANAT. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT**

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

κοι οι άποτελούντες μέλη συγκεκριτήμενων πληρωμάτων Έλληνικών πλοίων και άντιστοιχοι οι πλοιοκτήται τουτών, τόν πλοιοκτητών υποχρεούμενων εις την καταβολήν πρός τό NAT της εισφοράς και τόν ναυτικών διά τό σύνολον της οργανωτικής συνθέσεως τού πληρώματος και τούς επί πλέον αύτης "Έλληνας ναυτικούς, δι' θσον χρόνον ούτοι είναι ναυτολόγημενοι, επί τού πλοίου, τό δ' ή υποχρέωσις εις καταβολήν της αύτης εισφοράς και τόν επί "Έλληνικών πλοίων έχοντων συγκεκριτήμενον πλήρωμα έργαζομένων "Έλληνων μη άπογεραμένων ναυτικών, έφ' θσον τυγχάνουν ναυτολόγημενοι και κατέχουν θέσιν οργανωτικής συνθέσεως τού πληρώματος. Κατά τήν σαφή δ' έννοιαν τής έν άρχη άναφερούμενης διατάξεως, ήτις δέν κατηργήθη διά τού μηνσάντος μεταγενεστέρου νόμου, τό διά θνα είρηται άσφαλστικον ταμείον άσφαλζης άποκλειστικώς "Έλληνας ναυτικούς και τάς οικογενείας αύτων έναντιον τού γηρατος και τής έξ αποχήματος άνικανότητος πρός έργασιαν (Γνωμ. Ν. Συμβ. Κρ. 369/1978 Όλ. Επιθ. Ναυτ. Δικ. 4. 256, πρβλ. Ν. Σ. Κρ. 114/76 αύτοι σελ. 304), ένων έτερωθεν μόνον πρόσωπα, έπαγδμενα εις ωρισμένην άσφαλσιν, ύποχρεούνται κατά γενικήν άρχην τού άσφαλστικού δικαίου εις πληρωμήν άντιστοιχης έργατικών εισφορών (πρβλ. Α. Πετρόγλου Δικαιον Κοινωνικής Άσφαλσισας, τόμ. Α' παρ. 75 σελ. 187 και παρ. 82 σελ. 204).

ΑΙ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΑΠΟ ΤΩΝ ΤΕΑΣ ΧΑΡΤΟΣΗΜΟΥ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΩΝ Α. Ε.

Έκ τού συνδιασμού τῶν διατάξεων: α) τού δρημού 15 τού Κώδικος τῶν Νόμων περί Τελών Χαρτοσήμου (δι' ού δρίζεται, διτης εις την παράγρ. 1 τού προηγουμένου δρημού 14 τέλος θύποκεινται: 1. Πάσα... 2. Τά καταστατικά τῶν έν Έλλαδι παντός είδους έμπορικων έταιρεών και πάσα πράξης σχετική πρός τήν αυξησιν τού κεφαλαίου αύτων... Έξαιρετικώς τά καταστατικά τῶν παντός είδους ναυτιλιακῶν έταιρεών, περιλαμβανομένης και τῆς συμπλοιοκτησίας, τῶν συνιστωμένων έπι σκοπῷ τῆς έκμεταλλεύσεως είτε τῶν εις "Έλληνας πλοιοκτήτης άνηκότων ή υπό ναυπήγησιν εύρισκομένων και εις τάς Έταιρείας ταύτας εισφερούμενων, είτε υπό τῶν έταιρειών τούτων άποκτηθούμενών πλοίων έν γένει ή μεριδίων αύτων, άπαλλάσσονται διά τό σύνολον τῶν κεφαλαίων αύτων, έφ' θσον τούτο καλύπτεται κατά τά (4/5) αύτού διά τῆς άξιας τῶν εισφερούμενων κατά τ' άνωτέρω πλοίων κλπ. και θά έξακολουθη καλυπτόμενον κατά τό αύτό ποσοστόν καθ' δληγη τήν διάρκειαν τῆς έταιρείας, τού κατά τ' άνωτέρω τέλους ή τού άντιστοιχου τοιούτου κατά τήν Προξενική Νομοθεσίαν, ώς και παντός υπέρ οιουδήποτε τρίτου τέλους, εισφοράς, κρατήσεως ή δικαιώματος επί τήν συντάξει ή δημοσίευσει τῶν καταστατικών τούτων, έξαιρεσει μόνον τῶν δικαιωμάτων τῶν συμβολαιογράφων. Αι κατά τ' άνωτέρω άπαλλαγαι παρέχονται υπό τήν προύποθεσιν, διτης εισφερούμενα εις τάς έταιρείας πλοίων φέρουσιν ή θά τεθώσιν υπό "Έλληνικήν σημαίαν έντος τριμήνου άπο τής ύπογραφής τού καταστατικού τῆς έταιρείας, ή, προκειμένου περί κτήσεως πλοίων υπό τής έταιρείας, έντος μηνός άπο τῆς κτήσεως αύτων. Έν τή τελευταί ταύτη περιπτώσει ή κτήσις τού πλοίου δέον νά πραγματοποιηθή έντος έξ (6) μηνών άπο τῆς συστάσεως τῆς έταιρείας, προκειμένου δέ περί ναυπηγήσεως τοιούτου δέον έντος τής αύτης προθεσμίας τῶν έξ μηνών νά υπογραφῇ τό συμφωνον τῆς ναυπηγήσεως..) και βι τού δρημού 6 τού KINΔ (δι' ού δρίζει, διτης πρόπος μεταβίβασιν τῆς κυριότητος πλοίου άπαιτεται συμφωνία μεταξύ τού κυρίου και τού άποκτωντος διτη διά νόμιμον αίτιαν μετατίθεται εις αύτον ή κυριότης) και διτη έν συμφωνία γίνεται έγγραφως και υποβάλλεται εις καταχώρησιν έν τῷ νηολογίῳ. "Άνευ τῆς κατά τό προηγουμένον έδαριον έγγραφής δέν έπέρχεται ή μεταβίβασις τῆς κυριότητος τού πλοίου), προκύπτει σαφώς, διτη διά τήν μεταβίβασιν πλοίου άπαιτεται έγγραφος συμφωνία μεταξύ τού πωλητού και τού άγοραστο τού πλοίου, ήτις συμφωνία καταχωρείται έν τῷ νηολογίῳ ίσην τῆς όποιας

(καταχωρήσεως) δέν έπέρχεται ή μεταβίβασις τῆς κυριότητος τού πλοίου, ώς και διτη, ίνα άπαλλαγή τό καταστατικόν ναυτιλιακής έταιρείας άπο τού τέλους χαρτοσήμου πρέπει: α) διο σκοπός αύτης νά είναι ή έκμετάλλευσις πλοίων, β) τό κεφαλαιον αύτης νά καλυφθῇ κατά τά 4/5 αύτού διά τῆς άξιας τῶν εισφερούμενων εις τήν έταιρείαν πλοίων και θά έξακολουθη καλυπτόμενον κατά τό αύτό ποσοστόν καθ' δληγη τήν διάρκειας και γ) τό πλοίον θά τεθῇ υπό "Έλληνικήν σημαίαν έντος τού τριμήνου άπο τῆς συστάσεως τῆς έταιρείας τού πλοίου πρέπει νά πραγματοποιηθῇ κατά τόν άνω έκτεθέντα τρόπον, έντος (6) μηνών άπο τής συστάσεως τῆς έταιρείας.

Έτερωθεν έκ τῶν διατάξεων: α) τού δρημού 40 (παράγραφος 7) τού KNTX (δι' ού δρίζεται διτη «έν περιπτώσει καθ' ήν έντος τῶν προθεσμιών τού δευτέρου έδαφου τῆς παραγράφου 2 τού δρημού 15 τού παρόντος νόμου δέν ηθελον πραγματοποιηθῇ αι προϋποθέσεις, ώφ' ής παρέχονται αι αύτού δρίζεται άπαλλαγαί, δι Οικονομικός "Έφορος καταλογίζει τά τέλη χαρτοσήμου και τά υπέρ οιουδήποτε τρίτου τέλη... άκολουθουμένης περιπτώσεως τῆς διαδικασίας τού δρημού 65 τού παρόντος. Μετά τῶν τελών χαρτοσήμου έπιβάλλεται και πρόστιμον άπο τού ένος τετάρτου (1/4) μέχρι τού διπλασίου τῶν τελών τούτων), β) τού δρημού 65 (παράγραφος 6, περίπτωσις β') τού K.N.T.X., ώς άντικατεστάθη διά τού δρημού 7 παράγρ. 2 τού ν. 2289/1952, δι' ού ωρισθη διτη διά τού συμβιβασμού δύναται νά χωρῇ και μειωσίς τού διά τῆς πράξεως έπιβληθεντος προστίμου μέχρι τού ήμισεος τού ποσού τούτου, σαφώς προκύπτει, διτη μετά τῶν τελών χαρτοσήμου έπιβάλλεται και πρόστιμον άπο τού 1/4 μέχρι τού διπλασίου τῶν τελών τούτων, ώς και διτη έπιτρέπεται ή έπιλυσις τῆς διαφορᾶς διά συμβιβασμού, έπι τού διπλού δύναται νά μειωθῇ τό πρόστιμον μέχρι τού ήμισεος τού διά τῆς πράξεως έπιβληθεντος τοιούτου.

ΤΑ ΑΝΩΤΕΡΩ έκρινε τό Διοικητικόν Έφετείον Πειραιώς διά τῆς ύφ. 704/1978 άποφάσεως του.

ΑΙ ΑΠΑΛΛΑΓΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥ ΧΑΡΤΟΣΗΜΟΥ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΩΝ Α. Ε. ΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΤΩΝ.

Κατά τό δρημον 15 (παράγραφος 1a) τού KNTX (Π.Δ. 28-7-1931) ύπόκεινται εις άναλογον τό τέλος χαρτοσήμου: «Πάσα συμβασις οιουδήποτε άντικευμένου, συναπτομένη είτε άπ' εύθειας, είτε διά δημοσίου συναγωνισμού μεταξύ έμπορου και έμπορ. Έταιρείας πάσης φύσεως, μεταξύ έμπορ. Έταιρείων πάσης φύσεως, άφορών άποκλειστικώς εις τήν άσκουμενή ύπ' αύτού έμποριαν και μεταξύ τρίτου ίσην γένει και 'Ανωνύμου Έταιρείας... έφ' δοσ καταρτίζονται έγγραφως και διή είτε διά δημοσίου είτε δι' ιδιωτικού καθ' οιονδήποτε τύπον συντεταγμένου έγγραφου...»

Περαιτέρω, εις τήν παράγρ. 2 τού ίδιου δρημού δρίζεται ειδικότερον, διτη υπόκεινται εις τό δι' αύτης προβλεπόμενον τέλος τά καταστατικά τῶν έν Έλλαδι παντός είδους έμπορικων έταιρεών και πάσα πράξης σχετική πρός τήν αύξησιν τού κεφαλαίου αύτων, κρατήσεως ή δικαιώματος επί τήν συντάξει ή κτήσις τού πλοίου δέον νά πραγματοποιηθή έντος έξ (6) μηνών άπο τῆς συστάσεως τῆς έταιρείας, προκειμένου δέ περί ναυπηγήσεως τοιούτου δέον έντος τής αύτης προθεσμίας τῶν έξ μηνών νά υπογραφῇ τό συμφωνον τῆς ναυπηγήσεως..) και βι τού δρημού 6 τού KINΔ (δι' ού δρίζει, διτης πρόπος μεταβίβασιν τῆς κυριότητος πλοίου άπαιτεται συμφωνία μεταξύ τού κυρίου και τού άποκτωντος διτη διά νόμιμον αίτιαν μετατίθεται εις αύτον ή κυριότης) και διτη έν συμφωνία γίνεται έγγραφως και υποβάλλεται εις καταχώρησιν έν τῷ νηολογίῳ. "Άνευ τῆς κατά τό προηγουμένον έδαριον έγγραφής δέν έπέρχεται ή μεταβίβασις τῆς κυριότητος τού πλοίου), προκύπτει σαφώς, διτη διά τήν μεταβίβασιν πλοίου άπαιτεται έγγραφος συμφωνία μεταξύ τού πωλητού και τού άγοραστο τού πλοίου, ήτις συμφωνία καταχωρείται έν τῷ νηολογίῳ ίσην τῆς όποιας

356*

SUNNY DAYS

No lost work days
on our dockyard
because of
bad weather.
"Shave and haircut"
in record time...
courtesy of
our Antillean Skies.

- Three drydocks up to 120.000 tons d.w.
 - 6.000 feet of repair wharves fully equipped with key facilities.
 - Cranes up to 140 tons.
 - Rewinding of any size generators and motors.
 - Complete repair & service of electronic and automated equipment.
 - Round the clock service 7 days a week (no slow down because of bad weather... the sun shines practically all year long).
 - Daily direct jet flights to the U.S., Latin America and Europe.
 - Write for FREE 48 page detailed color booklet.
- *Only 16" of rain last year !



CURACAO DRYDOCK COMPANY INC.

P.O. Box 153, Curacao
NETHERLANDS ANTILLES
Cables: SHIPYARD CURACAO
Telex 1107 CDM NA, Tel. 78333

REPRESENTATIVES IN GREECE
TH. GIAVRIDIS BROS S.A.
47-49 BOUBOULINAS STR. - PIRAEUS
TEL. 4125371 TLX. 212091

γραφής τοῦ καταστατικοῦ τῆς ἑταιρείας ἡ προκειμένου περὶ κτήσεως αὐτῶν ὑπὸ τῆς ἑταιρείας ἐντὸς μηνός ἀπὸ τῆς κτήσεως αὐτῶν. Ἐν τῇ τελευταῖα ταύτῃ περιπτώσει ἡ κτήσις τοῦ πλοίου δέον νά πραγματοποιθῇ ἐντός εξ μηνῶν (6) μηνῶν ἀπὸ τῆς συστάσεως τῆς ἑταιρείας, προκειμένου δέ περι ναυπηγήσεως τοιούτου δέον ἐντός τῆς αὐτῆς προθεσμίας τῶν εξ μηνῶν νά υπογραφῇ τὸ σύμφωνον τῆς ναυπηγήσεως. Τῆς αὐτῆς ἀπαλλαγῆς καὶ ὑπὸ τὰς αὐτὰς ὡς ἀνώ προϋποθέσεις ἀπολαύσουσι καὶ αἱ πράξεις αὐξήσεως τοῦ κεφαλαίου τῶν ἑταιρεῶν τούτων.

Τέλος εἰς τὸ τρίτον ἐδάφιον τῆς παραγράφου 7 τοῦ ἀρθρου 40 τοῦ ίδιου ὡς ἀνώ κώδικος ὄριζεται δι: «Ἐάν κατά τὴν διάρκειαν τῆς λειτουργίας τῆς ἑταιρείας (τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω διατάξεως τῆς παραγρ. 2 τοῦ ἀρθρου 15) καὶ ἐπὶ συνεχές διάστημα δώδεκα μηνῶν ἥθελε παύσει τὸ κεφαλαίον αὐτῆς δι' ὃ διτοῦ ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῶν τελῶν χαρτοσήμου κλπ. νά καλύπτεται κατά τά 4/5 αὐτοῦ διὰ τῆς ἀξίας τῶν εἰσαχθέντων ἡ κτηθέντων πλοίων ὁ Οἰκον. Ἐφορος καταλογίζει τόσον ποσὸν ἐκ τῶν κατά τὸ προηγούμενον ἐδάφιον τελῶν χαρτοσήμου δοσον τὸ προκύπτον ἐκ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τελῶν, ἀφ' ὃν ἔχωρησεν ἀρχικῶς ἀπαλλαγὴ, ἐπὶ τὰ ὑπολειπόμενα δὲτη διαρκείας τῆς ἑταιρείας καὶ τῆς διαιρέσεως τοῦ γινομένου τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κατά τὸ καταστατικόν ἐτῶν διαρκείας τῆς ἑταιρείας. Μετά τοῦ τέλους ἐπιβάλλεται καὶ πρότιμον ἀπὸ τοῦ ἐνός τετάρτου (1/4) μέχρι τοῦ διπλασίου τέλους. Παραψυλλαττομένης καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς παραγρ. 5 τοῦ ἀρθρου 15 τοῦ παρόντος τ' ἀνωτέρῳ ἐφαρμόζονται ἀναλόγως καὶ ἐν περιπτώσει διαλύσεως τῆς ἑταιρείας πρὸ τῆς κατά τὸ καταστατικόν λήξεως τοῦ χρό-

νου διαρκείας αὐτῆς, δοσον ἀφορᾶ τὸ χαρτόσημον κλπ., τὸ ἀντιστοιχοῦν εἰς τὸ τμῆμα τοῦ κεφαλαίου τοῦ καλύπτοντος εἰσενεχθέντα ἡ κτηθέντα πλοία ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν...»

Ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρου 67 (παράγρ. 1) τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 174/1963 B. Δ/τος «περὶ κωδικοποιήσεως τῶν διατάξεων τοῦ v. 2190/1920 εἰς ἔνιαν κείμενον (βί) οὐ δρίζεται δι: «Ἡ μετατροπὴ τῆς ἑταιρείας περιορισμένης εὐθύνης εἰς Ἀνώνυμον ἑταιρείαν γίνεται, μετά προηγουμένην ἐκτίμησιν τοῦ ἐνεργητικοῦ καὶ παθητικοῦ αὐτῆς κατά τὸ ἀρθρον 9, μηδιναμένου τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου τῆς A. E. νά υπερβῇ τὸ προκύπτον καθαρὸν ἐνεργητικόν ἀνεύ νέας εἰσφορᾶς τῶν ἑταιρῶν, λαμβανομένης τούλαχιστον διά τῆς ἐν ἀρθρῳ 38 παράγρ. 1 τοῦ v. 3190/1955 πλειοψηφίας. Ἡ ἀπόφασις αὐτῆς περιλαμβάνουσα τοὺς δρους τοῦ καταστατικοῦ τῆς A. E. ὡς καὶ τὴν σύνθεσιν τοῦ πρώτου Δ. Σ. αὐτῆς, δέον νά περιβλῆῃ τὸν τύπον τοῦ συμβολαιογραφικοῦ ἔγγραφου, ὑπόκειται δέ εἰς ἕγκρισιν τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορίου κατά τὸ ἀρθρον 4, δημοσιευμένην μετά τοῦ καταστατικοῦ εἰς τὸ Δελτίον A. E. καὶ E. P. E. τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως πηρουμένων ἀμα καὶ τῶν διατυπώσεων τοῦ ἀρθρου 8 παράγρ. 1 τοῦ v. 3190/1955. Πρό τῆς τηρήσεως τῶν ἀνωτέρω ἡ μετατροπὴ οὐδέν ἐπάγεται ἀποτέλεσμα. Ἀπό τῆς συντελέσεως δέ ἀπὸ τῆς ἡ μετατροπομένη ἑταιρεία συνεχίζεται ὑπὸ τὸν τύπον τῆς A. E. Αἱ ἐκκρεμεῖς δίκαιαι συνεχίζονται, μηδὲ περιχρομένης βιαίας διακοπῆς τῆς δίκης ἐκ τῆς μετατροπῆς καὶ μη ἀπαιτουμένης οὐδεμίας εἰδικωτέρας διά τὴν συνέχισιν διατυπώσεως...») Προκύπτει διτὴ ἡ μετατροπὴ τῆς E.P.E. εἰς A. E. ὑπὸ τοὺς εἰς τὴν διάταξιν ταύτην προβλεπομένους δρους καὶ προ-

ποθέσεις εἶναι μονομερῆς δικαιοπραξία, ἡ μετατροπὴ δ' αὐτῇ δι' ἀπλῆς τροποποιήσεως τοῦ καταστατικοῦ γενομένη δέν ἐπιφέρει κατάλαυσιν τῆς νομικῆς προσωπικότητος τῆς μετατρεπομένης ἑταιρείας, τούτεστιν δέν ἐπέρχεται λύσις τῆς πρώτης καὶ σύστασις νέου νομικοῦ προσώπου, ἀλλὰ ἀπτὴ συνεχίζεται ὑπὸ τῆς νέας αὐτῆς μορίην καὶ ἐπωνυμίαν (Φ. Ε. Ἀθην. 5191/1970, 110/1973).

ΤΑ ΑΝΩΤΕΡΩ ἔκρινεν τὸ Διοικητικόν Ἐφετείον Πειραιῶς διά τῆς ὑπὸ ἀριθ. 462/1978 ἀποφάσεως του.

Ἐν δψει καὶ τούτων, αἱ ρυθμίζουσαι τὸ ζῆτημα τῶν εἰσφορῶν τῶν ναυτικῶν Ἑλληνικῶν πλοίων λοιπαὶ ὡς ἀνω διατάξεις ἀναφέρονται κατά τὴν λογικήν των ἔννοιαν ὡς καὶ συνεπεία τοῦ κατ' ἀναλογίαν δικαίου συνδυασμοῦ τούτων πρὸς τὴν ἐν ἀρχῇ παρατεθείσαν τοιαύτην, ἀποκλειστικῶς εἰς Ἑλληνας ναυτικούς, ἀποτελούντος μέλη συγκεκριμένων πληρωμάτων Ἑλληνικῶν πλοίων ή ναυτολογιμένους ἐπὶ πλέον τῆς ὁργανικῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου ἡ μη ἀπογεγραμμένους, ἀλλὰ κατέχοντας ὀργανικήν θέσιν, ἀσχέτου δυντος τοῦ διτὸς οἱ πλοιοκτήται ὑποχρεούνται εἰς τὴν καταβολὴν τῆς εἰσφορᾶς τῶν ναυτικῶν διά τὸ συνολον τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρωμάτος, τὸ μέν διότι δι μισθός τῶν ἐλλειπόντων μελῶν καταμερίζεται μεταξύ τοῦ πληρωμάτος, τὸ δέ χάριν τῆς θεσπισεως κινήτρου διά τὴν κατά προτίμους πρόσληψιν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων. Εἰδικότερον ἡ εἰδική ἐν τῇ διατάξει τοῦ ἀρθρ. 18 N. 3170/1955, ὡς ἀντικατεστάθη κατά τὰ προεκτεύντα, μεγάλη τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἐν ἀναφορᾷ πρὸς δύο περιπτώσεις ἐγένετο ἐν σχέσει μὲν πρὸς τὴν πρότην ἐξ αὐτῶν ἐν πολλοῖς διηγηματικῶς καὶ

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



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

Phones: 51 81 83 - 51 81 84 - 51 81 85

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

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΤΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ, 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

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

ώς έκ του συνήθως συμβαίνοντος, έν σχέσει δέ πρός την έτεραν διότι μόνον "Ελλήνες ναυτικοί δύνανται νά είναι ή νά μήν είναι άπογεγραμμένοι, ένω οι άλλοδαποί άναγκαίως δέν είναι άπογεγραμμένοι ναυτικοί. Έντεύθεν δέπται περαιτέρω, διτι άλλοδαποί ναυτικοί ναυτολογηθέντες έπι πλοίου ύπο "Ελληνικής σημαίας, δέν υποχρεούνται εις καταβολήν είσφορών πρός το NAT, παρ' ω κατ' οδημίαν περίπτωσιν άσφαλίζονται διταν καί δέν είναι μέλη της δραγανικής συνέσεως τον πληρώματος. "Άλλωστε τούτο καθίσταται δήλον έκ του διτι καί κατά το γράμμα του νόμου οι μή άπογεγραμμένοι ναυτικοί, οιοι κατά τά έν τοις πρόσθεν έκτεθέντα είναι άναγκαίως οι άλλοδαποί, καταβάλλουν είσφοράς πρός το NAT ύπο την άθροιστικώς έν σχέσει πρός την κατοχήν δραγανικής θέσεως άπαιτουμένην πρόσθετον προϋπόθεσιν του νά πρόκειται περί "Ελληνικού ναυτικού. Ρητέον, διτι δέν άνακύπτει συναφώς ζήτημα παραβάσεως της περι ισότητος συνταγματικής έπιταγής, διθέντος διτι η περί ής πρόκειται, διάκρισης δικαιολογείται έν της μή ίπαγωγής των άλλοδαπον ναυτικών εις άσφαλισιν παρά το NAT. Περαιτέρω παρακράτησις ύπο του πλοιοκτήτου είσφορών ναυτικού, διτος άλλοδαποί και μή υποχρεουμένου ως έκ τουτο εις είσφοράς, ισούται πρός καταβολήν άντιστοχως έλλασσονος μισθού, ά-

διαφόρως τού διτι άπέδωκεν εις το NAT τάς είσφοράς δι πλοιοκτήτης. Κατά ταυτά δέν ίνάγων έδικαιούτο συνεπεία των ως δινον άποδειχθέντων γεγονότων και έτερων μισθολογικών διαφορών, συνολικού ποσού 15.098 δρχ. άσχέτος της εισπράξεως τών καταβληθέντων ήτις κατά τά παγίως κρατήσαντα δέν έμφανει παραπτησιν. "Οθεν δρώθες έγένετο διά της έκκαλουμένης δεκτή ή άγωγή, ώς περιωρίσθη κατά τ' άνωτέρω, και ώς πρός το σχετικόν μερικώτερον κεφάλαιον αυτής, συνεπώς δέν είναι άβασιμος δι έπι της έναντιας έκδοχης έρειδόμενος πρότος έν μερι δε και δι τρίτος λόγος της κρινομένης έφεσεως.

Σημειώσις. Το θέμα έπι του όποιου ή άνωτέρω άξιολογος άπόφασις είναι σημαντικόν. Η διδούμενη ίμηνεια των σχετικών διατάξεων είναι δρθή. "Ομως καταλήγει εις την καταβολήν άσφαλιστικών είσφορών δινεν παροχής άσφαλισεως, πράμα το διποίον δέν τελει έν άμονια πρός την "άνταλλακτικήν" φύσιν της σχέσεως αυτής (διω — λαμβάνω, και λαμβάνω — διδω). Το ζήτημα χρειάζεται, νομίζουμεν, νομοθετικήν ρύθμισιν. — Βλ. ώς πρός τους ύπογομενους εις την άσφαλισιν του NAT και ΑΠ 209/1977 ΕΝΔ 6. 48 και την ύπ' αυτήν σημείωσιν μας. "Ακόμη σχετ. και 'Ολ. ΣΕ 1280/77 ΕΝΔ 6. 486.

«ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ» ήτο σχετική πρός ναύλωσιν του πλοίου τούτου και έτιθετο τό δρώτημα κατά πόσον οι ναυλωταί έξεπλήρωσαν την ύποχρέωσιν των έξι έπισταλιών έκ δολλαρίων 114.084,01 και διν δχι, ποιον ύπολοιπον παρέμεινεν ή μέχρι ποίου ποσού είχεν έξοφληθή ή διειλή διά της γενομένης την 12/2/1976 καταβολής ποσού Λιρών 'Αγγλίας 49.042,16.

Της ύποθεσεως άχθείσης ένώπιον τού δικαστού Λόδη, ούτος έκρινεν διτι οι ναυλωταί είχον μερικώς έξοφλησε την ύποχρέωσιν των μέχρι τού ποσού τών δολλαρίων 99.359,42 και τούτο κατ' έφαρμογήν της ισοτιμίας της ήμερας της καταβολής τού ποσού τών λιρών 'Αγγλίας 49.042,16 και διτι έπομένως οι ναυλωταί διειλήθησαν εις τους πλοιοκτήτας ποσόν 14.724,59 δολλαρίων.

Εις την ύποθεσιν τού «ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ», το 'Εφετείον έθεσεν τό δρώτημα πως δειν νά καταβληθούν αί έπισταλιά. Τό σύνολον αυτών άνηρθε πρός την πλοιοκτήτην ήσησεν την ισοτιμίαν της ήμερας έκδοσεως τών φορτωτικών, δηλαδή δολλαρία 2,3915 κατά λίραν; "Η μέ την ισοτιμίαν της δημιουργίας τών έπισταλιών δηλαδή δολλαρία 2,3370 κατά λίραν; "Η μέ την ισοτιμίαν της ήμερας της καταβολής, δηλαδή δολλαρία 2,0225 κατά λίραν;

Τό 'Εφετείον έκρινεν διτι θά ληφθή ύπ' δψιν ή ισοτιμία της ήμερας της καταβολής και διτι η ισοτιμία της ήμερας έκδοσεως τών φορτωτικών δέν τυγχάνει έφαρμογής έπι άξιώσεως έξι έπισταλιών.

Εις την ύπόθεσιν τού πλοίου «ΜΠΕΛΑΜΙ» προκειμενού και διν άλλο ζήτημα. Εις την ύποθεσιν αυτήν αί έπισταλία ίπελογίζοντο πρός δολλαρία ΗΠΑ 2.500 καθ' ήμεραν και έπειδη δι χρόνος τών έπισταλιών ήσαν 61 ήμεραι, τό ποσόν αυτών άνηρθε πρός δολλαρία 153.348. Οι πλοιοκτήταις ίσχυρισθησαν διτι θά δειν νά ληφθή ύπ' δψιν ή ισοτιμία λίρας - δολλαρίου, της ήμερας καθ' ήν έπερατόθη δι ύπολογισμός τών έπισταλιών. "Οπωσδήποτε, έτιθετο ζήτημα τού νομισματος της καταβολής και οι πλοιοκτήταις ίσχυρισθησαν διτι τό νομισμα τούτο ήτο ή 'Αγγλική λίρα, άλλα τό 'Εφετείον έκρινεν διτι αί έπισταλία διαφέρουν άπό τόν ναύλον και δσον άφορά τάς έπισταλιάς τό έν τη ένοχη νόμισμα ήσαν τά δολλαρία και έπομένως δολλαρία είναι και τό νομισμα καταβολής. "Έκριθ διτι η έφαρμοστέα ισοτιμία έπι έξοφλησεως διά λιρών 'Αγγλίας, ήτο ή της ήμερας της καταβολής (βλ. διά τά παρ' ήμιν Κ. Τριανταφυλλόπουλον, 'Ενοχικόν Δικαιοιον 1933 σελ. 88) και δχι της ήμερας τού πέρατος τών ύπολογισμών τών έπισταλιών.

Τό 'Εφετείον προσέθεσε διτι δσάκις ως έν προκειμένον, αί έπισταλία ίπολογίζονται εις δολλαρία ΗΠΑ και δέν ύπάρχει συμβατική πρόβλεψι καταβολής, είναι λογικόν νά συμπεράνωμεν διτι ή ίπολογισμός τών έπισταλιών διτι ήτο άπορριπτός ή ίσχυρισμός τών πλοιοκτήτων διτι ή έφαρμοστέα ισοτιμία ήτο ή της ήμερας καθ' ήν κατέστησαν άπαιτηται αί έπισταλία. "Οσον άφορά την ύποθεσιν τού «ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ» έκριθ διτι η κρίσις τού 'Εφετείον εις τάς λοιπάς δύν ύποθεσεις, θά ρυθμίση και τήν διένειν έν τη ύποθεσι ταύτη. "Έπομένως άπεριφθησαν δλαι αί έφεσεις.

• 'Όφειλή έξι έπισταλιών εις δολλάρια. — Καταβολή αυτής εις λίρας 'Αγγλίας. — Ληπτέα ύπ' δψιν ισοτιμία διά την μετατροπήν.

'Άπο μακρού χρόνου κρατούσα άποψις εις την 'Αγγλικήν νομολογίαν, άπλεκτε εις τά άγγλικά δικαστήριον τά δικαίωμα νά έκδιδουν άποφάσεις εις άλλο νόμισμα πλήν της 'Αγγλικής λίρας. "Άντιληψις αύτη άντεράπτη ένώπιον της Βουλής τών Λόρδων έν έτει 1975 μέ την άποφασιν της έν την ύποθεσει Μηλιάγκος κατά Τζώρτζ Φράνκ Τέξτιλς Λ/δ, ήτις έκρινεν διτι ή παγόρευσις της έπιδικάσεως άλλοδαπον νόμισματος δέν έδικαιολογείτο πλέον έν δυει τών μεταβολών αίτινες έπηλθον εις τό ξένον συνάλλαγμα και τήν θέσιν της 'Αγγλικής Λίρας κατά τήν διάρκειαν τών τελευτών 15 έτων.

"Ήδη τρεις ύποθεσεις έχουσαι πρός έπιδικάσεις έπισταλιών εις ξένον (μή άγγλικόν νόμισμα) νόμισμα ήχθησαν ένώπιον τού 'Εφετείον.

Εις τήν πρότην ύποθεσιν οι ναυλωταί ίπεχρεούνται εις την πρόσθετην έπισταλιών συνολικού ποσού δολλαρίων ΗΠΑ 153.348,95 καταβλητών την 7ην Νοεμβρίου 1975, διτι έπηλθεν ουμφωνία έπι τών λογαριασμών τών σταλιών. Οι ναυλωταί κατέβαλον εις τούς πλοιοκτήτας Λ.Α. 63.334,62 ίσχυριζόμενοι διτι ποσού τούτο ήτο ίσον πρός δολλαρία ΗΠΑ 153.348,95 μέ βάσιν την ισοτιμίαν της ήμερας ήμερηνίας έκδοσεως τών φορτωτικών, ήτοι τών Μάρτιον 1976.

'Άπο τού Μαρτίου μέχρι τού Δεκεμβρίου ή κι-

νησις τού συναλλάγματος εις την ισοτιμίαν δολλαρίου-λίρας ήτο εις βάρος της λίρας, ή καταβολή τών ναυλωτών ήτο άνευπαρκής πρός έξοφλησην της άφειλής των έξι έπισταλιών. Οι ναυλωταί ίσχυρισθησαν διτι η ίπερημερία έλαβε χώραν την 7ην Νοεμβρίου και ή ήμερημηνία αύτην αί έπισταλία ίπελογίζοντο πρός δολλαρία ΗΠΑ 2.500 καθ' ήμεραν και έπειδη δι χρόνος τών έπισταλιών ήσαν 61 ήμεραι, τό ποσόν αυτών άνηρθε πρός δολλαρία 153.348. Οι πλοιοκτήταις ίσχυρισθησαν διτι θά δειν νά ληφθή ύπ' δψιν ή ισοτιμία λίρας - δολλαρίου, της ήμερας καθ' ήν έπερατόθη δι ύπολογισμός τών έπισταλιών. "Οπωσδήποτε, έτιθετο ζήτημα τού νομισματος της καταβολής και οι πλοιοκτήταις ίσχυρισθησαν διτι τό νομισμα τούτο ήτο ή 'Αγγλική λίρα, άλλα τό 'Εφετείον έκρινεν διτι αί έπισταλία διαφέρουν άπό τόν ναύλον και δσον άφορά τάς έπισταλιάς τό έν τη ένοχη νόμισμα ήσαν τά δολλαρία και έπομένως δολλαρία είναι και τό νομισμα καταβολής. "Έκριθ διτι η έφαρμοστέα ισοτιμία έπι έξοφλησεως διά λιρών 'Αγγλίας, ήτο ή της ήμερας της καταβολής (βλ. διά τά παρ' ήμιν Κ. Τριανταφυλλόπουλον, 'Ενοχικόν Δικαιοιον 1933 σελ. 88) και δχι της ήμερας τού πέρατος τών ύπολογισμών τών έπισταλιών.

Τό 'Εφετείον προσέθεσε διτι δσάκις ως έν προκειμένον, αί έπισταλία ίπολογίζονται εις δολλαρία ΗΠΑ και δέν ύπάρχει συμβατική πρόβλεψι καταβολής, είναι λογικόν νά συμπεράνωμεν διτι ή ύπολογισμός τών έπισταλιών διτι ήτο άπορριπτός ή ίσχυρισμός τών πλοιοκτήτων διτι ή έφαρμοστέα ισοτιμία ήτο ή της ήμερας καθ' ήν κατέστησαν άπαιτηται αί έπισταλία.

"Οσον άφορά την ύποθεσιν τού «ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ» έκριθ διτι η κρίσις τού 'Εφετείον εις τάς λοιπάς δύν ύποθεσεις, θά ρυθμίση και τήν διένειν έν τη ύποθεσι ταύτη. "Έπομένως άπεριφθησαν δλαι αί έφεσεις.

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 18080 AR

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ Δικαίου Ναυτικής Έργασίας

ΤΟΥ Κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΛΟΓΩ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς ὁ πλοίαρχος ἀπολυδμένος λόγω παροπλισμοῦ τοῦ πλοίου τουλάχιστον ἐπί 15μερον, δικαιούται κατά τὸ ἄρθρον 16 τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως Ἔργασίας Πλοιάρχων Ποντοπορών πλοίων τοῦ ἔτους 1977 εἰς ἀποζημίωσιν ὅπως καὶ οἱ λοιποί ναυτικοί.

Ἐν προκειμένῳ δέν μεταβάλλεται τὸ δικαίωμα αὐτὸν ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 38 τοῦ ΚΙΝΔ καθ' ὃσον τὰ δικαστήρια ἐφαρμόζουν αὐτεπαγγέλτως τούς δρους τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων ἔαν δι' αὐτῶν ἡ ρύθμισις τῶν ἀποδοχῶν εἶναι εὔνοικωτέρα διά τὸν ἔργαζόνεν, ἐν συνδυασμῷ πάντοτε πρὸς τὰ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 76 τοῦ ΚΙΝΔ.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ δικαστήριον ἔκρινε δὴ καταβολὴ ἀποζημίωσεως λόγω παροπλισμοῦ τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἐνάγοντα πλοίαρχον εἶναι νόμιμος, θεμελιουμένη ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω διατάξεων τοῦ διέποντος τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως Ἐλληνικοῦ δικαιου, εἰς τὸ ὅποιον τὰ συμβλήθεντα μέρη, σιωπηλῶς ὑπεβλήθησαν. Ἡ περίπτωσις ἀφορᾷ εἰς πλοίαρχον πλοίου ὑπό κυπριακῆς σημαίαν, ὁ ὅποιος ὑπέρτετον ἐπ' αὐτοῦ ἐπὶ 10μηνον περίπου δὲ καὶ ἀπελύθη εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς λόγω παροπλισμοῦ τοῦ πλοίου διά χρόνον μεγαλύτερον τῶν 15 ἡμέρων.

Κατά ταῦτα τὸ δικαστήριον ἔκρινε δὴ ὑπὸ τὰ δεδομένα ταῦτα, ὁ πλοίαρχος τοῦ παροπλισθέντος ὡς ἀνω πλοίου καὶ διά τὸν λόγον τούτον ἀπολύθεις δικαιούται τῆς σχετικῆς ἀποζημίωσεως.

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΠΡΟΩΡΟΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΕΝΕΚΕΝ ΣΠΟΥΔΑΙΟΥ ΛΟΓΟΥ.

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς είναι δυνατή ἡ καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ ναυτικοῦ προώρων ἐνεκεν σπουδαίου λόγου ἔφαρμοδομένου τοῦ ἄρθρου 672 τοῦ Α.Κ. καὶ εἰς τὴν Ναυτικήν Ἔργασίαν.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾶ εἰς καταγγελίαν συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀօρίστου χρόνου ὑπὸ ναυτικοῦ πρὸ τοῦ καθοριζομένου ἀνωτάτου χρόνου διαρκείας αὐτοῦ.

Κατά τὴν διαδικασίαν ἀπεδείχθη ὅτι ὁ ἐνά-

γων ναυτικός ἔχωρησεν εἰς τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως διὰ σοβαρούς οἰκογενειακούς λόγους καὶ μάλιστα λόγω θανάτου τοῦ ἀδελφοῦ του καὶ ἐπιβεβλημένου ἐκ λόγων κοινωνικῆς ἔπιτρεπταις καθήκοντός του πρός μετάβασιν του, πλησίον τῆς ἀνικάνου πρός ἔργασίαν καὶ ἀσθενούσης μητρός του.

Ἐν προκειμένῳ κατά τὴν κρίσιν τοῦ δικαστήριου ὑφίστατο καὶ προϋπάρχουσα βαρεία παράβασις τῶν ἐναντίον αὐτοῦ καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου, ἡ ἐν γένει συμπεριφορά τοῦ ὅποιου ὡς πρὸς τὸ θέμα τῆς ἀπολύσεως τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ συνιστά κατάχρησιν δικαιώματος.

Καὶ είναι μὲν ἀληθές δὴ ἡ δηρησίς τοῦ πλοιάρχου νά ἀπολύση τὸν ἐνάγοντα εἰς τὴν ἀλλοδαπήν διά τὸν ὡς ἀνω σοβαρὸν οἰκογενειακὸν λόγον, δὲν προβλέπεται ὑπὸ τοῦ ΚΙΝΔ, ὡς περίπτωσις δικαιολογούσα τὴν μονομερή καὶ πρώωρον καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ σχετικά τὸ ἄρθρο 73 παραγ. 2 καὶ 74 τοῦ ΚΙΝΔ πλήν δημως αὐτὴ συνιστά σπουδαῖον λόγον τοιαύτης κατηγορίας προβλεπόμενον ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 672 Α.Κ. τὸ ὅποιον δύναται νά ἔφαρμοδη συμπληρωματικῶς καὶ ἐπὶ τῆς Ναυτικῆς Ἔργασίας.

Περαιτέρω, εἰς τὴν ἀπόφασιν τονίζεται δὴ τὴν τοιαύτη ἔφαρμογή δέν δύναται νά θεωρηθῇ ὡς ἀσυμβίβαστος μέ τὴν ιδιορρυθμίαν τῆς ναυτικῆς ἔργασίας καὶ τὴν εὐλογὸν σκοπιμότητα νομεθετικοῦ περιορισμοῦ τῶν λόγων καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὴν Ἀλλοδαπήν.

ΑΤΥΧΗΜΑ
ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ ΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΝ ΜΑΚΡΑΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΝΑΥΛΟΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς γίνεται κατ' ἀρχήν δεκτόν δὴ ἀποτελεῖ ἔργατιν ἀτύχημα καὶ τό ἐπερχόμενον κατά τὴν διάρκειαν ἀναψυχῆς τοῦ ναυτικοῦ ἐκτός τοῦ πλοίου, ἐντός δημως ὡρισμένων τοπικῶν ἢ χρονικῶν πλαισίων καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν δὴ τὴν ψυχαγωγία δέν ἡτο δυνατόν νά λάθῃ χώραν κατ' ἀλλον τρόπον.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾶ εἰς ναυτικόν ὁ ὄ-

ποιος ὑπέστη ἀτύχημα τροχαῖον, εἰς τὴν περιοχὴν Ξυλοκάστρου κατά τὴν διάρκειαν μεταβάσεως του ἀπό τὸν λιμένα Πατρών ἐνθα διαυλόχει τὸ πλοίον, εἰς Πειραιὰ προκειμένου νά ἐπισκεφθῇ συγγενεῖς του καὶ νά ψυχαγωγηθῇ.

Ἐν προκειμένῳ τὸ δικαστήριον ἔκρινε δὴ ἡ περίπτωσις δέν ἀποτελεῖ ἔργατικὸν ἀτύχημα καθ' ὃσον ἐλαβε χώραν εἰς πολὺ μεγάλην ἀπόστασιν ἐκ τοῦ λιμένος ναυλοχίας τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὅποιον ὑπηρέτει ὁ ὑπόστατό τὸ ἀτύχημα ναυτικός, κατά τὴν διάρκειαν ταξίδιου, καὶ εἰς πόλιν ἀπέχουσα περισσότερον τῶν 200 χιλιομέτρων ἐξ αὐτοῦ.

Ἀκόμη ἐκρίθη, δὴ ἡ δυνατόν ὁ ναυτικός νά ψυχαγωγηθῇ μέ τὸ αὐτοκίνητο του ἐντός τῶν Πατρών ἡ εἰς τὴν εύρυτέρα περιοχὴν τῆς ἐπαρχίας ἡ τοῦ νομοῦ ἐνθα αἱ περιπτώσεις κινδύνου θά ἡσαν μειωμέναι.

Εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν ὁ ὑπόστατό τὸ ἀτύχημα ναυτικός ὑπηρέτει ἐπὶ ἐπιβατηγού πλοίου τὸ ὅποιον ἔξετέλει δἰς τὴν ἐβδομάδας δρομολόγια μεταξὺ Πατρών καὶ λιμένων Ἰταλίας καὶ κατά τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς τὰ Πάτρας ἀνεχρήσην μέ δειπνον τοῦ πλοιάρχου μέ τὸ αὐτοκίνητον ιδιοκτησίας του διά Πειραιᾶ.

Εἰς τὸ ύψος τοῦ Ξυλοκάστρου λόγω τῆς ὑπερβολικῆς ταχύτητος τοῦ αὐτοκίνητου, ἐπέπεσαν τούτο ἐπὶ τῶν σταθερῶν ἐμποδίων τῶν ἀκρων τῆς θεινικῆς ὁδοῦ μέ ἀποτέλεσμα ὁ δύογων τὸ αὐτοκίνητον ναυτικόν νά ψυχαγωγεῖται κακώσεις ἐκ τῶν δοπίων ἀπεβίωσεν.

Οὕτω κατά τελικὴν κρίσιν τοῦ δικαστήριου ἐν δψει τῶν ἀναφερθέντων περιστατικών, ἡ περίπτωσις δέν συνιστά ἔργατικὸν ἀτύχημα κατά τὴν ἐννοιαν τοῦ N. 551/15 ὡς ἐκδικοποιηθῆ μέ τὸ ἀπό 24.7./25.8.70 B.D. καθ' ὃσον ὁ τραυματισμός ἡ ὁθανάτος ναυτικοῦ κατά τὴν διάρκειαν ἀναψυχῆς ἐκτός τοῦ πλοίου δύναται ἐν δψει τῆς φύσεως τῆς ναυτικῆς ἔργασίας παρεχομένης ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον μακράν τῆς οἰκογενειακῆς ἑστίας νά συνιστά ἀτύχημα, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν δὴ τοιαύτη ἀναψυχῆ θά λάβῃ χώραν δέν δυνατόν δηλωθῆτος ἐπιλογῆς ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ καὶ ἐντός ὡρισμένων τοπικῶν καὶ χρονικῶν πλαισίων.

ΑΠΟΔΕΙΞΙΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΕΣΟΔΩΝ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἡ ἐντυπωσίας ἀπόδειξις καταβολῆς τῶν ἔδωδων παλιννοστήσεως καὶ ἀντικαταστάσεως ἀπό τοῦ ναυτικοῦ ὁ ὄποιος διλυσε τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως λόγω ὑπαιτιότητος τοῦ πλοίου δέν δύναται νά θεωρηθῇ ὡς σύμβασις περὶ πληρωμῆς τοῦ ἀνω ποσοῦ ὑπὸ τοῦ ἐνάγοντος.

Ἐπίσης δέν είναι δυνατόν νά θεωρηθῇ ὡς παραίτησις τοῦ ναυτικοῦ ἐκ τοῦ δικαιώματος ἀναζητήσεως τοῦ ποσοῦ τούτου, τόσον περισσότερον μάλιστα καθ' ὃσον εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν δέν χωρεῖ παραίτησις ἐκ τοῦ συναφοῦς δικαιώματος αὐτοῦ.

Οὕτω ἡ ἀπόδειξις πιστοποιεῖ μόνον τὸ γεγονός τῆς τοιαύτης καταβολῆς.

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ

ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Τό δημιου της παγκοσμίου χωρητικότητος πλοίων κοντέινερ εύρισκεται ύπό σημαίας των χωρών - μελών της ΕΟΚ. Έπι πλέον αἱ χώραι αὗται συμμετέχουν κατά μέγα βαθμόν εἰς την ναυπήγησην πλοίων υψηλῆς τεχνολογίας.

Ταύτα ἀναφέρονται εἰς την ἔκθεσιν τοῦ Ινστιτούτου ναυτιλίας τῆς Βρέμης.

• Η συμμετοχή τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ εἰς τὴν χωρητικότητα κοντέινερ ἀνερριχήθη ἀπό 43,4% τοῦ 1977 εἰς 45,3% κατά τὸ παρελθόν ἔτος 1978. Ἀριθμός σκαφῶν 193. Συνολική χωρητικότης 3,93 ἑκατομ. τόννων γκρός.

• Η συμμετοχή ἐφοπλιστῶν τῆς ΕΟΚ εἰς τὸν στόλον υγραιριοπλοίων κατῆλθε εἰς 31,9% (1977) καὶ 29,7 (1978). Ἀριθμός σκαφῶν 132. Χωρητικότης 1,64 ἑκατομ. τόννων γκρός.

• Αἱ ἔργασίαι διὰ τὴν διάνοιξιν ὑποβρυχίου σήραγγος εἰς τὴν Μάγχην προσείλκυσαν τὸ ἐνδιαφέρον δύο μεγάλων εἰδικευμένων τεχνικῶν ἑταῖρων. Τῆς Βρετανικῆς Ritarnt Kostant καὶ τῆς 'Ολλανδικῆς Rouagial Mπόκαλιζ Οὐεστμίνστερ.

Αἱ δύο αὗται ἑταῖραι ἐπὶ τῇ προβλέψει ὅτι θά διανοιγῇ ἡ σήραξ ὑπὸ τὴν Μάγχην συνεταιρίσθησαν, ἔστω καὶ ἀνάκμη δλα τὰ προγράμματα τοῦ γιγαντιαίου τούτου ἔργου εύρισκονται εἰσέτι εἰς τὸ στάδιον τοῦ σχεδιασμοῦ.

• Ἐνεκανιάσθη ὁ νέος τερματικός σταθμός εἰς τὸν λιμένα τῆς Βαλτιμόρης διὰ τὴν διακίνησην γενικῶν φορτίων.

• Ο σταθμός οὗτος ἀνήκων εἰς τὸν ὄργανον λιμένων τῆς Μαίρηλαντ θά ἐνοικιασθῇ εἰς τὴν Ἐταιρίαν 'Ατλαντικ 'Εντ. Γκάλφ Στεντόρς Ἰνκορπορέɪσον.

• Υπολογίζεται διὰ 600.000 τόννοι γενικοῦ φορτίου θά διακινοῦνται ἔτησις. Αἱ ἔγκαταστάσεις τοῦ νέου τερματικοῦ σταθμοῦ κατέχουν ἑκατονταπέντε 16 ἑκταρίων.

• Εύρισκομεθα ἐν δψει μᾶς νέας γενεας δεξαιενοπλοίων. Πρόκειται περὶ σκαφῶν τῶν 80.000 τόννων καὶ δψως διαφαίνεται ὁ νέος οὔτος τύπος θά διαδοθῇ ταχέως.

Χαρακτηριστικά τοῦ νέου ναυπηγήματος τὸ μικρὸν βύθισμά των καὶ ἡ οἰκονομική κατανάλωσις καυσίμων. Ἐκτός τούτων τὰ σκάφη ταῦτα πλησίου δλους τοὺς νέους κανόνας ἀσφαλείας. (Διπλοῦν κέλυφος, καβαρίσμος κυτών), οἵτινες ζητοῦνται ἀπό τὸν ΙΜΚΟ καὶ τοῦτο διὰ τὴν μείωσιν τοῦ κινδύνου ρυπάνσεως εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος.

Κατά τοὺς κατασκευαστάς ἡ πρωτότυπος μηχανή τῶν εἶναι τοιαύτης κατασκευή, ὡστε θά ἔξασφαλίζει οἰκονομιάν ἐνός ἐκατομμυρίου δολλαρίων ἀτησίως διὰ τὰ καύσιμα. Ή σύγκρισις γίνεται μεταξύ ἐνός παλαιοῦ τύπου δεξαιενοπλοίου ἐξ αὐτῶν ποὺ δῆῃ εύρισκονται ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ἐνός νέας αὐλλήψεως καὶ τεχνικῆς τῆς αὐτῆς χωρητικότητος.

Μεταξύ τῶν εἰδικῶν τεχνολόγων συμβούλων πιστεύεται διὰ πέντε τουλάχιστον ἐφο-

• Ή Κίνα ύπεγραψε πιστωτικήν συμφωνίαν μετά τῆς Καναδικῆς αὐτοκρατορικῆς 'Εμπορικῆς Τραπέζης διὰ δάνειον 100 ἑκατομ. δολλαρίων πενταετοῦς διαρκείας.

• Ο κατάλογος παραγγελῶν ναυπηγήσεων, αἵτινες εύρισκονται τοποθετημέναι εἰς τὰ ναυπηγεῖα δλοκήρου τοῦ κόσμου εύρισκονται εἰς τὸ χαμηλότερον ἀπό τριακονταπενταετίας σημείον του. Τό Δυτικογερμανικόν 'Ινστιτούτον ναυτιλιακῆς οἰκονομίας τῆς Βρέμης προβλέπει νέαν πτώσιν. Δέν προβλέπει παρά ὅλιγας δυνατότητας διὰ μίαν καλυτέραν ἔξελιξιν τῆς ἀγορᾶς διὰ τὰ δύο προσεχῆ ἔτη. Κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους ὁ παγκόσμιος ἐμπορικός στόλος ηρίθμει 32.689 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 638 ἑκατομ. τόννων δ.ω.

Τὰ προηγούμενα ἔτη ὁ στόλος αὐτός ηύεσται αἰσθητῶς.

• Ή ἀσθενής σημειρινή αἴξησις τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος — κατά τὸ 'Ινστιτούτο — ὀφείλεται εἰς τὰς περιορισμένας ναυπηγήσεις καὶ τὸν υψηλόν ρυθμὸν διαλύσεων.

Οἱ δύο οὗτοι παράγοντες θὰ ἐπιτρέψουν μίαν βραδεῖαν μειώσιν τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος.

• Ή 'Ισαραλινή 'Εταιρία ZIM, μία τῶν κυριώτερων 'Ισαραλινῶν ναυτιλιακῶν 'Εταιριῶν, παρήγειλεν εἰς Καναδάν 1.000 ἐμπορευματοκιβώτια, ἀξίας 5 ἑκατομ. δολλαρίων. Ή Καναδική 'Εταιρία Στήντημαν Κοντέινερς Λίμιτεντ ἀνέλαβε τὴν κατασκευὴν των.

Τὰ ἐμπορευματοκιβώτια ταῦτα τῶν 40 ποδῶν θὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν Καναδᾶ, τὴν όποιαν ή ZIM ἀπό εἰκοσαετίας ἔχηπτετε. Σήμερον 10 πλοία κοντέινερ εύρισκονται ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὴν γραμμὴν αὐτῆν. Ή ZIM είναι μία ἐκ τῶν 10 μεγαλυτέρων ναυτιλιακῶν ἑταῖρων πλοίων γραμμῶν τοῦ κόσμου. Διαθέτει 61 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 2 ἑκατ. τόννων γκρός.

πλισταὶ μεταξύ τῶν ὅποιων καὶ ὁ κ. Νιάρχος ἐτοιμάζονται νά παραγγείλουν τοιαύτα σκάφη εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

• Ο Πακιστανός ἐφοπλιστής Raβī Tikoό ἀπεφάσισεν τὴν πώλησιν τῶν δύο γιγαντιαίων τοῦ ὑπερδεξεμενοπλοίων τῶν 484.000 τόννων ἀσκοτῶν, ἀτίνα θεωροῦνται μεταξύ τῶν μεγαλυτέρων τοῦ κόσμου διὰ νά τά ἀντικαταστήσῃ μὲ μονάδας τῶν 80.000 τόννων ἑκάστη. Τέσσαρα ἐκ τῶν σκαφῶν τοῦ νέου τύπου θά τοῦ παραδοθοῦν ἐφέτος τὸ θέρος ἀπό τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεῖα I.H.I.

• Τὰ κοιτάσματα πετρελαίου τοῦ Στάτφιορντ, ἀτίνα εύρισκονται εἰς τὸν Νορβηγικὸν τομέα τῆς Βορείου Θαλάσσης θὰ τεθοῦν εἰς λειτουργία εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦς ἔτους. Ή δυναμικότης παραγωγῆς των ὑπολογίζεται εἰς τριανταπέντε ἔτη.

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

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:
TONIO PANAMA
TELEX:
3480042 - 3282068
368633
TELEPHONE:
Panama 23-9920
MAILING ADDRESS:
P.O.Box 6-4000
El Dorado
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY - FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Αισιοδοξία διά τήν αύριον

Αισιοδοξούν οι Γερμανοί πλοιοκτήται διά την καλήν ναυλαγοράν. Τό τέρμα τής κρίσεως διαβλέπουν. Ο πρόεδρός των έδήλωσε: "Η ζήτησις διά τα σιτοφορτία, τα περισσότερα φορτία γιανθράκων και μεταλλευμάτων προσδίδουν εἰς την άγοράν των τόνων τής ζωρότητος. Η ζήτησις σκαφών είναι ικανοποιητική.

Η κυβέρνησις, πάντως, τής Βόννης έξεδηλωσεν έμπρακτως τό ένδιαφέρον της διά την ναυτιλίαν καί την ναυπηγικήν, παρέχουσα εἰς τούς δύο κλάδους έπιχορηγήσεις ύψους 660 έκατ. μάρκων. Η κύρωσις τού κώδικος τής «Ούνκατν» άποτελεί σταθερόν βήμα διά τα «λάϊνερς», ένώ οι έφοπλισταί ζητούν την συμπαράστασιν τής κυβερνήσεως διά τάς μεγάλας των έπενδύσεις (18 δισεκ. μάρκα) καί διά τινας φορολογικάς άνωμαλίας. Τό ζήτημα, έπίσης, τής ύποτιμήσεως τού δολλαρίου χρήζει τής κυβερνητικής παρεμβάσεως. Κατά τά τελευταία δύο έτη, αι ζημία τής Γερμανικής ναυτιλίας έκ τής ύποτιμήσεως τού δολλαρίου υπολογίζονται εἰς 600 έως 700 έκατ. μάρκα.

Τά πληρώματα

Σήμερον οι Γερμανοί ναυτικοί λαμβάνουν τούς ύψηλοτέρους μισθούς άπό δλην τήν Εύρωπην — 13% ανωτέρους των Σκανδιναύων καί σχεδόν διπλασίους τών Βρετανών — εἰς τρόπον ώστε η μισθοδοσία ένός Γερμανικού πλοίου άντιπροσωπεύει τό 60% καί πλέον των συνολικών δαπανών διαχειρίσεως του.

Συμφώνως μέ στοιχεία τής 'Ενώσεως Γερμανών Έφοπλιστών, τόν 'Οκτώβριον τού 1978 ύπηρέτουν ἐπί Γερμανικών πλοίων 32.619 ναυτικοί, ένώ εἰς τά μέσα Φεβρουα-

ρίου τού τρέχοντος έτους είχον μειωθή εἰς 30.500 περίπου.

"Ηδη, έν συνεργασία μέ τάς ναυτεργατιάς ένωσεις, οι έφοπλισταί συζητούν τήν μείωσην τού άριθμού των πληρωμάτων μέ παράλληλον βελτίωσην τής έκπαιδεύσεως των καί περαιτέρω αὔξησην τών μισθών.

"Επί παραδείγματι, προτείνεται μελλοντικώς ή μείωσης τού πληρώματος ένός πλοίου·κοντέινερ άπό 25 εἰς 18 άτομα. Παραλλήλως, οι ναυτικοί θά έκπαιδεύονται διά νά είναι εἰς θέσιν νά παρέχουν ποικίλας υπηρεσίας εἰς διαφόρους τύπους πλοίων.

Κάμψις τού τοννάζ

Τόν παρελθόντα 'Οκτώβριον, δέ έμπορικός στόλος τής Δυτ. Γερμανίας ήριθμει 617 πλοία, 8,9 έκατ. τον. γκρός καί ένεφανίζε μείωσιν 100.000 τον. γκρός έναντι τής πρό έτους δυνάμεως του. Μέ τοννάζ αύτό, δέ Γερμανικός στόλος κατέχει τήν 11η θέσιν παγκοσμίως καί την τετάρτην εἰς τήν Ε.Ο.Κ., μετά τήν Βρετανίαν, τήν Ιταλίαν καί τήν Γαλλίαν.

"Η κάμψις τού τοννάζ οφείλεται εἰς τήν σταθεράν μείωσιν τής συναγωνιστικότητος τού Γερμανικού πλοίου. "Ηδη οι έφοπλισταί συζητούν μέ τήν κυβέρνησην τήν δυνατότητα νά έγκαταλείπουν τά πλοία των τήν Γερμανικήν σημαίαν μετά τό δύδον ή έκτον έτος τής ήλικίας των καί χωρίς νά παύσουν νά είναι έγγεγραμμένα εἰς τά έθνικά νηολόγια νά έχουν τήν δυνατότητα νά ύψωνουν ζένας σημαίας καί προσλαμβάνουν ζένα πληρώματα, πρός μείωσιν των διαχειριστικών των δαπανών.

"Εις τό σημείον αύτό διαφωνούν τά συνδικάτα, ισχυριζόμενα διτά αύτό θά είναι εἰς βάρος τής απασχολήσεως τών Γερμανών ναυτικών, άλλ' οι έφοπλισταί τονίζουν διτά ή χρησιμοποίησις ζέναν σημαίων τά βοηθήση τόν Γερμανούς ναυτικούς νά διατηρήσουν τάς έργασίας των, δεδομένου διτά μέ τά κέρ-

δη έκ τής διαχειρίσεως τοννάζ ύπό ξένας σημαίας θά καλύπτουν τάς ζημίας εἰς διλούς τομεῖς.

Τά ναυπηγεία

"Έν τώ μεταξύ, τά ναυπηγεία θεωρούν τάς κυβερνητικάς έπιχορηγήσεις ώς άναγκαιον κακόν, τό δποίον θά τά βοηθήση νά άντιμετωπίσουν τήν παρούσαν κρίσιν. "Υπάρχει, θύμας, διάχυτος ή γνώμη διτά αί έπιχορηγήσεις πρόπει νά διακοπούν εύθυς ώς βελτιωθή ή άγορά.

"Πρός τό παρόν, πάντως, ή παρεχομένη κρατική βοήθεια θά βοηθήση τά ναυπηγεία νά προσφέρουν χαμηλοτέρας τιμάς μέχρις 20% διτά δυνηθούν νά άντιμετωπίσουν τόν διεθνή άνταγωνισμόν.

"Τά τελευταία έτη τά Γερμανικά ναυπηγεία υπόφερουν σοβαρώς άπό τήν παγκόσμιον ναυτιλιακήν καί ναυπηγικήν κρίσιν. Χαρακτηριστικώς άναφέρεται διτά έναντι 169 σκαφών, 1,5 έκατ. τον. γκρός καί άξιας 4,91 δισεκ. μάρκων, παραδοθέντων τό 1977, τό έπομενον έτος παρεδόθησαν 160 πλοία, 933.000 τον. γκρός καί άξιας 3,76 δισεκ. μάρκων.

"Παράλληλος ήτοντος διτά ή κάμψις τών παραγγελιών. Λήγοντος τού 1977 άνεφέροντο είς 174 πλοία, 1,18 έκατ. τον. γκρός, άξιας 4,7 δισεκ. μάρκων. "Έν έτος άργοτερον είχον μειωθή είς 132 πλοία, 447.000 τον. γκρός, άξιας 2,6 δισεκ. μάρκων.

"Πρός τό παρόν ή Γερμανική ναυπηγική βιομηχανία άπασχολεί περί τάς 55.000 άτομων, άλλ' ύπολογίζεται διτά ή άριθμός αύτός θά μειωθή κατά 5.000 έντος τής προσεχούς διετίας.

'Αρνούνται τό πλοίον τού μέλλοντος

"Ο Γερμανικός έφοπλισμός δέν έχει νά άντιμετωπίσῃ μόνον τά πολλά καί άνυπερβλητά προβλήματα τής ναυτιλιακής κρίσεως.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων

Έλληνων πλοιοκτητών πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
έπι κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τού 'Ελληνικού έμπορικου στόλου.

**Συνολική άξια άσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 11.500.000.000
δολλαρίων.**

Διά πληροφορίας άποτελεσθε εἰς τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εἰς τούς έν Λονδίνω άντιπροσώπους των:

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

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

Είναι παραλλήλως ύποχρεωμένος νά μεταποίει τά ναυτεργατικά συνδικάτα έπι τού σχεδίου τών τεχνολογικών έπι τῆς Nautiklias έφαρμογών. Διότι τά έντι λόγω συνδικάτας τελευταίον δριον τών παραχωρήσεων των πρόσ τά πλοία τῆς υψηλής τεχνολογίας άπειδεχθησαν τήν μείωσιν τῆς συνθέσεως τού προσωπικού των είς 18 άνδρας. Κατ' αὐτόν δέ τόν τρόπον άρνούνται νά προσχωρήσουν πρόσ τήν ίδεον τού «πλοίου τού μέλλοντος», τού όποιου τό πλήρωμα δέν θά έπρεπε νά υπερβαίνη τούς 12 άνδρας. Σημειωτέον θι ού λόγος τῆς τοιαύτης άρνησεως φαίνεται νά είναι ή έσφαλμένη έκτιμησης τῆς έννοιας τού «πολυδυνάμων άξιωματικών, οι όποιοι εν τούτοις θά είναι συγχρόνως άξιωματικοί γεφύρας και μηχανής έφοδιασμένοι δι' αντιστοίχων διπλωμάτων.

Παρατηρεῖται τέλος θι ού λόγος έφοδιμός δέν ήδην ημήτη κά μέρη χρήσιν τών δυνατοτήτων τάς όποιας προσφέρουν τά πολυδύναμα πληρώματα, δεδομένου θι έπι τῶν 555 πλοίων τά όποια περιλαμβάνει σήμερον ή έμπορικος στόλος τῆς χώρας μόνον μία τριακοντάς έξι αύτῶν έχει πλήρωμα τῶν 25 άνδρων.

IAPΩΝΙΑ

Πτώσις εἰς ναυπηγήσεις

Η ιαπωνική ναυπηγοβιομηχανία έσημείσως και νέαν πτώσιν. Τήν 31ην παρελθόντος Μαρτίου αί άντι χώρας παραγγελίαι άνηρχοντο είς 3,2 έκατον. τόννους γκρός. Ο άριθμός ούτος είναι κατώτερος κατά 35% τού περιουνού. Η πτώσις είναι ιδιαιτέρως αισθητή εις τάς έκ τού έξωτερικού παραγγελίας. Μόνον 1,9 τόννοι γκρός παρηγέλθησαν και κατά τούς είδικούς πρόκειται περί άληθούς πτώσεως (47%). Τούτο άφειλεται εις τόν αύξηθεντα συναγωνισμόν τῆς Γιουγκοδαΐας και Κορέας. Αί έπιτευχθείσαι παραγγελίαι κατά τό άναφερόμενον έπος άναφέρονται είς 25 σκάφη (μείον 31%) τού παρελθόντος έτους, συνολικής άξιας 604 δισεκατομμυρίων γένεν (μείον 43%). Αί έθνικαι παραγγελίαι άνηλθον είς 1,3 έκατομ. τόννους (Μείον 2%).

INDIA

'Εκσυγχρονίζονται αί τακτικαί της γραμμαί

Η κρατική έταιρία «Σίππιγκ Κορπορέϊσον έπι Ίντια» θά άποκτηση 22 σκάφη δυνάμενα νά μεταφέρουν κοντέινερς μέχρι τό τέλος τού νέου οικονομικού έτους, έδηλωσεν ή πρόδρος τῆς έταιρίας. Αί σχετικά παραγγελίαι, συνολικού κόστους 220 έκατ. δολαρίων, έχουν ήδη τεθή εις τήν Πολωνίαν, τήν Βρετανίαν, τήν Γιουγκοσλαβίαν, τήν άνατ. Γερμανίαν και είς τά έγχωρια ναυπηγεία τού Ίνδουστάν και Μαζαγκόν.

Τά νέα σκάφη θά έχουν χωρητικότητα 300-450 κοντέινερς έκαστον. Λόγω τῆς φύσεως τών Ίνδικων μεταφορών τά ήμικοντέινερς πλοία προτιμώνται, διότι δύνανται νά μεταφέρουν και τά φορτία έκεινα τών άποιων ή μεταφορά έντος έμπορευματοκιβώτων είναι άδύνατος.

Είς τήν προσπάθειάν τῆς διαδόσεως τῆς χρησιμοποίησες τού έμπορευματοκιβώτιου είς τάς Ίνδικας «λάινερς» μεταφοράς, ή έταιρία χρησιμοποιεί ήδη ήμικοντέινερ πλοία εις τέσσαρας γραμμάς τῆς μέ προπτικήν νά έπεκτείνη τό πρόγραμμα αύτό και είς τάς ύπολοίους.

Οι άνεκοινώθη ύπό τού Ίνδου ύπουργού Ναυτιλίας και Μεταφορών, τό πρόγραμμα τῆς έταιρίας είναι νά άντικαταστήση άπαντα τά παρηλίκα σκάφη τῆς μέ ήμικοντέινερ πλοία, τά όποια θά πραγματοποιούν, έπι παραδείγματι, τό κυκλικόν ταξίδιον τῆς Αύστραλίας έντος 55 ήμερών, άντι τών 140 ά-

παιτουμένων μέ τά συμβατικά «λάινερς».

Έκτός τών πλοίων γραμμής, ή «Σίππιγκ Κορπορέϊσον έπι Ίντια» διαθέτει ένα τεράστιον στόλον δεξαμενοπλοίων, διστις μεταφέρει περίπου τό 90% τού άργού πετρελαίου και τών παραγώγων του μεταφερόμενα σκάφη. Τά ναυπηγεία Μπαζάν είς Σάν Φερνάντο, Έλ Φερρόλ και Καρθαγένην θά περιορισθούν είς ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων.

Ο έμπορικος στόλος τῆς Ίνδιας, αύξηθεις κατά 200.000 τον. γκρός έντος τού οίκου, έτους 1978-79, διέθετε τήν 1ην Άπριλίου σκάφη συνολικής χωρητικότητος 5,58 έκατ. τον. γκρός.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Τό ναυπηγικόν τῆς πρόγραμμα

Τό νέον ναυπηγικόν πρόγραμμα τού Ίσπανικού Ήπουργείου Βιομηχανίας και Ένεργειας άναφέρεται είς δύο στάδια — ένα βραχυπρόθεσμον διά τήν περίοδον 1979-82 και ένα διά τήν περίοδον 1982-85.

Είς τό πρώτον στάδιον, ή έτησία παραγωγή καθορίζεται είς 400-450.000 τον. γκρός, κατανευμένη είς τά ναυπηγεία Αστιλλέρος Έσπανιόλες (330-350.000 τον. γκρός) και Αστάνο (70-75.000 τον. γκρός). Ο έπισκευαστικός κλάδος θά καλύπτη περί τά 8 έκατ. τον. γκρός έτησίως, ένω ή παραγωγή ναυτικών μηχανών προώσεως άναμένεται νά φθαση τάς 713.000 ήππων έτησης.

Η μείωσις τού έργατοι δυναμικού θεωρεῖται τό κυριώτερον πρόβλημα. Είς τό τέλος τού 1978, ύπηρχον 27.500 έργαται άπασχολούμενοι είς τά δύο προαναφερέντα ναυπηγεία καί τό κυβερνητικόν πρόγραμμα περιλαμβάνει μείωσιν τού προσωπικού αύτού κατά 7.000 περίπου. Υπολογίζεται θι ού 1.500 έργαται θά άπορροφηθούν άπό παραναυπηγικά βιομηχανίας και, μέχρι στιγμής, 783 έχουν δεχθή νά συνταξιοδοτηθούν πρίν θάσσουν τό δριον ήλικιας. Άλλα παραμένει ένας άριθμος 4.500 άτομων πού δέν έχει άκομη άποφασισθή ποίαν κατεύθυνσιν θά άκολουθησουν.

Πρός ένισχυσιν τών ναυπηγείων, ή κυβέρνησις διαθέτει τό ποσόν τών 2,12 δισεκ. πεσετών (περίπου 31 έκατ. δολαρίων) τό όποιον θά διανεμηθή ώς άκολουθως: 600 έκατ. πεσετών διά τήν διακοπήν τῆς λειτουργίας τού νέου ναυπηγείου είς Πουέρτο Ρεάλ, 750 έκατ. διά τήν δημιουργίαν νέων μονάδων διαλύσεως πλοίων, 600 έκατ. διά τήν συντήρησιν και άνακαίνισιν τών υφισταμένων ναυπηγείων και 170 έκατ. διά δλλούς ακοπούς.

Μακροπρόθεσμα σχέδια περιλαμβάνουν

τήν κατασκευήν πλοίων διαφόρων μεγεθών, μέχρι σούπερ-τάνκερς, είς Πουέρτο Ρεάλ. Αί έγκαταστάσεις τού ναυπηγείου Αστάνο είς Έλ Φερρόλ θά κατασκευάζη έξεδρας πετρελαίου, πλωτά έργοστάσεις και έξειδικευμένα σκάφη. Τά ναυπηγεία Μπαζάν είς Σάν Φερνάντο, Έλ Φερρόλ και Καρθαγένην θά περιορισθούν είς ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων.

Προτείνεται ή δημιουργία ένός νέου ναυπηγείου μέ συγχρόνους έγκαταστάσεις είς τήν βόρειον Ισπανίαν διά νά άπασχοληθή έκει τό πλεονάζον προσωπικόν τών άλλων ναυπηγείων. Καθώς αί ύπαρχουσαι έγκαταστάσεις τού ναυπηγείου Αστιλλέρος Έσπανιόλες εύρισκονται ούσιαστικώς έντος τής πόλεως τού Μπιλμπάο, ή διακοπή τῆς λειτουργίας των θά άποδωση χρησίμους έκτασεις και θά περιορίση τήν ρύπανσιν είς τήν περιοχήν. Λαμβανομένου δέ όπ' όψιν διτί ή περιοχή τού Μπιλμπάο θεωρεῖται ή πλέον έπικινδυνώς μολυσμένη περιοχή τῆς Ισπανίας, ή πρότασις μεταφοράς τού ναυπηγείου είς τήν Βόρειον Ισπανίαν δέν φαίνεται διόλου παράδοξος.

KINA

Πρός περαιτέρω διόγκωσιν

Πλησίστοις είσερχεται είς τήν διεθνή ναυτιλιακήν άγοράν ή Κίνα. Ός άνακοινοί τό πρακτορείον «Νέα Κίνα» ή κρατική έταιρία «Τσάνια Όσεαν Σίππιγκ Κο.» προτίθεται νά συστήση γραφεία είς διαφόρους χώρας και θά ύπουργαφούν συμφωνίαι διά τήν μεταφοράν φορτίων πρός δλας τάς περιοχάς τής άρυρογείου.

Ο ποντοπόρος στόλος τῆς Κίνας συνίσταται σήμερον έξ αρκετών έκατοντάδων σκαφών, χωρητικότητος πολλών έκατομ. τόννων, είς τά όποια περιλαμβάνονται πλοία γενικού πορτίου, μπάλκ κάρριερς, δεξαμενόπλοια και έπιβατηγά.

Τό 1961, ή κίνησις τού Κινεζικού στόλου περιωρίζεται είς 13 λιμένας πέντε χωρών τής νοτιο-ανατολικής Ασίας. Τώρα έχει έπειτα κατέθεται τό ποσόν 140 λιμένας 100 περίπου χωρών.

Τό πρακτορείον άνεφερεν, έπισης, διτί ή Κίνα θά συνεχίση τήν διόγκωσιν τού στόλου της μέ έντατικόν ρυθμόν, άγοράζουσα και άλλα πλοία έξ άλλοδαπής είτε τοις μετρητοῖς είτε διά δανείων, ναυπηγούσα παραλλήλως είς ένα και έγχωρια ναυπηγεία νέας μονάδας. Στόχος ή δημιουργία ένός συγχρόνου στόλου δυναμένου νά καλύψη τάς εισαγωγικάς και έξαγωγικάς άναγκας τῆς χώρας και νά άνταγωνίζεται, ταυτοχρόνως,

CABLES: «NAFTIKA»

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) Ltd.

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

TROPHODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

εις τόν διεθνή θαλάσσιον στίβον.

Τό πρόγραμμα περιλαμβάνει τήν χρήσιν ήλεκτρονικών ύπολογιστών, βελτιωμένων συστημάτων τηλεπικοινωνίας και συγχρόνων μεθόδων μεταφοράς.

Κατά τήν τελευταίαν τριετίαν, ή Κίνα ήγρασεν ένα τεράστιον άριθμόν σκαφών (κυρίως γενικού φορτίου και μπάλκ κάρριερς μετρίου μεγέθους) έκμεταλλευμένη τάς χαμηλάς τιμάς αι όποιαί έπεκράτουν εις τήν άγοράν τών μεταχειρισμένων πλοίων.

Ο λιμήν της Σαγκάης

Περί τό τέλος του 1980 ο λιμήν της Σαγκάης θά διπλασιάση την δυναμικότητά του εις τήν διακίνησην διαφόρων έμπορευμάτων. Υπολογίζεται ότι η έτησία διακίνησης θά άνελθη εις 7 - 8 έκατομ. τόννων.

Διά νά έπιτευχθῇ τούτο αι Κινεζικαί άρχαι έπειξεργάζονται πενταετές πρόγραμμα, όπερ άποσκοπεί εις τήν υιοθέτησην ωρισμένων μετατρόπων εις τάς ήδη ύπαρχουσας λιμενικάς έγκατασάσεις.

Τήν μελέτην καί έκτελεσιν άνελαβεν Δανική έταιρια. Η άνθεσης τού έργου τούτου εις τούς Δανούς δέν άπετέλεσε έκπληξιν διότι η Δανική παρουσία εις τήν Κίναν άριθμεται άπο έκατο έτών.

Τό πρόβλημα όπερ παρουσιάζεται διά τόν λιμένα της Σαγκάης, είναι ή έλλειψις χώρου. Εις τάς δύο δύθας τού ποταμού ΣΟΥΑΝΓΚ-ΠΟΥ εύρισκονται αι λιμενικαί έγκατασάσεις περιοριζόμεναι άπο άστικά άκινητα. Η άμεσος λύσις λοιπόν θά πρέπει νά είναι ή έκσυγχρονισμός τών ύφισταμένων έγκατασάσεων, ένω, ή μετασκευή τού τερματικού σταθμού διά τά κοντέινερς θά έξαρτηθῇ από τόν έπαναστατικόν τούτον τρόπον μεταφορών έν συνδυασμώ μέ τάς άναγκας καί τάς μεταφοράς τής σημερινής Κίνας. Πάντως ή έφαρμογή τού συστήματος μεταφορών δι' έμπορευματοκιβωτίων θά εί-

ναι βραδεία καί θά χρειασθούν μερικά έτη έως ότου αύτη γίνη άποδεκτή. Οι Κινέζοι έχουν συνειδητοποίησει τήν άνισορροπίαν, ητος θά έγκατασταθῇ εις τάς διεθνείς των μεταφοράς εις ήν περίπτωσιν ούτοι άφοσιωθούν εις ήν άλοκληρωτικήν μεταφοράν διά έμπορευματοκιβωτίων. Πράγματι τά 70% τών Κινεζικών έξαγωγών είναι κατάλληλα διά έμπορευματοκιβωτία, άντιθέτως τά 30% μόνον τών είσαγωγών των δέν είναι κατάλληλα διά τήν χρηματοποίησην τού έμπορευματοκιβωτίου. Μία τοιαύτη άνισάτης δέν είναι όρθη, ούτε έπιθυμητή, διά τούτο τόσον διά Κινεζικός έφοπλισμός - ο έλεγχόμενος - υπό τών ίδιων Κινέζων δεικνύεται έξαιρετικά σώφρων, έξ αλλού πρός τό παρόν οι Κινέζοι ένδιαφέρονται διά έμπορευματοκιβωτίων τών 20 ποδών.

Εις ταύτα δέον νά προστεθῇ καί τούτο ούτι αι μεταφοράι αύται θά άφορούν εις «λιμένα - λιμένα» καί τούτο διότι η Κινεζική άδική υποδομή ώς καί τό σιδηροδρομικόν δίκτυον δέν είναι κατάλληλα καί πρός τό παρόν δέν ύπάρχει λόγος νά γίνουν τοιαύται τεράστιοι έπενδύσεις διά τοιαύτας μετατροπάς.

Ο λιμήν της Σαγκάης δύναται νά δεχθῇ πλοία βυθίσματος μέχρι 32 ποδιών. Φυσικόν είναι διά τά είδικά ταύτα πλοία ώς είναι τά κοντέινερς δέν δύνανται νά προσεγγίσουν εις τόν λιμένα αύτόν ή καί άν προσεγγίσουν θά πρόκειται περί κοντέινερς πρώτης γενεάς καί δχι τά σύγχρονα.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Μειούται τό τοννάζ

Ο άντιπρόεδρος τού Γενικού Βρεταννικού Συμβουλίου θαλασσίων μεταφορών κ. Ντεϊβιντ Ρόπνερ, άνφερεν εις τούς έφοπλιστάς τού Μάντστεστερ, ούτι ο Βρεταννικός έμπορικός στόλος έμειώθη καί πάλιν κατά τό

τρέχον έτος. Τόν Ίανουάριον έσημείωσε μείωσιν 500.000 τόννων γκρός.

Ο κ. Ρόπνερ συνεχίζει είπεν ούτι αι πρόσοδοι έκ τής έκμεταλλεύσεως μόλις καλύπτουν τά έξοδα. Τούτο άφείλεται εις τήν αύξησην τής τιμής τών καυσίμων, εις τούς μισθούς καί τήν συντήρησην τών πλοίων.

Η κατά 4 έκατομμύρια τόννους γκρός μείωσις τής δυνάμεως τού έθνικου στόλου κατά το 1978 ήκολουθήθη τόν παρελθόντα Ίανουάριον μέ τήν πώλησιν τών παλαιοτέρων σκαφών μεταξύ τών όποιων καί έν μπάλκ κάρριερ καί έν δεξαμενόπλοιον τών 175.000 τόννων.

Η δύναμις τού Βρεταννικού στόλου άνερχεται σήμερον εις 43 έκατομ. τόννους έναντι 50 τού 1978. Μέ αλλους λόγους διαθέτομεν χωρητικότητα, είπεν, δλίγον άνωτέραν τών 37 έκατομ. τόννων, τούς όποιους έλέγχουν τρεις μόνον έφοπλιστάι τού Χόγκ Κόγκ οι όποιοι ήρχισαν έκ τού μηδενός τήν ναυτιλιακήν τών δραστηριότητα τό 1948.

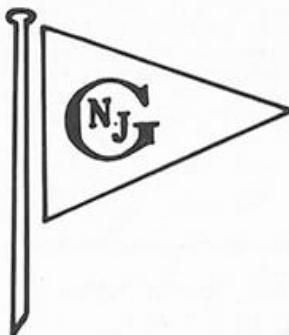
Ο άνταγωνισμός αύτός τής Βρεταννικής ναυτιλίας δέον νά άνατρέψῃ τούς τρόπους μειώσεως τών δαπανών διαχειρίσεως. Οι πληθωριστικά πέλεσι εύρισκοντο έκτος έλέγχου τών έφοπλιστών. Αί δαπάναι διά τά καύσμα άνηλθον τό τρέχον έστος κατά τρόπον, δστις δέν ήτο δυνατόν νά προβλεφθῇ καί οι έφοπλισται καλούνται νά καταβάλλουν μέχρι καί 50% λόγω τής έλλειψεως καυσίμων.

Έκτος τούτου αι συμβατικά μισθοδοσίαι, αιτινες συνεφωνήθησαν, άποτελούν άνησυχίαν εις μίαν στιγμήν όπου η αύξησης τής παραγωγής πετρέλαιον τής Βορείου Θαλάσσης ένισχυσε τήν στερλίναν, πράγμα διπέρ κατέστησε δυσκολωτέρας τάς Βρεταννικάς έξαγωγάς.

Αι συνέπειαι τής μειώσεως

Είναι βέβαιον ούτι η μείωσις τής βρεταννι-

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

κής ναυτιλίας όφειλεται μέχρις ένός σημείου εις τόν έκσυγχρονισμόν τοῦ στόλου, διστάς άντικατέστησε σοβαρόν ποσοστόν ἀπηρχαιωμένου τοννάζ, δι' διλγωτέρων ἀλλ' ἀπόδοτικώτερων μονάδων καὶ μέχρι ένός δλου σημείου τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Αναμφιβόλως ὅμως ὁ κύριος λόγος τῆς μειώσεως εἶναι ἡ υπό τοῦ ἐφοπλισμοῦ διάθεσις τῶν κεφαλαίων του πρός ἔξυπητήσιν καὶ ἀπολημώμην τῶν δανείων, τὰ ὅποια εἰχεν λάβει διά τὴν ναυπήγησιν νέων σκαφῶν.

Οἱ ἀρμόδιοι ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι τῆς Ἀγγλίας πολὺ ἀμφιβάλουν ἐάνη Κυβέρνησις ἔχει συνειδητοποίησει τὴν ἐπίδρασιν τῆς δοποίαν ἡ πώλησις τῶν βρετανικῶν πλοίων εἰχεν ἐπί τοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν τῆς χώρας. Πράγματι ἡ συναλλαγματική εἰσφορά τῆς Ναυτιλίας ἐμειώθη τὸ 1978 κατά 10% ἐναντί τοῦ προηγουμένου ἔτους καὶ προβλέπεται νά μειώθῃ ἐπι περαιτέρω τὸ 1979. Δεδομένου δέ ὅτι οἱ ναύλοι τῆς τελευταίας τριετίας δὲν παρουσιάσαν ὑπολογισμούς μεταβολάς, ἐπειτα διτὴ ἡ μόνη αἵτια ὑποχωρήσεως τῶν συναλλαγματικῶν ἐσόδων ὑπῆρξεν ἡ μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων. Σημειωτέον δὲ τὴν τεραστίαν συμβολήν τῆς βρετανικῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν ἀποδεικνύει τὸ γεγονός ὅτι τὰ εἰς συναλλαγμάτων ἔσοδα αὐτῆς ὑπερβαίνουν τὸ 1 δισεκ. στερλινῶν κατά τὸ διάστημα τῶν δύο τελευταίων ἔτων.

NΟΡΒΗΓΙΑ

Ἡ νέα συλλογική σύμβασις

Μέ τὴν νέαν συλλογικήν σύμβασιν, οἱ Νορβηγοὶ ναυτικοί θά ἔχουν καθωρισμένον μισθόν, μόνιμον ἀπασχόλησιν καὶ βραχυτέρας περιόδους ναυτολογίσεως. Ἡ σύμβασις, διά τῆς ὥποιας θά μειώθῃ ὁ ἀριθμός τῶν μελών τοῦ πληρώματος καὶ θά ἐπιτευχθῇ μία οἰκονομία τῆς τάξεως τῶν 500.000

κορωνῶν κατά πλοίον ἐτησίως, θά αὐξήσῃ τὴν συναγωνιστικότητα τοῦ Νορβηγικού στόλου.

Διά νά φθάση εἰς τὴν τελικήν τῆς μορφήν ἡ νέα σύμβασις ἀπῆτησε προεργασίαν καὶ διαπραγματεύσεις 18 μηνῶν, θά τεθῇ δέ ἐν ἴσχυΐ εὔθυς ὡς ἐγκριθῆ ὑπό τῶν ἀρχῶν. Προβλέπεται ἐλάττωσιν τῆς περιόδου ναυτολογήσεως εἰς τρεῖς ἡ τεσσαρας μῆνας, πληρωμένην δειναὶ ἐνός ἡ δύο μηνῶν καὶ ἀσφαλεστέρους, βελτιωμένους δρους ἀπασχολήσεως. Περίπου τὸ ἐν τρίτον τοῦ πληρώματος θά εύρισκεται συνεχῶς εἰς τὴν Εηράν καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ ταξιδίου ἐπιστροφῆς εἰς τὴν Νορβηγίαν θά καταβάλλωνται ύπο τῆς ἑταίριας μετά τὴν συμπλήρωσιν τοῦ τριμήνου ἡ τετραμήνου.

Ο Γενικός Γραμματεύς τῆς Ἐνώσεως Νορβηγῶν Ναυτικῶν ἔξεφρασε τὴν ικανοποίησίν του διά τὴν νέαν σύμβασιν καὶ εἰπεν διτὶ ὑπάρχουν μόνον μερικαὶ λεπτομέρειαὶ αἱ ὥποιας χρήζουν ἐπειργασίας προτοῦ ἡ σύμβασις τεθῇ ἐν ἴσχυΐ. Ἐτόνισεν ἡ ἐπιτευχθείσα συμφωνία θά συμβάλῃ εἰς τὴν σταθεροποίησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσερχομέμων εἰς τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα.

Ο μέσος μισθός τοῦ Νορβηγοῦ ναυτικοῦ ἀνέρχεται μετὰ τὴν νέαν σύμβασιν εἰς 11.179 κορώνας μηνιαίων. Ἐξ αὐτοῦ ὁ βασικός μισθός εἶναι 5.985 κορώναι, ὑπολογίζονται δὲ 2.499 ἔξι ὑπερωριῶν καὶ 1.996 διά ἐπίδομα ἀδείας.

Μέ βασικὸν μισθὸν 12.044 Κ., αἱ ἀποδοχαὶ τοῦ πλοιάρχου ἀνέρχονται εἰς 17.821 Κ., τοῦ Α' μηχανικοῦ εἰς 15.936 Κ., τοῦ ἀσυρματιστοῦ εἰς 11.125 Κ., τοῦ θαλαμηπόλου εἰς 12.174 Κ., καὶ τοῦ ναύτου εἰς 9.533 Κ.

Λαμβανομένων ὑπὸ δψιν τῶν κοινωνικῶν εἰσιφορῶν, ὁ πλοιάρχος στοιχίζει κατὰ μέσον δροῦ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν 24.673 Κ. μηνιαίων ἥτοι 296.076 Κ. Ἐτησίως, ὁ Α' μηχανικός 264.924 Κ., ὁ ἀσυρματιστής 198.752 Κ. καὶ ὁ ναύτης 143.111 Κ.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Ὁ ἀσφαλιστικός της ὄργανισμός

Διά τέταρτον κατά σειράν ἔτος, εἰς τὰ μέλη τοῦ Σουηδικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανισμοῦ πρόκειται νά ἐπιστραφῆ μέρος τῶν εἰσφορῶν τῶν διτὶ ἀσφαλίσεις πλοίων κατά τὸ 1978, διτε, διά πρώτην φοράν, οἱ πλοιοκτῆται ἔχρεωθησαν μόνον μὲ τὸ 90% τῶν εἰσφορῶν των.

Τὸ Διοικητικόν Συμβούλιον, ἀφοῦ συνεζήτησε τὰ ἀπότελέματα τοῦ 1978, ἀπεφάσισε τελικῶς νά μή καταβληθῇ τὸ ὑπόλοιπον 10%. Τούτο σημαίνει, κατ' οὐσίαν, διτὶ ἐγένετο ἐπιστροφῆ τοῦ 10% καὶ τὰ μέλη τοῦ ὄργανισμοῦ εἶχον ἔνα ἀτοκον δάνειον κατά τὸ 1978. Τὸ σύνολον τοῦ μή εἰσπραττομένου 10% ὑπολογίζεται ύπερ τὰ 2 δισεκ. δολλάρια.

Εἰς τούς καλυφθέντας κατά κινδύνων πολέμου πλοιοκτήτας ἔχουν ἡδη ἐπιστραφῆ περὶ τὰς 300.000 δολλαρίων δια τὸ 1978. Ἐπί πλέον, τὰ ἀσφαλίστρα κατά κινδύνων πολέμου ἐμειώθησαν σημαντικῶς κατά τὸ παρελθόν ὡς καὶ κατά τὸ τρέχον ἔτος.

Διτὶ ἀσφαλίσεως προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως τὸ Συμβούλιον ἀπεφάσισε προκαταρκτικῶς πρόσθετον εἰσφοράν τῆς τάξεως τοῦ 20% διά τὸ 1978.

Ο συνεχῶς αὐξανόμενος ἀριθμός ἔνων σκαφῶν ἀσφαλίσομένων εἰς τὸ Σουηδικόν «κλάμπ» ἀντισταθμίζει τὴν μείωσιν τοῦ Σουηδικοῦ στόλου, οὕτως ὥστε σήμερον είναι ἡ σφαλισμένα εἰς τὸ «κλάμπ» δσα πλοία ἡσαν καὶ πρὸ τῆς κρίσεως.

Τὸ εἰδίκον ἀποθεματικόν τοῦ ὄργανισμοῦ — πέραν τοῦ ἀπαιτούμενου τεχνικοῦ ἀποθεματικοῦ — ηδή ἐπιστραφῆ εἰς 27 ἑκατ. δολλάρια, ἐνώ ἡ φερεγγυότης του ὑπερτερεῖ σαφῶς τῶν ἀπαιτήσεων τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος.

ΑΚΟΜΗ ΜΙΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΣΤΙΑΣ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Στήν προσπάθειά της, γιά τὴν ἀπαλλαγή τῶν ναυτικῶν ἀπό δαπάνες οἱ ὥποιες τίς περισσότερες φορές εἶναι ἀδικαιολόγητα καὶ ἀπαράδεκτα ὑπερβολικές, ἡ ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ἀνακοινώνει εἰς τούς ἐνδιαφερόμενους ὅτι ἀναλαμβάνει ἐντελῶς δωρεάν τὴν διεκπεραίωση τῶν ἐπαγγελματικῶν τους ὑποθέσεων πού ἀφοροῦν:

Στή συνταξιοδότησί τους ἡ τὴν χορήγησι ἐφ' ἄπαξ ἀποζημιώσεως ἀπό τὸ Ναυτικό Ἀπομαχικό Ταμεῖο.

Στή χορήγησι τοῦ «ἐφ' ἄπαξ» ἀπό τὰ Ταμεῖα Προνοίας Ἀξιωματικῶν ἡ Κατωτέρων πληρωμάτων.

Στήν ἀπόκτησι ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ίκανότητος γιά τὰ ὥποια δέν ἀπαιτεῖται συμμετοχή σέ ἐξετάσεις ("Ἀδειες, πτυχία κ.λ.π.)

Στήν ἀλλαγή τοῦ ναυτικοῦ τους φυλλαδίου ὅπου αὐτή ἀπαιτεῖται.

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 86306 SEAGRP, WUD 640344 SEAGROUP
NYK, TWX 710-581-4257

----- ♦♦♦♦ -----

General Agents for:

CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.
CABLES: SHIPCERES PIRAEUS — TELEX: 21 2257

----- ♦♦♦♦ -----

UNISEA, LTD.

CABLE: UNISEA LONDON — TELEX: 25624

----- ♦♦♦♦ -----

CERES JAPAN SHIPPING K. K.

CABLE: CERESEAT TOKYO — TELEX: 0222-4067

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Υπό τήν κυανόλευκον'

Εις τό 'Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αίτησεις διά τήν έγγραφήν εις τό 'Ελληνικών Νηολόγιον, βάσει τού άρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Μαριάνα» φορτηγόν ναυπηγούμενον, 5.700 τον. γκρός, άνηκον εις τήν έταιριαν «Νάριος Κόσμικα», (κ. Ιωάν. Κοντάρας).

2. «Φρήντομ Α. Σ.» μπάλκ κάρριερ (πρώην άγγλικόν «Cape York») νεοαγορασθέν, 13.543 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον εις τήν έταιριαν «Φρήντομ», (κ. Χαρ. Σιγάλας).

3. «Αστρέα» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν «Άλεξανδρα Καρρά»), 44.646 τον. γκρός, τού 1968, άνηκον εις τήν έταιριαν «Πέρντιξ» (Καρράς Έλλας ΑΝΕ).

4. «Θαλασσινή Κυρά» φορτηγόν (πρώην λιβεριανόν «Nigeria») νεοαγορασθέν, 14.548 τον. γκρός, τού 1978, άνηκον εις τήν έταιριαν «Γαρουφαλιά» (Λαιμός Πατέρας Έλλας Α.Ε.).

5. «Βέρα Ζ.» φορτηγόν (πρώην λιβεριανόν ύπο τό αύτό δνομα) νεοαγορασθέν, 4.464 τον. γκρός, τού 1964, άνηκον εις τήν έταιριαν «Ρούαγιαλ Στάρ» (κ. Σπυρ. Ρουβέλας).

6. «Κάρυστος» φορτηγόν (πρώην κυπριακόν «Hera»), νεοαγορασθέν, 5.080 τον. γκρός, τού 1978, άνηκον εις τήν έταιριαν «Μασκότ» (κ. Άλεξ. Μπέζης).

7. «Ταύρος» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν «Μεσσηνιακή Ακτή») 18.708 τον. γκρός, τού 1977, άνηκον εις τήν έταιριαν «Κομάνς» (κ. Εύτ. Γκούμας).

8. «Γκούντ Γκάρντιαν» φορτηγόν (πρώην φινλανδικόν «Hebei») νεοαγορασθέν, 2.654 τον. γκρός, τού 1962, άνηκον εις τήν έταιριαν «Γκούντ Λάκ» (κ. Νικ. Μουνδρέας).

9. «Λωρέττα» φορτηγόν (πρώην φινλανδικόν «Attu») νεοαγορασθέν, 4.071 τον. γκρός τού 1968, άνηκον εις τήν έταιριαν «Εύαγρος» (κ. Χρ. Κανελλάκης).

10. «Ελλάς» ρο-ρό (πρώην άγγλικόν «Alpha Progress») νεοαγορασθέν, 5.466 τον. γκρός, τού 1977, άνηκον εις τήν έταιριαν, «Σάδιος Πέρλ» (κ. Χρ. Στάθης).

11. «Νεπτούνια» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν ύπο τό αύτό δνομα) 27.960 τον. γκρός, τού 1965, άνηκον εις τήν έταιριαν «Νεπτούνια» (κ. Νικ. Τριτσιμπάχας).

12. «Εύρυαλη» φορτηγόν (πρώην ισπανικόν «Enecuri») νεοαγορασθέν, 5.298 τον. γκρός τού 1971, άνηκον εις τήν έταιριαν «Λίνταμαρ» (κ. Κων. Πολύδωρας).

13. «Σάντο Βίκτωρ» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν «Eastern Ocean») νεοαγορασθέν, 9.983 τον. γκρός, τού 1972, άνηκον εις τήν έταιριαν «Σάντο Βίκτωρ» (κ. Εύαγ. Συρίγος).

14. «Σέρραι» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν «Intastrius Treéeneter») 30.058 τον. γκρός, τού 1973, άνηκον εις τήν έταιριαν «Σέρραι» (κ. Φρειδ. Βουζουνεράκης).

15. «Σαλαμίς» δεξαμενόπλοιον (πρώην ιαπωνικόν «Tegurasan Maru») νεοαγορασθέν, 99.137 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον εις τήν έταιριαν «Σίσυφος» (κ. Κων. Χριστιανός).

16. «Ιόνιαν Μάρινερ» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν ύπο τό αύτό δνομα) 13.516 τον. γκρός, τού 1964, άνηκον εις τήν έταιριαν «Μπέρκλεϋ» (κ. Δημ. Ρίζος).

17. «Ιόνιαν Σκίππερ» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν ύπο τό αύτό δνομα) 13.517 τον. γκρός, τού 1963, άνηκον εις τήν έταιριαν «Μπέντιφορντ» (κ. Δημ. Ρίζος).

18. «Μαρίτα» μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικόν «Orunda») νεοαγορασθέν, 29.324 τον. γκρός, τού 1968, άνηκον εις τήν έταιριαν «Κιτίον» (κ. Δημ. Αθανασάκος).

19. «Αρτεμίς» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 23.100 τον. γκρός, άνηκον εις τήν έταιριαν «Τρανσοσεάνικ Πετρόλεουμ Κάρριερ» ('Εμπορικά και Ναυτικά 'Επιχειρήσεις Εύαγ. Π. Νομικός).

20. «Κρατίνος» φορτηγόν (πρώην «Prairie» σημαία Σιγκαπούρης) νεοαγορασθέν, 6.084 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον εις τήν έταιριαν «Στέγουαρτ Μπαίην» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

21. «Σαρώνικ Ρήφερ» φορτηγόν (πρώην λιβεριανόν «Sevillan Reefer») νεοαγορασθέν, 6.281 τον. γκρός τού 1967, άνηκον εις τήν έταιριαν «Νάσιοναλ Πράιντ» (κ. Ιωάν. Ράπτης).

22. «Κεμαφροδίτη» δεξαμενόπλοιον (πρώην κυπριακόν «Alchimist Rotterdam») νεοαγορασθέν, 1.599 τον. γκρός, τού 1973, άνηκον εις τήν έταιριαν «Κεμαφροδίτη» (κ. Ιωάν. Οικιάδης).

23. «Νικόλαος Α.» φορτηγόν (πρώην λιβεριανόν «Midaw Prince») νεοαγορασθέν, 10.239 τον. γκρός, τού 1968, άνηκον εις τήν έταιριαν «Ζάκρος» (Γ. & N. Αγγελάκης Σιπινγκ).

Παραγγελία

Εις 5.500 έκατον, γιένες συνεφωνήθη ή τιμή τού παραγγελθέντος από τόν Οίκον Ν. I. Γουλανδρή εις τά ναυπηγεία Χιτάσιοι ένός τάνκερ 80.100 τον. d.w. μέ παράδοσιν Μάιον 1980.

Αι καθελκύσεις

Από τά ναυπηγεία Εσταλέιρο Σό, τού Πόρτο Αλέγκρε, καθειλκύσθη τήν 25ην

Μαρτίου τό 8.100 τον. d.w. (5.300 τον. γκρός φορτηγόν πολλαπλής χρήσεως «Νικόλαος Κοντάρας», τού οίκου Κοντάρα. Μηχανή Σουλτζέρ 5.800 ίππων, προσδίδουσα ύπηρεσιακήν ταχύτητα 15 μιλίων. Σημαία έλληνική.

— Τόν Μάρτιον, έπισης, καθειλκύσθη εις Πέραμα, από τά ναυπηγεία Νάβα, τό 700 τον. γκρός φορτηγόν/όχηματαγωγόν «Καπετάν Σταύρος» και ένεγραφη εις τά 'Ελληνικά νηολόγια.

Παραλαβαί Νεοτεύκτων

Από τά ναυπηγεία Ναϊκάι παρεδόθη περι τά τέλη 'Απριλίου τό 35.000 τον. d.w. μπάλκ κάρριερ «Οίνουσιαν Φρένταιπ», πλοιοκτησίας τού κ. Παντ. Χρ. Λεμού. Μηχανή B & W, τύπου 6K74EF, ίσχυος 11.600 ίππων. Ταχύτης ύπηρεσιακή 16,7 μιλία. Σημαία έλληνική.

— Παρελήφθη ύπό τού Οίκου Κουμαντάρου τό 26.000 τον. d.w. μπάλκ κάρριερ «Μπουένα Φορτούνα», και υψωσε τήν έλληνική σημαίαν. Τό σκάφος, δπερ έναυτηγήθη εις Όσιμα τής Ιαπωνίας, έχει μηχανή Σουλτζέρ 11.550 ίππων και άναπτυσσει ταχύτητα 16 μιλίων.

Αι παραλαβή τού οίκου Α. Αγγελικούση

Από τά Ιαπωνικά Ναυπηγεία τής Ισαϊβατζίμα-Χαρίμα παρελήφθη, τήν 14ην Μαΐου, ύπό τού Οίκου κ. Αντων. Αγγελικούση, τό δ/π «Σουναραβάκ». Πρόκειται περί τού τρίτου, έκ σειράς παραγγελίας, νέου τύπου πλοίου Φρήντομ MK2, 17.000 τόννων περίοπτου, τελείως αυτοματοποιημένου. Εύθυς μετά τήν παραλαβή του, τό πλοίον άνεχώρησε διά τό πρώτον του ταξίδιον.

‘Εξ’ άλλου, διά τήν Ιουνίου, έχει προγραμματισθή η παραλαβή τού τετάρτου πλοίου τής ίδιας σειράς, «Σουγκουαζίκα».

Αγοραπωλησία

Ηγοράσθη παρ’ Έλληνων γύρω τών 2,9 έκατ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητον λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Rubycoign» 22.201 τον. γκρός, 43.390 τον. d.w. μέ μηχανάς MAN 10.800 ίππων, ναυπηγηθέν τό 1963.

— Ελλήνες ήγόρασαν έπισης τό δηζελοκίνητον λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Van Enterprise», 10.190 τον. γκρός, 17.354 τον. d.w. τού 1969. Τιμή γύρω τών δολ. 3.600.000.

— Τό δεξαμενόπλοιον «Άγια Τριάδα», 25.117 τον. γκρός, 45.626 τον. d.w. τού 1959 έπωληθη εις συμφέροντα έγκατεστημένα εις Έλλειπταν γύρω τών 2,6 έκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ έλληνων έπωληθη τό δηζελοκίνητον τουηντέκερ «Πέρλ Μέρτσαντ», 10.926 τον. γκρός, 16.765 τον. d.w. τού 1963 γύρω τών 1,4 έκατ. δολλαρίων.

— Επωλήθη εις έλβετικά συμφέροντα τό δεξαμενόπλοιον «Ζάκυνθος» 25.211 τον. γκρός, 43.959 τον. d.w. τού 1962. Τιμή γύρω τών 3,2 έκατ. δολλαρίων.

— Ηγοράσθη, παρελήφθη και υψωσεν τήν κυανόλευκον τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν σελτερντέκερ «Hanseatic» 3.172 τον. γκρός, 4.344 τον. d.w. τού 1972. Μετωνόμασθη «Φαίδρα».

MONTEVIDEO — URUGUAY

UNIVERSAL SHIPPING AGENCY LTD.

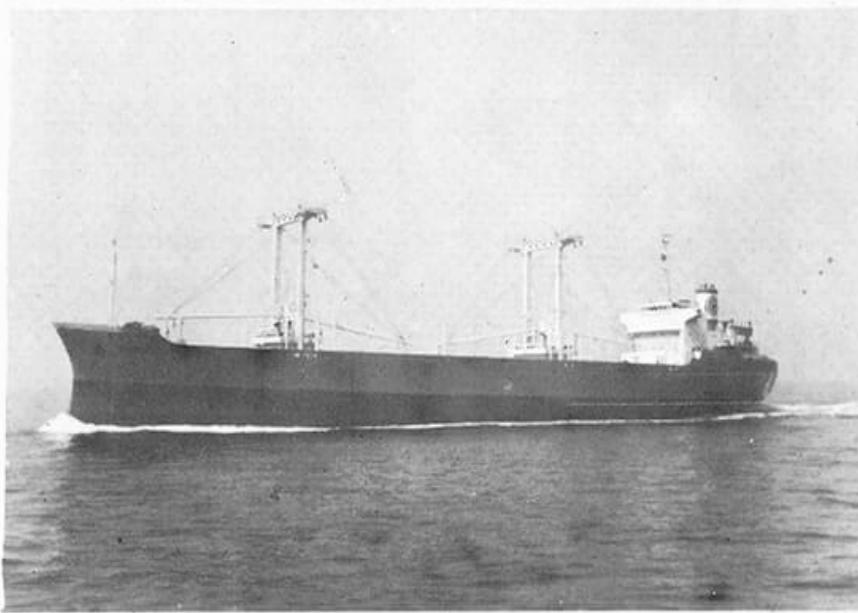
SHIP AGENTS — STEVEDORES — BROKERS

DIRECTOR: MATHEOS MICHAEL ELEFTHERIOU

Cables: UNIMAR
Phones: 987994 - 906992
A. O. H.: 908003 - 798004
TELEX: 6360 UY

COLON 1567
Montevideo - Uruguay

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΑΓΓΕΛΑΚΗ



Παρα των κ. κ. Γ. & Ν. Αγγελακη ηγοράσθη το λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Midas Prince», ιαπωνικής ναυπηγήσεως τού 1968. Είναι έφωδιασμένον με μηχανή Σουλτζερ, ίσχυος 8.400 ίππων και άναπτύσσει ύπηρεσιακή ταχύτητα 14,5 μιλίων. Διαθέτει ένα φορτηγό τών 20 τον. και τρεις τών 15 τόννων. Τιμή άγοράς 3,25 έκατον δολλαρία. Παραλήφθεν, ένεγραφη εις τά Έλληνικά νηολόγια και ώνομάσθη «Νικόλαος Α.». Η άγοραπλησία έπραγματοποιήθη μέσω τού ναυλομεσιτικού γραφείου «Μαρμπρόκερ» τού Πειραιώς.

—Τό μπάλκ κάρριερ «Άλβιών», 15.808 τον. γκρός, 27.368 τον. d.w. τού 1969 έπωλήθη άντι 7 έκατ. δολλαρίων εις ίνδικά συμφέροντα, ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως.

—Τό δηζελοκίνητον άγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Maersk Captain» 15.871 τον. γκρός, 25.782 τον. d.w. με μηχανάς B & W 11.600 ίππων τού 1971, ήγοράσθη παρ' Έλληνων εις τά 7,4 έκατ. δολλαρίων.

—Έπωλήθη εις άλλοδαπούς τό μπάλκ κάρριερ «Οσεαν Ναβιγκέϊτορ» 13.855 τον. γκρός, 24.206 τον. d.w. τού 1970 εις τά 6,75 έκατ. δολλαρίων.

—«Έλληνες ήγόρασαν, ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως, εις τά δολ. 3.000.000, τό δηζελοκίνητον νοτιοκορεατικόν μπάλκ κάρριερ «Tosong» 9.751 τον. γκρός, 16.777 τον. d.w. τού 1969 με μηχανάς B & W 7.200 ίππων.

—Έπωλήθη άντι 750.000 δολλαρίων τό φορτηγόν «Έλευθερος» 10.371 τον. γκρός, 16.179 τον. d.w. τού 1957.

—Αντί συνολικού ποσού γύρω τών 1,8 έκατ. δολλαρίων ήγοράθησαν παρ' Έλληνων, ώς και όπου εύρισκονται, χωρίς δεξαμενισμόν, τά δηζελοκίνητα άγγλικά τουηντέκερς «Merchant» και «Sxholar» 7.606 τον. γκρός έκαστον, 8.260 τον. d.w. ναυπηγήθεντα τό 1964 και 1965.

—Τό δηζελοκίνητον φινλανδικόν δεξαμενόπλοιον «Montana» 15.743 τον. γκρός, 26.544 τον. d.w. τού 1968, ήγοράσθη παρ' Έλληνων γύρω τών 1.975.000 δολλαρίων.

—Παρ' Έλληνων ήγοράσθη τό ύπο σημαίαν Σιγκαπούρης δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Straassburg» 24.704 τον. γκρός, 38.813 τον. d.w. τού 1963.

—Ηγοράσθη, παρελήφθη και μετωνομάσθη «Ροζάρια Ντός» τό δηζελοκίνητον βελγικόν φορτηγόν «Mobeke» 8.920 τον. γκρός, 12.795 τον. d.w. τού 1958. Υψωσε τήν κυανόλευκον.

—Έπωλήθη εις σασουδαραβικά συμφέροντα και παρεδόθη τό φορτηγόν «Μινέρβα II», 1.194 τον. γκρός τού 1965. Μετωνομάσθη «Aminax II».

—Τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Orunda» 29.324 τον. γκρός, 55.120 τον. d.w. τού 1968, με μηχανάς B & W 12.000 ίππων ήγοράσθη παρ' Έλληνων εις τά 6,6 έκατ. δολλαρίων.

—Υπό τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως εις Αύστραλιαν τέλος Μαΐου, ήγοράσθη παρ' Έλληνων τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν δεξαμενόπλοιον «Solholt» 21.388 τον. γκρός, 36.476 τον. d.w. τού 1966, τιμή 5,1 έκατ. δολλαρίων.

—Αντί 1,9 έκατ. δολλαρίων ήγοράσθη παρ' Έλληνων τό δηζελοκίνητον άγγλικόν τουηντέκερ «Beechbank» 10.116 τον. γκρός, 15.876 τον. d.w. τού 1965 με μηχανάς Ντόξφορντ 6.640 ίππων.

—Έπωλήθη άντι 2 έκατ. δολλαρίων τό μπάλκ κάρριερ «Μαρέβα Α.Σ.» 10.076 τον. γκρός, 16.821 τον. d.w. τού 1963. «Έλληνες ήγορασται».

—Γύρω τών 800.000 δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον βελγικόν τουηντέκερ «Monthouet», 9.206 τον. γκρός 12,795 τον. d.w. τού 1961, ώς έστι εις Γάνδην άπο τού Αύγούστου.

—Μεταξύ έλληνων έπωλήθη τό φορτηγόν «Marigo P.» 10.839 τον. γκρός, 16.744 τον. d.w. τού 1969 γύρω τών 3.600.000 δολλαρίων.

—Τό δηζελοκίνητον γαλλικόν μεταλλοφόρον «Robert L. D.» 12.705 τον. γκρός, 19.082 τον. d.w. τού 1969 με μηχανάς Πήλστικ 11.180 ίππων, ήγοράσθη παρ' Έλληνων γύρω τών 4,5 έκατ. δολλαρίων.

—Παρ' Έλληνων τής Νέας Υόρκης ήγοράσθη, γύρω τών 4.025.000 δολλαρίων τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Mobil Radiant» 48.719 τον. γκρός, 104.652 τον. d.w. με μηχανάς B & W 21.000 ίππων, τού 1967, ώς έστι, χωρίς δεξαμενισμόν.

—Ηγόρασαν «Έλληνες, γύρω τών 4.325.000 δολλαρίων τό δηζελοκίνητον ισπανικόν δεξαμενόπλοιον «Juan de Austria» 38.686 τον. γκρός, 71.817 τον. d.w. τού 1967 με μηχανάς Σουλτζερ 17.200 ίππων.

—Έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Mariβέντα», 14.622 τον. γκρός, 22.500 τον. d.w. τού 1962 γύρω τών 2,7 έκατ. δολλαρίων.

—Τό δηζελικίνητον παναμαϊκόν φορτηγόν «Crystal Camelia» 6.189 τον. γκρός, 10.029 τον. d.w. τού 1971 με μηχανάς 5.400 ίππων ήγοράσθη εις τά δολάρια 1.800.000.

—Ηγοράσθη παρ' Έλληνων εις τά δολ. 10.000.000 συμπεριλαμβανομένου ύπολοιπού τάιμ τάρτερ Νοέμβριον 1979. Μάρτιον 1980 εις τά δολ. 4,25 κατά τόν. d.w., τό δηζε-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

λοκίνητον λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Alexander Venture» 22.560 τον. γκρός 41.049 τον. d.w. τού 1975.

—Τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Crystal Gardenia» 11.460 τον. γκρός, 17.915 τον. d.w. τού 1973 ήγοράσθη παρ' Έλληνων γύρω τών 4 έκατ. δολλαρίων.

—Έπωλήθη εις άλλοδαπούς τό φορτηγόν «Ελμάρε» 4.236 τον. γκρός τού 1958.

—Έπωλήθη έπισης εις αύστριακά συμφέροντα και παρεδόθη τό κυπριακόν φορτηγόν «Βέντον», 4.215 τον. γκρός, τού 1967. Μετωνομάσθη «Ιππη».

—Τό φορτηγόν «Κέπι Άβαντι», 10.995 τον. γκρός, 16.000 τον. d.w. έπωλήθη εις άγοραστάς «Απω Ανατολής γύρω τών 900.000 δολλαρίων.

—«Έλληνες ήγόρασαν άντι 2.700.000 δολαρίων τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν φορτηγόν «Japan Venture» 9.631 τον. γκρός, 16.245 τον. d.w. τού 1969.

Παραλαβαί καὶ παραδόσεις

Παρελήφθη τό άγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Goldcorn», 9443 τον. γκρός τού 1962 και μετωνομάσθη «Γκόλντ Κόραλ». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Τζέμινι» και υψώσε τήν κυανόλευκον, τό άγορασθέν δανικόν φορτηγόν «Carl Offersen», 5.450 τον. γκρός, τού 1966.

—Τό άγορασθέν δανικόν δεξαμενόπλοιον «Gerd Maersk», 36.455 τον. γκρός τού 1963 παρελήφθη και μετωνομάσθη «Ειρήνη Μ.». Σημαία Έλληνική.

—Μετωνομάσθη «Κέπι Ρίον» και υψώσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν άγγλικόν φορτηγόν «Erawan», 9.229 τον. γκρός τού 1971.

—Παρελήφθη τό άγορασθέν δανικόν φορτηγόν «Atrevida», 12.936 τον. γκρός τού 1968 και υψώσε τήν κυανόλευκον. Παρέμεινεν ύπο τό αύτό δνομα.

—Τό άγορασθέν κυπριακόν δεξαμενόπλοιον «Alchemist Flensburg», 1.599 τον. γκρός, τού 1970, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Χεματένε», και υψώσε τήν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη τό άγορασθέν νεοζηλανδικόν ρό-ρό «Coastal Ranger», 2.926 τον. γκρός, τού 1967 και μετωνομάσθη «Ηνιοχός Επρέπει Ν. 2». Σημαία Έλληνική.

—Παρεδόθη εις τούς άγοραστάς του τό πωληθέν μεταξύ Έλληνων λιβεριανόν φορτηγόν «Εύρυμεδών», 10.232 τον. γκρός τού 1965. Μετωνομάσθη «Ιωάννα» και υψώσε τήν κυανόλευκον.

—Μετωνομάσθη «Φρήντομ Α.Σ.» και υψώσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν άγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Cape York», 13.543 τον. γκρός, τού 1969.

—Τό πωληθέν μεταξύ Έλληνων λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Μεσσηνιακή Ακτή», 18.707 τον. γκρός τού 1977, μετωνομάσθη «Ταύρος» και υψώσε τήν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη τό άγορασθέν φινλανδικόν φέρρου «Kapella», 3.159 τον. γκρός, τού 1967 και μετωνομάσθη «Νήσος Χίος».

—Παρεδόθη εις τούς άγοραστάς του, τό πωληθέν μεταξύ Έλληνων μικτόν λιβεριανόν σκάφος «Σαΐντ Κρίς», 38.513 τον. γκρός, τού 1967. Μετωνομάσθη «Γκούντ Τσάμπιον».

Μετονομασία

Μετωνομάσθη «Πατρίς», τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Λένα Τρανσοσεάνικ», 12.820 τον. γκρός, τού 1961.

—Τό φορτηγόν «Μαρία Αγγελικούση», 11.000 τον. γκρός, τού 1978, μετωνομάσθη «Σαμαρία».

—Μετωνομάσθη «Christina» και υψώσε τήν άγγλικήν σημαίαν τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Κάπταν Τζών Τσάβαρης», 7.597 τον. γκρός, τού 1952.

—Εις «Ασπίς» μετωνομάσθη τό δεξαμενόπλοιον «Αφροδίτη Τρανσοσεάνικ», 18.657 τον. γκρός, τού 1956.

—Τό φορτηγόν «Κάβο Γκρόσος», 9.486

τον. γκρός, τού 1960 μετωνομάσθη «Απόστολος Μ. III».

—Μετωνομάσθη «Νόρθ Σή» και υψώσει την παναμαϊκή σημαίαν τό φορτηγόν «Αετούς», 3.218 τον. γκρός τού 1957.

—«Ιντερακτίβιτυ», μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Δραστήριος», 10.207 τον. γκρός, τού 1957.

—Τό φορτηγόν «Εύγενία Κ.», 1.180 τον. γκρός, τού 1959 μετωνομάσθη «Αίγινα».

—Τό μπάλκ κάρριερ «Στάρ Αθηνιαν», 16.611 τον. γκρός, τού 1968 μετωνομάσθη «Στάρ Γκείζερ».

—Επίσης μετωνομάσθη «Στάρ Δέλτα», τό μπάλκ κάρριερ «Στάρ Ολύμπιαν», 16.612 τον. γκρός τού 1968.

—Μετωνομάσθη «Αρτεμις» τό κυπριακόν φορτηγόν «Σέρτζιο», 1.087 τον. γκρός, τού 1962.

—Εἰς «Μόλλυ», μετωνομάσθη τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Σέϋλορ ΙΙ», 5.109 τον. γκρός, τού 1958.

—Τό παναμαϊκόν μότοροσιπ «Ολυμπος», 852 τον. γκρός, τού 1961 μετωνομάσθη «Αγιος Νεκτάριος».

—Τό μπάλκ κάρριερ «Καμίλλα Μ.», 14.983 τον. γκρός, τού 1976, μετωνομάσθη «Κάσος».

Άγορά τού Οίκου Ωνάση

“Ενα δεξαμενόπλοιον τών 95.270 τον. d.w., προσφάτως περατωθέν είς τά ναυπηγεία Δημητρώφ τής Βάρνας, ηγοράσθη παρά τού Ωμίλου Ωνάση και συντόμως θά προστεθή είς τόν στόλον τής έταιριας ύπό τό δνομα «Ολύμπικ Στάρ».

Έφωδιασμένον με μηχανήν Σοῦλζερ, Πολωνικής κατασκευής, ισχύος 23.200 ίππων, έκτηθη είς τήν έξαιρετικώς χαμηλήν τιμήν τών 12,5 έκατ. δολαρίων.

Αι διαλύσεις

Τό φορτηγόν «Σαγγιτάριους», 7.751 τον. γκρός τού 1957 έπωλήθη είς διαλυτάς τού Ταιβάν γύρω τών δολ. 126 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος.

—Εἰς γερμανούς διαλυτάς έπωλήθη γύρω τών δολ. 60 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος τό φορτηγόν «Θεώνη Σ.», 2.350 τον. γκρός τού 1958.

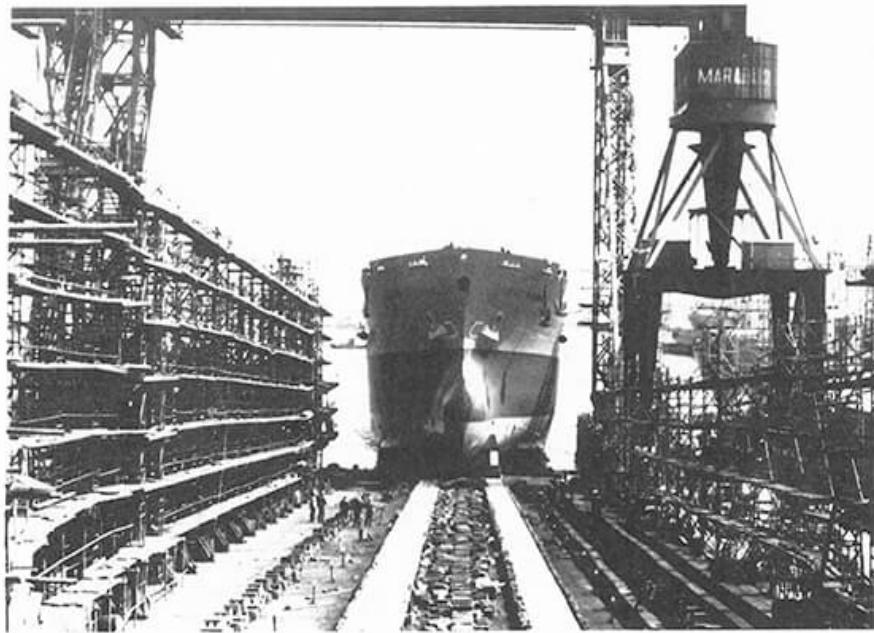
—Έπωλήθη είς κορεάτας διαλυτάς τό φορτηγόν «Άγιος Ανδρέας», 7.837 τον. γκρός, τού 1956. Τιμή γύρω τών δολ. 132 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος.

—Τό φορτηγόν «Ναυσικά», 7.021 τον. γκρός τού 1953 έπωλήθη είς Ιταλούς διαλυτάς.

—Τό ύπο βρετανικήν σημαίαν έλληνικής πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοιον «Emerillon», 26.968 τον. γκρός, τού 1960, έπωλήθη είς διαλυτάς «Απω Ανατολής είς τά δολ. 158 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος.

—Εἰς κορεάτας διαλυτάς έπωλήθη τό φορτηγόν «Άλιάκμων Πρόγκρες», 8.192 τον. γκρός, τού 1956 άντι δολ. 127 κατά τόν. έλ. έ-

ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΥ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ



Εἰς τά ναυπηγεία MATHIAS-THESSEN VAERFT τής Ανατολικής Γερμανίας καθειλκύσθη είς τήν 19η Μαΐου τό χωρητικότητος 15.900 τόννων γκρός (24.300 τον. d.w.) μπάλκ κάρριερ «WISMAR» (ώς ώνομασθη πρός τιμήν τής πόλεως δπου τά ναυπηγεία), διά λογαριασμόν τού Οίκου Λελάκη. Είναι σκάφον πολλαπλής χρήσεως, με κύτη «box type» και καλύμματα κυτών οικοτού τύπου, δυνάμενον νά μεταφέρει 654 κοντένερς και μεγάλην ποικιλίαν φορτίων. Διαθέτει γερανούς δυνατότητος έλεως μέχρις 45 τόννων. Έχει διπλούν κέλυφος, ένισχυμένον διά ναυσιπλοίαν είς πάγους και κατάλληλον διά ναυσιπλοίαν είς τά Μεγάλας Λίμνας. Μηχανή M.A.N., ισχύος 10.500 ίππων προσδίδουσα ύπηρεσιακήν ταχύτητα 17 κομβών. Τό πλοίον, τό όποιον είναι πλήρως αύτοματοποιημένον, θά παραδοθή τόν Αύγουστον και θά ύψωση τήν κυανόλευκον. Άμεσως μετά τήν καθέλκυσιν τού «WISMAR» έτοποθετήθη ή τρόπις άδελφού σκάφους, τό όποιον έπίσης ναυπηγείται διά λογαριασμόν τού Οίκου Λελάκη και θά παραδοθή τόν Δεκέμβριον 1979.

κτοπίσματος:

—'Αντι δολ.114 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος έπωλήθη πρός διάλυσιν, ώς έστι είς Χόκ Κόκ, τό τουπντέκερ «Ακιάννα», 7.423 τον. γκρός, τού 1955.

—Εἰς Ιταλούς διαλυτάς έπωλήθη τό κυπριακόν φορτηγόν «Έτεοκλῆς ΙΙ», 7.141 τον. γκρός, τού 1944. Τιμή γύρω τών 70 δολλαρίων κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος.

—Έπωλήθη πρός διάλυσιν τό μπάλκ κάρριερ «Ντάπο Σκάύ», 16.664 τον. γκρός, τού 1961.

—Εἰς γιουγκοσλαύους διαλυτάς έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Ακούρη» 17.362 τον. γκρός, τού 1953.

—Έπωλήθη είς ισπανούς διαλυτάς τό φορτηγόν «Αριστοτέλης», 4.666 τον. γκρός, τού 1944.

—Τό φορτηγόν «Λάγος Έξηρές», 6.207 τον. γκρός τού 1953 έπωλήθη είς διαλυτάς Κασιούνγκ.

—Έπωλήθη είς διαλυτάς τού Ταιβάν τό φορτηγόν «Νέδα», 8.181 τον. γκρός, τού 1957.

—Εἰς διαλυτάς τού Ταιβάν έπωλήθη είπισης τό φορτηγόν «Σή Τσάλλεντζερ», 8.766 τον. γκρός, τού 1958.

—Τό φορτηγόν «Μέντ Έντηβορ», 8.246 τον. γκρός τού 1959, έπωλήθη είς διαλυτάς τού Κασιούνγκ.

—Έπωλήθη πρός διάλυσιν τό κυπριακόν φορτηγόν «Γιούροσταρ», 6.714 τον. γκρός τού 1961.

Καὶ ἄλλο κρουαζιερόπλοιον

Οι πλοιοκτήται τού ύποδειγματικού κρουαζιεροπλοίου μας «Γκόλντεν Όδυσσεύς», (κ. κ. Παναγόπουλος και Σία) πρόκειται νά παραγγείλουν ένα δεύτερο κρουαζιερόπλοιο είς τά ναυπηγεία τού Χέλσινγκκορ. Αι σχετικαί διαπραγματεύσεις εύοδούνται. Τό σκάφος θά παραγγελθή από μίαν νέαν έταιριαν κατά τό διαχειρίζεται ή «Ρουαγιάλ Κρούζες Λάϊν». Κόστος: 430 έκατομ. κορώνας (80 έκατομ. δολλάρια). Η δανική Κυβέρνηση θά εισφέρει τά 80% τής άξιας τού σκάφους, τού δανείου έξοφλητου έντος 14 έτών μέ έπιτόκιον 8% και τετραετή χάριτα.

Σημειωτέον δτι είς τά αύτά ναυπηγεία κατεσκευάσθη και τό «Γκόλντεν Όδυσσεύς» πρός πενταετίας. «Έκτοτε χρονολογούνται διαπραγματεύσεις διά τήν παραγγελίαν τού δεύτερου σκάφους. Ή έποχη τώρα κατάλληλος, τά ναυπηγεία στερούνται πλήρους άπασχολήσεως.

Εἰς τόν Αμερικανικόν Νησιγνώμονα

Κατά τήν έτησιαν γενικήν συνέλευσιν τού Αμερικαν Μπιρώ όφ Σίππιγκ, ή όποια έπραγματοποιήθη τήν 17ην Απριλίου είς Νέαν Υόρκην, έξελέγη τό νέον Συμβούλιον τών Διευθυντών τού διεθνούς νησιγνώμονος

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΤΡΑΝΖΙΤ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΤΣΙΓΑΡΑ - ΟΥΙΣΚΥ - ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΟΤΑ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ
ΜΠΩΝΚΕΡΣ

‘Ακτή Μιαούλη 97, Πειραιά

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ: 4512.147 — ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ: 4518.564

ΤΕΛΕΣ (ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΝ): 2192

διά μίαν τριετίαν.

Εις τα 21 μέλη του Συμβουλίου έπανεξελέγησαν οι κ.κ. Βασίλειος Π. Γουλανδρής, Γεώργιος Π. Λιβανός και ο διογενής κ. Σπύρος Σ. Σκούρας. Ακολούθως, ο κ. Γεωρ. Π. Λιβανός έξελέγη μέλος της θμελούς Επιτροπής των Διευθυντών, ήτις έπιτηρει, έπι μηνιαίας βάσεως, τάς έργασιας του Νησιγάνωνος διά λογαριασμόν του Συμβουλίου των Διευθυντών.

Καταπλέει το «Ελλάς»

Το μεταπροσεχές Σάββατον, 9ην Ιουνίου, άναμενεται νά καταπλεύση εις τόν Βόλον τό ρό-ρό «Ελλάς» του Οίκου Σούτου, τό διόποιον θά δρομολογήθη εις τήν γραμμή Βόλου - Συρίας. Τήν ίδιαν ήμέραν θά γίνουν και τά έγκαινια τού νέου σκάφους, εις τά δόποια έχουν κληθή νά παραστούν οι Υπουργοί Ναυτιλίας κ. Έμμ. Κεφαλογιάννης και Συγκοινωνιών κ. Άλεξ. Παπαδόγενος. Τό σκάφος (πρώτην «ALPHA PROGRES») είναι κατασκευής τού 1977 (έναυπηγήθη εις τά ναυπηγεία τής Νοτίου Κορέας) και χωρητικότηος 6.400 τον, γκρός, δύναται δέ νά μεταφέρει 135 αυτοκίνητα TIR και 15 περίπου επιβάτες. Μετά τήν άγοράν του, ύπό τού Οίκου Σούτου τό «Ελλάς», τό διόποιον φέρει Ελληνικήν σημαίαν, μετεσκευασθή εις ναυπηγείον τής Δυτικής Γερμανίας.

«Η διάσκεψις τού IMKO

Έπειστρεψε άπό τό Α'μβούργο η Ελληνική άντιπροσωπεία πού πήρε μέρος στίς έργασίες τής διάσκεψεως και τήν ύπογραφή τής Συμβάσεως «περί ναυτικής έρευνης και διασώσεως 1979».

Η διάσκεψη αύτή έγινε ύπό τήν αιγίδα τού Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (IMCO).

Η σύμβαση πού ύπογράφηκε καθορίζει τήν όργάνωση τών άρμοδιων Υπηρεσιών τών χωρών γιά τήν διεξαγωγή έπιχειρήσεως έρευνας και διασώσεως, τόν βαθμό και τόν τρόπο συνεργασίας μεταξύ τών χωρών, τά άπαιτούμενα τηλεπικοινωνιακά μέσα και τόν έξοπλισμό γιά τήν υποτύπωση τών πλοίων πού βρίσκονται στήν περιοχή εύθυνης τους γιά έρευνα και διάσωση.

Σημειώνεται διτή μέχρι τώρα δέν ύπηρχε διεθνής Σύμβαση, πού νά ρυθμίζει τά τής έρευνης και διασώσεως τών κινδυνευόντων στήν θάλασσα. Οι διεθνείς Συμβάσεις, πού είχαν καταρτισθεί, άναφεροντα στήν κατασκευή και στήν άσφαλεία έναν γένει τών πλοίων. Υπάρχουν βέβαια διασμένες διατάξεις στή διεθνή Σύμβαση «περί άσφαλείας τής άνθρωπης ζωής στή θάλασσα» (ΠΑΖΕΘ - SOLAS), άλλα αύτές είναι πολύ γενικές και άτολεις. Γι' αύτό τόν λόγο τό θέμα δέν είχε τήν άπαραίτητη διεθνή νομική κάλυψη. Αύτος ίσως ήταν ένας άπο τούς λόγους στούς διόποιους οφειλεται ή μή iκανοποιητική όργάνωση τού συστήματος έρευνης και διάσωσης σε διεθνή κλίμακα.

Μέ τήν άνωτέρω Σύμβαση, πού έχει καθαρά άνθρωπιστικό χαρακτήρα, καλύπτεται τό μεγάλο αύτό κενό στόν τομέα προστασίας τής άνθρωπης ζωής στήν θάλασσα.

Σύνοδοι τού IMCO

Εις τό Λονδίνον έπροκειτο νά λήξουν σήμερον αι έργασιαί τής 39ης Συνόδου τής Νομικής Επιτροπής τού IMCO ή δόποια ήσχοληθη μέ τήν έξετασην τής ύπο σχεδίασιν Διεθνούς Συμβάσεως «περί άστικής εύθυνης και άποζημιώσεως σχετικώς με τήν διά θαλάσσης μεταφοράν έπιβλαβών και έπικινδυνών ούσιών». Ήξε δάλλου τήν προσεχή Διευθυντούς, 4^η Ιουνίου, θά άρχισουν εις τό Λονδίνον αι έργασιαί τής 40ης Συνόδου τής Νομικής Επιτροπής τού IMCO, ή δόποια θά ήσχοληθη κυρίως με τά νομικά προβλήματα πού έδημοι ουργήθησαν από τό άτυχημα τού δεξαμενοπλοίου «AMOKO KANTIZ». Αι έργασιαί τής Συνόδου θά λήξουν τήν 8ην Ιουνίου.

«Ελλην λιμενικός καταλαμβάνει διακεκριμένην θέσιν εις τόν IMCO

Έπι κεφαλής τού τμήματος Ναυτικής Ασφαλείας τού IMCO έπελέγει ο Πλωτάρχης Λ. Σ. κ. Εύθ. Μητρόπουλος, διατης έκπρωσης τήν χώραν μας εις τόν Διεθνή Οργανισμόν.

Ούτος θά είναι ύπευθυνος διά τάς δραστηριότητας τού Οργανισμού αι δόποια θά έχουν ώς στόχον τήν ταχείαν και άποτελεσματικήν έφαρμογήν τών Διεθνών Συμβάσεως περί άσφαλούς ναυσιπλοίας.

Αι έπιθεωρήσεις

Τά προγραμματισθέντα κατά τό παρελθόν έτος άπό τό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μέτρα γιά τήν πιο τακτική παρακολούθηση στή τόν έλεγχο τού τομέας άσφαλείας και ένδιαιτήσεως τών πλοίων, έφαρμοδητήκαν μέ συνέπεια και αύστηρότητα.

Οι άρμόδιες Υπηρεσίες τού Υ.Ε.Ν. κατέβαλαν ιδιαίτερες προσπάθειες γιά τήν βελτίωση και άνυψωση τών έπιπεδων άσφαλείας τής ναυτιλίας μας. Ός γνωστόν έκτος τών λοιπών μέτρων γιά πρώτη φορά έφέτος άρχισε νά λειτουργεί ο θεαμός τών κλιμακών διενεργείας έκτακτων έπιθεωρήσεων σε λιμάνια τού έξωτερικού. Παράλληλα άλογκληρώθηκε ή διαδικασία γιά τήν καθιέρωση τού βιβλίου γυμνασίου και έπιθεωρήσεων.

Σύμφωνα μέ τά στοιχεία πού συνελέγησαν πρόσφατα προκύπτει διτή κατά τό Α' τρίμηνο 1979 πραγματοποιήθηκαν οι άκολουθες έπιθεωρήσεις έλληνικών πλοίων.

Άπο τίς Λιμενικές Αρχές Έξωτερικού 423 πλοία
Άπο τίς Λιμενικές Αρχές Έξωτερικού 315 πλοία
Άπο τά κλιμάκια έπιθεωρησεως έξωτ. 104 πλοία
Άπο τά κλιμάκια έπιθεωρ. ελγ πλοίων 43 πλοία
Άπο τά κλιμάκια έπιθεωρ. φιγ πλοίων 47 πλοία

932 πλοία

Δηλαδή μέσα στό Α' τρίμηνο τού 1979 ύπεστησηαν έκτακτη έπιθεωρηση πλέον τού 20% τών έλληνικών πλοίων.

Ειδικώτερα, άπό τά στοιχεία τής Υπηρεσίας μας προκύπτει διτή οι έκτακτες έπιθεωρήσεις έλληνικών πλοίων στό έξωτερικό άνηλθαν:

α) Τό Α' Τρίμηνο 1977 σε 276
β) Τό Α' Τρίμηνο 1978 σε 368
γ) Τό Α' Τρίμηνο 1979 σε 423

NAYTIKA XRONIKA

Σύμφωνα μέ τά στατιστικά στοιχεία τού Υ.Ε.Ν. κατά τό Α' τρίμηνο τού 1979 τά περιστατικά άλικων άπωλειών έλληνικών πλοίων έμειώθηκαν άπό πλευράς μέν άριθμού πλοίων στό ήμισου, άπό πλευράς δέ χωρητικότητος στό 1/4 συγκρινόμενα μέ τά περιστατικά τού Α' τρίμηνου τού 1978.

Συγκεκριμένα, κατά τό Α' τρίμηνο 1979 οι άλικες άπωλειες ανήλθαν σε 17 πλοία πού άντιπροσωπεύουν ποσοστό 0,41% έπι τού συνολικού άριθμου τών πλοίων και 0,17% έπι τής συνολικής χωρητικότητος, έναντι 30 πλοίων κατά τό πρώτο τρίμηνο τού 1978, πού άντιπροσωπεύουν ποσοστό 0,77% και 0,66% άντιστοιχως.

Εισαγωγή συναλ/τος ύπο τής A. E. «E.N.A.K.P.»

Τροποποιήθηκε μέ κοινή άπόφαση τών ύπουργών Συντονισμού Οικονομικών και Εμπορίου ή ύπ' αριθ. 515)Ε1(1684)16.4.76 κοινή ύπουργική άπόφαση περί έγκρισεως εισαγωγής κεφαλαίων έκ τού έξωτερικού, δυνάμει τού Ν. Δ. 268753, γιά τήν ίδρυση έπιχειρήσεως άσφαλισεως πλοίων κατά κινδύνων πολέμου έν πολέμω.

Συγκεκριμένα, η σχετική τροποποίηση έχει ώς έξης:

«Η παράγραφος 1 τού δρθρου 1 τής ύπ' αριθ. 515)Ε1(1684)16.4.76 κοινής άποφάσεως τροποποιεῖται άπό τής έναρξεως ισχύος τής παρούσης, ώς κάτωθι:

1. Έγκρινομεν τήν εισαγωγήν κεφαλαίων έν «Ελλάδι παρά τής έν Λονδίνω έδρευσης έταιριας «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LIMITED (LONDON)» ώς και τής έν Βερμούδαις έδρευσης έταιριας «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED», ποσού δολλαρίων Η.Π.Α. 500.000, διά τήν ύπηρης τού έταιριας «Ελληνικά Ναυτιλιακά Άσφαλισεις κατά κινδύνων πολέμου Α. Ε.», διενέγειαν έργασιών άσφαλισεων έν καιρώ ειρήνης τών έμπορικων πλοίων κατά κινδύνων πολέμου έν πολέμω εις τά πλαίσια τού ΝΑΤΟ, ώς και άσφαλισεων και άντασφαλισεων έμπορικων πλοίων εις τό έσωτερικόν κατά τών πάσης φύσεως πολεμικών κινδύνων έν καιρώ ειρήνης».

Έξετάσεις

Λήγει αύριον 2^η Ιουνίου ή προθεσμία ύποβολης δικαιολογητικών ύπωψηών διά τήν συμμετοχήν εις τάς έξετάσεις πλοιάρχων Β' τάξεως πού θά άρχισουν τήν 3ην Ιουλίου (ύγιεινομική έξετασης 19^η Ιουνίου).

• Τήν 5ην Ιουνίου λήγει ή προθεσμία ύποβολης δικαιολογητικών διά συμμετοχήν εις έξετάσεις πρός άποκτησιν πτυχίου κυβερνήτου Α' και Β' τάξεως ρυμουλκών και ναυκλήρου πού θά άρχισουν τήν 9ην Ιουλίου (ύγιεινομική έξετασης 26^η Ιουνίου).

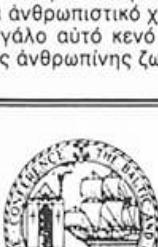
• Τήν 11ην Ιουνίου θά άρχισουν αι έξετάσεις διά τήν άποκτησιν διπλώματος μηχανικού Β' τάξεως.

• Τήν 19ην Ιουνίου λήγει ή προθεσμία ύποβολης δικαιολογητικών διά συμμετοχήν εις έξετάσεις δι' άποκτησιν πτυχίου μηχανοδηγού Α' τάξεως πού θά γίνουν τήν 3ην Αύγουστου (ύγιεινομική έξετασης 20^η Ιουλίου).

• Τήν 28ην Ιουλίου λήγει ή προθεσμία ύποβολης δικαιολογητικών διά συμμετοχήν εις έξετάσεις δι' άποκτησιν διπλώματος μηχανικού Γ' τάξεως πού θά γίνουν τήν 3ην Αύγουστου (ύγιεινομική έξετασης 17 Αύγουστου).

Αι ύποχρεώσεις άλλοδαπων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων

• Τό Υπουργείον Ναυτιλίας δι' άνακοινώσεώς του ύπενθυμίζει διτή αι έγκατεστημένα εις τήν Ελλάδα (βάσει τών διατάξεων τών Α.Ν. 89/67 και 378/68 ή τού Α.Ν. 27/75) ώς και οι ύπαχθεισαι εις τάς άνωτέρω διατάξεις έλληνικαί ναυτιλιακά έταιρια ή ποχρεούνται, σύμφωνα μέ τό δρθρον 30 τού



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

N. 814/78 περί συμπληρώσεως και τροποποίησεως φορολογικών και δαλλων τινών διατάξεων, νά ζητήσουν μέχρι της 31ης Δεκεμβρίου 1979 τής ύπαγωγήν των εις τάς διατάξεις τού διαθρου 28 τού N. 814/78. Πίνακες μέτα τά άπαιτούμενα δικαιολογητικά παρέχονται από την Διεύθυνσα Ναυτιλιακής 'Υποδομής τού ΥΕΝ, διευκρινίζεται δέ διτι μετά την παροδον τής άνωτέρω προθεσμίας ούδεμία αιτησις θά γίνεται δεκτή και ταυτοχρόνως θά άνακληθούν αι χορηγηθείσαι άδεια έγκαταστάσεως.

• Το Α' τετράμηνον τού τρέχοντος έτους έγκατεστάθησαν εις την 'Ελλάδα 35 άλλοδαπάι ναυτιλιακαί έταιρια και άνεκληθησαν αι άδεια 27 άλλοδαπάν ναυτιλιακών έταιριών, πού είχαν έγκαταστήσει γραφεία εις την 'Ελλάδα, διότι δέν τηρούσαν τούς δρους διά τούς όποιους είχε χορηγηθῆ δδεια έγκαταστάσεως.

• Αι 683 άπο τάς 728 άλλοδαπάν ναυτιλιακάς έταιριας πού έχουν έγκαταστήσει γραφεία εις την 'Ελλάδα βάσει τών A.N. 89/67, 378/68 και N. 27/75 εισήγαγαν κατά τό έτος 1978 και έδραχμοποίησαν 676.685.428 δολλάρια θαντι 623.108.689 δολλαρίων τού 1977 και 414.400.000 δολλαρίων τού 1976. 'Απο τά άνωτέρω ποσά αι έν λόγω έταιρια έδαπάνησαν διά την άντιμετώπισιν τών έξοδων λειτουργίας τών έν 'Ελλάδι γραφείων των ποσόν 82.261.193 δολλαρίων τό 1978 θαντι 70.346.192 δολλαρίων τού 1977 και 42.000.000 δολλαρίων τού 1966. Τό παρελθόν έτος αι άνωτέρω έταιρια ήπησχόλησαν 6.764 ύπαλληλους θαντι 6.627 ύπαλληλων πού ήπησχολήθησαν άπο 802 έταιριας τό 1977 και 5.500 ύπαλληλων πού ήπησχολήθησαν άπο 765 έταιριας τό 1966.

Χρόνος ένάρξεως άργιας τού πλοίου σε περίπτωση συγκρούσεως έμφόρτου πλοίου.

Μέ άφορμή έρωτημα πού ίποβλήθηκε, άναφορικά μέ τό άνωτέρω θέμα, η "Ένωσις 'Ελλήνων Έφοπλιστών άνακοινώνει πρός τά μέλη της τά έξης:

1. Σύμφωνα μέ την παράγραφο 1 τού N. 29/1975 γιά θά γίνεται άνάλογη μείωση της εισφορᾶς λόγω άργιας τού πλοίου, άπαιτειται, η άργια τού πλοίου λόγω έπισκευών, έλλειψης έργασιας ή θοιασδήποτε δλλης αι

τίας, νά υπερβαίνει τούς δύο (2) συναπτούς μήνες, κατά τή διάρκεια τής άρχικης ή παραταθείσης άσφαλτικής συμβάσεως, χωρίς τούτο νά έχαρτάται άπο καμιά προϋπόθεση.

2. Στήν περίπτωση κατά τήν όποιαν πλοίο, συμβεβλημένο μέ τό N.A.T., συγκρουσθεῖ, φορτωμένο και ύποχρεωθεῖ νά πλεύσει στόν πλησιέστερο λιμένα γιά νά γίνουν οι άπαραιτητες έπισκευές, στή συνέχεια πλεύσει στό λιμένα προορισμού γιά νά έκφορτώση και μετά τήν έκφορτωση πλεύσει και πάλι στόν πρώτο λιμένα γιά άποπεράτωση τών έπισκευών του, ή άργια τού πλοίου διακόπτεται, έφόσον αύτό κινήθηκε άπο τόν ένα λιμένα στόν δλλο άυτοδύναμα και κατά συνέπεια δέν μπορεῖ νά θεωρηθεῖ τό χρονικό διάστημα άπο τής συγκρούσεως τού πλοίου συνεχόμενος χρόνος έπισκευών.

3. Κατόπιν τών άνωτέρω ως χρόνος ένάρξεως τής άργιας τού πλοίου λαμβάνεται ή ήμερομηνία περατώσεως τής έκφορτωσεως αύτού και δχ τής συγκρούσεως.

4. Σύμφωνα πρός τό άνωτέρω είναι και ή ήπ' άριθ. 2/1978 γνωμοδότηση τής 'Επιτροπής τού διαθρου 65 τού Π. Δ. 636/1977, τήν όποια και άποδεχτήκαμε.

Η Δ. Σ. περί ιατρικής έξετάσεως τών ναυτικών

'Απεστάλη εις τό 'Υπουργείον 'Εξωτερικών πρός συνυπογραφήν τό σχέδιον νόμου περί κυρώσεως τής ύπ' άριθ. 73 Διεθνούς Συμβάσεως περί ιατρικής έξετάσεως τών ναυτικών, ή θοιό προβλέπει θι ούδεις ναυτικός δύναται νά ναυτολογηθῇ εις πλοίον έν δέν είναι έφωδιασμένος μέ ιατρικόν πιστοποιητικόν πού νά θεβαιώνη θι είναι ίγιης και κατάλληλος διά τήν έργασίαν τήν όποιαν πρόκειται νά άναλάβῃ.

Διά τούς Ναυτικούς

'Από τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας άπεστάλη στό 'Υπουργείο 'Εξωτερικών γιά συνυπογραφή και στήν συνέχεια θά μεταβιβασθη στό Γενικό Λογιστήριο τού Κράτους γιά τήν έκδοση σχετικής έκθεσεως τό Σχέδιο Νόμου περί κυρώσεως τής Διεθνούς Συμβάσεως '73 περί ιατρικής έξετάσεως τών ναυτικών».

Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τής Συμβάσεως κανείς ναυτικός δέν μπορεῖ νά ναυτολογηθεί

σέ πλοιο άν δέν κατέχει ιατρικό πιστοποιητικό, πού νά θεβαιώνη θι είναι ίγιης και κατάλληλος γιά τήν έργασία, πού πρόκειται νά άναλαβῃ.

Σκοπός αύτής τής διατάξεως είναι άφ' ένος ή διαπίστωση τής ικανότητος γιά τήν διακηη τού ναυτικού έπαγγέλματος και άφ' έτέρου ή προστασία τόσο τού ίδιου τού ναυτικού, δσο και τών δλλων άτόμων, πού έπιβαινουν στό πλοιο.

'Η προώθηση τού άνωτέρω Νόμου γίνεται μέσα στά πλαίσια τής γενικώτερης προσπαθείας γιά τήν έπικυρωση κατά τό δυνατόν περισσοτέρων διεθνών συμβάσεων ναυτικής έργασίας τού Διεθνούς 'Οργανισμού 'Εργασίας και τήν προσαρμογή τής Νομοθεσίας μας μέ τήν Νομοθεσία τών δλλων Κρατών τής Εύρωπακής Οικονομικής Κοινότητος».

Η Ε.Ε.Ε. ένισχυει

'Η 'Ενωσις 'Ελλήνων Έφοπλιστών προσφερεί άντα 100.000, δραχμές σε καθένα άπο τούς Συλλόγους τών τεταρτοετών φοιτητών Φυσικομαθηματικής Σχολής τού Πανεπιστημίου Ιωαννίνων και τής 'Ανωτάτης Βιομηνικής Σχολής Πειραιώς, γιά τήν κάλυψη δαπανών έκπαιδευτικών έκδρομών τους στό έωτερο.

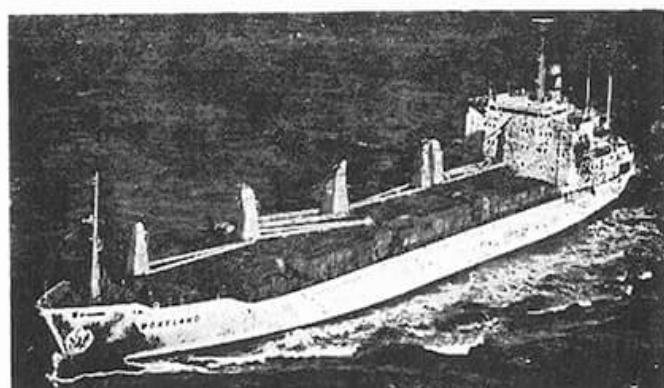
'Επίσης προσέφερε 3.000 δολλάρια γιά τήν ένίσχυση τού Ίδρυματος 'Ιεραποστολή γιά τούς ναυτικούς 'Αγίου Νικολάου τού λιμένος Νέας Όρλεάνης.

Σύντομοι ειδήσεις

* 'Εδημοσιεύθη εις τήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 420 Β/4.5.79) ή ύπουργική άπόφασις περί τόπου βιβλίων γυμνασίων και έπιθεωρήσεως, τών στοιχείων τά θοιά παταχωρίζονται έν αύτώ και λοιπών λεπτομεριών τηρήσεως του».

* 'Ετροποποιήθη ο Κανονισμός τής 'Ετοιμας Ναυτικών έν σχέσει με τήν παροχήν γαμηλίου βοηθήματος εις θυγατέρας ναυτικών, τό θοιόν έφεξης θά χορηγείται εις θυγατέρας ναυτικών πού έρχονται εις πρώτον γάμον τών θοιών έχει συμπληρώσει 12ετή θαλασσίαν ύπηρεσίαν, έκ τής θοιάς οι 30 μήνες πρέπει νά έχουν πραγματοποιηθή πέντε έτη πρίν άπο τόν γάμον (έξαιρούνται αι θυγατέρες ναυτικών πού άπε-

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS: "ESOLE"

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

Βίωσαν ή άπωλεσθησαν εις ναυτικόν άτυχημα, διά τάς ὅποιας δέν ισχύουν αἱ ἀνωτέρω προϋποθέσεις.

• 'Εκυρώθη ἀπό τὸν 'Υπουργὸν Ναυτιλίας ἡ συλλογικὴ σύμβασις πλοιάρχων ὑπερωκεανίων ἡ ὅποια εἶχε ύπογραφῇ τὴν 25ην Ἀπριλίου καὶ ισχύει ἀπό 1.1.79 - 31.12.79.

• 'Ἐπίσης δὲ ἔτερας ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ Ναυτιλίας ἐκυρώθη ἡ συλλογικὴ σύμβασις τῶν πληρωμάτων τῶν ἀκτοπλοικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἡ ὅποια εἶχε ύπογραφῇ τὴν 12ην Ἀπριλίου καὶ ισχύει ἀνδρομικῶς ἀπό 1.1.79.

• 'Ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως ἡ ἀποδοχὴ τῆς δωρεᾶς τοῦ ΕΟΤ διὰ τὴν διάθεσιν οἰκοπέδου εἰς 'Ηράκλειον τῆς Κρήτης διὰ τὴν ἀνέγερσιν Κέντρου Σπουδῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

• 'Ἡ ἐπὶ τῆς 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Κοινούλευτικὴ 'Ἐπιτροπὴ ἐνέκρινε τὸ σχέδιον νόμου διὰ τὴν συμπλήρωσιν καὶ τροποποίησιν τοῦ Ν. Δ. 97/73 τὸ ὅποιον προβλέπει αὐξῆσιν τῆς εἰσφορᾶς ὑπέρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως καὶ πρόκειται να συζητηθῇ ἀπό τὴν ὀλομέλεια τῆς Βουλῆς.

• Τὸ ΥΕΝ μὲν ἐγκύκλιον του συνιστά τὴν ἐθελοντικὴν συμμετοχὴν τῶν πλοιάρχων εἰς τὸ σύστημα κινήσεως καὶ ἀναφορῶν τῶν πλοίων πού κινούνται εἰς τὴν περιοχὴν τῶν στενῶν τῆς Μάγχης διὰ τὴν προστασίαν τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὴν ἐν λόγῳ περιοχήν.

• 'Ἀποστρατεύονται μέτ τὸν βαθμὸν τοῦ πλωτάρχου οἱ ὑποπλοιάρχοι Λ.Σ., κ.κ. Δ. Λουκατζίκος, Π. Καμμένος, Δ. Λεοντῆς, Χ. Κοκρέτσας, Ι. Πολίτης, Α. Γεωργακόπουλος, Ν.

Πολίτης, Ν. Ἀναγνωσταράς καὶ Γ. Ραδίτσας.

• 'Ο πρύτανις τοῦ 'Εθνικοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου διέγραφου τοῦ πρός τὴν 'Ἐνωσιν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ζητεῖ νά διευκολύνεται ἡ ναυτολόγησις ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων σπουδαστῶν τοῦ Πολυτεχνείου διά τὴν πρακτικὴν δάσκησιν τῶν.

Διάκρισις εἰς δόκιμον

Τὸ Ναυτικὸν Μετάλλιον Α' τάξεως θά ἀπονεμηθῇ εἰς τὸν δόκιμον ἀξιωματικὸν τῆς Ἀνωτέρας Δημοσίας Σχολῆς Πλοιάρχων Ε.Ν. 'Υδρας κ. Νικ. Κοροβίληη διότι ἐρρίφθη ἀπὸ ἐπιβατηγὸν σκάφος εἰς τὴν θάλασσαν, ὑπὸ λίαν δυσμενεῖς καιρικάς συνθήκας, διά νά διασώσῃ ἀνθρώπον κινδυνεύοντα ἐν θαλάσσῃ.

Διάλεξις τοῦ 'Ινστιτούτου Ναυτικῆς Τεχνολογίας

Τὴν προσεχῆ Τρίτην, 5ην Ἰουνίου, τὸ 'Ινστιτούτον Ναυτικῆς Τεχνολογίας διοργανώνει εἰς τὸ Πολεμικὸν Μουσεῖον Ἀθηνῶν διάλλεξιν μὲ θέμα: «'Ισχύοντες κανονισμοὶ καὶ διαγραφόμενες προοπτικές στὴν καταμέτρηση χωρητικότητος τῶν πλοίων». Ή διάλλεξις θά δοθῇ ὑπό τοῦ πλοιάρχου Λ.Σ., κ. Δ. Ὄρφανού, διευθυντοῦ τῆς Ἐπιθεωρήσεως 'Ἐμπορικῶν Πλοίων.

Τά νέα γραφεῖα τῆς Α.Ε. Γ. Σ. Μουνδρέας

• Η ἑταῖρα Γ. Σ. Μουνδρέας Α. Ε. ἡ ὅποια ἐκπροσωπεῖ εἰς τὴν Ἐλλάδα τὴν σοβιετική

ναυτικήν βιομηχανίαν ἐγκατεστάθη εἰς νέα γραφεῖα ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Ἀλκιβιάδου 167. Ή ἑταῖρα Γ. Σ. Μουνδρέας ἐκπροσωπεῖ συγκεκριμένως εἰς τὴν Ἐλλάδα τὸ ναυτιλιακὸν τμῆμα τῆς σοβιετικῆς ἑταῖρας «Σουντούμπόρτ», εἰς τὴν δραστηριότητα τῆς ὅποιας περιλαμβάνονταν ναυπηγήσεις καὶ ἐπισκευαί πλοιῶν καὶ ἡ ἔξαγωγὴ παντός εἰδους ναυτικοῦ ἔξοπλισμοῦ.

Εύχαριστήριον

Θεωρούμεν ύποχρέωσιν μας νά εύχαριστησαν τὴν λιμενικήν ἀρχήν Μυκόνου διά τὴν συμπαράστασιν τὴν ὅποιαν μᾶς παρέσχε εἰς τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ναυαγίου «ΒΟΛΟΣ II» ἐντός τοῦ λιμένος, ἡ ὅποια ἐλαβε χώραν ἀπό 18 - 26 Μαΐου 1979.

Piccard Hellas Divers

'Ακτή Ποσειδώνος & Δημοσιεύους 1
Πειραιεύς

Τό ναυπηγεῖον «ΑΣΜΑΡ» τῆς Χιλῆς

Τό Ναυπηγικὸν συγκρότημα ASTILEROS Y MAESTRANZAS DE LA ARMADA «ASMAR» τῆς Χιλῆς ἐπιθυμεῖ νά ἀνακοινώσῃ ὅτι ἀπό την Μαΐου 1979 ἀποκλειστικοὶ ἀντιπρόσωποί του εἰς τὴν Ἐλλάδα είναι η S.S.R.S. LTD. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 95, ΤΗΛ. 4133.902, TELEX: 21 2735 - 21 2282 SSRS.

Τά ναυπηγεῖα ASMAR ἀποτελούνται ἀπό τρία συγκροτήματα: «Ασμάρ Βαλπαραΐζο» τό ὅποιον διαθέτει μίαν ἀπλήν δεξαμενήν ἀνυψωτικής ικανότητος 2.500 τόννων, «Ασμάρ Ταλκαχουάνο» διαθέτει πέντε δεξαμε-

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 - ΠΕΙΡΑΕΥΣ ΤΗΛ. 4526.644, 4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

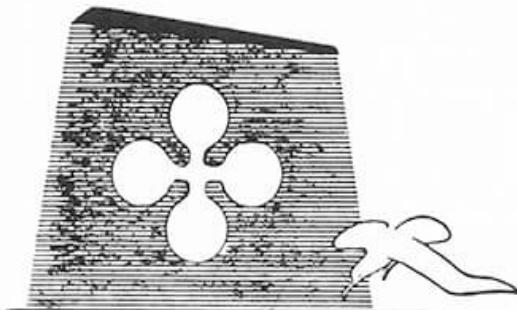
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



Κρουαζέραι: Αιγαίον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική 'Αμερική καὶ 'Αφρική

νές με ικανότητα δεξαμενισμού πλοίων μέχρι 80.000 τ.ν. κ.δ. και "Άσμάρ Μαγγελάνες" είς το όποιον συντόμως θά άποφερατώθην έργα διά δεξαμενισμούς πλοίων μεγαλύτερας χωτητικότητος. Και τά τρία ναυπηγεία είναι άριστα έξοπλισμένα και διά μηχανολογικές έπισκευές.

Τά ναυπηγεία τού Χόγκ Κόγκ

Τό Ναυπηγικόν συγκρότημα HONG KONG DOCKYARDS LTD. πληροφορεῖ διτά πάροι 1ης Απριλίου 1979 άποκλειστικοί άντιπρόσωποι του εις τήν Έλλάδα είναι ή S.S.R.S. LTD., ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 95, ΘΑ. 4133.902, TELEX: 21 2282 - 21 2735.

Τά ναυπηγεία άποτελούνται από τρία συγκρότημα: είς τήν περιοχήν Τσίνγκ Γί, τό όποιον έχει ικανότητα δεξαμενισμού πλοίων περίπου 70.000 τόννων, είς Κουουλούν τό όποιον διαθέτει τρεις δεξαμενές με ικανότητα άνω 35.000 τόννων και Ταικού έξοπλισμένον με δύο δεξαμενές έπισης ικανότητος έως 35.000 τόννων.

Τά ναυτέρω ναυπηγεία είναι ήδη γνωστά είς τόν Έλληνικόν ναυτιλιακόν κοινόν και χρησιμοποιούνται έδω και άρκετά χρόνια έπιτυχως, ίδιαιτέρως τώρα με τήν αὔξεσιν τών μεταφορών στήν νοτιο-ανατολική Άσια. Εύρισκονται είς ιδανικήν θέσιν νά έξυπηρτήσουν τίς έκαστοτε άνάγκες τών πλοίων τής περιοχής με ίδιαιτέρως χαμηλόν κόστος και ταχείαν άποπεράτων τών έργασιών.

Έπισης λόγω τού χαμηλού κόστους και τής τεχνολογικής έμπειριας τους τά ναυπηγεία HUD είναι σέ θέσι νά άναλαβουν οιανδήποτε μετασκευήν.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ



ΝΙΚΟΥ ΣΑΜΑΡΑ

"ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΔΟΛΑΡΙΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΑΚΟΥ ΔΟΛΑΡΙΟΥ"

Είς άνατυπον τεύχος έκ τού Δελτίου τού Έμπορικού και Βιομηχανικού Έπιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, δ γνωστός οίκονομολό-

γος μεταφορών κ. Ν. Σαμαράς έκυκλοφόρησε μελέτην του υπό τόν άνωτέρω τίτλον.

Είς τήν μικράν αύτήν μελέτην, τήν όποιαν διαγραφείς θεωρεῖ άφορμή και έρεθισμα διά τήν πλήρη διερεύνησην τού θέματος, προσδιορίζεται τό τουριστικόν και τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα, έπισημαίνονται αι διαφοραί των και άναζητείται τό κόστος έκαστου. Χαρακτηριστική είναι ή τελική διαπίστωσις κατά τήν όποιαν, ένω δι' έκαστον τουριστικόν δολλάριον διπέρ εισπράττει ή έθνική οίκονομία πρέπει νά διαθέσῃ διά τουριστικήν ύποδομήν έν δολλάριον και 40 έκαστά, δι' έκαστον ναυτιλιακόν δολλάριον, ή ύποδομή του άπορροφά μόνον τά 36 έκαστα αύτού.

ΕΠΕΤΗΡΙΣ Α.Β.Σ.Π.

Είς τόμον διακοσίων περίπου σελίδων έκυκλοφόρησεν ή 'Επετηρίς τριακονταετίας τής 'Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Πειραιώς. Είς τήν άρχην παρατίθεται τό χρονικόν τής τριακονταετούς ζωής τής Σχολής και έν συνεχεία ή Διοικητική 'Επετηρίς της Πρωτανείας τού κ. Έλευθερίου Γεωργαντοπούλου καθώς και διάφοροι περί της Σχολής πληροφορίαι (όργανισμός, σπουδαί, έκδόσεις, στατιστικά, πτυχιούχοι, έγκαταστάσεις κ.λ.π.)

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ

'Έκυκλοφόρησε προσφάτως ή έτσισί τού «Έλληνικού Ναυτικού 'Οδηγού», ύπο νέαν, βελτιωμένην μορφήν. Διατίθεται άπο τούς έκδότας, έπι τής όδού Σκουζέ 14, εις τόν Πειραιά.

«ΝΟΣΤΟΣ»

"Εν άκομη τεύχος τού τριμηνιαίου περιοδικού «Νόστος» τής Ulysses - shipping τών άδελφών Βλασσοπούλου. Μέ ίδιαιτέρων έμφασιν είς τά τελευταία μέτρα άσφαλείας ναυσιπλοίας (άρθρον 'Αννίτας Κωνσταντοπούλου διά τήν Μάγχην, δηλώσεις 'Υπουργού Ναυτιλίας κ.λ.π.) και τήν έκλεκτην λοιπήν υλην (έρευνες, δηγήματα, ειδήσεις) και μέ τήν γεύσιν πάντοτε τής ποθητής Ιθάκης, κάμνει πάντοτε αισθητήν τήν παρουσίαν του εις τόν κύκλον τών περιοδικών έκδοσεων τών ναυτιλιακών μας έταιριών.



ΠΕΝΟΗ

ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ



Πλήρης ήμερών άπεβίωσεν τήν 21ην Μαΐου εις τό Λονδίνον, διου ήτο έγκατεστημένος, δ Οινόσιος έφοπλιστής Ιωάννης Χατζηπατέρας. Έκηδεύθη εις τό Λονδίνον τήν 26η Μαΐου.

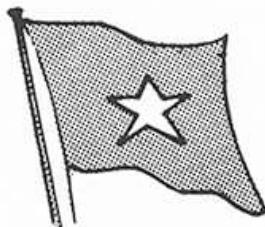
Ο Ιωάννης Χατζηπατέρας άπετέλεσε ίποδειγμα καλού Έλληνος, καλού έφοπλιστού και ίποδειγματικού καλού άνθρωπου. Καταλείπει τάς καλυτέρας άγαθάς έντυπωσεις καθ' δλην τήν μακράν έπαγγελματικήν σταδιοδρομίαν. Είς τούς διαδόχους του άφηνε ένα καλόν άνεπιληπτον δνομον και τόν μακρών δεκαετηρίων μόχθον του διά τήν δημιουργίαν ένός ίποδειγματικού στόλου.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» συνδέομενα διά στενής φιλίας με τόν άειμνηστον Ιωάννην Χατζηπατέραν, άπευθύνουν τά θερμά συλλυπητήριά των πρός τήν βαρυπενθύδοσαν οίκογένειάν του και τούς διαδόχους τού άειμνηστου νεκρού.

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

**Τό Κομμίτη τοῦ Λονδίνου γιά τὸν
Ιωάννη Δ. Πατέρα**

Ἐκ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου, μᾶς ἐστάλη τὸ ἀκόλουθο κείμενο πού ἀφορά τὸν θάνατο τοῦ Καπετάν Γιάννη Διαμ. ΠΑΤΕΡΑ.

«Τό Συμβούλιον τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λονδίνου, συνῆλθε ἐκτάκτως ἐπὶ τῇ ἄγγελίᾳ τοῦ θανάτου τοῦ ὀλευνήστου καπετάν Γιάννη Διαμαντῆ ΠΑΤΕΡΑ, παλαιοῦ ἐπιλέκτου μέλους τῆς εἰς Λονδίνον ἔλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς κοινότητος. Ἀκούσαν τοῦ Προέδρου αὐτοῦ, διστὶς ἐξέθεσε τὴν μακράν καὶ πλουσίαν δρᾶσιν τοῦ μεταστάτος, τὸ Συμβούλιον ἰδιαιτέρως κάμνει μνεῖαν τῶν ἔξαιρετικῶν ὑπηρεσιῶν τάς δροὶς οὗτος προσέφερε, κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου πρός δόλον τὸν ἔλληνικὸν ἐφοπλισμόν, χειρισθείς ἐκτός δλλών πολύ-πλοκα ναυτεργατικά θέματα τῆς ἐποχῆς.

Τὸ Συμβούλιον ἔξαιρει ἐπίσης τὸ μέγα κοινωφελές καὶ φιλανθρωπικὸν ἔργον τοῦ μεταστάτος, τάς γενναίας ὀδωρεάς του, ποικίλης μορφῆς καὶ σκοπῶν, μὲ πρώτους στόχους τὴν γενέτειρά του, νῆσον Οίνουσσαν καὶ τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς εἰς τοὺς δροῖς οὗτος ἐπεύθυνε νά ἀνήκει. Ὁ Καπετάν Γιάννης ΠΑΤΕΡΑΣ ἐπεξέτεινε τὴν γενναιόδωρον παρουσίαν του καὶ εἰς τὸν δόλον ἐθνικόν χώρον, ἀποσπάσας δικαίως τὴν ἐθνικήν ἀναγνώρισιν, τιμήσας διὰ τῶν ἔργων του καὶ τῆς δλῆς πολιτείας του, τὸ σύνολον τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας.

Ο θάνατός του ἀφήνει μέγα κενόν καὶ ἡ δλη ζωὴ καὶ δρᾶσις του ἀποτελεῖ φωτεινόν παράδειγμα διά τοὺς νεώτερους, δξιον πρός μίμησιν.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Ι. Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ
GREEK SHIPPING CO-OPERATION COMMITTEE

Εἰς τιμὴν καὶ μνήμην

ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ

«Ἐδιψησεν ἡ ψυχὴ μου πρὸς τὸν Θεόν Τόν Ι-σχυρὸν Τόν Ζῶντα».

Μέ αὐτὴν τὴν σχεδὸν αἰώνοβιον δύψαν κράτησε ἀσβεστούς τοὺς βωμούς καὶ τίς ίδεες του. Πάντα θά ζωντανεύουν στὶς ἐπερχόμενες γενεῖς οἱ στοχασμοὶ του. Θά ἀναζητήται στοὺς ἐπαγγελματικοὺς ναυτικούς κύκλους καὶ στὶς ίδεες τῶν ἐπερχομένων, γιατὶ ἦταν ρυθμός καὶ ίδεα ὁ ίδιος.

Ο, τι χαράζεται μὲ τὴν προσωπικότητα τοῦ θά ἀποτελῇ περιγράμμα συμπεπυκνωμένης ἴστοριας καὶ θά σπουδαίων τὸ ναυτικό μέλλον, τὸ δοπον θά θεμελιώνῃ τὸ παρόν καὶ θά προδιαγράφῃ τὸ αὔριον.

Εἶχεν ως ἐμβλημάτα του: «Πράττε πάντοτε τὸ δρόμον καὶ αὐτὸ θά εὐχαριστήσῃς μερικούς ἀνθρώπους καὶ θά καταπλήξῃς τοὺς ἄλλους».

Ἐνάρετος πέρα γιά πέρα, ήκολούθη πάντοτε μὲ καταπλήσσουσα συνέπειαν τούς νόμους περὶ δικαιου καὶ ἀληθείας.

Ὑπῆρξεν εἰλικρινής, δίκαιος, ἐντιμος ἀλλά πρὸ πάντων σώφρων. Ὡς σώφρων Ἱωάννης ἀπεκαλείτο εἰς τοὺς κύκλους του.

Αὐστηρός εἰς τὰ θέματα τῆς παραδοσιακῆς Οίνουσσιακῆς συμπεριφορᾶς τῶν προγόνων του ἐτοποθετεῖτο πάντα μὲ τὴν αὐστηρότητα αὐτῶν τῶν παραδόσεων στοὺς ταραγμένους κύκλους του Λονδίνου δου ξη.

Μετριόφρων καὶ ἀξιοπρεπής, προσέβλεπεν μὲ πίστιν εἰς τὴν ἀληθείαν καὶ τὴν ἡθικήν, ρυθμιστὴ τῆς ζωῆς, διοτι ἐπιστενεύεν διὰ πάνω ἀπὸ τὸ δίπτυχον τοῦτο οἰκοδομεῖται ἡ παγκόσμιος κοινωνία καὶ ἔγειρεται τὸ μεγαλοπρεπές δσον καὶ φέρεται μέλαθρον τῆς δικαιοσύνης τὴν δροῖαν τόσον ἐφήρμοσεν καὶ ἐλάτευσεν εἰς τὴν ζωὴν του.

Γνήσιον τέκνον τῆς ἰδιαιτέρας του πατρίδος τῶν Οίνουσσῶν, ἀντιμετώπιζε τὰ κοινωνικά γε-

γονότα μὲ ἀπόλυτον συγκατάβασιν, μὲ πλήρη συγκράτησιν καὶ ἡρεμία.

Ἡ μνήμη του θά παραμείνῃ ἀγαθὴ καὶ ἀγέραστη ἀνάμεσα σ' αὐτοὺς πού τόσον τὸν γνώρισαν καὶ τὸν ἔξετιμησαν, καὶ τὸν ἐσεβάσθησαν, ἀνταποδίδοντες τῷρα πλούσια καὶ πηγαῖα αἰσθήματα του.

Μέ τὴν πιστὸν καὶ τὴν ψυχικὴν του δύναμιν δέν έγινε μόνον ίδεα ἀλλά ἐν ὀνόματι μᾶς ἀφάρτου παραδόσεως ἔγινε καὶ ἀθάνατος δπως δ χρόνος.

ΜΙΧΑΗΛ Γ. ΧΑΛΚΙΑΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν συνελθόντες ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ ἐπὶ σειράν ἐτῶν διατελέσαντος Μέλους τῆς Διοικήσεως τῆς Ἐνώσεως

ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ

ἐπιφανοῦς ἐφοπλιστοῦ καὶ ὑψίστας πρὸς τὸν ἐφοπλισμὸν ὑπηρεσίας προσφέραντος, ἀκούσαν καὶ τοῦ Προέδρου αὐτοῦ κ. Ἀντ. ΧΑΝΔΡΗ, ἔχαραντος τὴν προσωπικότητα τοῦ μεταστάτος

Ἀποφασίζει ὅμοφώνως δπως:

- Διαβίβασθον πρὸς τοὺς οἰκείους αὐτοῦ τὰ συλλυπητήρια τῆς Ἐνώσεως.
- Παραστοῦν ὁ Πρόεδρος μετά Μελών τῆς Διοικήσεως εἰς τὴν ἐν Λονδίνῳ τελεσθησομένην κηδείαν, κατά τὴν Παρασκευὴν 25.5.79.
- Κατατεθή στέφανος ἐπὶ τῆς σοροῦ τοῦ ἐκλιπόντος.
- Διατεθοῦν ὑπέρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν δρχ. εἰ-κοσι χιλιάδες (20.000), εἰς μνήμην τοῦ μεταστάτος.
- Δημοσιεύθη τὸ παρόν διά τοῦ ναυτιλιακοῦ Τύπου.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 23ῃ Μαΐου 1979

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ANT. I. ΧΑΝΔΡΗΣ

Take advantage of

MEDOV's experience in ITALY



"MEDOV"

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

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

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361 (5 L.) / 268532 (3 L.) - Telex: 270046 / 271460 - Cables: MEDOV

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS



Θαλάσσια άτυχήματα

ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Ο ΙΜΚΟ ΖΗΤΕΙ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΕΡΑΝ ΔΥΝΑΤΗΝ ΕΠΙΚΥΡΩΣΙΝ ΤΩΝ

«Έκκλησιν πρός απαντας τους περί τήν Ναυτιλίαν άσχολουμένους άπευθύνει ό Διαικυβερνητικός Συμβουλευτικός Ναυτιλιακός Όργανισμός των Ήνωμένων Έθνων (IMCO), νά δοθή άπολυτος προτεραιότης εις τήν άσφαλειαν και τήν πρόληψιν τής θαλασσίας ρυπάνσεως.

Ο ίνδος πρόεδρος του Όργανισμου, κ. Σριβαστάβα, έπισημαίνει τήν σοβαράν άνησυχίαν όλοκληρου τής άνθρωποτητος διά τήν άπειλήν κατά τής άνθρωπίνης ζωής και τού θαλασσίου περιβάλλοντος άπό τήν ναυτιλίαν. «Ούδεμια παράκτιος χώρα είναι άπηλλαγμένη τού κινδύνου ναυτικού άτυχήματος και θαλασσίας ρυπάνσεως άπό πλοϊα» λέγει.

Η διεθνής φύσις τής ναυτιλίας καθιστά άναγκαιάν τήν παγκόσμιον συνεργασίαν διά τήν βελτίωσιν τής άσφαλειας και τήν πρόληψιν τής ρυπάνσεως και ή βασική εύθυνη διά τήν έπιτευξιν τής συνεργασίας αύτής έμπιπτει εις τάς άρμοδιότητας τού IMCO.

Κατά τό παρελθόν, ο Όργανισμός υιοθέτησε διάφορα μέτρα, τά όποια τυγχάνουν συνεχοῦς άναθεωρήσεως. Κατά τό 1978 έλαβον χώραν δύο σημαντικά διασκέψεις: ή μέν, διά τήν άσφαλειαν τών δεξαμενοπλοίων και τήν πρόληψιν τής θαλασσίας ρυπάνσεως και ή δέ, διά τήν καθιέρωσιν διεθνών «στάνταρντς» έκπαιδεύσεως και τηρήσεως φυλακής τών ναυτικών.

«Αλλ」 ή υιοθέτησις μέτρων άσφαλειας και προλήψεως εις διεθνεῖς διασκέψεις ύπό τόν τύπον συμβάσεων, συστάσεων και άποφάσεων συνιστά μόνον τό πρώτον βήμα», λέγει ο κ. Σριβαστάβα. «Είναι ή παγκόσμιος άποδοχή και ή έφαρμογή τών μέτρων αύτών που έχασφαλίζει πραγματικώς τήν άσφαλειαν τής ναυσιπλοίας και τήν πρόληψιν τής θαλασσίας ρυπάνσεως. Αύτό είναι ένα έργον τό όποιον, ώς άρμόζει, άνηκει εις τάς κυβερνήσεις δόλου τού κόσμου. Αύται και μόνον αυταί δύνανται νά έχασφαλίσουν, διά νομοθεσίας, τήν άποτελεσματικήν έφαρμογήν τών διεθνών συμβάσεων και κανονισμών.

«Τά τελευταία έτη, ο ρυθμός έπικυρώσεως τών διαφόρων συμβάσεων έχει έπιπταχυνθή ίκανοποιητικώς. Πρέπει, όμως, νά γίνουν πολλά περισσότερα άκομη διά νά έχασφαλισθή ή παγκόσμιος έφαρμογή τών προτεινομένων μέτρων και άκριβως πρός αύτήν τήν κατεύθυνσιν στρέφει τώρα τάς συμβουλευτικάς του προσπαθείας ό IMCO».

Ο Όργανισμός έχει συστήσει διεθνές δίκτυον τεχνικών συμβουλευτικών ύπηρεσιών πρός παροχήν τεχνικής βοηθείας εις τάς άναπτυσσόμενας χώρας. Ο κ. Σριβαστάβα πραγματοποιεί έκκλησιν πρός τάς κυβερνήσεις-μέλη τού Όργανισμου νά κάμουν χρήσιν τών ύπηρεσιών αύτών — γεγονός όπερ θά συμβάλλει εις τήν άναπτυξιν τών έθνων των στόλων έπι ύγιων τεχνικών βάσεων.

Τό δεκαπενθήμερον

ΑΙΓΑΙΣ ΑΘΗΝΙΚΗ: Προσήραξεν έμφορτον, εις πλάτος 31° 05' 38" βόρειον και μήκος 122° 11' 55", τήν 10ην Μαΐου. Άνελκυσθέν άνευ κουφισμού τήν 13ην εισήλθεν εις τόν λιμένα και έπλευρισε τήν μεθεπομένην πρός επιθέωρισην.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ: Συνεκρούσθη μετά τού βρετανικού δηζελοπλοίου «Κονφόρμιτ» εις πλάτος 51° 18' βόρειον και μήκος 05° 12' δυτικόν, ύποστάν σοβαράς ζημιάς εις τήν δεξιάν πλευράν. Έν συνεχεία επλευσεν εις Σουάνη δι' έπισκευάς. Τό σκάφος με 2.000 τον. γενικού φορτίου κατημύνετο άπο Σουάνη διά Λίβερπουλ πρός συμπλήρωσιν τού φορτίου του διά Καράτοι. Τό πλήρωμα σών. Η σύγκρουσις ώφειλετο εις δύμηλην. Τό σκάφος έδεξαμενίσθη διά μονιμούς έπισκευάς. Έδηλωθη Γενική Αθαρία.

ΑΛΙΚΗ Ι. Π.: Εις Μπουένος Αύρες τήν 14ην Μαΐου, προσέκρουσεν έπι προβλήτος και ύπεστη ζημιάς εις τά έξωτερικά έλλασματα.

ΑΛΜΕΑ: Προσήραξεν εις τήν είσοδον τού διαύλου τού Μοντεβίδεο τήν 23ην Μαΐου, άλλ' άνειλκύσθη αύθημερόν τή βοηθεία δύο ρυμουλκών.

ΑΡΑΞΟΣ: Πυρκαιᾶ έξεράγη εις τά ένδαιντα τού πληρώματος, τήν 21ην Μαΐου εις Πόρτ Έλιζαμπεθ. Κατεστράφη ή γέφυρα ναυσιπλοίας και ή δεξιά πλευρά τού καταστρώματος κάτωθι τής γεφύρας.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Άπο Αμβέρσαν, άφιχθη εις Φερρόλ τήν 24ην Μαΐου δι' έπισκευάς έπι ζημιών έκ κακοκαρίας και προσαράξεως.

ΑΡΚΤΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ: Έπειθεωρήθη εις Κέιπ Τάουν, κατόπιν αίτησεως τών πλοιοκτητών, τήν 5ην Μαΐου, λόγω ζημιών εις τήν μηχανήν. Έτελέσθησαν μερικώς μόνιμοι και μερικώς προσωρινοί έπισκευαί. Τήν 13ην Μαΐου άπειλευσε δι' Εύρωπην.

ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.): Έδέχθη πρόσκρουσιν ύπο Ιταλικού πλοίου ρό-ρό, εις τόν λιμένα τής Καζαμπλάνκα και ύπεστη ζημιάς εις τήν άριστεράν πλευράν, δινώθεν τής ισάλου γραμμής. Άνελκήφθησαν έπισκευαί έπιτοπιάς.

ΑΤΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (λ.): Εις Ελλην ναυτιλίας άπωλεσθη συνεπεία έκρηξεως εις τό ύπο λιβεριανήν σημαίαν σούπερ-τάκνερ «Ατλας Τιτάν», καθ' όν χρόνον έπραγματοποιείτο καθαρισμός τών δεξαμενών του εις τόν λιμένα Σετούμπαλ τής Πορτογαλίας. Τήν έκρηξην ήκολούθησε πυρκαιᾶ πρός καταστολήν τής όποιας κατεβάλοντο σύντομοι προσπάθειαι τής τοπικής πυροσβεστικής ύπηρεσίας. Ως άπολεσθείς φέρεται και εις Πορτογάλος πυροσβέστης. Έτεραυματίσθησαν, έ-



TRADE AND TRANSPORT INC. (GREECE)

ΦΙΛΩΝΟΣ 61-65, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Λόγω έπεκτάσεως τού τηλεφωνικού μας κέντρου
οι άριθμοί τηλεφώνων μας έχουν τώρα ώς έξης:
4119041-8 (8 γραμμές)

πίσης, 20 άτομα. Αργότερον το πύρ ύπεχώρησε και τό σκάφος προσηράχθη πλησίον τών ναυπηγείων Σετενάβε.

ΒΟΛΟΣ II: Ύπό έκφρωσιν εις τόν λιμένα τής Μυκόνου, τήν 14ην Μαΐου, ένεβολισθη ύπό τού είσερχομένου όχηματα γωγού «Χρυσής Αμμούς» και ύποστάν διαρροή έβυθισθη παρά τόν προβλήτα. Ή άνελκυσις τού ναυγίου έγένετο έπιτυχώς ύπό τής έταιρίας υποβρυχίων έργασιν «Piccard Hellas Divers» καί έπροκειτο νά ρυμουλκήθη εις Πειραιά δι' έπισκευάς.

ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ: Συνεκρούσθη εις τό στενόν τής Μάγχης μέ βρεταννικόν άλιευτικόν ύποστάν άδοντώσεις εις τά έλάσματα τής πρώρας.

ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΥ (Δ.): Προσαράξαν εις Πάιλοτ Τάουν, άνειλκύσθη καί έρρυμουλκήθη εις Νέαν Όρλεάνην. Ζημία εις τό πηδάλιον.

ΚΑΛΥΨΩ II: Ύπέστη ζημίας εις τήν No. 2 βοηθητικήν μηχανήν τήν 7ην Μαΐου. Έπεθεωρήθη εις Ντακάρ τήν 11ην Μαΐου καί διεπιστώθη διτί δέν είναι δυνατή ή έπισκευή καί δλόκηρος ή μηχανή χρήζει άντικαταστάσεως.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: Κατά τήν πλευρίσιν τού εις Μερσίνα, πρός παραλαβήν φορτίου σιτηρών, προσέκρουσεν έπι τού προβλήτος, ύποστάν ζημίας εις τίνα έλάσματά του.

ΛΕΓ' Κ ΚΑΤΙΑ: Από Τορόντο διά Μόντρεαλ, έμφορτον, προσέκρουσεν έπι προβλήτος εις Τορόντο καί ύπέστη ζημίας εις τό πηδάλιον. Έκειθεν έρρυμουλκήθη εις Μόντρεαλ διποτιστώθησαν καί ζημία εις τήν μηχανήν. Άνελγηθησαν έπισκευαί.

ΛΙΣΣΑΒΩΝ: Από Σάν Λορέντζο διά Ρίο Ιανέριο, προσήγγισεν εις Ροζάριο τήν 23ην Μαΐου μέ άνωμαλίας εις τό πηδάλιον.

ΜΑΓ' Κ ΙΔΙ(Κ.): Από Βόλον διά Συριαν, έμφορτον, έβυθιστη έχων τής «Ανδρού τήν 9ην Μαΐου, λόγω μεταποτίσεως τού φορτίου. Τό πλήρωμα διεσώθη ύπό τού όχηματα γωγού «Σκανδινάβια».

ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.: Από Ροζάριο δι' Ιταλίαν, έμφορτον, Ύπέστη σοβαράν διαρροήν εις τό μηχανοστάσιον τήν 26ην Μαΐου εις πλάτος 28° 52' νότιον καί μήκος 48° 00' δυτικόν. Πρός άποφυγήν βυθισεώς του τό σκάφος έπλευσεν εις Πόρτο Λαγκούνα τής Βραζιλίας καί προσηράχθη σκοπιμώς έπι λασπώδους δάβαθους. Έζητήθη η παροχή άμεσου βοη-

θείας.

ΜΑΝΟΛΗΣ Ρ. (Άλιευτικόν): Ύποστάν βλάβην εις τήν μηχανήν τήν 15ην Μαΐου, άφιχθη εις Ντακάρ τήν 20ην Μαΐου ρυμουλκούμενον ύπό τού έπισης έλληνικού άλιευτικού «Αννα Ρ.». Οι πλοιοκτήται έσκοπευσον νά πραγματοποιήσουν έπισκευάς εις Ντακάρ μέ τήν βοήθειαν τοπικών συνεργειών.

ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ: Από Κάρηγκ Αίλαντ διά Κιρρε, ύπέστη πυρκάρη εις τό μηχανοστάσιον τήν 5ην Μαΐου. Ζημία εις τούς κυρίους λέβητας καί διάφορα δάλα σημεία. Τό σκάφος άφιχθη ρυμουλκούμενον εις Κασιούγκ, διπού έπειθεωρήθη.

ΝΤΑΝΙΕΛ: Από Ιμιγχάμ δι' Άλεξάνδρειαν ύπέστη ρήγη τού χιτωνίου τού κυλίνδρου No. 7 καί ζημίας εις τό έμβολον. Άμφοτερα άντικατεστάθησαν ύπό τού πληρώματος έν πλώ, τήν 7ην Μαΐου.

ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ: Προζήραξεν εις πλάτος 51° 29' βόρειον καί μήκος 00° 42' άνατολικόν τήν 20ην Μαΐου. Άνελκυσθη μετά δύωρον δινευ βοηθείας συνέχισε τό ταξίδιόν του.

ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΗΡΑ: Προσήγγισεν εις Κάλιαρι τήν 3ην Μαΐου λόγω άνωμαλών εις τήν μηχανήν. Έτελεσθησαν έπισκευαί καί τήν 10ην Μαΐου άπλεπτευσε.

PONY Σ. (κ.): Έβυθισθη, λόγω εισροής ύδατων εις τά κύτη του, τήν πρωίαν τής 24ης Μαΐου, εις άπόστασιν 180 περίπου μιλών δυτικώς τής Πύλου. Τό 10μελές πλήρωμα του πειρισυνέλεγχη σών ύπό τού έλληνικού φορτηγού «Αιγίς Μπριτανίκη». Τό 855 τον, γκρός κυπριακόν σκάφος κατευθύνετο άπο Μεσσήνα εις Βυρηττόν, έμφορτον.

ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Εις Μπόλνες τήν 16ην Μαΐου, άνέφερε ζημίας εις τά υφαλα λόγω προσκρύσεως έπι άγνωστου άντικευμένου. Έτελεσθησαν έπισκευαί.

ΣΤΟΛΤ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ: Ύπέστη πυρκαϊάν τήν 15ην Μαΐου, εις άπόστασιν 50 μιλών άπο τών έκβολών τού ποταμού Πλέιτ. Ή πυρκαϊά εις τό έλληνικόν τάνκερ, τό όποιον μετέφερε ζωτοροφάς, έξεράγη εις τό μηχανοστάσιον καί έπειξετάθη εις άλοκηρον τό σκάφος. Τό 34μελές πλήρωμα του διεσώθη ύπό της άκτοφυλακής τής Αργεντινής «Ο Πλοιαρχος καί ο β' μηχανικός παρέμειναν πρός έπιβλεψιν τής καταστολής τού πυρός, ήτης έπετεύχθη τήν έπομένην. Ός άνεκοινώθη, πρό τής πυρκαϊάς είχεν έκδηλωθη άνταρσία έπι τού πλοίου.

Η Ναυλαγορά

Από τον 1973 ή ναυλαγορά έχει νά ίδη καλυτέρας ήμέρας διπού τάς σημεινάς. Και πιστεύεται διτί θα διαρκέσῃ ή σημειρινή ένθερια καί μετά τήν συνήθη τών μέσων τού θέρους ύποχωρησην. Οι φορτωτά πάντως προτιμούν τάς χρονοναυλώστις παρά τό γεγονός τών ύψηλών τιμών τών πλωνέρων.

Οι ναύλοι, βεβαίως, έστημεισαν τά ψηφιακά την ημέρα της προσφοράς. Και ή καλή ανήτη θέσις διά τούς διεθνολιστάς φαινεται καθ' δλας τάς προβλέψεις νά διαρκέσῃ. Μακροχρόνια τάμι τσάρτερος ύποδηλούν τάς προβλέψεις τών φορτωτών. «Χρυσή έβδομαδα» έχαρακτήριζαν οι ναυλομεστήται τήν παρελθούσαν. Ίδωμεν πόσον θά κρατήση. Αι χρονοναυλώστις ύποδηλούν μακράν τήν διάρκειαν. Σκάφος 79.308 τον. διά 32-37 μήνας, δολ. 9.500 ήμερησίως.

Γεγονός, πάντως, είναι διτί τόσον ή Σοβιετική συγκομιδή, διπού καί η Κίνεζική δέν καλύπτουν τάς άναγκας τού πληθυσμού τής Ρωσίας καί τής Κίνας. Πέραν τών άρχικών προβλέψεων αι διενεργούμεναι ναυλώστις.

Και τήν φοράν αυτήν οι «Έλληνες έφοπλισται είναι πλήρως προητομασμένοι νά δεχθούν τήν καλήν αυτήν περίοδον. Κατέχουν ένα τεράστιον στόλον μπάλκ κάρρυερς έξι άγοράς κατά τόν τελευταίον καιρόν.

Κατά τομεῖς, ή κίνησις είχεν ώς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπο Κόλπον δι' Όλλανδίαν, 62.250 τον., δολ. 14.90 φιοτ., Ιούνιον. Δι' Ιαπωνίαν, 50.000 τον., δολ. 26 φιοτ., Ιούνιον. Διά Κίναν, 30.000 τον., δολ. 35 φιοτ., Μάιον/Ιούνιον.

«Από Μεγ. Λίμνας διά Τυνισίαν, 14.517 τον., δολ. 36 φιοτ., Ιούνιον. Από Τολέδο δι' Αγγλίαν, 10.000 τον., δολ. 27,50 φιοτ., δια. φόρτωσις. Από Μεγ. Λίμνας μέ συμπλήρωσην «Αγ. Λαυρέντιον δι' Ιαπωνίαν, 25.000 τον. δολ. 40/33 φιοτ., Ιούνιον. Από Νόρδερν ρέιντζ διά Κωνσταντίζα 31.000 τον., δολ. 24,40 Ιούνιον.

Σπόροι, άπο Μεγ. Λίμνας διά Πορτογαλίαν, 15.000 τον., δολ. 42,33 φιοτ., Ιούνιον.

Γαιάνθρακες, άπο Χάμπτον Ρέδς δι' Ιαπωνίαν, 35.000 τον., δολ. 24,94, Μάιον/Ιούνιον.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπο Παρανάγκουα δι' Ρίο Γκράντε διά Β. Ιαπωνίαν (2 λιμένας), 21.000 τον., δολ. 28 φιοτ., Ιουν. Από Μπουένος Αύρες διά Δανίαν, 14.500 τον., δολ. 39 φιοτ., Μάιον. Από Νεκοσία δι' Μπουένος Αύρες διά Ουανάτα, 10.000 τον., δολ. 36,75 μέ 2.000 τον. γκρός φόρτωσιν και 1.000 τον. έλ. έκφρωσιν, Ιούνιον.

Σάκχαρις, άπο Αγ. Δομίνικον διά Κόλπον ΗΠΑ, 13.750 τον., δολ. 12,50 φιοτ., Μάιον/Ιούνιον. Από Μπουένος Αύρες διά Κόλπον ΗΠΑ, 5.300 τον., δολ. 42 φιοτ., Μάιον/Ιούνιον.

Σιδηρομετάλλευμα, άπο Τουμπαρά διά Γκιζόν, 70.000 τον., δολ. 9,85 φιοτ., Ιούνιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπο Βανκούμπερ διά Ρότερνταμ, 29.199 τον., δολ. 650.000 φιοτ κατ' άποκοπήν, Ιούνιον. Δι' Ιαπωνίαν, 19.000 τον., δολ. 20,50 φιοτ., Ιούνιον. Από Πάγκετ Σάουντ δι' Ιαπωνίαν, 52.000 τον., δολ. 13,05 φιοτ., Ιούνιον.

Ορυζά, άπο Σακαραμέντο διά Καντίζ, 19.000 τον., δολ. 28 φιοτ., Μάιον.

Σιδηρομετάλλευμα, άπο Σάν Νικολας διά Φός, 120.000 τον., δολ. 9,50 φιοτ., Ιούνιον..

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Γεννήματα, άπο Μπρισμπάιην διά Ματάρ Αμπάς, 30.000 τον. κριθής, δολ. 31 μέ 5.000 τον. γκρός φόρτωσιν και 2.000 τον. έλ. έκφρωτωσιν Ιούνιον. Από Δυτ. Αύστραλιαν διά Κίναν, 30.000 τον. σίτου, δολ. 24, Μάιον/Ιούνιον. Από Ντάρ ές Σαλάμ διά Μπορντάν - Αμβούργον ρέιντζ, 12.800 τον., δολ. 25 φιοτ., Ιούνιον.

Σάκχαρις, άπο Κουνταλαντ δι' Ιαπωνίαν 14.000 τον., δολ. 19 φιοτ., Ιούνιον.

Σιδηρομετάλλευμα, άπο Πόρτ Γουάλκοτ διά Τάραντα, 135.000 τον., δολ. 9,10 φιοτ., Ιούνιον. Από Σαλντένα Μπάη διά Τάραντα, 115.000 τον., δολ. 8,95 φιοτ., Ιούνιον.

Φωσφάτα, άπο Ακαμπτα διά Δυτ. άκτην Ινδίας, 5.000 τον., δολ. 16,25 φιοτ., Μάιον.

ΑΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Από Μονρόβια διά Δυτ. Ιταλίαν, 80.000 τον. οιδηρομετάλλευμα, δολ. 6,75 φιοτ., Ιούνιον.

Φωσφάτα, άπο Καζαμπλάνκα διά Δυτ. άκτην Ινδίας, 12.000 τον., δολ. 27,25, Μάιον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Μάιον, διά ταξίδιον Μεσογείου μέσω δυτ. άκτης ΗΠΑ, δολ. 6.075 ήμερησίως (25.769 τον., τού 1972).

Παράδοσις Σιγκαπούρην, ήμεσος, διά ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 6.000 ήμερησίως (27.175 τον., τού 1977).

Παράδοσις Χόγκ Κόγκ, διά ταξίδιον Κίνας μέσω Τσιταγκόκ, δολ. 3.500 ήμερησίως, (14.350 τον., τού 1964).

Παράδοσις Μουσκάτ, διά ταξίδιον Αγγλίας - Κόντινεντ - άμερικ. λιμένων Ατλαντικού - Ιαπωνίας μέσω Βραζιλίας, δολ. 4.800 ήμερησίως (15.500 τον., τού 1978).

Παράδοσις Κωνσταντίζα, Μάιον - Ιούνιον, διά ταξίδιον Κίνας, δολ. 4.650 ήμερησίως (15.317 τον., τού 1970).

Παράδοσις Ραβένα, Μάιον, ταξίδιον Νοτ. Ιαπωνίας, δολ. 12.300 ήμερησίως, (53.346 τον., τού 1967).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, Μάιον, διά ταξίδιον Πολωνίας μέσω Κρέμε, δολ. 5.000 ήμερησίως (18.435 τον., τού 1958).

Παράδοσις Κόντινεντ, Ιούνιον, διά κυκλικόν ταξίδιον Πλέιτ, δολ. 8.500 ήμερησίως (37.321 τον., τού 1965).

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516.439

Ένοικιαζονται μέ πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ισόγειον Μ2 300 και ο ήμιορφοφος Μ2 300.

Παράδοσις Χάμπερ, Μάιον, διά ταξίδιον Κίνας, δολ. 5.100 ήμερησίως (13.565 τον., τού 1970).

Παράδοσις άμερ. Κόλπον - Νόρδερν ρέιντζ, άμεσος, διά ταξίδιον 'Ιαπωνίας, δολ. 17.000 ήμερησίως (51.250 τον., τού 1967).

Παράδοσις Σάντος, άμεσος, διά ταξίδιον Κέιπ Πάσερο - Σκώ ρέιντζ μέσω Νοτ. Αμερικής, δολ. 10.750 ήμερησίως (26.323 τον., τού 1970).

XRONONAYAΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 12 μηνών, δολ. 4,85 (σκάφος 61.612 τον., τού 1968).

Ταξίδια 5 - 6 μηνών, δολ. 7.300 ήμερησίως (35.819 τον., τού 1977).

Ταξίδια 12 - 14 μηνών, δολ. 5,20 (61.370 τον., τού 1972).

Ταξίδια 2 έτών, δολ. 4,25 (69.684 τον., τού 1966).

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η μείωσης της παραγωγής και ή έκλησης της Διεθνούς Ένωσης Ένεργειάς διά την περιστολήν της καταναλώσεως πετρελαίου άναμένεται νά έπηρεσον δυσμενώς την άγοράν, παρά τό γεγονός διτά άποθέματα τών μεγάλων έταιρων πετρελαίου έχουν μειωθή αισθητώς. Πρός άντιμητών πησησιν της καταστάσεως οι άμερικανοι προτείνουν πρόγραμμα περιπτέρων περιστολής της καταναλώσεως κατά ένα έκατ. βαρελών ήμερησίως. Κατόπιν αυτού αι μακροπρόθεσμοι προοπτικαί της άγοράς τών δεξαμενοπλοίων δέν είναι διόλου ένθαρρυντικαί.

Πρός τό παρόν, πάντως, ύπάρχει άξιόλογος ζητησης τοννάς και οι καταβαλλόμενοι ναῦλοι θεωρούνται άρκοντως ικανοποιητικοί. Κατωτέρω ένδεικτικαί τινες ναυλώσεις:

'Από Περσικόν Κόλπον διά Καραϊβικήν, 345.000 τον., W 35,5, Μάιον. Διτά 'Αντεν, 50.000 τον., μέρος φορτίου, W 210, άμεσος φόρτωσις.

'Από 'Ινδονησίαν διτά 'Ιαπωνίαν, 60.000 τον.

(μικτόν σκάφος) W 147,5, Ιούνιον, 'Ετερον, 118.000 τον., W 74,5, Μάιον.

'Από Καραϊβικήν διτά άμερικ. λιμένας Κόλπου/Ατλαντικού, 78.000 τον., W 145, Μάιον.

'Από Μεσόγειον διά Κόλπον ΗΠΑ, 90.000 τον., W 100, Μάιον.

Καθαρά, άπο Μπάσρα διά δυτ. άκτην 'Ινδιας, 15.000 τον. μέρος φορτίου, W 385, Μάιον. 'Από Ρόττερνταμ διτά 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδινανίαν, 19.000 τον., W 300, Μάιον. 'Από Καραϊβικήν διτά 'Αγγλίαν/Κόντινεντ, 25.000 τον., W 250, Ιούνιον.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. γεννημάτων δυτικήν άκτην Μεξικού δολ. 22,50, φιο, μέ 4.500/1.250 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μάιον 14 - 21.

ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού δολ. 22,50, φιο, μέ 4.500/1.250 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μάιον 14 - 25.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ: Πουέρτο Μπόλιμπρ 5.900 τον. ζαχάρως χύμα, άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 22, φιο, μέ 700/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μάιον 12 - 20.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικτόν): Τουμπαρά 140.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Ρόττερνταμ και Αμβέρσαν δολ. 6, φιο, Μάιον 10 - 20.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: Μεγ. Λίμνας μέ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 23.250 τον. σίτου Τυνησίαν δολ. 36 Λίμνας, δολ. 26 'Αγ. Λαυρέντιον, γκρός φόρτωσις, 2.000 τον. έλ. έκφόρτωσις, Μάιον 5 - 25.

ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΓΙΝΤ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τον. γεννημάτων Δανίαν δολ. 21,25, φιο, μέ 3.000 τον. έκφόρτωσιν, Μάιον 10 - 15.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ: Δύο λιμένας ούχι βορειότερον Σάντα Φέ μέ συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκα 43.000 τον. γεννημάτων νότιον Κορέαν, δολ. 43,75, έλ. έκφορτοτικόν, μέ

2.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μάιον 25 - Ιουνίου 5.

ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΗΣ: Τολέδο μέ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 16.000 τον. γεννημάτων Γλασκώβην, Μπέλφαστ, Λήθ, δολ. 25 Τολέδο, συμπλήρωσις μέχρι 23.000 τον. δολ. 18, φιο, μέ 3.000 τον. έκφόρτωσιν, Μάιον 16 - 25.

ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μικτόν): Τουμπαρά 90.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Γκιζόν, δολ. 6,95, φιο, Μάιον 15 - 30.

ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (λ.β.): Άμερικ. λιμένας Κόλπου 33.000 τον. d.w. φορτίον γεννημάτων νότιον Κορέαν, δολ. 1.110.000, φιο, Μάιον 11 - 15.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.: Νότιον Βραζιλίαν 11.000 τον. d.w. φορτίον λιπασμάτων (680.000 κ.π.) Δανίαν ή Μπορντώ - Αμβούργον ρέιντζ, δολ. 340.000, φιο, Μάιον 21 - 31.

ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΙΡΗΖ: Δύο λιμένας ούχι βορειότερον Σάντα Φέ μέ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 13.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 34, έλ. έκφορτωτικόν, μέ 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μάιον 15 - 25.

ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΑΔΟΥ: Ρίβερ Πλέιτ μέ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 18.000 τον. γεννημάτων δυτικήν άκτην Μεξικού, δολ. 43, μέ 2.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τον. έλ. έκφορτωσιν, Μάιον 10 - Ιουνίου 10.

ΣΗ ΡΕΤΝΤΖΕΡ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου

σ' όλο τόν κόσμο...

The Thenamaris Group

στό Λονδίνο:

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

στή Νέα Υόρκη:

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

στό Τόκιο:

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

στή Σιγκαπούρη:

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



εταιρίες 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

στόν Πειραιό:

Thenamaris Maritime Inc.
107 - 109 Filinos str.
P. O. Box 167
PIRAEUS - GREECE
Tel: 45.31.144 - 146 - 149 - 165
166 - 442 - 459 - 478 - 493
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16
Cables: THENAMARIS PIRAEUS

16.000 τον. γεννημάτων 'Ακαγιούτλα και Πουνταρένας, δολ. 23,50, φίοτ, μέ 1.000 τον. έκφόρτωσιν, Μαΐου 25 - Ιουνίου 5.

ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΑΟΣ: Ντουλούθ, Σαπήριο με συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 12.000 τον. συμπλήρωσις μέχρι 14.000 τον. γεννημάτων Δανίαν, δολ. 30 συμπλήρωσις είς τά δολ. 23, μέ 3.000 τον. έκφόρτωσιν, Ιουνίου 1 - 15.

ΜΥΘΙΚ (μικτόν): Τάμπαν 47.000 τον. φωσφάτων Χάρην, δολ. 13,50, φίο, Μαΐου 28 - Ιουνίου 10.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΣΤΑΚΟΣ (λιβ): Μισσισιπήν 62.700 τον. γεννημάτων 'Ολλανδίαν δολ. 14,95, Ιουνίου 4 - 11.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (λιβ): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Ταιβάν δολ. 35 μέ 1.500 τον. έκφόρτωσιν, Ιουνίου 15 - Ιουλίου 5.

ΕΥΘΥΤΗΣ: Μεγ. Λίμνας μέ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 13.000 τον. σίτου Μπάσρα δολ. 54 Λίμνας, δολ. 47 "Αγ. Λαυρέντιον, φίο, μέ 1.250 τον. έκφόρτωσιν, Ιουνίου 9-20.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (λιβ. εἰς τάιμ τσάρτερ): "Αγ. Λαυρέντιον 40.000 τον. γεννημάτων Τίλμπουρυ δολ. 585.000 φίο, μέ 8.000 τον. έκφόρτωσιν, Ιουνίου 9-20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ: 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείως Χάττερεας) 29.250 - 31.250 τον. γεννημάτων Κωνσταντζάν δολ. 25,40 φίο, μέ 4.000 τον. έκφόρτωσιν, Ιουνίου 4-12.

ΙΧΘΕΙΣ: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείως Χάττερεας) 32.000 τον. γεννημάτων Θεσσαλονίκην δολ. 28,75, φίο, μέ 1.500 τον. έκφόρτωσιν, Μαΐου 25 - Ιουνίου 10.

ΙΧΘΙΝΙΑ Β. (λιβ.): Μεγ. Λίμνας μέ συπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 15.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 40, μέ συμπλήρωσιν μέχρι 25.000 τον. δολ. 33, φίο, Ιουνίου 20 - 30.

ΑΚΑΔΗΜΟΣ: Ντουλούθ - Σαπήριο 14.517 τον. σίτου Τυνησίαν δολ. 36 φίο, μέ 4.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, άμεσος φόρτωσις.

ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ: Παρανάγκουα ή Ρίο Γκράντε 21.000 τον. γεννημάτων δύο λιμένας Βορ. Ισπανίας δολ. 28, φίο, μέ 5.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουνίου 1-20.

ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ: Νεκοτάεαν ή Μπουένος "Άρες 10.000 τον. γεννημάτων Λουάντα, δολ. 36,75, έλ. έκφ., μέ 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουνίου 4-14.

ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.: Τολέδο 10.000 τον. γεννημάτων 'Αγγλίαν δολ. 27,50, φίοτ, μέ 3.000 τον. έκφόρτωσιν, έτοιμος φόρτωσις.

ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ: Ρίβερ Πλέιτ 18.000 τον. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρείντζ, δολ.

32,50, μέ 2.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 5.000 τον. έλ. έκφόρτωσιν, Μαΐου 25-31.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΠΝΤ: Σακραμέντο 19.000 τον. όργης μή άποφλοιωμένης Καντίς, δολ. 28, μέ 2.500/2.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 18-30.

ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.: Τολέδο 10.000 τον. γεννημάτων 'Αγγλίαν δολ. 27,50, φίο, μέ 3.000 τον. έκφόρτωσιν, έτοιμος φόρτωσις.

NENA: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείως Χάττερεας) 55.000 τον. γεννημάτων 'Ολλανδίας δολ. 14,50, όψιον Βέλγιον δολ. 14,65, φίο, Ιουνίου 12-23.

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μικτόν): Τουμπαράο 70.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Γκιζόν δολ. 9,85, φίο, Ιουνίου 1-15.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 31.000 τον. γεννημάτων (50 πόδ.) Κίναν δολ. 40, μέ 4.000 τόν γκρός φόρτωσιν, 2.000 τον. έλ. έκφόρτωσιν, Μαΐου 28 - Ιουνίου 5.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ: Λόγκ Μπήτς 55.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 12,70, Ιουνίου - Ιουλίου.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝΩΝ: 'Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 27.000 τον. γεννημάτων Ταιβάν δολ. 22,50, μέ 1.500 τον. έκφόρτωσιν, Μαΐου 24 - 31.

ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ: Βρετ. Κολομβίαν 33.000 τον. σίτου Κίναν δολ. 22,50, μέ 2.000 τον. έλ. έκφόρτωσιν, Ιουνίου.

ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ: Βρετ. Κολομβίαν 35.000 τον. σίτου χύμα Σαγκάνη, Ντάρειν ρείντζ δολ. 22,50, φίοτ, μέ 2.000 τον. έκφόρτωσιν, Ιουνίου 5 - 20.

ΦΕΙΔΙΑΣ: Λόγκ Μπήτς 33.000 τον. σίτου Ταιβάν δολ. 23, φίο, μέ 1.000 τον. έκφόρτωσιν, Μαΐου 28 - Ιουνίου 10.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΘΕΤΙΣ: 'Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 52.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 13,05, Ιουνίου 4-12.

ΟΡΕΣΤΙΑ: 'Αμερικ. λιμένας βορείου Ειρηνικού 18.000 τον. γεννημάτων Σιγκαπούρην δολ. 26,50, φίο, μέ 1.500 τον. έκφόρτωσιν, Ιουνίου 19-30.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΜΕΘΟΔΙΚ (μικτόν): Ρόττερνταμ 55.000 τον. γαιανθράκων Ιταλίαν δολ. 5, φίο, Μαΐου 25 - Ιουνίου 5.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.: Δουγκέρκην 9.500 - 10.000 τον. κριθής Πολωνίαν δολ. 10,75, φίοτ, μέ 2.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 20 - 28.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ: Σαίντ Ναζαίρ 9.500 - 9.600 τον. σίτου Λειζέρες, δολ. 12, φίο, Μαΐου 28 - Ιουνίου 6.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν): Πόιντ Νουάρ 80.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος δυτικήν Ιταλίαν, δολ. 395.000, φίο, Μαΐου 14 - 19.

ΜΕΓΑΛΑΚ: Ντώρμπαν 15.000 τον. άραβοσιτού Ιαπωνίαν δολ. 22,75, μέ 2.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, έλ. έκφορτωτικών, Μαΐου 24 - 31.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν): Μονρόβιαν 80.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος δυτ. Ιταλίαν, δολ. 6,75, φίο, Ιουνίου 4-11.

ΚΛΑΥΔΙΑ: Δάρ-ές-Σαλάμ 12.150 - 12.700 τον. γεννημάτων Μπορντώ - 'Αμβούργον, ρείντζ δολ. 24, φίο, μέ 1.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουνίου 8-15.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΔΩΣΕΙΣ

ΑΡΕΟΥΟΥΣΑ: 23.070 τον. d.w. (14 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ. τού 1962) δολ. 6.400 ήμερσίων, παράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Πάσσερο Μαΐου 22 - Ιουνίου 8, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίας, Κόντινεντ, Μεσόγειον, έν κυκλικόν ταξίδιον Ρίβερ Πλέιτ, όψιον κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών εις τά δόλ. 6.600 ήμερησίων.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: 15.800 τον. d.w. (14 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ. τού 1960) δολ. 4.250 ήμερησίων, παράδοσις Πόρτ Χάρκουρτ άμεσος, έπαναπαράδοσις Πόλωνιάν, μέσω νοτίου Βραζιλίας.

ΑΣΤΕΡΙΩΝ: 22.450 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 27-28 τον. φιούελ διλ. τού 1972) δολ. 6.500 ήμερησίων, παράδοσις Κάρντιφ τέλος Μαΐου, τάιμ τσάρτερ εξ μηνών.

ΑΘΛΟΣ (λιβ.): 15.200 τον. d.w. (τού 1960) δολ. 5.800 ήμερησίων, παράδοσις Ταμπικο Μαΐου 25 - Ιουνίου 5, έπαναπαράδοσις Πολωνίαν.

ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ: 16.693 τον. d.w. (12 1/2 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ. πλέον 1,7 τον. ντηζέλ διλ. τού 1966) δολ. 5.700 ήμερησίων, συμπεριλαμβανούμενων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχώρησιν τού πιλότου εις Γκλόμφιρδ Μαΐου 21-25, έπαναπαράδοσις Σκώ, Γιβραλτάρ ρείντζ, έδαν έκφόρτωσις Μεσόγειον, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Σκώ, έν κυκλικόν ταξίδιον Βορείου 'Ατλαντικού συμπεριλαμβανούμενων Μεγ. Λιμνών.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ: 24.572 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ. τού 1965) δολ. 7.100 ήμερησίων.

"SINGAPORE"

'Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων τῶν έλληνικῶν πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ANTIPROSOPOI TΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.
KAI TΗΣ 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

ρησίων, πλέον δολ. 140.000 δώρον, παράδοσις "Αγ. Λαυρέντιον, άμεσος, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ.

ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ: (Σάντα Φέ του 1977) δολ. 8.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν άμερικ. λιμένων Κόλπου Μαΐου 19 - 25, έπαναπαράδοσις "Αδεν - Σιγκαπούρην ρέιντζ, διαπλέοντας Μουσκάτ έαν Περσικόν Κόλπου.

ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ: (SD 14 του 1970) δολ. 6.150 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Βενεζουέλαν, 'Ιουνίου 1 - 30, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ: 11.200 τον. d.w. (500.326 κ.π. 13 μιλ. 15 τον. φιούνελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1958) δολ. 4.300 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας "Ελμπε Ν. 1, Μαΐου 12 - 16, έπαναπαράδοσις δοτ. Αφρικήν.

ΣΤΡΥΜΩΝ (εις τάιμ τσάρτερ): 28.669 τον. d.w. (1307.305 κ.π. 15 μιλ. 35 τον. φιούνελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1969) δολ. 5.000 ήμερησίως, παράδοσις Ταϊβάν Μαρτίου 10 - 15, έπαναπαράδοσις Μπορτώ - 'Αμβούργον ρέιντζ.

ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ: (του 1977) δολ. 5.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις Σιγκαπούρη Μαΐου 10 - 15, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ.

POZARIO: 15.361 τον. d.w. (13 μιλ. 19 τον. φιούνελ διλ του 1971) δολ. 5.400 ήμερησίως, παράδοσις άπολέοντας έξι Αύγουστας άναδρομικώς άπο 5 Μαΐου, έπαναπαράδοσις Πολωνίαν, έν κυκλικόν ταξίδιον άμερικ. λιμένων Κόλπου.

ΤΟΞΟΝ: 26.444 τον. d.w. (1.297.995 κ.π. 15 μιλ. 34 τον. φιούνελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1978) δολ. 6.500 ήμερησίως, δεν κυκλικόν ταξίδιον Ρίβερ Πλέιτ, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις 'Ειβονμάουθ Μαΐου 11 - 16, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Σήφωρο.

ΜΕΛΑΙΤΗ (εις τάιμ τσάρτερ): 70.921 τον. d.w. (15 μιλ. 55 τον. φιούνελ διλ του 1975) δολ. 12.000 ήμερησίως, έν κυκλικόν βορ. 'Ατλαντικού, άμεσος παράδοσις Κόντινεντ.

ΑΙΓΑΙΣ NTA ΥΝΑΜΙΚ (Σάντα Φέ του 1970): δολ. 4.550 ήμερησίως, παράδοσις νότιον 'Ιαπωνίαν Μαΐου 23 - 27, έπαναπαράδοσις Καραϊβήκην.

ΧΑΟΗ: 26.179 τον. d.w. (1.390.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τον. φιούνελ διλ, του 1975) δολ. 3.350 ήμερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Μαΐου 10 - 15, έπαναπαράδοσις Σιγκαπούρην - 'Ιαπωνίαν έν κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλιας.

ΑΘΕΡΑΣ (SD14 του 1969): δολ. 5.000 ήμερησίως παράδοσις 'Ιαπωνίαν Μαΐου 13 - 15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΑΣΗΜΙΝΑ: 69.166 τον.d.w. (14 μιλ. 55 τον. φιούνελ διλ του 1966) δολ. 3.29 έτοιμος παράδοσις 'Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΣΥΝΕΤΟΣ: 33.400 τον. d.w. (1.416.000 κ.π. 14 μιλ. 34 τον. φιούνελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1965) δολ. 8.100 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις 24 ώρας μετά τόν άπολουν έξι Ελλάδος Μαΐου 11 - 15, έπαναπαράδοσις Σκώ Πάσσερο ρέιντζ, δεν κυκλικόν ταξίδιον άνατολικής άκτης νοτίου Άμερικής.

ΑΛΑΜΠΡΑ: 10.890 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 25 τον. φιούνελ διλ του 1964) δολ. 3.250 ήμερησίως, παράδοσις Κίναν Μάιον, έπαναπαράδοσις Μπαΐη φύ Μπενγκάλ.

ΛΙΝΔΟΣ: 15.557 τον. d.w. (14 μιλ. 26 τον. φιούνελ διλ του 1962) δολ. 4.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 130.000 δώρον, παράδοσις εις πλοηγικόν σταθμόν Ρεκαλάντα, 'Ιουνίου 2-10, ταξίδιον διά Μπορτών - 'Αμβούργον ρέιντζ.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ: 28.505 τον. d.w. (35 π. 0 3/4 ίντσ. 1.336.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 133.000 κ.π. τών πλευρικών δεξαιμενών, 15 μιλ. 37 τον. φιούνελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1978), δολ. 7.650 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας Γκράβεσον Μαΐου 18-20, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις 'Αγγλίαν, 'Αμπέρσαν, 'Αμβούργον ρέιντζ, δεν κυκλικόν ταξίδιον άνατολικής άκτης νοτίου Άμερικής.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ: 36.549 τον. d.w. (1.745.680 κ.π. 14 μιλ. 37 τον. φιούνελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1966) δολ. 8.700 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Μπρούνσμπουττελ άναδρομικώς άπό 15 Μαΐου, έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσσερο - Κιέλον ρέιντζ, δεν κυκλικόν ταξίδιον Ρίβερ Πλέιτ.

ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.): 22.140 τον. d.w. (961.608 κ.π. 13 1/2 μιλ. 37 τον. φιούνελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1970) δολ. 4.025 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν 'Ακάμπα Μαΐου 22-31, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Πολωνίαν.

ΑΙΓΑΙΣ ΙΟΝΙΚ: 20.700 τον. d.w. (970.000 κ.π. 14 μιλ. 34 τον. φιούνελ διλ του 1976) δολ. 7.800 ήμερησίως, άμεσος παράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Πάσσερο, έπαναπαράδοσις 5 ήμερας μετά τόν διπλόν εις Μουσκάτ, μέσω λιμένων και Περσικού Κόλπου.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (φόρτσιον του 1972) δολ. 8.275 ήμερησίως, παράδοσις Ρόττερνταμ Μάιον, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ Μάιον - 'Ιούνιον, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν, μέσω άμερικ. λιμένων 'Ατλαντικού (βρεφεώς Χάττερας) πρόθεσις μεταφοράς παλαιοισθήρων, έξαιρουμενών μηχανήμάτων και άπορριμμάτων μετάλλου.

ΟΥΡΑΝΙΑ Κ: 23.760 τον. d.w. (1.197.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 170.000 τών πλευρικών δεξαιμενών, 14 μιλ. 28 τον. φιούνελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1963) δολ. 6.400 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Γάνδην άναδρομικώς άπό 4 Μαΐου, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις δυτικήν Ιταλίαν ή διαπλέοντας Κέιπ Πάσσερο, δεν κυκλικόν ταξίδιον Ρίβερ Πλέιτ.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.): 67.321 τον. d.w. (τού 1967) δολ. 9.500 ήμερησίως, δεν κυκλικόν ταξίδιον βροεύν 'Ατλαντικού, έτοιμος παράδοσις Γάνδην.

KONKAP INTREPINT: 76.551 τον. d.w. (16 μιλ. 58 τον. φιούνελ διλ του 1971) δολ. 3,10, ταξίδιο 12 μηνών, παράδοσις Κόντινεντ 'Ιουνίου 1 - 20.

ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ: 13.420 τον. d.w. (13 μιλ. 17 τον. φιούνελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1958) δολ. 3.975 ήμερησίως, πλέον δολ. 750 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Πολωνίαν Μαΐου 14 - 18, έπαναπαράδοσις δυτικήν Αφρικήν.

ΡΙΒΑ: 15.371 τον. d.w. (700.000 κ.π. 13 μιλ. 24 τον. φιούνελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1963) δολ. 3.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσις άπολέοντας έκ Μανλάς Μαΐου 14 - 16, τάιμ τσάρτερ διά Περσικού Κόλπου.

ΑΡΙΕΤΤΑ: 34.212 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 36 τον. φιούνελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1965) δολ. 7.500 ήμερησίως, παράδοσις Πειραιά Μαΐου 25 - 'Ιουνίου 8, έπαναπαράδοσις Σιγκαπούρην - 'Ιαπωνίαν ρέιντζ, όψιον έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Πάσσερο-Σκώ ρέιντζ, δεν κυκλικόν ταξίδιον Ρίβερ Πλέιτ.

ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.: 26.678 τον. d.w. (15 1/2 μιλ. 36 τον. φιούνελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1977) δολ. 6.850 ήμερησίως, παράδοσις Ρόττερνταμ Μαΐου 4 - 22, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ - 'Αμβούργον ρέιντζ δεν κυκλικόν ταξίδιον άνατολικής άκτης νοτίου Άμερικής.

ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ: 28.668 τον. d.w. (1.300.000 κ.π. 15 μιλ. 38 - 39 τον. φιούνελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1978) δολ. 5.900 ήμερησίως, παράδοσις Βαγκούβερ Μαΐου 18 - 25, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, δυτικήν Μεσόγειον.

ΣΑΜΤΖΩΝ MAPINEP (λιβ.): 54.270 τον. d.w. (15 μιλ. 53 τον. φιούνελ διλ του 1975) δολ. 5,35, τάιμ τσάρτερ 12 μηνών, παράδοσις Λά Σπέτζια Μαΐου 14 - 19.

ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II: 24.577 τον. d.w. (14 μιλ. 35 τον. φιούνελ διλ του 1965) δολ. 6.950 ήμερησίως, έτοιμος παράδοσις Ρόττερνταμ, έπαναπαράδοσις Τυνησίαν, δεν κυκλικόν ταξίδιον βορ. 'Ατλαντικού.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ: 21.500 τον. d.w. (18 μιλ. 43 τον. φιούνελ διλ του 1978) δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις 'Αμβέρσαν Μαΐου 21 - 25, τάιμ τσάρτερ διά Καραϊβικήν.

ΜΠΕΣΣΥ: 12.446 τον. d.w. (12 1/2 - 13 μιλ. 18 τον. φιούνελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1961) δολ. 3.500 ήμερησίως, έτοιμος παράδοσις 'Ιταλίαν, έπαναπαράδοσις Βενετίαν, 'Αμβούργον ρέιντζ ουμπεριλαμβανομένης 'Αλγερίας, δεν κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών.

ΔΑΦΝΗ: 34.000 τον. d.w. (τοῦ 1974) ταξίδια 7 - 10 μηνών, δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις Μπιλμπάο Μαΐου 20 - 30.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΝΤΖΕΝΤ (λιβ.): 41.700 τον. d.w. (τοῦ 1969) ταξίδια 12 μηνών, δολ. 7.300 ήμερησίως, παράδοσις νότιον Κορέαν Μάιον.

Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ: 31.000 τον. d.w. (τοῦ 1963) δολ. 8.200 ήμερησίως, δεν κυκλικόν ταξίδιον Ρίβερ Πλέιτ, Μαΐου 20 - 30.

ΣΥΡΑ: 27.175 τον. d.w. (15 μιλ. 34 τον. φιούνελ διλ. τοῦ 1977) δολ. 6.47 1/2 κατά τον. d.w., ταξίδια 12 - 15 μηνών, παράδοσις άμερικ. λιμένα Κόλπου Ιουνίου 15 - Ιουλίου 15.

ΝΕΦΟΣ II (SD14) 15.195 τον. d.w. (τοῦ 1971) δολ. 6.500 ήμερησίως, παράδοσις μετά τήν άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Πουέρτο Καμπέλο, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ, 'Αμβούργον ρέιντς, μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου ή 'Ατλαντικού, Μαΐου 18 - 22.

ΠΕΤΙΓΚΟ: 79.308 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 57-58 τον. φιούνελ διλ. τοῦ 1967) δολ. 9.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, τάμιν τούρπτερ 32 - 37 μηνών, παράδοσις μετά τήν άναχωρησην τοῦ πιλότου εἰς Χάβρην, Σκώ ρέιντς, Ιουνίου 20 - Ιουλίου 31.

ΣΚΑΠΙΟΥΤΑΛΑ: 37.000 τον. d.w. (τοῦ 1976) δολ. 7.200 ήμερησίως, παράδοσις 4 ήμέρας ξεωθι Κορέας τέλος Μαΐου, έπαναπαράδοσις "Απω 'Ανατολήν, μέσω Ρίβερ Πλέιτ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.Δ.: (SD14) 15.291 τον. d.w. (τοῦ 1969) δολ. 4.600 ήμερησίως, πλέον δολ. 115.000 δώρον, παράδοσις Ρεκαλάντα Μαΐου, ταξίδιον Μπορντώ, Δανίαν ρέιντς.

ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΪ': 23.740 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 30 τον. φιούνελ διλ. τοῦ 1963) δολ. 5.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, ταξίδια 6 - 8 μηνών, παράδοσις μετά τήν άναχωρησην τοῦ πιλότου εἰς Ίννοσίμα Μάιον, έπαναπαράδοσις Γκάλβεστον, Μόντρεαλ ρέιντς, δολ. 5.100 έαν Κέιπ Πάσσερο, Σκώ ή Κρίστοφαλ, Σάντος ή Σιγκαπούρην, Ιαπωνίαν ρέιντς και δολ. 5.300 έαν "Άδεν, Μουσκάτ, Κολόμπο ρέιντς.

ΩΚΕΑΝΙΣ: 30.860 τον. d.w. (15 1/2 μιλ. 42 τον. φιούνελ διλ. τοῦ 1976) δολ. 8.010 ήμερησίως, ταξίδια 5 μηνών, παράδοσις Κόντινεντ τέλος Ιουνίου, άρχας Ιουλίου.

ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ: 30.900 τον. d.w. (τοῦ 1964) δολ. 7.800 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, δύο κυκλικά ταξίδια βορ. 'Ατλαντικού, παράδοσις Κόντινεντ Ιουνίου 1 - 10, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ: 31.770 τον. d.w. (τοῦ 1971) δολ. 8.000 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, δύο κυκλικά ταξίδια βορ. 'Ατλαντικού, παράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Πάσσερο, Σκώ ή Κρίστοφαλ, Σάντος ή Σιγκαπούρην, Ιαπωνίαν ρέιντς και δολ. 5.300 έαν "Άδεν, Μουσκάτ, Κολόμπο ρέιντς.

Πάσσερο Μαΐου 13 - 21, έπαναπαράδοσις Σκώ, Πάσσερο ρέιντς.

ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΤΓΜ: 28.761 τον. d.w. (1.331.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τον. φιούνελ διλ. και 2 τον. ντήζελ διλ. τοῦ 1972) παράδοσις Λισαβόνα Μάιον, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, δολ. 9.000 ήμερησίως έαν έπαναπαράδοσις "Άπω 'Ανατολήν δολ. 10.000, ταξίδια 3-5 μηνών.

ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ: 11.785 τον. d.w. (542.800 κ.π. 12 1/2 - 13 μιλ. 14-16 τον. φιούνελ διλ. και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ. τοῦ 1960) δολ. 4.100 ήμερησίως, παράδοσις δταν και δπου είναι έτοιμον εις Φλόσιγκ Μαΐου 18-19, έπαναπαράδοσις 'Ερυθράν Θάλασσαν-Καράτσι ρέιντς δολ. 4.600, μέσω Πολωνίας.

ΜΠΑΖΙΑ III: 31.400 τον. d.w. (36 π. 8 1/2 ίντσα. 1.306.000 κ.π. 14 μιλ. 32 τον. φιούνελ διλ. και 2 τον. ντήζελ διλ. τοῦ 1965) δολ. 8.100 ήμερησίως, παράδοσις Ρότερνταμ Μαΐου 7 - Ιουνίου 7, έπαναπαράδοσις, Κόντινεντ, έν κυκλικούν ταξίδιον "Αγ. Λαυρέντιον και Βραζίλιαν.

ΑΙΤΩΛΙΑ: 25.230 τον. d.w. (1.135.000 κ.π. 15 - 15 1/2 μιλ. 38 τον. φιούνελ διλ. και 2-3 τον. ντήζελ διλ. τοῦ 1971) δολ. 6.750 ήμερησίως πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις δταν και δπου είναι έτοιμον εις Μεσόγειον ή 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς Μαΐου 25 - Ιουνίου 16, έπαναπαράδοσις μετά τήν άναχωρησην τοῦ πιλότου εις Αγγλίαν, Αμβέρσαν, Αμβούργον ρέιντς δτ. Μεσόγειον, Βοστώνην - Γκάλβεστον ρέιντς, ταξίδια 12-14 μηνών.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ: 15.317 τον. d.w. (τοῦ 1970) δολ. 4.650 ήμερησίως, παράδοσις Κωνστάντζαν Μαΐου 23 - Ιουνίου 8, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΙΕΓΜΠΥ: 69.684 τον. d.w. (2.920.000 κ.π. 15 μιλ. 62 τον. φιούνελ διλ. τοῦ 1966) δολ. 4.25, ταξίδια δύο έτων, παράδοσις 'Ατλαντικού Ιούλιον - Αδγουστον.

ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.: 22.020 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 32 τον. φιούνελ διλ. και 2 τον. ντήζελ διλ. τοῦ 1969) δολ. 6.300 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ Μαΐου 29 - Ιουνίου 5, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, άνατολ. άκτης Μεξικού, μέσω Ρίβερ Πλέιτ.

ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ: 14.350 τον. d.w. (30 π. 6 ίντσα. 615.000 κ.π. 14 μιλ. 22 τον. φιούνελ διλ. και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ. τοῦ 1964) δολ. 3.500 ήμερησίως, παράδοσις μετά τήν άναχωρησην τοῦ πιλότου εις Χογκ Κόγκ Ιουνίου 15-20, έπαναπαράδοσις δταν και δπου είναι έτοιμον εις Τσιταγκόγκ, μέσω Κίνας.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (εις τάμιν τούρπτερ): SD14 (15 μιλ. 24 τον. φιούνελ διλ. και 1 1/2 ντήζελ διλ. τοῦ 1973) δολ. 3.675 ήμερησίως, παράδοσις

διαπλέοντας Κολόμπο, Μαΐου - Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Μπορντώ - 'Αμβούργον ρέιντς.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (εις τάμιν τούρπτερ λιβ.): 53.413 τον., d.w. (2.400.000 κ.π. 15 μιλ. 53 τον. φιούνελ διλ. και 2 τον. ντήζελ διλ. τοῦ 1975) δολ. 13.150 ήμερησίως, παράδοσις Ιταλίαν άναδρομικών άπο 18 Μαΐου, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν, μέσω Ρίβερ Πλέιτ.

ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ: 14.158 τον. d.w. (τοῦ 1969) δολ. 5.100 ήμερησίως, παράδοσις μετά τήν άναχωρησην τοῦ πιλότου εις Λάγος Ιουνίου 17, έπαναπαράδοσις "Άπω 'Ανατολήν, μέσω Ρίβερ Πλέιτ.

ΦΛΩΡΑ Ν.: 28.303 τον. d.w. (1.346.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 36 τον. φιούνελ διλ. και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ. τοῦ 1973) δολ. 5.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Κίναν άμεσος, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΔΗΜΗΤΡΑ: 16.396 τον. d.w. (720.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 26 τον. φιούνελ διλ. και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ. τοῦ 1968) δολ. 4.850 ήμερησίως, πλέον δολ. 14.000 δώρων έπαναπαραδεσως, παράδοσις κατά τήν άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Μόζι Ιουνίου 2-12, έπαναπαράδοσις μετά τήν άναχωρησην τοῦ πιλότου εις Νταμμάρι.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ: 34.034 τον. d.w. (35 πόδ. 11 ίντσα. 1.512.221 κ.π. πλέον 110.166 τῶν πλευρικῶν δεξαμενών, 14 μιλ. 37 τον. φιούνελ διλ. και 2 τον. ντήζελ διλ. τοῦ 1972) δολ. 10.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, δεν κυκλικόν ταξίδιον νοτίου Άμερικής, παράδοσις μετά τήν άναχωρησην τοῦ πιλότου εις Αγγλίαν, Αμβέρσαν, Αμβούργον ρέιντς δτ. Μεσόγειον ούχι άνατολ. τῆς Έλλαδος.

ΦΡΗΝΤΟΝ (φρητόνων τοῦ 1970) δολ. 6.800 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά τήν άναχωρησην τοῦ πιλότου εις Ταμπικό Μαΐου 26 - Ιουνίου 2, έπαναπαράδοσις μετά τήν άναχωρησην τοῦ πιλότου εις Αλγερίαν, μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου.

ΠΙΟΥΡΟΣΗ: 26.310 τον. d.w. (1.060.656 κ.π. 15 μιλ. 32 τον. φιούνελ διλ. και 2 τον. ντήζελ διλ. τοῦ 1977) δολ. 13.500 ήμερησίως πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, δεν κυκλικόν ταξίδιον νοτίου Άμερικής, παράδοσις μετά τήν άναχωρησην τοῦ πιλότου εις Λισαβόνα Ιουνίου 5 - 25, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Μεσόγειον ούχι άνατολ. τῆς Ελλάδος.

ΑΙΓΑΙΝΟΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΥ: 15.120 τον. d.w. (699.000 κ.π. 12 μιλ. 19 τον. φιούνελ διλ. τοῦ 1968) δολ. 3.925 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Σιγκαπούρην Ιουνίου 1-12, έπαναπαράδοσις Μπορντώ - 'Αμβούργον ρέιντς.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ: 36.937 τον. d.w. (14 1/4 μιλ. 36

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

1/2 τον. φιούσε διλ και 2 τον. ντήζελ διλ του 1978) δολ. 8.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωρων, παράδοσις διαπλέοντας Μουσικάτ Μαΐου 30 - Ιουνίου 7, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου είς δυτ. Ιταλίαν διαπλέοντας Παλέρμο, μέσω νοτίου Αφρικής.

ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ: Καραϊβικήν 37.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσεύλ 200, Μαΐου 21.

ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ: Περσικόν Κόλπον 68.000 τον. μέρος φορτίου Καραϊβικήν, Γουορλντσεύλ 125, μέρος δρος Γουορλντσεύλ 50, Μαΐου 22.

ΘΑΝΑΣΗΣ Α.: Περσικόν Κόλπον 60.000 τον. Σιγκαπούρην, Ιαπωνίαν, Γουορλντσεύλ 140, Μαΐου 25.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Μεσόγειον 70.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσεύλ 170, Μαΐου 28.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτόν): Μπεζάγια 52.000 τον. μέρος φορτίου, Ημιμυγκαμ, Γουορλντσεύλ 210, Μαΐου 28.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Περσικόν Κόλπον 80.000 τον. Κουνίνα, Γουορλντσεύλ 115, Μαΐου 27.

ΤΙΦΟΣΟ (λιβ.): Μεσόγειον 78.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπον, Γουορλντσεύλ 150, Μαΐου 24.

ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (λιβ.): Μεσόγειον 28.000 τον. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεύλ 285, όψιον Μεσόγειον Γουορλντσεύλ 320, Μαΐου 24.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: Καραϊβικήν 70.000 τον. Μπαχάμας, Γουορλντσεύλ 145, Μαΐου 25.

ΤΟΑΜΗΡΟΣ: Μαύρην Θάλασσαν 60.000 τον. άμερικ. λιμένας Ακτής Ατλαντικού, Κόλπον, Γουορλντσεύλ 205, Μαΐου 18.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.: Λά Σκίρραχ 28.000 τον. δυτ. Μεσόγειον Γουορλντσεύλ 285, Μαΐου 25.

ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΡΕΝΤΣΙΠ: Μεσόγειον 55.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού Γουορλντσεύλ 210, όψιον 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουορλντσεύλ 240, όψιον Μεσόγειον Γουορλντσεύλ 300, Μαΐου 27.

KOPINΘΙΑΝ (λιβ.): 87.786 τον. d.w. (του 1967) τάχις τοστέρ δύο έτῶν είς τά δολ. 3.60.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ: Καραϊβικήν 33.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσεύλ 250, Μαΐου 22.

SAINΤ ANΝΑ: Καραϊβικήν 33.000 τον. Ι-σπανίαν, Γουορλντσεύλ 200, Μαΐου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (λιβ.): Καραϊβικήν 78.000 τον. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπον, Γουορλντσεύλ 110, Μαΐου 25.

ΚΛΑΣΣΙΚ (μικτόν): Σιντί Κερί 135.000 τον. μέρος φορτίου Τεργέστην, Γουορλντσεύλ 130, Μαΐου 19.

ΜΑΡΙΠΕΡΑΑ (λιβ.): Έξ Σιδέρ 120.000 τον. Τεργέστην, Γουορλντσεύλ 132,5, Μαΐου 24.

ΤΟΑΜΗΡΟΣ: Μαύρην Θάλασσαν 57.000 τον. Πορτογαλίαν, Γουορλντσεύλ 340, Μαΐου 29.

ΛΙΜΙΠΑ: Χίλιην 29.500 τον. καθαρά, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ., Γουορλντσεύλ 180, Μαΐου 15.

ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν λιβ.): Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσεύλ 100, Μαΐου 10.

ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ: Καραϊβικήν 33.000 τον. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεύλ 200, Μαΐου 9.

BΡΩΝΤΗ (μικτόν): Περού 48.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσεύλ 120, Μαΐου 20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ: Δάρ-ες-Σαλάام 20.000 δον. μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεύλ 250, Μαΐου.

ΔΙΟΝΗ: Μεσόγειον 70.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσεύλ 95, Μαΐου 13.

ΑΣΤΡΕΑ (λιβ.): Δυτ. Αφρικήν 73.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Γουορλντσεύλ 90, Μαΐου 13.

ΑΓΡΗΝΣ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ: Τίτι 20.000 τον. μέρος φορτίου άνατολικήν άκτην Σουηδίας, Γουορλντσεύλ 285, Μαΐου 10.

ΜΑΡΙΑΜ: 85.469 τον. d.w. (14,5 μιλ. 56 τον. φιούσε διλ και 2 τον. ντήζελ διλ του 1966) δολ. 3,60, ταξίδια δύο έτῶν, Μάιον.

ΑΡΜΟΝΙΚ: Αιβύην 80.000 τον. 'Ιταλίαν, Γου-

ορλντσεύλ 90, Μαΐου 12.

ΑΤΓΡΗΝΣ ΣΕΡΕΝΑΤΑ: Μεσόγειον 84.000 τον. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσεύλ 85, Μαΐου 17.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (λιβ.): Δυτ. Αφρικήν 70.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουορλντσεύλ 85, Μαΐου 17.

ΚΙΡΣΤΙΝ ΤΑΣΙΑ: Σιδί, Κερί 120.000 τον. μέρος φορτίου Λαζερέ, Γουορλντσεύλ 70, Μαΐου 11.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτόν): Κέυχαν 59.000 τον. Φός, Γουορλντσεύλ 130, Μαΐου 15.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΚΤΗ (λιβ.): Καραϊβικήν 30.000 τον. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεύλ 197,5, Μαΐου 10.

ΛΗΤΩ: Μπλάνιας 80.000 τον. Ριγέκαν, Γουορλντσεύλ 100 διμεσος φόρτωσις.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'ΥΘ: Αιβύην 68.00 τον. μέρος φορτίου Ριγέκαν, Γουορλντσεύλ 122,5, μέσο. Μαΐου.

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ: Αραβικόν Κόλπον 128.000 τον. Πορτογαλίαν Γουορλντσεύλ 46,25, Μαΐου 8.

ΤΡΕΤΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτόν): Δυτ. Αφρικήν 30.000 τον. μέρος φορτίου άνατολικήν άκτης Αμερικής, Γουορλντσεύλ 245, Μαΐου 31.

ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν): Καραϊβικήν 52.000 τον. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναվίαν, Γουορλντσεύλ 82,5, Μαΐου 13.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραϊβικήν 63.000 τον. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσεύλ 102,5 διμεσος φόρτωσις.

ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λιβ.): Άνατολικήν άκτην Μεξικού 49.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Γουορλντσεύλ 142,5, Μαΐου 16.

ΠΙΩΤΑ Ε.: Μελίη 44.000 τον. μέρος φορτίου, Νέαν Υόρκην, Γουορλντσεύλ 167,5, Μαΐου 16.

ΤΟΥΛΙΠ Β.: Μεσόγειον 35.000 τον. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Γουορλντσεύλ 239, όψιον 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεύλ 244, Μαΐου 15.

ΝΕΔΙ: Αγγλίαν 52.500 τον., μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσεύλ 120, Μαΐου 22.

ΑΡΜΟΝΙΚ: Ταρτούς 75.000 τον. 'Ιταλίαν, Γουορλντσεύλ 23, Μαΐου 23.

ΝΤΑΦΦΟΝΤΙΑ Β.: Μεσόγειον 34.000 τον. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεύλ 225, όψιον άμερικ. λιμένας Ατλαντικού Γουορλντσεύλ 250, Μαΐου.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: Τίτι 25.000 τον. μέρος φορτίου Κόντινεντ, Γουορλντσεύλ 285, Μαΐου 15.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.): Άνατολικήν άκτην Μεξικού 47.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσεύλ 140, Μαΐου 17.

ΓΕΡΑΝΕΙΑ: Μπλανίρ 52.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσεύλ 140, όψιον ύπόλοιπον πλήρες φορτίου 56.000 τον. Γουορλντσεύλ 95, Μαΐου 18.

ΙΟΝΙΚ: Δυτ. Αφρικήν 56.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντσεύλ 127,5, Μαΐου 23.

ΜΟΜΠΙΛΑΣΗ (μικτόν): Περσικόν Κόλπον 70.000 τον. μέρος φορτίου, Κωνστάντζα μέσω Σουέζ Γουορλντσεύλ 120, Μαΐου 25.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ.: Καραϊβικήν 55.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσεύλ 152, Μαΐου 14.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤ'ΜΣ (λιβ.): Σαίντ Κρουά 61.000 τον. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσεύλ 107,5, Μαΐου 17.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ: Καραϊβικήν 63.000 τον. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεύλ 70, Μαΐου 21.

ΑΤΟΜΙΚ: Ανατολ. άκτην Μεξικού 58.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσεύλ 187,5, Μαΐου 25.

ΜΙΧΑΗΛ (λιβ.): Σαίντ Κρουά 50.000 τον. άμερικ. λιμένας Ακτής Ατλαντικού, Γουορλντσεύλ 175, Μαΐου 21.

ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ: Καραϊβικήν 40.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσεύλ 215, Μαΐου 25.

ΠΑΣΙΦΙΚ: Καραϊβικήν 61.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Ακτής Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσεύλ 142,5, Μαΐου 28.

ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙΜ: Μεσόγειον 48.000 τον. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσεύλ 120. Μαΐου 9.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραϊβικήν 63.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσεύλ 210, Μαΐου 26.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Α.: Καραϊβικήν 63.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσεύλ 210, Μαΐου 27.

ΝΤΑΦΦΟΝΤΙΑ Β.: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. μέρος φορτίου, Μεσόγειον, Γουορλντσεύλ 235, όψιον ύπόλοιπον πλήρες φορτίου 35.000 τον. Γουορλντσεύλ 175, Μαΐου 30.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτόν λιβ.): Νιγηρίαν 105.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσεύλ 100, όψιον άμερικ. λιμένας Ακτής Ατλαντικού, Γουορλντσεύλ 10,5, Ιουνίου 2.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Περσικόν Κόλπον 74.000 τον. μέρος φορτίου, Σιράχ Γουορλντσεύλ 112,5, Μαΐου 27.

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 60.000 τον. άμερικ. λιμένας Ακτής Ατλαντικού, Γουορλντσεύλ 212,5, Μαΐου 28.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ: Περσικόν Κόλπον 200.000 τον. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεύλ 37, Ιουνίου 3.

ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 240.000 τον. Ελλάδα, Γουορλντσεύλ 38, Ιουνίου 3.

ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β.: Περσικόν Κόλπον 135.000 τον. μέρος φορτίου, Ιαπωνίαν, Γουορλντσεύλ 60, Ιουνίου 1.

ΣΕΙΡΙΟΣ: Περσικόν Κόλπον 200.000 τον. Μεσόγειον Γουορλντσεύλ 38, Μαΐου 29.

ΜΑΡΙΑΙΑ (λιβ.): Μεσόγειον 80.000 τον. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεύλ 130, όψιον Μεσόγειον Γουορλντσεύλ 150, Μαΐου 23.

ΤΡΕΤΙΝ ΣΟΕΑΝ (μικτόν): Αράζο 50.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσεύλ 175, Μαΐου 31.

ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιβ.): Ανατολ. άκτην Μεξικού 60.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, ναύλος δέν άνεκονθή Μαΐου 26.

ΣΗΤΡΕΤ ΝΤΕΡ (κ.): Μπλάστρα 15.000 τον. καθαρά δέν άνεκονθή Ινδίας, Γουορλντσεύλ 385, Μαΐου 26.

ΑΡΧΩΝ (λιβ.): Ινδονησίαν 118.000 τον. Ιαπωνίαν Γουορλντσεύλ 74,5, Μαΐου 29.

ΟΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Φλοτάτ 77.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεύλ 140, Μαΐου 25.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ: Ανατολ. άκτην Κανδά 25.000 τον. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, δυτ. Ακτής, Γουορλντσεύλ 285, Μαΐου 23.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΤΛΑΝΤ (μικτόν λιβ.): Ινδονησίαν 105.000 τον. άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης, Γουορλντσεύλ 67,5, Μαΐου 20.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιβ.): Ινδονησίαν 58.000 τον. Ιαπωνίαν, Γουορλντσεύλ 150, Μαΐου 23.

ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ: Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 62.000 τον. Γουορλντσεύλ 165/170, Μαΐου 20.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: Μεσόγειον 40.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεύλ 272,5, Μαΐου 25.

ΣΤΟΤΚ (μικτόν λιβ.): Μεσόγειον 70.000 τον. μέρος φορτίου Μποναρί, Γουορλντσεύλ 120, Μαΐου 23.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτόν λιβ.): Μεσόγειον 85.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσεύλ 102,5, Μαΐου 24.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 80.000 τον. μέρος φορτίου, Γουορλντσεύλ 180, Μαΐου

lonely on top again

Reconditioning of Diesel Engine Parts is not a job you should entrust to beginners.

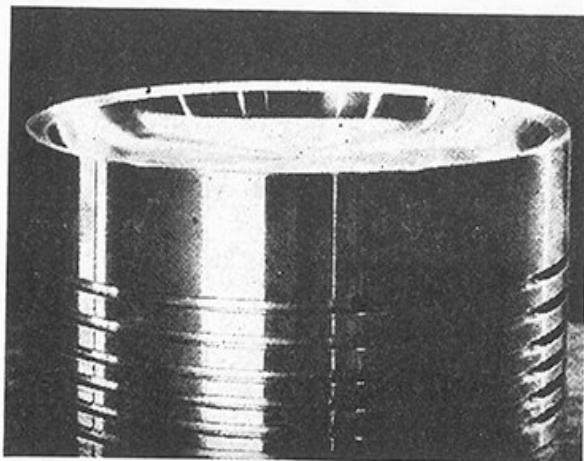
This kind of job needs more

It needs Top People with Top Experience.

It also needs a Top method, such as the IVALDI & GENERALE method. What's more, it needs Top Quality. Combine all of this and you have what NAFSI is providing with each and every piece.

Anyway NAFSI is a Top Name in Greece.

The only thing where we are not on Top, is our price. Try it.



RECONDITIONING DEPARTMENT

NAFSI S.A.

PERAMA YARD: FREE ZONE

TEL: 44 13 224 - 44 10 320 - 44 10 620 - 44 10 720

TELEX: 21-3344 NFI GR-CABLE: "NAFSI" PIRAEUS GREECE

ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Π. Κάιζερ 20/5 διά Χόλυχεντ
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Σαβόνα 19/5 διά Τζέντα
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	α. Βανκούβερ 3/5 διά Κίναν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Ρόττερνταν 19/5 διά Μουρμάνσκ
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	ε. Έδανικι 12/5
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	α. Αγιτζέν 24/4 διά Νιγηρίαν
ΧΑΛΚΙΣ ΕΠΙΡΕΣ	63	19543	ύπό παραλαβήν
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ε. Λάγος 16/5
ΧΑΡΙΣ	65	5038	α. Ριγιέκα 30/3 διά Τρίπολιν
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	α. Τήρη 17/5 διά Γιβραλτάρ
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	ε. Τζένταν 3/5
ΧΙΑΝ ΑΙΔΑΝΤ	69	10016	ε. Π. Καμπέλο 17/4
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	α. Ντακάρ 3/5 διά Σιδνεύ
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	α. Ν. Όρλεάνην 9/5
ΧΙΑΝ ΖΕΥΦ	69	10016	δ. Παναμά 11/5 διά Ειρηνικόν
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Μαντράς 7/5 διά Σιγκαπούρην
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	δ. Παναμά 8/4
ΧΙΑΝ ΖΕΥΔΟΡ	68	10121	α. Πόρτ Λίνκον 6/5 διά Μπραν
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Μπράραν 20/5
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Βιζακαπονάμ 18/5 διά Κέιν Τάουν
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	α. Π. Νούρ 26/4 διά Ταιβάν
ΧΙΟΣ	58	9483	ε. Βιζακαπονάμ 19/5
ΧΙΟΣ	60	9124	ράς άλ Καθημ 20/2
ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	α. Ριο Γκράντε 25/4 διά Ιαπωνίαν
ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	ε. Άλ Παλλίς 30/4
ΧΛΟΗ	75	16421	α. Γιοκοχάμα 13/5 διά Ταιπέ
ΧΟΛΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	ε. Αμβούργον 21/5
ΧΟΛΣΤΕΝΛΑΝΤ	59	3988	α. Ν. Όρλεάνην 9/5

ΧΟΛΣΤΕΝΣΑΝΤ	58	3821	ε. Μπιζέρτα 19/5
ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	ε. Σιγκαπούρην 11/5
ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ε. Σιγκαπούρην 18/5
ΧΟΧΕΝΦΕΛΣ	67	9433	δ. Σουεζ 22/5 διά Νταμάρ
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	70	4145	ε. Ρόττερνταμ 26/4
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11556	α. Πειραιά 21/4 διά Ιταλίαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	α. Ρουέν 12/5 διά Αλεξανδρείαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	δ. Εσκούριν 10/5 διά Μόντρεαλ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	α. Αμβέρσαν 19/4 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ I	58	11765	εις Αμβέρσαν ώπο 10/9/78
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	δ. Κωνίπολιν 20/5 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Σκάτα 18/4 διά Κορέαν
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	58	10244	α. Σαβόνα 2/5 διά Ανάπτα
ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ	64	2717	α. Αμβόργον 1/5 διά Τουρκίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΟ Γ. Λ.	71	16246	δ. Σουεζ 21/5 διά Τζένταν
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Αύγουστα 28/3 διά Τρίπολιν
ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	α. Σαβόνα 28/4 διά Σέτε
ΧΩΚ	76	10256	ε. Ρόττερνταμ 8/2
ΨΑΡΑ	56	8524	ε. Μπαβναγκάρ 7/5
ΨΗΛΗ	65	12369	ε. Μπεντί 31/1
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ε. Αμβούργον 14/5
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Λ. Αντιζελες 7/4 διά Σαγκάνη
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	α. Τζιμούτι 8/5 διά Αύστραλιαν
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	δ. Κωνίπολιν 21/4 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΟΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	α. Μπαχρέν 22/5

Tá ύπο ξένας σημαίας



ΑΓΑΠΗ	64	5916	ε. Τολέδο 7/5
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	ύπό παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9813	ε. Σήρνες 18/5
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ε. Λάγος 27/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	α. Τάνι 11/5 διά Φλώγκ
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΑΝΗ (δ.)	56	20153	α. Σιγκαν. 10/5 διά Ινδονησίαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	48	4308	δργει εις Λεμεσόν ώπο 7/10
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.)	56	20140	ε. Σίλικαν 10/5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	ε. Πειραιά 20/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	α. Κίγκον 16/2 διά Αβάνα ,
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV(η)*	61	6038	ε. Ριγέκα 18/5 ,
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (η.)	73	18328	ε. Θάντερ Μπαΐ 22/5
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	δργει εις Πειραιά ώπο 14/6/77
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	δ. Παναμά 11/5
ΑΘΕΝ (κ.)*	46	3921	ε. Πειραιά 12/2
ΑΘΗΝΑ (ω.)	64	30682	α. Αντοφαγάστα 3/5 διά Κουντέρο
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	α. Βαλτιμόρων 28/4 διά Αρούμπα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.δ.)	56	12447	δργει εις Πειραιά ώπο 3/7/75
ΑΘΗΝΗΝΗΜΟΚΡΑΖΥ (κ.δ.)*	51	8675	δργει εις Πειραιά ώπο 14/5/75
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	59	8724	α. Σιγκαπούρην 5/5 διά Λάνσ
ΑΘΛΟΣ	60	10733	α. Χάμπτον Ρόδς 11/4 διά Μεξικόν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.			
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28646	α. Σκάτα 20/4 διά 'Αργεντίνην
ΑΙΚΟΝ*	71	27958	α. Μορμουγκάδ 12/4 διά Ιαπωνίαν
ΑΙΔΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ε. Ακαζούντα 22/4
ΑΙΔΑΝΤ Κ. (η.)	49	1502	α. Πειραιά 29/3 διά Αλέγρειον
ΑΙΔΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	α. Αντεν 10/5 διά Τζακάρτα
ΑΙΔΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ε. Χάμπτον 17/5
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	δργει εις Πειραιά ώπο 6/2/74
ΑΙΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΥΝΤΥ (κ.)*	69	6200	α. Αλεξανδρεία 21/5
ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΥΜΦΟΝΥ (κ.)*	66	8943	α. Σιγκαπούρην 15/5
ΑΙΡΗΝΗΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.δ.)	61	21099	α. Σάν Σεμπαΐδιαν 11/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΔΑΝΤ (μ.)	72	57802	ε. Σιγκαπούρην 12/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	α. Λιασσάβωνα 20/3 διά Γιβραλτάρ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	68	92682	α. Ράς Τανόύρα 7/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	69	51627	α. Σουδάμπια 2/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	α. Γάνδιν 15/5 διά Αμβέρσαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	75	117340	α. Τέμπιλ Μπαι 16/5 διά Περισκόν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η.)*	56	8257	ε. Μπάραν 11/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. "Αγ. Φραγκίσκον 6/4 διά Ντουμπάρ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΔΟΡ (δ.)	75	117342	α. Γιουρορόπτ 10/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57802	α. Ν. Ορλέανην 21/5
ΑΙΚΑΚΙΑ (κ.)	64	1199	δργει εις Φράνσον ώπο 20/7/78
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	α. Αντέλεσ 11/4 διά Ιντιόν
ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	68	25433	α. Χάμπτον Ρόδς 18/5 διά 'Αργεντίνην
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	68	25433	α. Α. Αντέλεσ 14/4 διά Κόμπε
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΑ	67	25168	ε. Βενετία 12/5
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25433	ε. Γιοκοχάμα 11/5
ΑΙΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	68	25168	ε. Μπ. Σαπούν 15/4
ΑΙΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	25155	α. Ροζάριο 9/5
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	δ. Γιβραλτάρ 9/5 διά 'Αφρικήν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΚΤΗ (δ.)	56	10370	δργει εις Πειραιά
ΑΛΑΜΕΙΝ (η.)	62	10403	ε. Πειραιά 5/4
ΑΛΑΜΟΣ (Σιγκ.)	53	6821	δργει εις Πειραιά
ΑΛΕΑ	73	8824	δ. Παναμά 3/5
ΑΛΕΚ (κ.)	53	4702	ε. Π. Χάρκουρτ 9/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)*	47	2097	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. (κ.)*	51	2593	δργει εις Πειραιά ώπο 28/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Γιουρορόπτ 1/5 διά Περισκόν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ε. Μουτάρα 9/5
ΑΛΙΜΟΣ (η.)*	44	2740	δργει εις Αντικύρα
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	δ. Σουεζ 26/4 διά Σ. Αρβιάν
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	δ. Γιβραλτάρ 20/5 διά Μπατούμ
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	δ. Ντουμπάτ 16/4
ΑΛΑΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ (Λιβ.)	64	1706	ε. Κίγκα Λιν 17/4
ΑΛΑΦΑ ΚΟΝΒΕΥΟΡ (Λιβ.)	66	2309	δ. Π. Σάδι 21/5
ΑΛΑΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λιβ.)	65	1708	ε. Λεμεσόν 13/5
ΑΜΑΡΙ (κ.)*	68	1224	δργει εις Πειραιά ώπο 18/4/78
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	α. Ράς Τανόύρα 2/5
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	ε. Σιγκαπούρην 11/5
ΑΝΑΣΣΑ (κ.)	53	7570	δ. Πόρτ Σάδι 11/5
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΔΑΝΤ	67	21457	ε. Σαβόνα 12/5
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Χόβριν 21/4

ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ε. Αττικ Τσάρλο 29/4
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	α. Ροζάριο 16/5
ΓΑΡΜΠΗΣ (η.)*	67	37699	α. Σιγκαπούρην 5/5 διά Σουμάτραν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2731	δ. Σουεζ 3/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	α. Σιγκαπούρην 8/5 διά Π. Κελάνγκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. (η.)	65	4636	ε. Γκουαντάν 22/4
ΓΙΟΛΑΝΤΑ Κ. (η.)	56	2158	α. Αυβέρσαν 20/12
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ Κ.*	57	4983	ε. Μπρισμπάτην 22/5
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΦΡΗΝΤΟΝ Κ.*	53	8504	ε. Εωθι Καρστοι 17/4
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΤΗ	62	4137	α. Αλεξανδρειαν 3/4 διά Αύγουστον
ΓΚΑΖ ΠΑΙΟΝΗΡ (δ.η.)*	65	4183	ε. Πειραιά 29/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ*	62	8530	ε. Νουάκτ 18/4

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 457

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st June 1979

THE MANILA CONFERENCE

The Western shipping nations, still plagued with the longest recession since World War II, and having to struggle for survival against the unfair competition from the Eastern block shipping lines, are now facing a new major threat from the Third World countries.

If the proposal of the developing countries to extend the cargo sharing formula of 40-40-20 to the bulk cargo as well is adopted at the conference in Manila, the effects will be devastating for the major bulk fleets of the World. It has been calculated, for example, that such a development will phase out ninety per cent of Greece's tanker fleet and up to ninety-seven per cent of her bulk carrier fleet. Similar losses will realize the British and Norwegian fleets.

The financial gazette of Lloyd's warns that adoption of the proposals of the Group of 77 will shake the infrastructure of the world shipping with unpredictable effects to the international economy.

It is certain that the developing countries — with the exception of the OPEC members — will not easily find the required capital to create their own national fleets to carry the forty per cent of their national cargoes. But then, there is the danger the major shipbuilding countries, in their efforts to secure work for their starving shipbuilding industry, will grant low interest, long term credits with moratoria in order to attract orders from the developing countries. The Pakistani order in Japan for six cargo vessels of 15,000 d.w.t. is an example. They allowed a 100% credit for 30 years at 3% interest, with a moratorium for 10 years.

Sir Y. K. Pao, the world's biggest independent shipowner, said UNCTAD'S cargo sharing proposals for developing countries will destroy the competitiveness of the international shipping.

The UNCTAD secretariat has advocated a compulsory sharing of freight on a 50-50 basis, so developing nations can plan their bulk fleets on a predictable tonnage.

"Cargo sharing schemes", said Mr. Pao, who is at present chairman of the Independent Tanker Owners Association, "are a form of protectionism which would cut the international bulk shipping market into national segments and destroy its competitiveness".

OUR PROMINENT POSITION

The ingenuity of our shipowners must be recognized once more. The Greeks and the Hong Kong owners dominated in the second-hand market during the recent months, bying British and Norwegian ships, mostly bulk carriers. And the market justified them.

The Greeks have bought dozens of ships in the last few months at exceptionally low prices. Now their values are much higher and the market — especially for the bulk carriers — is flourishing. The shippers try to cover their future needs with long period time charters. This year, the grain cargoes are expected to reach record levels. The Soviets and the Chinese are the main buyers from the U.S.A., Canada, Argentina and Australia.

It is also noteworthy that more orders for cargoes of iron-ore and coal appear currently in the market. Demand for bulk carrier tonnage is getting stronger and stronger.

Are we to believe that global economy is entering a stage of steady recovery? The fact is that sea trade is expected to be lively in the next few months. And the Greeks are more than ready to take advantage of the situation. When other traditional fleets, such as the British and the Norwegian, are declining, our own goes on expanding.

THE THREAT FROM THE FAR EAST

The Western shipping circles watch with anxiety the fast expansion of the Hong Kong merchant fleet. In a few years the shipowners of the small British colony have multiplied their tonnage and, as characteristically a Norwegian shipowner said, "it is only a matter of time before the whole of the Norwegian merchant fleet comes under the management of Hong Kong owners".

China's fleet is also expanding fast. During the last two years the Chinese have acquired more than 300 second hand ships and only withdrew from the market when the ship values started climbing because of the rising market.

These developments are not encouraging at all for the Greek shipping, which has always been a cross-trader. On the one hand

Hong Kong ships are more competitive than the Greek ships, mainly because of the low wages paid to their crews. On the other hand the Chinese, who have always been covering their transportation needs by chartering Greek vessels, are now becoming less dependable on foreign chartered tonnage. Difficult times lie ahead...

HEAVY SPARE PARTS IN GREECE

A new plant for the construction of heavy spare parts is being established in Greece by "G. B. HADJANTONIOU" S.A., well known among the Greek and the foreign shipping circles for the quality of the piston rings, cylinder covers and pistons it produces currently, under the trade mark "VICTOR".

The new factory will require an investment of 120.000.000 drachmas and is expected to commence operating within the year.

UNDERWATER CLEANING

Piccard Hellas Divers (Hiotis Bros & Co.) in their effort to improve underwater hull cleaning in Greece, have imported three French machines (BRUSH KART) of the highest technology with a cleaning capacity of 2.500 square metres per hour each.

Services to shipowners are rendered by Piccard Hellas Divers at their Piraeus, Pylos and Lavrion stations.

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τό ισχυρότερον (3500 HP) και πλέον σύγχρονον (κατασκευής Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωτικόν / ρυμουλκόν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εις τά έλληνικά χωρικά υδατα.

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις - Ρυμουλκήσεις
Μητσόπαρη 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

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

Κατά τάς μη έργασιμους ώρας: 8946.107,
8028.592, 9916.866, 4513.890

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,
FEARWAYS HOUSE, 2A, ST. BARNABAS ROAD

WOODFORD GREEN, ESSEX 1 G8 7 DA

TELEX: 897954

TELAD: "MATSAS" ESSEX

TELEPH: 5056421

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 21 1136 KATS
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920
ADDRESS: IONIAS 211 / 213 AGIOS ELEFTHERIOS T.T. 917 ATHENS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL. { 67577 / 8 / 9
6518

AFTER HRS TEL. { 523064 - 846474
843647
370491 - 523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS