

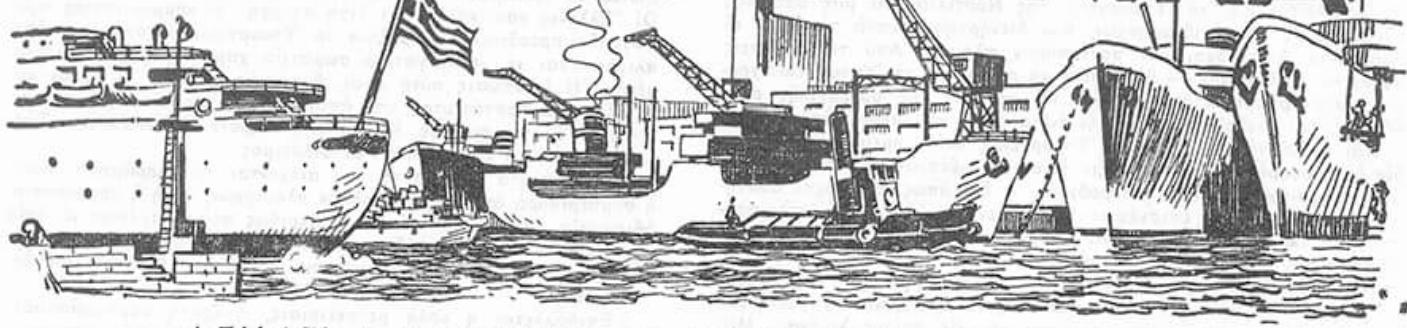
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1961

Αρ. Φύλλου 625/384

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 625/384

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1961

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΕΝ ΕΙΜΕΘΑ ΠΡΟΗΤΟΙΜΑΣΜΕΝΟΙ

Βαίνει διογκούμενον τὸ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τονάζ. Αἱ προβλέψεις μας, στηριζόμεναι εἰς ιδιαιτέρας πληροφορίας, φέρουν τὸν ἐπαναπατρισμὸν διευρυνόμενον κατὰ τοὺς ἀμέσως προσεχεῖς μῆνας. Δὲν ἔτι ἡτοῦ ὑπερθοδή νὸς ἀποβλέψωμεν εἰς μίαν δύναμιν γύρῳ τῶν ὅκτω ἑκατομμυρίων τονών γκρὸς περὶ τὸ ἔτος τοῦ τρέχοντος ἔτους. Καὶ ἄλλα τὸν ρυθμὸν ἡ μεταφορὰ εἰς τὸ ἔλληνικὸν νηολόγιον συνεχισθή, δὲν ὅτα παρέλθῃ καὶ πολὺς χρόνος διὰ νὰ χαιρετήσωμεν τὴν ὀλοκλήρωσιν τῆς μεγάλης, τῆς ιστορικῆς, προσπαθείας.

Βαρύν ὑπῆρξε τὸ ἔργον. "Ἐπρεξε πολλὰ τὸ Κράτος — ὀφείλομεν νὰ τὸ ὀμολογήσωμεν — διὰ τὴν ἐπιτυχίαν. Τὰ ιδιά του σφάλματα ἥθελησε νὰ ἐπανορθώσῃ. Εἰς τὴν Κυβέρνησιν, προσποτικῶς εἰς τὸν Πρόδρομον αὐτῆς, χάριτες ὄφειλονται. "Αν μή τι ἀλλο, ἀποκατέσθησε τὴν ἐμπιστοσύνην, τὸν πρωταρχικὸν αὐτὸν παράγοντα τῆς ὅλης προσπαθείας.

Κοὶ ή Ἐλλὰς θὰ ἐμφανίζεται πλέον εἰς τὸ διεθνὲς προσκήνιον ὡς χώρα ναυτικὴ δυνάμεως προεξόυσης. Θὰ καταλάβῃ τὴν θέσιν ποὺ τῆς ἀνήκει. Ἡ ἀκατανίκητος δραστηριότητα τοῦ "Ἐλληνος ναυτίλου ἡξιοποίησην παραδόσεις καὶ ίστοριαν γιλιετρίδων.

"Ανεκτίμητα τὰ κέρδη — ἡθικὰ καὶ ὑλικὰ — ἀπὸ τὸ προβάδισμα αὐτὸ μέσα εἰς τὸν στίθιον τοῦ διεθνοῦς ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Νὰ τὰ ἀπαριθμήσουμεν δὲν χρείαζεται. Θὰ ἐπαναλάβωμεν δ.τι δὲν ἐπαύσαμεν ἀπὸ χρόνου μακροῦ ὑποστηρίζοντες. Θὰ φθάσῃ — πιστεύομεν — ἡ Οἰκονομία μας, ὑπὸ κατάλληλον χειρισμὸν τῶν σχετικῶν μὲ τὸ πλοίον καὶ τοὺς ἀνθρώπους τους ζητημάτων, νὰ εἰσπράττῃ ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἔτῶν ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν συνάλλαγμα, ὦχι πλέον τῆς τάξεως τῶν ἑκατὸν ἑκατομμυρίων δολαρίων, ἀλλὰ τῶν ἑκατὸν πεντίκοντα ἴσων — τὸ τέταρτον καὶ πλέον τῶν πληρωμῶν διὰ τὰς εἰσαγωγάς μας — ἐνῷ καὶ τὸ Δημόσιον θὰ ἴδῃ σταθερώς αὐξανόμενον τὸ φορολογικὸν ἔσδομον ἀπὸ τὸ πλοίο.

"Ἀλλὰ διερωτώμεθα: Εἰμεθα καὶ προητοιμασμένοι νὰ δεχθῶμεν καὶ νὰ διοικήσωμεν μίαν τόσον ὄγκωδή Ναυτιλίαν; Θὰ είναι ίκανη ἡ κρατικὴ διοίκησις νὰ παράσχῃ παντοῦ καὶ πάντοτε ἀνεπιφύλακτον, ὅσον καὶ ἐπαρκὴ τὴν συμπαράστασιν τῆς εἰς τὰ πολλὰ καὶ σοβαρὰ ζητήματα, ποὺ δὲν θὰ λείψουν κατὰ τὴν ἀνάπτυξιν μιᾶς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τοσαύτης ἐκτάσεως;

"Ἐν πλήρει τελούντες γνώσει τῶν διοικητικῶν μας πραγμάτων καὶ τῆς κρατούσης νοοτροπίας εἰς αὐτὰς τὰς τάξεις τῶν ναυτίλωμένων — ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν — εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ ἀπαντήσωμεν μὲ ἔνα κατηγορηματικὸν ὄχι!

Κατελήφθημεν, πράγματι, ἀπροετοίμαστοι. "Ἐπίγυνωσιν βαθυτέραν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἔναντι τῆς μεγάλης Ναυτιλίας δὲν ἔχουν οὔτε οἱ φορεῖς τῆς κρατικῆς διοίκησεως, οὔτε καὶ αἱ ἐπαγγελματικαὶ ὄργανωσεις, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν. "Ολοι ἔχουν ἀκόμη πρὸ αὐτῶν τὸν στόλον τῶν ἑκατὸν λίμπερτυς, τῶν ὀλίγων πλοίων τῶν ἐπανορθώσεων καὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν.

Αὐτὸς ούτος ὁ ὄργανισμός τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας δὲν ἐβελτίωσε καὶ τὴν προπολεμικὴν του διάρθρωσιν, ἐνῷ ἔξι ἀντιθέτου αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ἐστερήθησαν στελεχῶν ἔξιδιασμένης γνώσεως καὶ εὐδοκίμου δραστηριότητος. Λείπει, ἀτυχῶς, ἡ ἀνησυχία, αὐτὴ ἡ δημιουργὸς δύναμις, ἀπὸ τοὺς κρατικοὺς παράγοντας, τοὺς τεταγμένους νὰ ἐφορεύουν τὰ τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως, λείπει ὅμως καὶ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς ὡς ἀτομά, μεγάλη ἐπιτελούντας, ἡ κατανόησις τῆς συλλογικῆς δράσεως, τῆς ἀπὸ κοινοῦ συστηματικῆς ἀντιμετωπίσεως ζητημάτων σοβαρῶν τοῦ ἔλληνικού πλοίου.

Δὲν χρείαζεται, νομίζουμε, ἡ σύγκρισις τῶν ἔδω καὶ τῶν ἀλλού συμβινόντων, οὔτε καὶ πρόκειται νὰ ἐπισημάνωμεν τοὺς κινδύνους ποὺ μᾶς περιστοίχιζουν. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» αὐτὸ πράττονταν εἰς ἑκάστην των ἔκδοσιν. "Ἄς κληθοῦν οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι, ὅπως οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτικοὶ μας, ἀπλῆν ἐπίσκεψιν νὰ ἐπιχειρήσουν εἰς ξένας τινάς ναυτικάς χώρας, ὦχι τὴν Ἀγγλίαν, μὲ τὴν καθολικὴν ναυτιλιακὴν συνείδησιν, ἀλλὰ εἰς τὴν Ἰταλίαν, τὴν Νορβηγίαν λ.χ. καὶ

θὰ ἀντιληφθοῦν τὴν ἀπόστασιν ποὺ μᾶς χωρίζει. Θὰ ἀποκτήσουν καποιαν ιδέαν πῶς ἔκει τὸ Κράτος συναισθάνεται τὸ καθήκον του ἔναντι τῆς Ναυτιλίας, πῶς είναι συγκεκριμέναι αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρείαι του, τί ὑπὲρ τοῦ πλοίου πράττουν διὰ νὰ τὰ παρακολουθοῦν καὶ νὰ συμπαρίστανται εἰς κάθε ζήτημα τοῦ ναυτικοῦ. Θὰ ἀναγνωρίσουν, τέλος, ποία ἡ συμβολὴ διὰ τὴν συμπαράστασιν αὐτὴν τῆς ἐπαγγελματικῆς ὄργανωσεως, τῆς πλώρως ἐνημερωμένης, τῆς ἀνησυχούσης, τῆς ικανῆς μὲ γνῶσιν καὶ ἀποφασιστικότητα νὰ προσαπίζῃ τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς έθνικῆς Ναυτιλίας. Καὶ τότε θὰ ἐκτιμήσουν τὴν ἔδω καθυστερημένην κατάστασιν καὶ θὰ συμφωνήσουν μὲ τὸν γράφοντα τὴν στήλην αὐτῆν, ὅτι πράγματι δὲν είμεθα προητοιμασμένοι νὰ ἐπανορθεύσωμεν τὰς πολλαπλὰς ἀνάγκας τῶν ὑπερχιλίων πλοίων μας, ἐνῷ πανηγυρίζομεν δι' αὐτὰ σταν ἐπαναπατρίζονται.

Κυριολεκτούμεν, τονίζοντες, ὅτι προδίδομεν τὸ καθῆκον μας ἔναντι τῆς μεγάλης Ναυτιλίας, ἔναντι αὐτοῦ τοῦ γενικωτέρου συμφέροντος τοῦ Τόπου μας, διότι δὲν καταβάλλομεν οὐδὲ προσπάθειάν τινα, ἵνα ἀνταποκριθῶμεν εἰς τὰς σῆσας ὑποχρεώσεις ἀνελάσσομεν διὰ τοῦ ἀθρόου ἐπαναπατρισμού. Καὶ θὰ είμεθα ἀξιοί τῆς τύχης μας ἄν, ἔστω καὶ τώρα, δὲν ἀπαλλάξωμεν ἔστους τῆς μακριοτήτος ὅποιαν διακατεχόμεθα, πιστεύοντες ἀφελῶς, ὅτι ὅλα «πάνε καλά»!

ΤΑ ΑΓΑΘΑ ΤΟΥ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΥ

Διαπιστούται, ὡς ἄλλως τε ἀνεμένετο, διότι μόνον ἡ σημαντικὴ αὕτης τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ἀλλὰ καὶ ἡ ὑπεραπόδισης τῆς φορολογίας κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. "Ανακοινώται, σχετικῶς ἀπὸ τὴν Γεν. Διεύθυνσιν τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, ὅτι διὰ τὸ 1961 τὰ ἔσοδα ἐκ τῆς φορολογίας τῶν πλοίων ἔχουν προϋπολογισθῆ εἰς 50 ἑκατομμύρια δραχμῶν, ἔναντι 42.300.000 δραχμῶν, ἔτινα ἀπέδωσεν ἡ φορολογία τῶν πλοίων κατὰ τὸ 1960.

"Ἐκ τῆς πορείας, δύως, τῶν εἰσπράξεων τῶν ἀμέσων φόρων προέκυψεν, ὅτι κατὰ τὸ πώδων τρίμηνον τοῦ 1961, εἰσεπράχθησαν 28.200.000 δραχμαὶ ἐκ τῆς φορολογίας τῶν πλοίων, ἔναντι 15.800.000 δρ. τοῦ ἀντιστοίχου τοιμήνου τοῦ 1960, ἡτοι παρουσιάζεται αὔξησης ἐκ 12.400.000 δρ., κατὰ ποσοστὸν 80%.

"Ἡ αὔξησης αὕτη τῆς ἀπόδοσεως τῆς φορολογίας τῶν πλοίων ὀφείλεται κατὰ τοὺς αἱρέσιους ἐκτελεστὰς τοῦ προϋπολογισμοῦ εἰς τὴν σημειωθεῖσαν ἀθρόαν ἐγγραφὴν πλοίων εἰς τὰ ἔλληνικὰ νηολόγια κατὰ τὰ δύο τελευταῖς κυρίως ἔτη καὶ τὴν ἔναρξην τῆς φορολογικῆς ἀπόδοσεως σημαντικοῦ ἀριθμοῦ πλοίων, τὰ ὅποια μέχρι τοῦδε ἡτολογούμενα τῆς φορολογίας.

Οἱ ἀρμόδιοι τῆς Γενικῆς Διεύθυνσεως Δημοσίου Λογιστικοῦ ἐλπίζουν βασίμως, ὅτι ἡ ἀπόδοσης τῆς φορολογίας τῶν πλοίων θὰ ὑπερβῇ σημαντικῶς τὸ προϋπολογισθὲν ποσόν.

ΔΙΑ ΝΑ ΚΕΡΔΙΣΩΜΕΝ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΑ ΝΑΥΤΗΝ

"Ἡ φωνὴ τῶν ναυτικῶν. Δὲν ἀκούεται συχνὰ ἡ μᾶλλον κανεὶς δὲν τὴν προσέχει. Πολὺ ἀμφιβάλλομεν ἀν αὐτοῦ οἱ ἔδω δισαχειρίζομενοι τὰ ζητήματα τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου κατορθώνουν νὰ ἔρχονται εἰς ἀμεσον, τακτικὴν ἐπικοινωνίαν μὲ τὰ πληρώματα τῶν ποντοπόρων πλοίων, ἀν τὰ παράπονά των, αἱ ἀπόφεις των φθάνουν μέχρι τῶν διοικήσεων τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων καὶ τῶν κρατικῶν ἀρμόδιων.

Αὐτὸν τὸν ἀνώνυμον ναυτεργάτην, τὸ θεμέλιον τῆς ναυτικῆς μας ύποστάσεως, τὸ εἰσκομίζοντα μὲ τὸν μόχθον του τὸν πλοῦτον εἰς τὸν πότοπον μας, δὲν τὸν παρακολουθοῦμεν, δὲν τὸν ἐνισχύουμεν, δὲν τὸν περιβάλλομεν, μὲ οἶναν θὰ ἐπρεπε στοργήν. Τὸν ἀγνοοῦμεν ἐν ἐνὶ λόγῳ καὶ ὡς κράτος καὶ ὡς ἐφοπλισμός. Καὶ ἡ ἀγνοία αὐτὴν δημιουργεῖ τὴν ἐντύπωσιν τοῦ ἀδικούμενου, διευκολύνει τὴν καλλιέργειαν καὶ τοῦ ταξικοῦ ἀκόμη μίσους.

"Ἡ Ναυτιλία μας ἐμεγάλωσε πολὺ καὶ ἀποτόμως. Δὲν προητοιμάσθημεν διὰ νὰ τὴν δεχθῶμεν, νὰ τὴν διοικήσωμεν. "Ἡ σκέψης τῆς τε κρατικῆς διοικήσεως καὶ αὐτῶν τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων δικρίνεται ἀκόμη ἀπὸ τὴν περιωρισμένην προσποτικὴν μὲ τὴν διοίκησην την διατηρούμενην τοῦ πλοίου καὶ τὸ σοθαρώτερον ἔξι διών τὸ τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ. "Ἐκ τῶν ἐνόντων προσπαθοῦμεν νὰ ἐπιλύσωμεν θέματα, χρήζοντα ἐπισταμένης μελέτης καὶ πρὸ παντὸς

άμεσου επί τόπου, επί τών πλοίων, παρακολουθήσεως.

Καὶ ἄρκει διὰ νὰ ἀποδείξωμεν τὴν ἐλλειψιν συστηματικῆς φροντίδος νὰ ἀναφέρωμεν ώρισμένα ἀδιάφευστα γεγονότα:

Προκαλεῖται λ.χ. τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας νὰ μᾶς ὑποδείξῃ τὰς ἑκάστεις τῶν ἐπιθεωρήσεων, ποὺ διενήργησαν κατὰ τὸ 1960 οἱ Προσενικοὶ Λιμενάρχαι ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων. Ἀπὸ τὰς ἑκάστεις αὐτὰς — ἂν ὑπῆρχον — θὰ ἔπειπε νὰ συναγάγῃ τὸ 'Υπουργεῖον χρῆσιμο συμπεράσματα ὅσον ἀφορᾷ τὴν τίρησιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, τοῦ μισθολογίου καὶ τὴν ἐνδιάτησιν τῶν πληρωμάτων.

Καὶ ἀπευθυνόμεθα πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον, διότι ἡμεῖς τούλαχιστον, δὲν ἐπληροφορήθημεν τὴν ὑπάρχειν τοιούτων ἀνθεκτικῶν. 'Εξ σων, πράγματι, γνωρίζομεν, δόλιγα σποραδικαὶ — ὅχι ὥσπας θὰ ἔπειπε συστηματικαὶ — εἶναι αἱ ἐπισκέψεις τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν ἐπὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων καὶ αὐταὶ λίστα περιωρισμέναι εἰς τὰς διαπιστώσεις. Αἱ ἀπόψεις τῶν ναυτικῶν δὲν μεταδίδονται.

Προκαλούνται ἐπίσης οἱ τὴν Π.Ν.Ο. ιθύνοντες νὰ μᾶς ὑποδείξουν τὶ μέχρι τοῦδε ἐπετέλεσθη ἀπὸ τοὺς εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐκπροσώπους της. Διωρίσθησαν πράγματι, τοιοῦτοι καὶ εἰς ποίους λιμένας; Μία σχετικὴ ἀνακοίνωσις χρειάζεται. 'Ελέγχουν οἱ ἐκπρόσωποι αὐτοὶ — ὥσπας ὑπερχέθησαν οἱ τῆς Π.Ν.Ο. μετὰ τὴν εἰσπραξιν τῆς συνδικαλιστικῆς εἰσφορᾶς — τὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συλλογικῆς συμβάσεως; Διεπίστωσαν τὰς παραβάσεις; Πληροφοροῦνται τὰ παράπονα τῶν πληρωμάτων; Καὶ ποιὰ ἡ παρέμβασις τῆς Π.Ν.Ο. διὰ τὴν διόρθωσιν τῶν κακῶν κειμένων, διὰ τὴν ίκανοποίησιν δικαίων αἰτημάτων τῶν ναυτικῶν μας;

Εἰσπράττει τώρα ἡ Π.Ν.Ο. σημαντικὰ ποσὰ ἀπὸ τὴν συνδικαλιστικὴν εἰσφοράν. Τὰ πληρώματα τὴν πληρώνουν. Δικαία ἡ ἀξίωσίς των, ὥσπας τύχουν πάσης προστασίας εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ὅταν τυχὸν ἀδικούνται.

Καὶ διὰ νὰ κλείσωμεν τὸν κύκλον τῶν παρατηρήσεων μας: Δὲν εἶναι καλύτερα ἡ πρὸς τὸν ναυτικὸν στάσις τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Τοῦ εἶναι πολύτιμος συνεργάτης. Τὸν χρειάζεται. Καί, ὅμως, θέλει καὶ ὁ ἐφοπλιστὴς νὰ ἀγνοῇ τὰ ζητήματα τῶν πληρωμάτων, τὸ παράπονα τῶν — τὰ ὅχι πάντα ὄδικα — τὰ πιθανὰς εἰς βάρος τῶν ὑπερβασίας. 'Υπάρχουν, Βεβαίως καὶ αἱ ἀξιαρέσεις. 'Υπάρχουν καὶ ἐφοπλισταὶ ἀμέσως ἐπικοινωνοῦντες μὲ τὰ πληρώματα τῶν πλοίων των. Εἶναι, ἀτυχῶς, οἱ δόλιοι. Οἱ πολλοὶ ἀρκούνται εἰς τὴν ἀλληλογραφίαν τῶν μὲ τὸν πλοίαρχον καὶ εἰς τὸν λογαριασμούς τῶν ὑπερωριών καὶ τῆς τροφοδοσίας. Τὰ λοιπά — καὶ εἶναι πολλά — δὲν τοὺς ἐνδιαφέρουν.

Δὲν εἴμεθα ὅμως — ὀφείλομεν νὰ τὸ ὄμολογήσωμεν — ὀλιγώτερον καὶ ἡμεῖς ὑπεύθυνοι. Εἰς τὴν φωνὴν τοῦ ναυτικοῦ οὐδὲ αἱ στήλαι αὐταὶ δὲν ἀπέδωσαν τὴν δέουσαν προσοχήν. Πολλοὶ αἱ ἐπιστολαὶ πρὸς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά». Αἱ περισσότεραι εἶναι, ἀτυχῶς, ἀνώνυμοι. Εἶναι φυσικὸν νὰ μὴ λαμβάνωνται ὑπὸ ὄψιν. "Οταν είναι ἐντύπωραφοι δημοσιεύονται, ἀλλ' ὅχι καὶ ὀπλα, λόγω τῆς ἐλλείψεως χώρου ἐπαρκούς. 'Ωρισμέναι ἐπιστολαὶ, θίγουσαι γενικώτερα ζητήματα, εἶναι, πράγματι, ἀποκαλυπτικαί. Εἰς αὐτὰς ἡ ἰδιαιτέρα προσοχὴ ἐπιβάλλεται.

Καὶ ιδού, ἐπὶ τοῦ προσφάτως ληφθεῖσαι ἐπιστολαί. Μάς εἶναι γνωστοὶ οἱ ἀποστολεῖς. 'Αποσιωπώται τὸ ὄνομάτα τῶν διὰ λόγους εὐνόητος. Εἶναι καὶ οἱ δύο ἀνθυποπλοίαρχοι, μὲ νήσος, ἀνατροφὴν καὶ καλὴν κατάρτισιν. "Ο, τι γράφουν θὰ πρέπει νὰ τύχῃ πάσης προσοχῆς. 'Αποκαλύπτεται, ἀκριβῶς, ἡ ἐλλειψις πάσης στοργικῆς φροντίδος, πάσης ηθικῆς συμπαραστάσεως διὰ τὰ πληρώματα.

Ἡ μία ἐπιστολὴ, ὑπὸ ἡμερομηνίαν 23ης Μαΐου, προέλευσιν ἔχει τὸ Πόρτ Σάιδ. Γράφει:

«Περνῶντας ἀπὸ τὴν Διώρυγα σᾶς στέλλω δύο λέξεις, εἰς ἀπάντησιν τῶν δύος γράφεις εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» διὰ τὸν ραδιοφωνικὸν σταθμὸν 'Αθηνῶν. Πρέπει, πράγματι, νὰ ἀκούεται ἡ φωνὴ τῆς Πατρίδος καὶ μάλιστα διαυγής, ὥσπας εἶναι καθεὶ τὸ ἐλληνικό. "Εχει δίκαιον ὁ ἐπιστολογράφος σας. Τὰ πληρώματα ἀκούουν τοὺς σταθμοὺς τοῦ Παραπετάσματος καὶ ἡμεῖς εἰς τὰ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν πλοία δὲν ἔχομεν τὴν δύναμιν νὰ τὸ ἀπαγορεύσωμεν. Παράλληλα μὲ τὴν μουσικὴν ποὺ ἀκούουν, σταλάζει μέσα των καὶ τὸ ἀνθελληνικὸν ὅπιον...».

Καὶ ἡ ἄλλη:

«Εἶναι καιρός, νομίζω, νὰ γίνεται καὶ ἡνας ἐλλειψος διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἐλληνικῆς συμβάσεως εἰς τὰ πλοία μὲ λιθεριανὴν καὶ N.A.T. Εύρισκομεθα εἰς ἐποχὴν μὲ πλοία δισυπόστατα. Σημαία ἑνη, ἀσύδοτος. Πληρώματα ἐλληνικά. Δίπορτο μὲ ἄλλους

λόγους.

»Δέν νομίζετε ὅτι ἡνας ἐλλειψος λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ εὔσυνεδήτου θὰ ἔπειπε νὰ γίνη εἰς ὅλα τὰ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν πλοία; Εἰδικά νὰ ἐρωτήθουν τὰ πληρώματα. Πρέπει νὰ τὸ καταλάβωμεν. Οι 'Ελληνες ναυτικοὶ θέλουν λίγη στοργὴ. 'Η κομμουνιστικὴ προπαγάνδα προοδεύει. 'Ονομάζουν τὸ 'Υπουργεῖον ὄργανον τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα χαρακτηρίζονται «πουλημένα». 'Η ἐντύπωσις αὐτὴ είναι, δυστυχώς, γενική. 'Ο πλέον κακομοίρες, ἀπροστάτευτος καὶ ἀπασιόδεξος εἰς τὰ λιμάνια φαίνεται διὰ τὸ 'Ελλην ναυτικό. Καὶ θέλει ἐνίσχυσιν τὸ ηθικόν του. Τότε καὶ μόνον κανεὶς θαυμάτα. Εἶναι φιλότιμος.

»Ἀνεκδιήγητα είναι αὐτὰ ποὺ ἀνέχονται τὰ πληρώματα. Κακὴ ἡ συμπεριφορὴ ἀπὸ μέρους πολλῶν πλοιάρχων, κακὴ ἡ τροφοδοσία, ἀδιαφορία παντελῆς ἀπὸ ἑκείνους ἀκριβῶς ποὺ περιμένουν νὰ τοὺς προστατεύσουν. Τὸ περάδειγμα τῶν πολλῶν ποὺ ἀπέδρασαν εἰς τὴν Αὐστραλίαν θὰ τὸ ἀκολουθήσουν καὶ ἄλλοι. Φεύγουν ἀπογοητεύμενοι.

»Ἐπιβάλλεται ἡ κολὴ μεταχειρίσισις, ἡ ζεστὴ συμπαράστασις ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν πλοιάρχων καὶ τοῦ 'Υπουργείου. Δὲν πρέπει νὰ καταπατῶμεν τὴν ὑπερφάνειαν τοῦ κάθε πτωχοῦ βιοπλαστοῦ, ποὺ ἐμπάρκαρε γιὰ νὰ ζῆσῃ τὸ δικούς του».

»Ἄς προσέξουν τὰ ἀνωτέρω ὅλοι οἱ ὑπωδηπότε ένδιαφερόμενοι διὰ τὸ 'Εμπορικὸν μας Ναυτικόν. Τὸ καθῆκόν των θὰ ἐπιτελέσουν ἐπικοινωνίες ἀμέσωτερα μὲ τὰ πληρώματα, παρακολούθουντες τὰς σκέψεις των, τὰς ἀπογοητεύσεις των. 'Ολιγή κολὴ θέλησις — αὐτὴ καὶ μόνη — εἶναι ἀσκετὴ διὰ νὰ κερδίσωμεν τὸν 'Ελλην ναυτικόν, τὸν καλόν, τὸν ἀπαραμίλλον.

KAI O AGΩN SYNEKIZETAI...

Δύσκολοι καταστάσεις διαγράφονται ἀπὸ τῆς σήμερον — 15ης Ιουνίου — διὰ τοὺς 'Αμερικανούς ἐφοπλιστάς, τοὺς διαχειριζόμενούς πολία καὶ ὑπὸ ἄλλας σημαίας — τὰς οἰσδῆποτε. Τὰ πληρώματα τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων θὰ ἀπεργήσουν, ἐφόσον δὲν θὰ δεχθοῦν οἱ ἐφοπλιστάς οἱ ἔχοντες συμφέροντα εἰς πλοία ὑπὸ ξένας σημαίας τὴν ὄργανωσιν ἀπὸ τὰ «γιούνιονς» καὶ τῶν ἑνῶν πληρωμάτων των.

Εἰδικὴ διάταξις τοῦ προταθέντος σχεδίου συλλογικῆς συμβάσεως προβλέπει, ὅτι «οἰονδῆποτε πλοίον (any vessel), τελούν ὑπὸ τὴν διαχειρίσιν ἡ τὴν ἐξάρτησιν 'Αμερικανού ἐφοπλιστοῦ, ἐπιθυμούντος τὴν ἀνανέωσιν τῆς συμβάσεως διὰ τὰ ὑπὸ τὴν διαχειρίσιν σημαίαν πλοίον, δέν νὰ παχθῇ, ὅσον ἀφορᾷ τὸ συμβόλαιον ἐργασίας, ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ἀμερικανικῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων».

Τὸ ἀξιοσημείωτον εἶναι, ὅτι ἡ ἐπίθεσις τῶν «γιούνιονς» δὲν στρέφεται μόνον κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας, ἀλλὰ κατὰ παντός, τελούντος ὑπὸ τὴν διαχειρίσιν ἡ ἐλεγχούμενον τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν πλοίον, δέν νὰ παχθῇ, ὅσον ἀφορᾷ τὸ συμβόλαιον τὸ μπούκοτάζ. Εἶποτε πάντα καὶ ἀμερικανικὰ «γιούνιον» συνεργάζονται εἰς τὴν ἐπίθεσιν αὐτῆν.

Κατάστασις, συνεπώς, περίπλοκος τείνει νὰ δημιουργηθῇ εἰς τὴν Βόρ. 'Αμερικήν, ἄν ἡ ἀπεργία τῶν 'Αμερικανῶν ναυτικῶν στρέφεται κατὰ πλοίων ἑνῶν καὶ κατά τῶν σκαφῶν ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ τὴν τῶν Βερμούδων. Καὶ ἀκόμη ὅσα σκάφη — 72 τὸν ἀριθμὸν — ησαν καναδικά πρὸ δεκαετίας καὶ μετεφέρθησαν ἐκτοτε εἰς τὸ βρετανικὸν νηολόγιον, θεωροῦνται πλοία σημαίας εὐκολίας. Θά ἐφαρμοσθεῖ καὶ κατ' αὐτῶν τὸ μπούκοτάζ. Εἶκοσι ἐπτά καναδικαὶ καὶ ἀμερικανικὰ «γιούνιον» συνεργάζονται εἰς τὴν ἐπίθεσιν αὐτῆν.

Κατάστασις, συνεπώς, περίπλοκος τείνει νὰ δημιουργηθῇ εἰς τὴν Βόρ. 'Αμερικήν, ἄν ἡ ἀπεργία τῶν 'Αμερικανῶν ναυτικῶν ἐκταθῇ καὶ εἰς τὸ πλούκοτάζ κατὰ πλοίων ἑνῶν χωρῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν. Τὰ «γιούνιον» γνωρίζουν καλῶς μέχρι ποιού σημείου ἡμποροῦν νὰ ἀσκήσουν τὴν πίεσιν. Θά ἐκδιάσουν τοὺς 'Αμερικανούς ἐφοπλιστάς, χωρὶς νὰ θίξουν τὰ ἔννα τῶν πλοίων. Δὲν ἀποκλείεται, ὅμως, νὰ ἐπιδιώξουν τὸν προσεταιρισμὸν τῶν ἑνῶν πληρωμάτων — διὰ τὰ ἀδικά μας ἐνδιαφέρονται — ἵνα παρ' αὐτῶν ἔχουντοσθεῖ τὸν πρότυπον πρὸς σύναψιν συλλογικῆς συμβάσεως, κατὰ τὸ ἀμερικανικὸν πρότυπον.

Αμφιβόλωμεν ἄν θὰ τὸ ἐπιτύχουν. Διὰ τὴν περίπτωσιν αὐτῆν τὸν λόγον πλέον θὰ ἔχουν ἐντεῦθεν τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ Π.Ν.Ο. Τὸ μὲν 'Υπουργεῖον ὄφελει κατηγορηματικῶς νὰ δηλώσῃ πρὸς ὅλους τοὺς 'Ελλην ναυτικούς, ὅτι οἰσδῆποτε προσχώρησις εἰς τὸν

**TO SAVE TIME-MONEY AND FOR EFFICIENT WORK
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH
GEORGE CARRAS, INC.**

17, STATE STREET
NEW YORK 4, N.Y.
CABLES: CARRASBRO

FOR ALL PORTS OF: PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST.
LAWRENCE RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX

άγωνα τῶν Ἀμερικανῶν συνδικαλιστῶν, ἀγῶνα στρεφόμενον καὶ κατὰ τῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων, θά τιμωρήται παραδειγματικῶς. Ὁ ναυτικὸς ποὺ θά ἀγνοήσῃ τὰς ἐκ τῆς ὑφίσταμένης συλλογικῆς συμβάσεως ἀπορρεούσας ὑποχρεώσεις του θά παύση πλέον ἀνήκων εἰς τὰς τάξεις τῶν Ἑλλήνων ναυτιλούμενών. Θά στερήται τού δικαιώματος νὰ ναυτολογηθῇ ἐπὶ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίου καὶ θά διαγράφεται ἀπὸ τὴν δύναμιν τῆς ἐπαγγελματικῆς του ὄργανόσεως.

Μία τοιαύτη προειδοποίησις θὰ συγκρατήσῃ άσφαλῶς τοὺς "Ελλήνας ναυτικοὺς ἀπὸ τοῦ νὰ παρασυρθοῦν εἰς ἐνέργειας, ἐπίζημοις διὰ τὰ συμφέροντα αὐτῶν τῶν ιδίων. Ή κατάστασις, ὅμως, καὶ μετὰ τὴν ὡς ἀνὰ προειδοποίησην θὰ πρέπει ἐπισταμένως νὰ παρακολουθηθεῖται. "Ισως νὰ χρειασθῇ ἡ παρουσία εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ αὐτῶν τῶν προϊσταμένων τῆς Π.Ν.Ο. 'Ο ἀγώνας θὰ φθάσῃ ἀσφαλῶς καὶ μέχρι τῶν δικαστηρίων, ἂν τὰ «γιούνιονς» κινηθοῦν κατὰ πλοίουν σημειελλήμενων μὲ τὴν Π.Ν.Ο., ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας. Ή συμπαράστασις τῶν Ἑλλήνων συνδικαλιστῶν καὶ τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν εἶναι ἐπιβεβλημένη. Θὰ κληθοῦν νὰ βεβαιώσουν δὲ τὰ ὑπὸ μπούκοταξ πλοία ἔχουν ἀπὸ μακρού τακτοποιήσει τὴν θέσιν των ἔναντι τοῦ ἐργατικοῦ παράγοντος διὰ συλλογικῆς συμβάσεως καὶ κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων.

ΤΑ ΥΠΟΠΤΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ

Ἐφιστώμεν ὅλως ιδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τῆς Κυθερήνησεως — τῶν Ὑπουργείων Ναυτιλίας καὶ Ἐξωτερικῶν — ἐπὶ τινων ὑπόπτων δημοσίευμάτων τοῦ ἀμερικανικοῦ Τύπου, ἀναφερομένων εἰς τὴν μεταφορὰν πλοίων λιθεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν, ὁμερικανικῆς ιδιοκτησίας, εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηοδόγυον.

Πρόκειται περὶ ψευδολογίων, αἵτινες ἀποσκοποῦν εἰς τὴν κατασυκοφάντησιν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας. Θέλουν νὰ τὴν ἐμφανίσουν ὡς τὸ νέον καταφύγιον τῆς ἀσυδοσίας, ὡς «σημαίαν ἔυκολίας».

Τὰ σχετικά δημοσιεύματα ὅμιλουν περὶ διαπραγματεύσεων, ἐν κρυπτῷ διεξαγομένων, ἵνα πλοιά ύπὸ «σημαίας εὔκολιάς», ἀμερικανικῶν συμφερόντων, ὑφιστάμενα ἡδη τὴν πίεσιν τῶν «γιούνινος» — πίεσιν ἐπιτυχών μέχρι τοῦδε διεξαγομένην — ύψωσσον τὴν ἐλληνικήν σημαίαν, πωλούμενα τυπικάς εἰς συνιστωνέας ἐλληνικῆς ἔπιστροφῆς.

Ούδεν τούτοις ἀνακρίβεστερον. Καὶ οἱ λόγοι εἰναι γνωστοί. Ἀπὸ πολλοῦ ἡδη χρόνου τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ρητῶς καὶ κατηγορηματικῶς ἐδήλωσεν, ότι θέσις εἰς τὸ ἑδῶ νηολόγιον διὰ πλοία «απομιών εύκολίας», ξένων συμφερόντων δὲν ύψισταται. Μόνον τὰ ἀποδειγμένων Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη ἐπαναπατριζόμενα γίνονται δεκτά. Διὰ τὸ ὑπόπτον προελεύσεως — ξένων συμφερόντων — οὔτε ἡ ὑψωσις τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐπιτρέπεται, ἀλλ' οὔτε καὶ εἶναι δυνατή η ἔπανθρωπις μὲ ιδικά μας πληρώματα, τὰ μὴ ἐπαρκοῦντα, ὅλως τε, διὰ τὰ πολλὰ Ἑλληνικά σκάφη.

Δι' έκστηνην νηολόγυην ειδική έρευνα διενεργείται όσον άφορά την πλοιοκτηρίαν. Αιτήσεις μην προσφέρουνται πλήρεις έγγυησεις έπει της έλληπνης κυριότητας του πλοίου άπορρίπτονται.

Πρό μηνῶν, ξέναι — ἀμερικανικαὶ — ἑταῖροι εἰς ήθελησαν νὰ πληροφορθοῦν τὰ ἔδω κρατούντα διά τὴν νηολόγησιν. Ἐδηλώθη σαφῶς καὶ ἀπροκαλύπτως εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον δὲν πρόκειται νὰ καταστῇ τὸ καταφύγιον ξένων συμφερόντων. Ἡ ἀρνητικής νηολογήσεως πλοίων, μεταφερομένων ἀπὸ τὴν λιθεριανὴν ἢ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, ἀνήκοντων εἰς ἄλλοδα πού, ὑπῆρξε κατηγορηματική. Παρὰ ταῦτα, σὰ δημοσιεύματα ωρισμένων ἀμερικανικῶν ἐφημερίδων ἀναφέρονται, εἰς τὴν διωτέστατην μέρη τους.

μεριόνων αναφέρονται εἰς την δυνοτότητα μιᾶς τοιαύτης μεταφορᾶς. Πολλά είναι, πράγματι, τὰ θιγόμενα ἀπό τὰς ὅπειλάς τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων συμφέροντα, ώστε νὰ ἐπιτηδεῖται διὰ παντὸς μέσου ἢ κατ' αὐτῶν ἀντίδρασις. Συμφέρονται οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ πλοίων ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» νὰ ἐμφανίσουν δυνατήν — ἐνῷ δὲν είναι — τὴν μεταφορὰν τῆς σημαίας κρατῶν εὐρωπαϊκῶν ἐκ παρθόνεως ναυτικῶν. Θέλουν νὰ διεγείρουν ζωηρότερον τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ἀμερικανικῆς κοινῆς γνώμης καὶ τῶν κρατικῶν ἀρμόδιων. Πιστεύεται γενικῶς εἰς τὴν Ἀμερικήν, ὅτι ἂν τὰ πολλὰ ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ τὴν λιθεριανήν ἢ τὴν παναμεσικήν σημαίαν σκάφη μεταφερθοῦν εἰς νηολόγια ἄλλων εὐρωπαϊκῶν κρατῶν, δὲν ὑψιστάμενος ἐπὶ τῶν ἐλύγω πλοίων ἔλεγχος ἀπό της ἀμερικανικῆς πλευρᾶς χαλαρούται ἢ μᾶλλον καθίσταται ἀνέφικτος. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐθνικῆς ἀνάγκης τὸ Πεντάτευχον δὲν θὰ τὴν διατήσῃ.

Συμφέροντας έχουν άκομη ἡ Λιβερία και ὁ Παναμᾶς, ἵνα τὸ σημερινὸν διεθνῶς ἀπαράδεκτον καθεστώς διαπονθῇ. Κοστή υπδειγματοῦ ένοψε

τα σχέσιν με τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης, οὐδὲ συγκαταλέγοντα μεταξὺ τῶν ὑπέκοπών των ἔστω καὶ ἕνα ἐφοπλιστήν ή ναυτικόν, παρέχουν τὴν οἰκτρὰν αὐτὴν προστασίαν εἰς τὴν ἀσύδοσίαν, ἀντὶ πινακίου φακῆς· Ἀρκούν τὰ γνωτά δικαιώματα καὶ τέλη διὰ νὰ καλύψουν μίαν σκανδαλώδη ἀντινομίαν. Πικρία, Βεδαίως, μὲν ἀποκρυπτομένη, διακατέχει τοὺς διαχειριζόμενους τὰ τῶν διατυπώσεων ἔγγραφης τῶν πλοίων εἰς τὰ υηδόγια τῆς ἀσύδοσίας. «Ἐχασαν ἥηδη πολλὰ ἀπὸ τὴν φυγὴν τοῦ Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ. Βλέπουν τώρα τὴν διώξιν κατὰ τῶν σημαίων των συνεχιζομένην καὶ προσπαθούν νὰ συγκρατήσουν τὴν κατάστασιν. Διὰ τοὺς εἰς N. Ὑόρκην «κομμισαρίους τῆς Λιθερίας» τοὺς ἔργολάρους τῆς ὑπόθεσεως, τὸ πλῆγμα εἶναι βαρύ. Καὶ ἔχουν κάθε λόγον νὰ ἀντιδράσουν. Τὰ δημοσιεύματα περὶ μεταφορᾶς εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον εἰς αὐτὸ κυρίως ἀποσκοποῦν. Θέλουν νὰ δυσφημήσουν τὴν σημαίαν μας.

Δέν νομίζουμεν ἄσκοπον, εἰς ἀπάντησιν τῶν δημοσιευμάτων αὐτῶν, μίαν ἐντεῦθεν ἀνακοίνωσιν. Θά διαψεύδῃ κατηγορηματικός τὰς πληροφορίας καὶ θά καθιστᾷ γνωστὴν τὴν ἐν προκειμένῳ πολιτικήν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως. Αὐτὴν εἰς οὐδὲν ἄλλο ἀποβλέπει παρὰ εἰς τὸν ἐπαναπατρισμὸν τῶν ἔλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων, αὐτῶν καὶ μόνον.

Σχετικώς μὲ τ' ἀνωτέρω ἐλάθομεν ἐκ Ν. 'Υόρκης τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν γνωστοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος:

«ώς μὲ τ' ἀνωτέρω ἐλάβομεν ἐκ Ν.

γνωστοῦ ἐφοπλιτοῦ

Αιφνιδιάσθην καὶ κατεπλάγυν μὲ τὸ δημοσίευμα τῆς ἐδῶ «Ἐφημερίδος τοῦ Ἑμπορίου», τὸ σκετικὸν μὲ τὴν δῆθεν προσπάθειαν Ἀμερικῶν ἐφόπλιστων νὰ φέρουν εἰς τὸ ἑλληνικὸν νυλόδιον τὰ πλοῖα τῶν ἐν συνεργασίᾳ — ἀπάραδέκτῳ ὄπωδήποτε, ίνα μὴ ἄλλως τὴν καρακτηρίων — μὲ «Ἑλληνας ἐνδιαφερομένους. Πλῆγμα κατὰ τῆς ὑποστάσεως τῆς ομηρίας μας, τοῦ καλοῦ τῆς διεθνῶς ὄνόματος, θὰ ἀπετέλει μιὰ τοιαύτη «θρωμέρᾳ» συνεναργασία.

Ἐπικαλούμενοι τὸν προσοχὴν ὀλῶν, ἀρμοδίων καὶ ἐνδιαφερομένων, ὅχι μόνον διὰ νὰ προληφθῇ μία τοιαύτη κακή πρᾶξις, ἀλλὰ διὰ νὰ τοισθῇ καπτηγορηματικῶς, οὐ ποτὲ δὲν θὰ ἐπέτρεψεν νὰ καλύψῃ ἡ Κυανόλευκος ὑπόθους ὑπόθεσεις. Εἰμένα λαὸς ναυτιλῶν ἔξι ἀπαλὺν ὄνυχών και ἐπεδειζάμεν ικανότητας ἀπαραμίλλους εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης. Δὲν μᾶς χρειάζονται τα ζένα πλοια. Μᾶς ὑπεραρκούν τὰ ίδικά μας.

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΕΚΒΙΑΖΟΝΤ

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚΒΙΑΣΜΩΝ

Η Π.Ν.Ο. μας παρακαλεί νά δημοσιευσωμεν τήν κάτωθι ἀνακοίνωσιν. Καλεῖ τούς «Ελληνας ἐφοπλιστάς τών ὑπὸ «Σημαίας εὐκολίας» πρόλοιν νά ἀνανεώσουν τάς συμβάσεις διὰ τά ἐν λόγῳ σκάφη ἡ νά προέλθουν εἰς τήν σύναψιν τοιούτων ὅσοι μέχρι τοῦδε δὲν ἔστερξαν νά τὸ πράξουν. Δὲν παραλείπεται καὶ ἡ σχετικὴ ἀπειλὴ περὶ «σοσαρῶν κατὰ τῆς ὁσυδοσίας μέτωπων».

«Εχουν, οώμως, και μίαν υποχρέωσιν ή Διεθνής τῶν Μεταφορῶν και ή έκπρωτούσα αὐτήν Π.Ν.Ο. Θά πρέπει νὰ δηλώσουν, ὃν αἱ συναπτόμεναι συλλογικαὶ συμβάσεις θὰ ἀναγνωρίζωνται ἀπὸ τὰ «γιούνιον» τῆς Ἀμερικῆς.

Φαίνεται, πράγματι, ότι μετά τὴν ἀποπομπὴν τοῦ κ. Χώλλ καὶ τῆς ὄργανωσέως του ἀπὸ τὴν Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν, δὲν πρόκειται νὰ εἰναι σεβαστή ἡ διὰ τῶν συμβάσεων παρεχομένη εὐλογία τῆς Δ.Ο.Μ. Ο κ. Χώλλ ὑπόπτει κατηγορούμενος τοῦτο πάλιν.

Τὸ πρότεινε τοῦ Κλεοπάτρας ἡ οἰκία τῆς Αγγελίας εἶναι σημαντική μεταξύ των παλαιών αρχαίων οἰκιών της Αθήνας.

Άνεψης του μηνούκατας είναι μεγάλιτερα.
Άνεψης, οώμως, τών άνωτέρω έπιφυλάξεων, ή υπαρξής της συλλογικής συμβάσεως έργασίας δι' ένα πλοίον άσυδότου σημαίας και ή άσφαλτος τών πληρωμάτων του παρά τῷ Ν.Α.Τ. είναι όπλα άποτελεσματικήν δυνάμενα να άσκησουν έπιδρασιν εἰς τὴν σκέψιν τῶν ξένων δικαστηρίων, όπου άναποτρέπτως θὰ προσφύγουν οἱ έφοπλισται πλοίοι ὑπὸ μηνούκατάς. «Έχουν, λοιπόν, κάθε συμφέρον οἱ πλοιοκτήται νὰ προέλθουν εἰς τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως. «Αν μὴ τι ἄλλο, θὰ έχουν ὡς προέβλημα τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως.

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

**MONTREAL, SOREL, THREE RIVERS, QUEBEC, HALIFAX, ST. JOHN, CHURCHILL
AND ALL CANADIAN PORTS IN GREAT LAKES**

GENERAL AGENTS:

GENERAL AGENTS:
GEORGE CARRAS, INC.

17 STATE STREET
NEW YORK 4, N.Y.

CABLES: CARRASBRO

στηρίων. Θά ἀποδείξουν, ὅτι δὲν εἶναι ἀσύνθοτον εἰς τὰ τῆς ἔργασίας τῶν πληρωμάτων. Καὶ τὴν ἀπόδειξην αὐτὴν τὴν προπληρώνουν μὲ τὸ χαράσται εἰς τὴν Δ.Ο.Μ. καὶ τὴν Π.Ν.Ο. Εἶναι τὸ ἀσφαλιστικὸν πρέμιον.

"Ἄς ἐκτιμήσουν, συνεπῶς, οἱ ἐφοπλισταὶ τὸ μέγεθος τῆς παρεχομένης προστασίας κατὰ τὸν ἑκδιασμῶν καὶ ἀναλόγως ἄς ἀποφασίσουν.

'Ιδού καὶ ἡ ἀνακοίνωσις τῆς Π.Ν.Ο.:

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

"Η Διοίκησις τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας κατὰ τὸν συνεδριασίαν αὐτῆς τῆς δημοσίας καταστάσεως, ἐν σχέσει μὲν ὑπογραφήν συλλογικῶν συμβάσεων διὰ τὰ πλοῖα Ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ομμαίας εὔκολας.

Κατὰ τὸν συνεδριασίαν ταύτην διεπιστώθη, ὅτι αἱ πλεισταὶ τῶν ἐν ιοχού συλλογικῶν συμβάσεων λήγουν τὸν 15ην τρέχοντας μηνὸς Ἰουνίου, ἐφ' ὃ καὶ ἀπεφασίσθη, δῶς οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ καὶ διακειρισταὶ κληθοῦν διὰ τὸν ἀνανέωσιν αὐτῶν ἐντὸς τοῦ βραχυτάτου τοῦ χρονικοῦ διασπόματος, πάντας οὐχὶ βραδύτερον τῆς 15ης τρέχοντος.

"Ἐκ παραλλήλου η διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο. διεπιστώσεων, δῶς ὑπάρχοντα μεγάλος ὀριθμὸς πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ομμαίας εὔκολας, τὰ οποία δὲν ἔχουν ὑπογράψει συλλογικά συμβάσεις μεταξὺ τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τὸ οποία ἔξακολουθούν να κωφεύουν εἰς τὰς ἐπανειλημμένας προσκλήσεις τῆς.

"Η Διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο. κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν, δῶς καλέσθηνος μεγάλος ὀριθμὸς πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ομμαίας εὔκολας, τὰ οποία δὲν ἔχουν ὑπογράψει συλλογικά συμβάσεις μεταξὺ τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τὸ οποία ἔξακολουθούν να κωφεύουν εἰς τὰς ἐπανειλημμένας προσκλήσεις τῆς.

"Ἐν περιπτώσει ἔξακολουθούει τῆς ἀδιαφορίας, παρερχομένης ἀπό τοῦ πᾶς ἀνωνύμηνος προσθεματικούς, η διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο. ἀντιμετωπίζει τὴν λήψην οισθαρών μέτρων διὰ νὰ τεθῇ τέρμα εἰς τὸ καθεστώς αὐτὸς τῆς ἀσύνδοσίας. Τὰ μέτρα τὰ οποία ἀντιμετωπίζει εἶναι ἀνάπτυξις δραστηριότητος εἰς διεθνή κλίμακα μέσω τῆς Διεθνοῦς Ὀμοσπονδίας Ἔργων Μεταφορών, ἐν στενή συνεργασίᾳ μὲ τὰς Ὀργανώσεις τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς. Πρός τὸν οκοπόν τούτον θὰ ἀνατεθεῖ εἰς μέλος τῆς Διοίκησης τῆς Π.Ν.Ο., δῶς μεταβοῦντας τῆς Δ.Ο.Μ. καθὼς καὶ εἰς τὰς ἔδρας τῶν κυριωτέρων Εὐρωπαϊκῶν Ὀργανώσεων τὴν συνεννόησην ἐπὶ τὴν λεπτομερείαν τῆς ἀναπτύξεως τῆς δραστηριότητος ἐναντίον δόλων τῶν πλοίων, τὰ οποία ἔξακολουθούν να κινούνται ὑπὸ τὰς ομμαίας τῆς ἀσύνδοσίας ἀνευ συμβάσεων τῆς Π.Ν.Ο. ἀνεγνωρισμένων καὶ υπὸ τῆς Δ.Ο.Μ.

'Ἐν Πειραιώ τῇ 6η Ἰουνίου 1961
Ἐντολὴ Διοίκησεως τῆς Π.Ν.Ο.
Ο Γεν. Γραμματεὺς
Μ. ΠΕΤΡΟΥΛΗΣ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΔΙΚΛΕΙΣ

Συνιστάται μεγαλυτέρα προσοχὴ εἰς τὴν γαλλικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν. Τὰ μέχρι τούδε δεδομένα ἀπό τὴν ἑκὲν κάλυψιν τοῦ Ἑλληνικοῦ κύριου ὑπήρχαν λίαν ικανοποιητικά, ἀπὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς, τούλαχιστον, πλευρᾶς. Πρόσφατα ἐπληρώθησαν — χωρὶς τὰς γνωστὰς δλῆς ἀγοράς καθυστερήσεις — σημαντικαὶ δλίκαι ἀπώλειαι καὶ γενικαὶ ἀδαρίαι, εἰς δλας δὲ τὰς περιπτώσεις ἀτυχημάτων οἱ ἐφοπλισταὶ συνήνησαν τὴν κατανόησιν, τὴν καλὴν διάθεσιν.

Προσοχή, δῆμος. "Ηρχισαν διατυπωμέναι αἱ πρώται ἐπιφυλάξεις διὰ τίνας ἀπαίτησεις. Αἱ ἀδαρίαι, αἱ ἀναφέρομεναι κυρίως εἰς ἀκέμελειαν τοῦ πληρώματος" (crew negligence) καὶ εἰς «ζημίας ἐκ κακοκαρίας» τίθενται ὑπὸ αὐτηροτέρων βάσανον. Τὸ ἀποτέλεσμα δὲν εἶναι πάντοτε εύνοικον διὰ τὸν ἐφοπλιστήν. Δὲν συμφωνοῦν οἱ ἀσφαλισταὶ εἰς τὴν τακτικὴν τῶν τοιούτου εἰδους συχνῶν ἀπαίτησεων. Αὐταὶ καὶ δὲν τοὺς ἐνθαρρύνουν εἰς τὴν περιστέρω ἀνάπτυξιν τῶν ἔργασιών ἐπὶ Ἑλληνικῶν κινδύνων.

"Ἄς μὴ λησμονήται τὸ γεγονός, ὅτι ἡ γαλλικὴ ἀγορά ὑπῆρξεν ἡ στρίξιστα, κατὰ μίαν χαλεπήν περίοδον, τὴν ἀσφαλιστικὴν ὑπόθεσιν τοῦ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίου. Ἀθρόοι πρὸς αὐτὴν ἐστράφησαν οἱ ἐφοπλισταὶ, ὅταν οἱ Ἄγγλοι ἡξιώσαν τὰ περισσότερα ἀσφάλιστρα, τὰ ἀπαγορευτικά διὰ τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητα τῆς Ναυτιλίας μας. Οἱ Γάλλοι μᾶς ἐδέχθησαν καὶ κατέστησαν δυνατὴν τὴν ἀποτροπήν τοῦ κινδύνου. Κατείδον καὶ οἱ Ἄγγλοι τὸ σφάλμα τῶν ὑπανεχώρησαν, ζητήσαντες καὶ συγγνώμην.

"Ἔχομεν, λοιπόν, κάθε συμφέρον νὰ κρατήσωμεν ἀνοικτήν, καλοπρασίετον τὴν γαλλικὴν ἀγοράν. Τῆς ὀφειλομενην τὴν καλὴν μεταχείρισιν. Καὶ ἡ μέχρι τοῦ ὑποχρέωσιν νὰ τὴν προσέχωμεν.

Αἱ συχναὶ ἀδαρίαι, λόγω ἀπειρίας ἡ ἀμέλειας τοῦ πληρώματος, ἡ ἀνεπαρκῆς συνεργασία ἀσφαλιστοῦ καὶ ἀσφαλιζομένου, η διαστροφος

σκέψις, ἡ κρατοῦσα εἰς τίνας ἀκόμη, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ καλούνται νὰ πληρώσουν πάντοτε τὰ σπασμένα, δημιουργοῦν ἀκριβῶς τὸν «κακὸν κίνδυνον», προκαλοῦν τὴν ὑφωσιν τῶν ἀσφαλιστρῶν.

Καὶ ἐπαναλαμβάνομεν: ἡ γαλλικὴ ἀγορά μᾶς χρειάζεται. Εἶναι τὸ ἀντίρροπον τῶν γνωστῶν πέραν τῆς Μάγχης ὑπερφιάλων ἀξιώσεων εἶναι ἡ ἀσφαλιστικὴ δικλεῖς διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. Συμφέρον ἔχομεν νὰ ἀποφύγωμεν τὰς δυσμενεῖς ἐντυπώσεις, νὰ καλλιεργήσωμεν σχέσεις στενετέρας συνεργασίας καὶ δι' αὐτῆς νὰ ἐνθαρρύνωμεν τὸν Γάλλον ἀσφαλιστὴν εἰς τὴν ἀνάληψιν τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου.

Δὲν ἀποκλείεται, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, νὰ δημιουργήσωμεν εἰς Παρισίους ευνοϊκάς καταστάσεις, αἵτινες θὰ ἔτεινον εἰς αὐτὴν τὴν ἀσφαλιστικὴν χειραφέτησιν τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας.

* * *

"Ο θάνατος ἐπιφανοῦς Γάλλου ἀσφαλιστοῦ, τοῦ Jaques Mocé ἡγελθή πρὸ ἡμέρων ἐκ Παρισίων. Ἡτού κύριος ἀσφαλιστῆς (leading underwriter) διὰ τοὺς ἀπό τινας ἐτῶν τοποθετουμένους εἰς τὴν γαλλικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν Ἑλληνικούς κινδύνους ἐπί σκαφῶν. Δεσμοὶ στενῆς συνεργασίας μὲ διακεριμένους "Ελληνας ἐφοπλιστὰς εἰχον ἀναπτυχθῆ καὶ βασίμως ἡλίπιζετο ὅτι, ἡ συνεργασία αὐτὴ μὲ τὸν ἀποθανόντα θὰ διηρύννετο πρὸς τὸ καλὸν τῆς Ναυτιλίας μας.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

"Απὸ 1ης Ἰουλίου θὰ ὑπαγορευθῇ, ὡς φαίνεται, ὁριστικῶς ἡ μεταφορὰ μεταναστῶν ἐξ Ἐλλάδος εἰς Αὐστραλίαν, διὰ ναυλώμενων ὀπεράτων. Τὸ 'Υπουργείον τῶν 'Εσωτερικῶν ἀνεκοίνωσεν ἡδη τὴν ἀπόφασίν του εἰς τὴν Διακυβερνητικήν 'Ἐπιτροπήν Μεταναστεύσεως καὶ θεωρεῖται βέβαιον, ὅτι δὲν πρόκειται νὰ ὑπαναχωρήσῃ.

Καὶ ἡτο καρὸς νὰ τεθῇ φραγμὸς εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν — τὸν ἀπό πάσης πλευρᾶς ἀσύμφωνο καὶ διὰ τὸν μετανάστην — καὶ τὸν ὄποιον ὑφίσταται ἡ Ἑλληνικὴ ὑπερωκανίος γραμμὴ ἀπὸ τὸ ἀεροπλάνον. Εἰς 3.000 περίπου μετανάστας ἀνήλθεν ἡ Ἐλλάδος πελατεία τῶν ἀεροπλάνων κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, καθ' ὃν χρόνον περιορίζεται ὁ ὀριθμὸς τῶν Ἑλλήνων μεταναστῶν καὶ προετοιμάζεται ἡ δρομολόγησις δευτέρου Ἑλληνικοῦ ὑπερωκανίου πρὸς τὴν πέμπτην ἥπειρον.

Ούτω, διὰ τὸ ἐναπομένον ἑξάμηνον τοῦ 1961, η ἀναλογία τῶν ἔξι 'Ἐλλαδῶν μεταναστῶν ὡρίσθη εἰς 1.650, οἵτινες καὶ θὰ ἔχουνται ἀξιοπρέπην ἀπαντες σχεδὸν ὑπὸ τοῦ ὑπερωκανίου «Πατρίς». Διὰ τὸ ἔτερον πλοίον τοῦ Οἴκου Χανδρῆ, τὸ «Βρετανών», τὸ ὄποιον θὰ ἐκτελέσῃ τὸ πρῶτον, μέσω Πειραιῶς, δρομολόγιον του τὸ προσεχῆ Δεκέμβριον δὲν θὰ ὑπάρξῃ οὐδὲις σχεδὸν ἐπιβάτης τῆς Δ.Ε.Μ.Ε. Θὰ ἀναγκασθῇ τοῦ τοῦ νὰ προσεγγίσῃ εἰς πολούς μεσογειακούς λιμένας, διὰ νὰ συγκεντρώσῃ ἀριθμόν τινα ἐπιβατῶν. 'Αντιθέτως, κατὰ τὰ πρὸς Αὐστραλίαν ταξίδια του, μέσω Νοτίου Αφρικῆς, τὸ πλοίον προβλέπεται ὅτι θὰ είναι πλήρες.

"Ἐν τῷ μεταξὺ ἐγγόνωσθαν αἱ λεπτομέρειαι τῆς ἐπιτευχείσης συνεργασίας μεταξύ τοῦ Οἴκου Χανδρῆ καὶ τοῦ μεγάλου ἀγγλικοῦ τουριστικού ὄργανου «Οδερστήζ Βίζιτορς Κλάμπ» προσφάτως ἐπεκτείναντος τὴν δραστηριότητά του εἰς τὴν Αὐστραλίαν. Πρόκειται περὶ μιᾶς συμφωνίας, ὑπογραφομένης ὑπὸ τῶν 'Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ἀφ' ἐνός καὶ τοῦ 'Ἄγγλου ιδρυτοῦ τοῦ ἐν λόγῳ ὄργανον μεταναστῶν'. Μάξ Γουΐλσον, ἡτις ἔχαρακτηρίσθη ὡς μία ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας ἔργασίας διὰ τὸν μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἐξ Αὐστραλίας εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν.

Διὰ τῆς συμφωνίας αὐτῆς, ὁ Οἴκος Χανδρῆ ἀναλαμβάνει, ὅπως ἐντὸς διετίας διαθέσῃ εἰς τὸ «Οδερστήζ Βίζιτορς Κλάμπ» 20.000 θέσεις κατὰ τὰ ταξίδια ἀνόδου πρὸς Εὐρώπην καὶ καθόδου πρὸς Αὐστραλίαν τῶν δύο ὑπερωκανίων του, ὑπὸ ναύλους κυμαινομένους ἀπὸ 90 λίρας Αὐστραλίας (72 ἀγγλικάς) καὶ ἄνω, διὰ τὰ ταξίδια πρὸς Εὐρώπην καὶ 162 λίρας Αὐστραλίας (130 ἀγγλικάς) διὰ τὰ ταξίδια πρὸς Αὐστραλίαν ἀναλόγως θέσεως.

* * *

"Ίδου τώρα καὶ ἐπίσημοι τινὲς πληροφορίαι σχετικῶς μὲ τὰς προσφάτως ἐνεργείας τοῦ δρομολογήσης της συνεργασίας μεταναστῶν τοῦ οργανισμού κ. Κουτουπέ, ὅπως συστήση νέαν ὑπερωκανίου γραμμήν μὲ ἀφετηρίαν τοὺς λιμένας τῆς Αὐστραλίας καὶ τέρμη τὴν Ἐλλάδα.

"Ο ἐν λόγῳ δρομογενῆς ὑπέδαλεν ἐρώτημα εἰς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας ἀνύνεται νὰ δρομολογήσῃ ὑπερωκανίον ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν εἰς τὴν γραμμήν, τὴν ὄποιαν συμβατικῶς, ἔξυπηρτον τὰ πλοία

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE: KHARTOUM PORT SUDAN	P.O.B. 116	P.O.B. 184	WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH
TEL. 72.356	TEL. 2450	TEL. 90	RIZARI BUILDING	P.O.B. 266	
ALSO IN DJIBOUTI	MASAWA	ASSAB	ASMARA	ADDIS ABBEBA	ADEN (CAMP)
P.O.B. 15	P.O.B. 6	P.O.B. 63	P.O.B. 1115	P.O.B. 312	P.O.B. 55
TEL. 281	TEL. 187	TEL. 8	TEL. 488	TEL. 2311	TEL. 681

UNDER THE STYLÉ:-

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS."

τοῦ Οίκου Χανδρῆ. Ή δοθεῖσα ἀπάντησις ήτο ἀρνητική, διηγκρινίζετο, ὅμως, ὅτι θὰ ἡδύνωτο νὰ δρομολογηθῇ πλοίον τελοῦν ὑπὸ ζένην σημαῖαν.

Ιλαρά τὴν σαφῆ αὐτὴν ἐνημέρωσίν του, ὁ ἐνδιαφερόμενος ὄμογενής, προεβῇ εἰς εὑρεῖν διαιμήσιν ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ αὐτοράιανοῦ Τύπου τῆς συσταθείσης ὑπὸ αὐτοῦ γραμμῆς, ἥτις θὰ ἔξυπηρετείτο ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ ὑπερωκεανίου «Ἀύταραλίς». Εἰς τὴν διαφήμισιν αὐτὴν προσετίθετο, ὅτι κατὰ τὸ πρώτον ταξίδιον τοῦ πλοίου πρὸς Ἑλλάδα, οἱ ἐπιβάται δὲν θὰ κατέβαλον ναῦλον, ἀλλὰ θὰ ἔταξιδευον δωρεάν!

Πάντως, καὶ πρὸς ἀποφυγὴν συγχύσεως μεταξὺ τῶν ὄμογενῶν, τὸ «Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας» ἔξηπτσεν ἀπὸ τὸ «Ὑπουργεῖον Ἐξωτερικῶν», ὅπως αἱ ἐν «Ἀύταραλίᾳ» προξενικαὶ μας ἀρχαὶ ἀνακοινώσουν, ὅτι ὑπερωκεανίον ὑπὸ τὸ ὄνομα «Ἀύταραλίς» δὲν φέρεται ἐγγεγραμμένον εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νησολόγια. Κατὰ συνέπειαν τὰ ἀνακοινωθέντα ὑπὸ τοῦ κ. Κουνουπέ περὶ νέας Ἑλληνικῆς γραμμῆς δὲν δύνανται νὰ θεωρηθοῦν πρὸς τὸ παρόν, τούλαχιστον, ὅτι ἀνταποκρίνονται πρὸς τὴν πραγματικότητα.

KAI TA EKTRONIA SYNEKIZONTAI

Φωρᾶται τὸ «Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας» ὑφιστάμενον εἰσέτι τὴν ἐπίδρασιν τοῦ τέως Γενικοῦ τοῦ Γραμματέως εἰς διτοῦ ἀφορᾶς τὰς ἀποφάσεις καὶ τὰς ἐνεργείας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἐπὶ τῶν ὑποθέσεων τοῦ κ. Πέτρου Ποταμιάνου καὶ τῶν παρ' αὐτοῦ διαπραττομένων ἐκτρόπων.

Πρόσφατα τὰ γεγονότα. Μετὰ τὰς τόσας καὶ τόσας διμαρτυρίας τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ, τὰς ρηματικὰς διακοινώσεις τοῦ Ἰταλοῦ Πρέσβεως, τὰ ἔντονα διαδήματα τοῦ «Ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν καὶ τὰ σχόλια τοῦ Τύπου, συνεκινήθησαν, ἐπὶ τέλους, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ «Ὑπουργείου Ναυτιλίας». Ἀπήλασαν τὴν γραμμὴν Κερκύρας — Βρινδησίου τῆς παρουσίας τοῦ γνωστοῦ μικροῦ πλοίου τῶν ἀγόνων γραμμῶν «Αἴγειν». Ἐκρίθη — καὶ πολὺ δικαίως — ὅτι εἶναι ἀκατάλληλον.

Εἰς τὸν πίνακα τῶν ἐγκριθέντων ἀπὸ τὴν ἀρμοδίαν ἐπιτροπῆν θερινῶν δρομολογίων τὸ «Αἴγειν» περιωρίζεται εἰς τὰς γραμμὰς ἐσωτερικοῦ. Ο πίναξ ἀνεκοινώθη καὶ ἐδημοσιεύθη πρὸς ἡμέραν. Παρεμβαίνει, ὅμως, ὁ κ. Φωκίων Ποταμιάνος ὑπὲρ τῶν συμφερόντων τοῦ ἀδελφοῦ του. Πείθεται ὁ κ. Ἀνδριανόπουλος νὰ ἀκριώσῃ τὰ ἐγκριθέντα δρομολόγια καὶ παρέχει τὴν ἀδειανή τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν γραμμὴν Βρινδησίου τοῦ «Αἴγειν». Κατάφορτον ἐπιβατῶν ἀπέπλευσε τὴν περασμένην Κυριακήν διὰ Κέρκυρας, Βρινδησίου, μὲν προσέγγισιν καὶ εἰς τοὺς ἡπειρωτικούς λιμένας. «Ἄξιοι συγχαρητήριών οἱ τοῦ «Ὑπουργείου Ναυτιλίας! Τὰ πάντα ἐπιτρέπονται εἰς τὸν κ. Π. Ποταμιάνον. Ισχυροὺς ἔχει φίλους καὶ προστάτας.

«Ἔχει, ὅμως, συνέχειαν ἡ ὑπόθεσις. Πρόστιμον 105 χιλ. δραχμῶν ἐπέβαλεν εἰς τὸν κ. Ποταμιάνον ὁ Λιμενάρχης Κερκύρας ἐπὶ ὑπερφορτώσει τῶν πλοίων του. Καὶ τὸ πρόστιμον αὐτὸν εἰς τὸ τρίτον ὑπεδιάσθη ἀπὸ τὸ «Ὑπουργεῖον, χωρίς, βεβαίως, νὰ φρονηματίσῃ ὡς τοὺς πάντας καὶ τὰ πάντα μυκτηρίζων — δὲν ἔχει ἄδικον — κ. Π. Ποταμιάνος. Πρὸς ἡμέραν τὸ «Κολοκοτρώνης» ὑπέρφορτον ἀπέπλευσε τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Λέγεται, ὅτι εἰς 780 ἀνηρχόντο οἱ ἐπιβάται του. Ο κ. Λιμενάρχης Πειραιῶς θὰ πρέπει, ἀσφαλῶς, νὰ γνωρίζῃ τὸν ἀκριβῆ ἀριθμόν. Παρακαλεῖται νὰ τὸν ἀνακοινώσῃ. Θὰ δένται προσέγγισιν καὶ εἰς τοὺς ἡπειρωτικούς λιμένας. Αὔξιοι συγχαρητήριών οἱ τοῦ «Ὑπουργείου Ναυτιλίας! Τὰ πάντα ἐπιτρέπονται εἰς τὸν κ. Π. Ποταμιάνον.

EIS THN AKTOPOLOI·IAN

Μᾶς καταγγέλλονται ἀπίστευτα, τὴν ἀληθείαν πράγματα, ως συμβαίνοντα εἰς αὐτὴν τὴν ἀκτοπλοΐαν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν. Καὶ αἱ καταγγελίαι προέρχονται ἀπὸ τὸ ὑπεύθυνα πρόσωπα, ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς προϊσταμένους τὴν ἐπαγγελματικῶν ὄργανώσεων τῶν ἀξιωματικῶν.

Οἰκτρά — μᾶς λέγουν — εἶναι ἡ ὅλη ἐνδιαίτησις τῶν πληρωμάτων — ἀνωτέρων καὶ κατωτέρων — εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη. Ή τροφοδοσίος τοιαύτη, ώστε νὰ πει νοῦν — μὲν τὴν λέξιν αὐτὴν μᾶς ἀπεικόνισαν τὴν κατάστασιν — οἱ ἐργάζομενοι. Καὶ ἡ «πεινα» ποῦ; «Οχι εἰς ὑπερπόντιον τι ταξίδιον, ἀλλὰ ἐδῶ, εἰς τὰς πλησιοχώρους θαλάσσας καὶ ὅταν εἰς τὰ μαγειρεῖα τῶν πλοίων παρασκευάζωνται τὰ πολυποίκιλα ἔδεσματα διὰ τοὺς ἐπιβάτας.

«Κάτεργα» χαρακτηρίζονται τὰ διαιμερίσματα τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν λοιπῶν μελῶν τοῦ πληρώματος εἰς τινα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν. Καμμία φροντὶς διὰ τὴν στοιχειώδη θανεσιν. Εἰς τὰ παλαιότερα, τὰ προπολεμικὰ ἀκτοπλοϊκά, η κατάστασις ήτο ὅλως διάφορος, καλυτέρα.

Καὶ τέλος, διὰ νὰ συμπληρωθῇ ἡ ἀθλιότητα: Δὲν πληρώνονται τα-

κτικῶς αἱ μισθοδοσίαι. Εἰς ὥρισμένα σκάφη δίμηνον καὶ τρίμηνον δὲν εἶναι ἀρκετὸν διὰ νὰ ἔξοφληθούν οἱ μισθοί.

Μᾶς ὑπέδειχαν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ναυτικοί νὰ φέρωμεν εἰς τὴν δημοσιότητα τὰ ἀνωτέρω. Τὸ πράττομεν μὲν τὴν ἐλπίδα νὰ διορθωθῇ μία ἀπαράδεκτος, πράγματι, κατάστασις. Θὰ ἐνημερωθούν οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι.

«Ἐχουμεν, ὅμως, νὰ παρατηρήσωμεν: Είναι ἡ δημοσιότης, ἡ μόνη ἀντίδρασις τῶν πληρωμάτων; Τὰ σωματεῖα των δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ εἰχον προθῆ εἰς τὰ κατάλληλα διαβήματα; Ἀχαρακτήριστος ἡ τηρουμένη σιωπή, ἡ ἀνοχή μιᾶς ἐκνόμου καταστάσεως. Δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ είχεν ἥδη λάβει γνῶσην τὸ «Ὑπουργεῖον τῶν τεκταινομένων ὑπάρχων» αὐτὰ τὰ δημάτα τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν;

«Ἀλλὰ τὸ γεγονός, ἀκριδῶς, ὅτι δὲν διεπιστώθη μέχρι τοῦδε καμμία συγκεκριμένη καταγγελία καὶ διτοῦ εἰς οὐδεμίαν ἀντίδρασιν — ὅπως θὰ ἐπρεπε — προέδησεν τὰ πληρώματα, μᾶς ὑποχρέονται νὰ διατηρησωμεν τὴν ἐπιφύλαξιν ἐπὶ τῶν ἥδη ἀποκαλυπτομένων. Ας ἐπιληφθῇ, πάντως, τὸ Λιμεναρχεῖον σχετικῶν ἀνακρίσεων καὶ ἄν τα καταγγελλούμενα διαπιστωθοῦν, ἃς κινηθῇ ὁ νόμος, ἃς ἐκλείψῃ ἡ ἀνωμαλία καὶ ἃς ἐπιβληθῇ τὸ δίκαιον.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΗ Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὸ σκέδιον προγραμματισμοῦ εἰς τὰ τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, ὡς τοῦτο κατηρτίσθη ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν ὑπερέδαιον τοῦ «Ὑπουργείου Ναυτιλίας».

Τὸ σκέδιον, ἔγκρινόμενον κατὰ τὴν προσεχῆ σύσκεψιν τοῦ Συμβουλίου Ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, τὴν συνερχομένων ὑπὸ τὴν πρεδίσιον τοῦ κ. «Ὑπουργού τῆς Ναυτιλίας», θὰ ἀποτελέσῃ τὸν καταστικόν καρπν τῆς δημόσιας προσπαθείας.

Σκοπὸς τοῦ παρόντος προγραμματισμοῦ είναι ἡ ἀντιμετώπιση τῶν ἀναγκῶν τῆς μεγάλης ἐλληνικῆς ναυτιλίας κυρίως εἰς στελέχη καταστρώματος, μηχανῆς καὶ ἀσυρμάτου. Τὰ στελέχη ταῦτα εἰς ἀριθμὸν πρέπει νὰ καλύψουν τὰς εἰς ἀξιωματικοὺς ἐλλείψεις τῶν πλοίων μᾶς ἐντὸς εὐλόγου χρονικού διστήματος (ἐπισυνάπτεται σχετικὸς πίναξ) εἰς ποιότητα δὲ νὰ είναι ίκανά νὰ ἀντεπεξέλθουν ικανοποιητικῶς εἰς τὰς συγχρόνους ἀπαίτησεις.

Λαμβάνεται ὑπὸ σφιν όπιν ἐξ ἄλλου, ὅτι ἡ ἐπέκτασις τῆς δραστηριότητος τοῦ Y.E.N. εἰς τὸ τομέα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ἀποτελεῖ ἐπιβαλλομένην τακτικὴν πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

«Υπὸ τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεων, αἱ βασικαὶ γραμμαὶ ἐνὸς προγράμματος ἀφορῶντος εἰς τὴν δημοσίαν ναυτικήν ἐκπαιδεύσιν, διαγράφονται ως ἀκολούθως:

A'. ΣΧΟΛΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

1.— Λειτουργοῦν ἡ ΔΣΕΝ/Υ ἀπὸ τοῦ 1931, αἱ ΔΣΕΝ/Α καὶ ΔΣΕΝ/Κ ἀπὸ τοῦ 1956. Προβλέπεται ἡ ἀπὸ τοῦ 1962 λειτουργία τῆς ΔΣΕΝ/Σ.

2.— Ή μέση ἐπησία ἀπόδοσις καὶ τῶν τεσσάρων τούτων Σχολῶν εἰς δοκίμους καταστρώματος δέον νὰ πολογίζεται εἰς 200, εἰσαγομένων κατ' ἔτος 40 — 80 εἰς ΔΣΕΝ/Α, ἀνὰ 35—70 εἰς ΔΣΕΝ/Υ καὶ ΔΣΕΝ/Σ καὶ 40 εἰς ΔΣΕΝ/Κ.

3.— Πρὸς τοῦτο είναι ἀναγκαῖον ἀπὸ ἀπόφεως μὲν ἐγκαταστάσεων:

α) Νὰ κτισθῇ ἡ γέφυρα ἐπὶ τοῦ δώματος τοῦ κτιρίου διδακτηρίων ΔΣΕΝ/Α πρὸς ἐγκατάστασιν τῶν ναυτικῶν ὄργανων.

β) Νὰ ὀλοκληρωθοῦν αἱ διαρρυμίσεις τῶν κτιρίων ΔΣΕΝ/Υ.

γ) Νὰ ὀλοκληρωθῇ τὸ κτίριον ἐστιατορίου ΔΣΕΝ/Κ οἰκοδομουμένου καὶ δευτέρου ὄρόφου.

δ) Νὰ ἔξοπλισθῇ διὰ τῶν ἀναγκαιούντων ἐκπαιδευτικῶν μέσων ἡ ΔΣΕΝ/Σ.

‘Απὸ γενικωτέρας δὲ ἀπόφεως:

α) Νὰ ἐνισχυθῇ τὸ διοικητικὸν καὶ ἐκπαιδευτικὸν προσωπικὸν τῶν Σχολῶν.

β) Νὰ ἐπιλυθῇ τὸ θέμα τῶν ἐκπαιδευτικῶν πλοών.

γ) Νὰ γίνη ἡ ἀναμόρφωσις τοῦ προγράμματος.

δ) Νὰ ἀντιμετωπισθῇ ικανοποιητικῶς τὸ ζήτημα τῶν ἐκπαιδευτικῶν βιθίων.

B'. ΣΧΟΛΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

1.— Λειτουργεῖ ἥδη μόνον μία Δημοσία Σχολή ἐν «Ασπροπόρῳ».

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ «ΗΡΑΚΛΗΣ, & ΟΛΥΜΠΟΣ,

TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

Παραλήλως λειτουργούν 16 ιδιωτικά νυκτερινά σχολαί άνεγγωρισμένα ύπό την Υ.Ε.Ν. και υπαγόμενα ήδη ύπό την διοίκησιν του Υπουργείου Παιδείας.

2.— Μέση έτησία απόδοσης της Δημοσίας Σχολής 65 δόκιμοι. Έτησία απόδοσης ιδιωτικών σχολών περίπου 500. Ο μέσος όρος χαρακτηρίζομενων έτησίων δοκίμων μηχανικών 330.

3.— Ή ανάγκαιούσα αύξησης του άριθμου των μηχανικών στελέχων ένα συνδυασμό πρὸς την ποιοτική βελτίωσιν της καταρτίσεως αύτων έπιβαλλουν:

α) Την αύξησην κατά το δυνατόν της έτησίας απόδοσεως της Σχολής 'Ασπροπύργου και τή περαιτέρω ανύψωσιν του έκπαιδευτικού έπιπέδου τόσον δι' ενισχύσεως των πρακτικών έφαρμογών σσον και του ηλεκτρολογικού τομέως. Την ενίσχυσην ταυτήν θὰ έπιτρέψῃ ή ύπο έκτελεσιν έπέκτασης του κτιρίου του Μηχανουργείου και ό εξοπλισμός του διὰ τού προγράμματος δημοσίων έπενδυσεων.

β) Την ίδρυσην τριών Δημοσίων Σχολών Μηχανικών εις ἄς περιοχάς αι γενικαὶ ἀνάγκαιης ή αι ειδικαὶ συνθήκαι τὸ έπιτρέπουν και εἰδικότερον:

αα) Μετατροπὴ της ιδιωτικῆς Σχολῆς Μηχανικών Ε.Ν. Χίου εις Δημοσίαν. Έπιβάλλεται ή παραχώρησις καταλλήλου οικήματος και ή δημιουργία καταλλήλου Μηχανουργείου διστάναις τῶν ένδιαφερομένων έφοπλιστῶν. Δύναται νὰ λειτουργήσῃ ως ήμερινή Σχολὴ μὲ διάθεσιν ικανοῦ χρόνου εις προκτικὸς έφαρμογάς.

ββ) Μετατροπὴ της ιδιωτικῆς Σχολῆς Μηχανικών Ε.Ν. Σύρου εις Δημοσίαν. Τὰ βασικὰ οικήματα υπάρχουν. Θ' ἀπαιτεῖθη ή συμπλήρωσις τού έκπαιδευτικού έξοπλισμοῦ. Θὰ λειτουργήσῃ ως νυκτερινή, τῶν ήμερινῶν ὡρῶν, μέχρις δ, διατιθέμενων δι' ἀπασχόλησιν εις τὸ Νεώριον και τὰς λοιπὰς ἔγκαταστάσεις.

γγ) "Ιδρυσης Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικών Ε.Ν. ἐν Πειραιεῖ. Θὰ λειτουργήσῃ ως νυκτερινή ύπο την προϋπόθεσιν της ἔξασφαλίσεως ήμερινής, μέχρις δ ὡρῶν ἀπασχόλησεως τῶν μαθητῶν εις ναυτικὰς ἔγκαταστάσεις ('Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα).

γ) "Αντιμετώπισιν ζητήματος ἔκπαιδευτικῶν βιβλίων ιδίᾳ μέσω Εύγενειδίου 'Ιδρυματος.

4.— Ής ἀπωτέρεας έφαρμογῆς σκέψις σημειούται ή ἀνάγκη ιδρύσεως Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικών Ε.Ν. ἐν Θεσσαλονίκῃ, δεδομένου διτ, δόλκληρος δ ἐλληνικὸς γεωγραφικὸς χῶρος δ πρὸς Βορρᾶν τῆς γραμμῆς Βόλου — Μυτιλήνης, στερεῖται παντελῶς ναυτικῶν σχολῶν. Ομοίως σημειούται ή δυνατότης μετατροπῆς εις Δημοσίαν τῆς ἐν Ληξουρίῳ Βαλλιανείου ἀνεγνωρισμένης ιδιωτικῆς Σχολῆς Μηχανικών Ε.Ν.

5.— Αναφορικῶς πρὸς τὰς ύπο τὸ Υπουργείον Παιδείας υπαγόμενας ιδιωτικὰς σχολὰς ἐπιβάλλεται ή κατὰ τὸ δυνατόν παρακολούθησις τῆς λειτουργίας και ἀπόδοσεως τῶν. Χρειάζεται ἐπίσης προσ-

πάθεια διὰ τὴν ἐπαναφορὰν τούτων ύπο τὸ Υπουργείον Εμπορ. Ναυτιλίας η τούλαχιστον διὰ τὴν πλουσίαν και ὀποτελεσματικὴν ἐκπρώσησιν τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων εἰς τὰ ἐπηρεάζοντα τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν Συμβούλια τῆς 'Επαγγελματικῆς 'Εκπαίδευσεως τοῦ Υπουργείου Παιδείας.

Γ'. ΣΧΟΛΑΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ

1.— Λειτουργεὶ 1 Δημοσία Σχολὴ 'Ασυρματιστῶν ἐν Ασπροπύργῳ. Παραλήλως λειτουργούν 9 ιδιωτικὰ σχολαὶ υπαγόμεναι νῦν εἰς τὸ Υπουργείον Παιδείας.

2.— Ή έτησία απόδοσης της Δημοσίας Σχολῆς ύπολογίζεται εἰς 30—35. Αἱ ιδιωτικαὶ σχολαὶ ἔχουν μέσην ἐτησίων απόδοσην 250 ἀποφοίτων.

3.— Σταθεροποιουμένης τῆς λειτουργίας της Δημοσίας Σχολῆς και αύξανομένης τῆς έτησίας απόδοσεώς της εἰς 40 τούλαχιστον ἀποφοίτους, ύπολογίζεται ὅτι αὐτῇ θὰ καλύπτῃ τὸ ημισυ τῶν κατ' ἔτος ἀναγκαιούντων νέων 'Ασυρματιστῶν.

Δ'. ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

1.— Επιβάλλεται η ταχυτέρα δυνατὴ ἔναρξις λειτουργίας τῶν μετεκπαιδευτικῶν σχολῶν εἰς: α) τὰ ραντάρ, β) τὰς γυροσκοπικὰς πυξίδας και, γ) τὴν ραδιοτηλεφωνίαν. Ή λειτουργία τούτων προϋποθέτει τὴν ἐπίλυσιν τῶν προβλημάτων στεγάσεως, ἔξοπλισμοῦ και ἐκπαίδευτικοῦ ἐπιτελείου.

2.— Επιβάλλεται η μελετηθῆ διόργανωσις κρατικῶν μετεκπαιδευτικῶν κέντρων διὰ τοὺς ὑπόψηφους πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων Ε.Ν.

3.— Επιβάλλεται η ίδρυσης και λειτουργία Δημοσίας Σχολῆς ἐκπαίδευσεως και μετεκπαίδευσεως θαλαμηπόλων πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ δύντατον προβλήματος ἐπανδρώσεως τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων διὰ καταλλήλου προσωπικοῦ διαμερισμάτων.

ΠΛΗΡΟΥΤΑΙ ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΑΝΑΓΚΗ

Συνιστάται δημοσία σχολὴ θαλαμηπόλων. Θὰ πληρωσῃ και αὐτῇ μίαν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην. Ή ἐπιβατηγός μας ναυτιλία ηδήθη τὰ τελευταῖς χρόνια εἰς ἀριθμὸν πλοίων και τονάζ. Ή δραστηριότης αὐτῆς προσέλαβεν ἔκτασιν ἀνευ προηγουμένου. Ήχομεν τώρα περισσότερα, παρὰ ποτὲ ἀλλοτε, ὑπερωκέναις, μεσογειακά, τουριστικά και ἀκτοπλοϊκά. Τὸ ἐλληνικὸν ἐπιβατηγὸν προσβάλλεται ἐπὶ εύρυτέρου διεθνούς ἐπιπέδου. Προϋπόθεσις τῆς ἐπιτυχίας εἰς τὰς νέας του ἔξορμήσεις είναι η υπαρχει Βοηθητικοῦ προσωπικοῦ, καλῶς κατηρτισμένου, ἀμέμπτου παραστάσεως, κατέχοντος τὴν ἀγγλικήν, τούλαχιστον.

Θὰ στοιχίσῃ πολλὰ η σύστασις τῆς σχολῆς. Οι ἔφοπλισται τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, κατανοοῦντες τὴν ἀνάγκην, προσφέρονται νὰ συμμετάσχουν εἰς τὰς δαπάνας. Τὸ ζήτημα τῆς στέγης προβάλλει.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΜΕΣΩ ΤΩΝ Κ.Κ.

FRANK B. HALL & CO., Inc.

ΜΕΣΙΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ & ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ

67 WALL STREET, NEW YORK 5, N.Y.

PLACE SHARE OF YOUR MARINE

INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

THROUGH

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR MNY 0233

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY"

FRANK B. HALL & CO., Inc.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

67 WALL STREET, NEW YORK 5, N.Y.

Άπο τὴν ἐπίλυσίν του θὰ ἔξαρτηθῇ ἂν οι μαθηταὶ θὰ διμηρέουν μόνον εἰς τὴν σχολήν η ἐντὸς αὐτῆς θὰ ἐνδιαιτῶνται καθ' ὅλην τὴν σχολικὴν περιόδον. Δυσχερείας, Βεβαίως, θὰ παρουσιάσῃ η ὄργανωσις τῆς σχολῆς. Μὲ τὴν καλὴν θέλησιν τῶν ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς ἀρμόδιον καὶ μὲ τὴν ἐπιδικυνομένην ἀνεπιφύλακτον συμπαράστασιν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν αἱ δυσχέρειαι θὰ παρακαμφθοῦν, η σχολὴ ἀπὸ τοῦ φθινοπώρου δυνατὸν νὰ λειτουργήσῃ.

HIMEIS KAI OI ALLOI

Δεκαετές πρόγραμμα διὰ τὴν ναυτικὴν ἑκπαίδευσιν, διὰ τὰς 39 σχολάς, κατήρτισεν η Νορβηγική Κυβέρνησις. Προβλέπεται η ἐπὶ πλέον δαπάνη 125 ἑκατομ. κορωνῶν (6.5 ἑκατομ. λιρῶν 'Αγγλίας), πέραν τῶν ἡδη παρεχομένων πιστώσεων ἐκ 3.5 ἑκατομ. λιρῶν. 'Ιδιαίτερα πιστώσις 375 χιλιάδων λιρῶν παρέχεται διὰ τὸν ἐξοπλισμὸν τῶν σχολῶν μηχανικῶν.

Σύγκρισις μὲ τὰ καθ' ἡμᾶς δὲν ἐπιτρέπεται βεβαίως. Οι Νορβηγοὶ διαδηλώνουν μὲ τὸ δεκάτην σχέδιον στερράν τὴν ἀπόφασιν νὰ κρατήσουν τὴν προέχουσαν θέσιν τῶν εἰς τὸν στίβον. Καὶ θὰ τὴν κρατήσουν, διότι θὰ διασθέτουν καλῶς κατηρτισμένα πλησώματα καὶ διότι ἡ Νορβηγικὴ Κυβέρνησις ἔχει ἐπίγνωσιν τῶν ὑποχρεώσεων τῆς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Δαπανᾷ δι' αὐτὴν διὰ νὰ ἐσοδεύσῃ αὔριον τὰ περιστότερα.

EIS TON LIMENA SYROU

Θὰ ἐπρόσεξαν, ἀσφαλῶς, οἱ ἀρμόδιοι τῆς Λιμενικῆς 'Ἐπιτροπῆς Σύρου τὴν βαθμιαίαν καθίζησιν τοῦ μῶλου. Εἰς ἐπικίνδυνον ὅριον ὑπεχώρησεν ἡδη. Δέν ἡμπορεῖ πλέον νὰ προστατεύσῃ οὐδὲ τὸ παρ' αὐτὸν ἡγκυροδολημένην δεξιμενήν. Μία δυνατὴ σοροκάδα εὑχερῶς θὰ ὑπερεκάλυψτε τὸν κυματοθραύστην. Θὰ παρέσυρε τὴν δεξιμενήν πρὸς τὰ παραπλισμένα πλοῖα.

Πρόχειρον ἡτο, τὸ καταστάν μόνιμον, ἀγκυροδόλιον τῆς δεξιμενῆς. Στοιχειώδης πρόνοια ὑπαγορεύει τῷρα τὸν μεταστάθμευσιν τῆς. Εἰς τὸν μυχὸν παρὰ τὸ Νεώριον εἶναι ἡ θέσις τῆς. Διὰ τῆς ἐπιμηκύνσεως τοῦ ἑκεὶ προβλῆτος ἀσφαλέστατον θὰ καθίστατο τὸ νέον ἀγκυροδόλιον. 'Ἐν ταύτῳ πλέον ἀποδοτικὸν θὰ ἀπέβαινε τὸ ἔργον τῆς δεξιμενῆς. Αἱ καθυστερήσεις κατὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν δεξιμενιζομένων πλοῖων, θὰ ἀπέτεγοντο. Τὸ κόστος θὰ ὑπειδίαζετο.

'Ἄς μελετῆθη τὸ ὅλον ζῆται πάντας τὸν ἐπιβεβλημένων ἔργων διὰ τὸν λιμένα τῆς Σύρου. Εἶναι τὸ δεύτερον ναυτικὸν μας κέντρον. 'Η κίνησίς του ἐλπίζεται νὰ ἀναπτυχθῇ. 'Ἐργοστάσιον διαλύσεων πλοίων πρόκειται παρὰ τὸ Νεώριον νὰ ἐγκαταστήσῃ ὁ κ. Ρεθύμνης. 'Η ἐπισκευὴ τῆς ναυπηγικῆς ἐσχάρας θὰ προσδώσῃ κίνησιν ζωηροτέραν.

Παραγωγικὴ θὰ είναι ἡ σχετικὴ μὲ τὰ λιμενικὰ ἔργα δαπάνη. Εἰς τὸ πρόγραμμα τῶν δημοσίων δίκαιων εἶναι νὰ περιληφθῇ. 'Η συμπαράστασις τοῦ κ. Πρωτοπαταδάκη εἰς τὸ αἴτημα προϋποτίθεται.

* * *

Ἐκτεταμέναι ἔπισκευαι τῶν ὑφάλων τοῦ προσφαράξαντος πρὸ διμῆνου εἰς νησίδα παρὰ τὴν Σύρον λίμπερτο «Σουλιώτης» ἔξετελέσθησαν τοῦ Νεώριον. Εἰς χρόνον κατὰ τὸ ἥμισυ βραχύτερον τοῦ ἀρχικῶς προβλεφθέντος ἑκατὸν δέκα ἔξ τ. νέων ἐλασμάτων ἡλεκτροσυνεκολλήθησαν καὶ τὸ σκάφος παρέμεινεν εἰς τὴν δεξιμενήν εἴκοσι τρεῖς μόνον ἡμέρας, ἔναντι τῶν 2½ μηνῶν, ποὺ προεβλέποντο. Ρεκόρ ἀξιόλογον διὰ τὸ Νεώριον καὶ τοὺς ἐργάτες του. 'Ἐρχεται νὰ ἀποδείξῃ τὰς δυνατότητας τῆς συριανῆς βιομηχανίας ἐπισκευῶν.

H RODOS ANEY LIIMENOS

Δὲν ὑφίσταται ἐν τῇ πραγματικότητι σήμερον λιμὴν εἰς τὴν Ρόδον. Τόσον εἰς τὸ ἐπιβατικὸν δόσον καὶ εἰς τὸ ἐμπορικὸν τμῆμα σύτοῦ, ἔχει καταργηθῆ, ὡς μᾶς γράφουν χαρακτηριστικῶς, ἡ ἔννοια τοῦ ἀδιαχρήτου. 'Η ραγδαία τουριστικὴ ἔξελιξις τῆς νησίου, βασιζομένη, σχεδὸν ἀποκλειστικῶς, εἰς τὸ θαλάσσιον μεταφορικὸν μέσον, ἡχρήστευσε πρὸ πολλοῦ τὰς ὑπαρχούσας εἰς τὴν νησίον λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις. 'Αναφέρεται ἐνδεικτικῶς, ὅτι ἐντὸς ὀκτάωρου μόνον, κατὰ τὴν θερινὴν περιόδον, πρέπει νὰ ἐξυπηρετθῶν εἰς τὴν Ρόδον δέκα, κατὰ μέσον ὅρου, ἐπιβατηγὰ σκάφα. 'Ιδού καὶ οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί. Παρέχουν μίσιαν ἐναργῆ εἰκόνα τῆς μεγάλης ναυτιλιακῆς καὶ ἐπιβατικῆς κινήσεως εἰς τὴν νησίον:

Κατὰ τὸ 1960 κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ρόδου 398 θαλαμῆγοι καὶ περιηγητικὰ σκάφη μὲ 51.665 ἐπιβάτες, ὡς καὶ 581 δρομολογημένα ἐπιβατηγὰ πλοῖα μὲ 108.258 ἐπιβάτες. Παραλλήλως εἰς τὸ ἐμπορικὸν τμῆμα τοῦ λιμένος κατέπλευσαν 47 φορτηγά, φορτοεκφο-

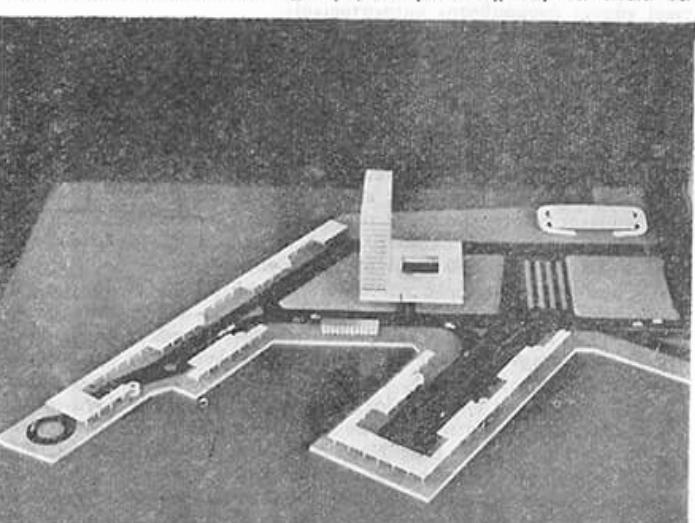
τώσαντα 117.751 τόννους ἐμπορευμάτων. 'Η κίνησις αὕτη, κατὰ τὸ 1961 ἐμφανίζεται περαιτέρω καὶ σταθερώς αὐξανομένη. 'Υπολογίζεται, ὅτι θὰ είναι ὑπερτέρα τῆς τοῦ 1960, κατὰ 30% καὶ πλέον.

Καὶ ἐνώ μὲ τοιούτον ρυθμὸν αὐξάνουν τὰ πλοῖα καὶ οἱ ἐπιβάται εἰς τὴν Ρόδον, τὰ προγραμματισθέντα ἔργα διὰ τὴν διαμόρφωσιν εὑρέος καὶ συγχρονισμένου λιμένος, καθεύδουν εἰς τὰς καλλένδας τῶν ἀρμοδίων. Δέν ἀπεφάσισαν οὗτοι εἰσέτι ποία ἐκ τῶν δύο μελετῶν, τοῦ κ. Βοΐλα ἢ τοῦ κ. Πίπια, πρόκειται νὰ υιοθετηθῇ. 'Η πρώτη ἀναβιβάζει τὴν σχετικὴν δαπάνην εἰς 50 ἑκατομμύρια δρχ. καὶ ἡ δευτέρη εἰς 100 περίπου. Πάντως, εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις, τὸ Λιμενικὸν Ταμείον Δωδεκανήσου ἀδύνατει νὰ διαθέσῃ ἔστω καὶ μέρος τῶν ἀπαιτουμένων κεφαλαίων. Μὲ ἕσσοδα 2.5 ἑκατομμύρια δρχ. κατ' ἔτος, διὰ τῶν ὅποιων ὑποχρεούται νὰ συντηρῇ 25 λιμένας εἰς δόλικληρον τὴν περιοχὴν τῆς Δωδεκανήσου, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ χρηματοδοτθῶν ἔργα τοιαύτης ἐκτάσεως. Χρειάζεται η γενναία κρατικὴ ὀρωγή, η ὁποία, σύμως, μέχρι στιγμῆς δὲν ἔχει δηλώθη ἀποφασιστικῶς.

'Ἐν τῷ μεταξύ, η κρατούσα κατάστασις εἰς τὸν λιμένα τῆς Ρόδου, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ἑξηπρήτησεως πλοίων καὶ ἐπιβατῶν, καθίσταται ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέρα δυσχερεστέρα, παρὰ τὰς φιλοτίμους καὶ ὑπερανθρώπους ἐνίστε προσπαθείας τῆς οἰκείας λιμενικῆς ὀρχῆς. Δέν θὰ ἡτο ὑπερβολικὴ ἡ ἀποφίληση, μίαν ἡμέραν, ἐλλείψει δυνατοτήτων εὐχερούς ἐλλιμενισμού καὶ ἀνέτον ἀποειδιβάσεως, τὰ τουριστικὰ γενικῶς πλοία, νὰ παρακάπτων τὴν νῆσον, ἡ ὁποία σήμερον εὐρίσκεται εἰς τὸ πρόγραμμα οἰσαδήποτε περιηγήσεως εἰς τὸ Αίγαιον καὶ τὴν 'Ανατολικὴν Μεσόγειον.

H PLATEIA KARA-I-SKAKH

Διὰ τὴν ὁριστικὴν διαμόρφωσιν τῆς πλατείας Καραϊσκάκη, ως καὶ τῶν δύο προβλητῶν, τῶν διατιθεμένων διὰ τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν τοῦ ἑστερικοῦ, ὁ Ο.Λ.Π. ἔχει μεγαλεπήδωλα σχέδια, τὰ ὅποια θὰ



ἡδύναντο νὰ χαρακτηρισθοῦν, ως λίαν ἐνδιαφέροντα, ἀν δὲν συνεπήγοντο τεραστίας δαπάνας, ως καὶ τὴν πλήρη πολεοδομικὴν ἀναστάτωσιν ἐνός ἐκ τῶν πλέον ἐπικαίρων σημείων τῆς λιμενικῆς περιοχῆς.

Διὰ νὰ πραγματοποιηθῶν τὰ εἰς τὰ σχέδια ταῦτα προβλεπόμενα ἔργα, τὰ ὅποια ἔχουν ἐγκριθῆ κατ' ἀρχὴν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ μελετῶνται ἡδη ὑπὸ τοῦ Υπουργείου Δημοσίων "Ἐργων, θὰ ἀπαιτηθῇ ἡ κατεδάφιση ὄλων σχεδὸν τῶν παλαιών καὶ νέων κτισμάτων τῆς πλατείας καὶ ως ἐκ τούτων, η διάθεσις τεραστίων κεφαλαίων δι' ἀπαλλοτριώσεως. Δέν νὰ σημειωθῇ, ὅτι μεταξὺ τῶν κτισμάτων αὐτῶν περιλαμβάνεται τὸ παλαιόν Γιαννουλάτου καὶ τὸ νέον τῆς ἐταιρίας 'Αδελφῶν Τυπάλδου.

Ἀνεξαρτήτως, σύμως, τῶν ὑφισταμένων δυνατοτήτων διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν σχεδίων αὐτῶν, τὰ ὅποια ἔχει συντάξει ὁ κ. Βασιλειάδης, η προβλεπόμενη διαρρύθμισης τῆς πλατείας Καραϊσκάκη θε-

**COMPLETE STEVEDORING SERVICE
ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA
SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.
TEAMED WITH**

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

17 State St. - NEW YORK N.Y. GEORGE CARRAS INC.

Cables: CARRASBRO

ωρείται ότι περιλαμβάνει έπιτυχείς άρχιτεκτονικάς και πολεοδομικάς λύσεις. Τὸν πυρήνα τῶν ὑπό κατεσκευὴν ἔργων θὰ ἀποτελέσῃ μέγα πολυόροφον — 14όροφον — κτίριον, ὑψούμενον εἰς τὴν ἐλεύθεραν σῆμερον περιοχὴν, παραπλέυρως τοῦ μεγάρου Τυπάλδου, τὸ ὅποιον θὰ κατεδαφισθῇ καὶ ὅμοι μὲ τὰ ἄλλα συνεχόμενα κτίρια, θὰ ἀποτελέσῃ ἔνα εὐρύτατον διόροφον οἰκοδόμημα, ἀναπτυσσόμενον πρὸς τὴν μίαν πλευρὰν τοῦ 14ορόφου μεγάρου, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἔξαιρωνται ἔτι περισσότεροι αἱ ἐπιβλητικαὶ του διαστάσεις.

Εἰς τὸ οἰκοδομικὸν αὐτὸν συγκρότημα θὰ ἐγκατασταθοῦν ἀφ' ἐνὸς μὲν αἱ ὑπερεργαὶ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ἀφ' ἔτερου τὰ γραφεῖα τῶν ἐταιριῶν τῶν ὁποίων θὰ ἀπαλλοτριώθουν τὰ κτίρια. Εἰς τὸ Βάθος ἔξι ὄλλου τῆς πλατείας, ἔγγυς πρὸς τὴν κυρίαν παραλιακὴν λεωφόρον, ὃπου σήμερον τὸ χαμηλὸν κτίριον τῶν πρακτορείων, θὰ ἀνεγερθῇ νέον οἰκοδόμημα, εἰς χαμηλὸν ἐπίσης ὑψος, ὃπου θὰ στεγασθῇ ἀνέτως ἔνας μεγάλος ἀριθμὸς πρακτορείων.

Τέλος, περιφερειακῶς τῶν δύο προδηλητῶν, θὰ ὑπάρχουν οἱ δύο ἐπιβατικοὶ σταθμοί, τῶν ὁποίων κατεσκευάσθησαν ἡδη οἱ σκελετοί. Ὑπὸ μορφὴν ἐπιμήκων στεγάστρων οὗτοι, θὰ περιλαμβάνουν αιθούσας ἀναμονῆς, μπάρ, κυλικεία, αιθούσας ἀποσκευῶν ὡς καὶ γραφεῖα διὰ τὰς διαφόρους λιμενικὰς ὑπηρεσίας.

Εἰκονίζεται ἀνάτερω τὸ πρόπλασμα τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ σχεδίου Βασιλειάδη κατασκευῶν. Διακρίνονται ἔκτος τῶν ὑπὸ κατεσκευὴν κτίριων καὶ ἡ πλήρης διαμόρφωσις τῆς περιοχῆς, ὡς αἱ πλατείαι, χώροι διὰ παράκρισμα αὐτοκινήτων καὶ ὅδοι προσπελάσσεις πρὸς τους δύο προδηλήτας.

ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Εἰς ἄλλην σελίδαν δημοσιεύομεν περίληψην τῆς ἔξαιρέως ἐπαινετικῆς κριτικῆς τοῦ Γάλλου ἀρχιμηχανικοῦ - ὑδρογράφου κ. R. Doniol, ἐπὶ τῆς γαλλιστὶ ἐκδόσείς του μονογραφίας τοῦ κ. N. Φωτεινοῦ «ΜΑΡΙΝΟΣ Ο ΤΥΡΙΟΣ», μέγας «Ἐλλην γεωγράφος καὶ σχεδιαστὴς τοῦ σήμερον ἐν χρήσει ναυτικοῦ χάρτου». Τὸν χάρτην τοῦ Μαρίνου παρέλαβεν ὁ Φλαμανδὸς κοσμογράφος Γεράρδος Μερκάτωρ, τὸν παρουσίασεν ὡς ἰδικήν του ἐπινόσιον καὶ ἀπὸ τοῦ ὄνομάτος του ἔκτοτε οἱ ναυτικοὶ χάρται ὠνομάσθησαν «μερκατορικοί».

Συνιστώμεν τὴν ἀνάγνωσιν τῆς κριτικῆς ταῦτης ιδιαιτέρως εἰς τοὺς ἔκ τῶν ναυτιλλομένων ἀναγνώστας μας, διότι εἰς αὐτὴν ὁ διακεκριμένος Γάλλος ὑδρογράφος δέχεται τὰς ἀποδείξεις τοῦ κ. Φωτεινοῦ, ἀναγνωρίζεται οὕτω διεθνῶς ἡ ἐλληνικότης τοῦ ναυτικοῦ χάρτου καὶ ἀποκεβίσταται ὁ παραγωρισμένος «Ἐλλην σοφὸς Μαρίνος ὁ Τύριος εἰς τὴν ἀμρόζουσαν εἰς αὐτὸν θέσιν. Ἀποδίδονται δηλαδὴ — κατὰ τὴν ἔκφρασιν τοῦ κ. Doniol — τὰ τοῦ Καίσαρος τῷ Καίσαρι».

Τὸ ἔργον τοῦτο ἔχει δι' ἡμᾶς καὶ ιδιάζουσαν ἔθνικὴν σημασίαν, διότι ὁ ναυτικὸς χάρτης ἀποτελεῖ τὸ σημαντικώτερον ἐπίτευγμα τῆς θεωρητικῆς Ναυτιλίας, ἡ οποία ἀλλωστε δλόκηρος, ἔξαιρουμένων τῶν εὐθείῶν θέσεως, εἶναι ἐλληνικὸν δημούργημα.

Καὶ ὁ κ. Φωτεινός, ἀλλὰ καὶ ὁ λαμπρὸς πατριώτης πλοίαρχος καὶ ἐφοπλιστὴς κ. N. Εὔσταθιον, ὁ χρηματοδοτήσας τὴν ἐκδοσιν, εἶναι ἄξιοι τιμῆς. Διερωτώμεθος δύμως: Τὸ παράδειγμα τοῦ κ. Εὔσταθίου δὲν θὰ εῦρῃ μιμητάς; Ποίος ἐκ τῶν ἀρμοδίων, ὅπως π.χ. τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικοῦ, τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ἀεροπορίας, τῶν τόσων ναυτικῶν ὅργανων τοῦ Πειραιῶς, τῶν τόσων «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, θὰ ἀναλάβῃ νὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ἴδρυσιν μᾶς Ναυτικῆς Ἰστορικῆς Βιβλιοθήκης, διὰ τῆς ἐκδόσεως ὅλης τῆς σειρᾶς τῶν ἔργων τοῦ κ. Φωτεινοῦ; Ἀνάλογον

Βιδλιοθήκην κανέν τὸ ἔθνος δὲν διαθέτει, οὔτε εἶναι δυνατὸν νὰ παρουσιάσῃ, διότι δὲν θὰ ἔχῃ τὴν μακριώνα ιστορίαν, οὔτε τὴν τεραστίαν πρὸς τὴν ἀνθρωπότητα ἐπιστημονικὴν εἰσφοράν, οὔτε τὴν ἐπὶ χιλιετηρίδας συνεχὴ ναυτικὴν παράδοσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ.

ΥΠΑΝΑΧΩΡΟΥΜΕΝ:

Πράγματι ὁ Ο.Λ.Π. δὲν ἐπιδιώκει πλέον τὴν ἀπομάκρυνσιν ἐκ τοῦ Κεντρικοῦ Λιμένος τῆς Στρατιωτικῆς Ζώνης, ὡς ἄλλωστε ἀνεγράμματον εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». «Ἡλλαζεν ἐπὶ τὸ θέματος ριζικῶς γνώμην. Πιστεύει ἡδη, διότι ἡ φορτοεκφόρτωσις τῶν στρατιωτικῶν ἐφοδίων πρέπει νὰ διενεργήσαι πάντοτε εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα, διὰ τὴν καλυτέραν ἔχυπηρέτησιν τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως του καὶ διὰ νὰ μὴ παρεμποδισθῇ ἡ ἀλήρης ἀξιοποίησις τοῦ νέου λιμένος εἰς τὸ Κερατσίνι.

Αἱ ἀνωτέρω ἀπόφεις, ἀποτελούσαι τὰ βασικὰ συμπεράσματα μακρῶν ἀνακοινώσεων ἐπὶ τὸ θέματος τοῦ προέδρου τοῦ Ο.Λ.Π., πάρεχουν σὺν τοῖς ἄλλοις τὸ μέτρον τῆς τεκμηρίωσεως τῆς ἐκάστοτε λιμενικῆς μας πολιτικῆς. Διότι ἡ ἀκολουθούσα ἀνάλυσις τῶν λόγων, οἵτινες ἐπιδόλους τὴν παραμονὴν τῆς Στρατιωτικῆς Ζώνης εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα — ἔαν βεβαίως ἀνταποκρίνεται εἰς τὰ πράγματα — ἀποδεικνύει, διότι ἡ μακρὰ καὶ ἐπίμονος ἐπιδίωξις τῆς μεταφορᾶς της, ἡτο τὸ δλιγάτερον παράλογος.

Ὦ γνωστόν, ἡ ἐν τῷ λιμένι βάσις φορτοεκφόρτωσεως στρατιωτικῶν ἐφοδίων, ἔχει ἐγκατασταθῆ εἰς τὴν περιοχὴν Α—Β τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, ἡδη θεωρεῖται ὡς ἡ καρδία τοῦ ἐμπορικοῦ λιμένος, ἔχυπηρετοῦ στὸ τοῦ κύτιον δύκον τῆς κινήσεως του. Οὕτω, ἡ ἀπομάκρυνσις τῆς βάσεως αὐτῆς, καταλαμβανούσης κρηπίδωμα 200 μ. καὶ χερσαίων ἐπιφάνειαν 19.300 τ.μ. ἔθεωρείτο μέχρι τοῦδε ὡς ἡ κυριωτέρα προϋπόθεσις τῆς ἀποσυμφόρησεως τοῦ λιμένος. «Ἐνας μεγάλος ἀριθμὸς φορτηγῶν πλοίων θὰ ἡδηντο νὰ παραδόλῃ εἰς τὰ κρηπίδωματα τῆς κατ' ἔτος καὶ ἔνας σημαντικὸς δύκος ἐμπορευμάτων νὰ ἐναποτελεῖται εἰς τοὺς χώρους της, διευσυνέντας μάλιστα μετὰ ἀπὸ τὰς γενομένας τελευταίας ἀπαλλοτριώσεις. Ἀλλὰ καὶ λόγοι ἀσφαλείας, ἔθεωρείτο διτε πέδαλον μέχρι τοῦδε την μεταφορὰν τῆς Στρατιωτικῆς Ζώνης ἐτὶ τῆς λιμενικῆς περιοχῆς τοῦ Πειραιῶς. Ἡ γειτνίασις τῶν στρατιωτικῶν ἐφοδίων μὲ τὰ κοινὰ ἐμπορεύματα, ἡδηντο νότο ωρισμένας προϋποθέσεις νὰ θέσῃ εἰς κίνδυνο τὸν λιμένα.

Βάσει τῶν ἀνωτέρω ἀπόφειων, ἐπειδιώκετο ἀπὸ πολλῶν ἔτῶν ἡ μεταφορὰ τῆς Στρατιωτικῆς Ζώνης, ἡδη καὶ θὰ ἐπραγματοποιεῖτο μετὰ τὴν τεχνικὴν διαμόρφωσιν τοῦ δύου τοῦ Κερατσίνου. Πράγματι ὁ Ο.Λ.Π. θέσειν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Στρατοῦ κρηπίδωμα καὶ χερσαίων ἐπιφάνειαν ἀναλόγου ἐκτάσεως μὲ ἑκείνην ποὺ κατέχει ἡ Στρατιωτικὴ Ζώνη εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα. Πλήρη, δημως, αὐτὴ ἐκρίνει ἀεταρχῆς. Συγκεκριμένως ἔχητηθῇ ὑπὸ τοῦ Γ.Ε.Σ. 380 μ. κρηπίδωματος καὶ 23.000 τ.μ. χερσαίων ἐπιφανείας, μονίμως μάλιστα περιφραγμένης. Ἡξιούτο, δηλαδὴ, δλόχηρος ἡ μία πλευρὰ τοῦ νέου λιμένος. Πλήρως θὰ ἔχηρτεται διὰ τὸ ἐμπόριον.

Κατόπιν τῆς τοιαύτης τροπῆς, τὴν διόποιαν προσέλαβε τὸ ζῆτημα τῆς ἐγκαταστάσεως τῆς Στρατιωτικῆς Ζώνης εἰς τὸ Κερατσίνι, ὁ πρόεδρος τοῦ Ο.Λ.Π. ἀπεφάσισε νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ θέμα ἐπὶ τῆς ἀντιθέτου βάσεως, τῆς παραμονῆς της, δηλαδὴ, εἰς τὸν Πειραιά καὶ διεξήγαγε πρὸς τοῦτο εἰδικὴν ἔρευναν, τὰ σχετικὰ ἀποτελέσματα τῆς διόποιας ἔχουν ὡς ἔχει:

«Ἡ παραμονὴ τῆς Στρατιωτικῆς Ζώνης εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα, δημως,

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΞΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 12 μεσ.

διὰ ΚΕΡΚΥΡΑΝ

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΑΓΚΩΝΑ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ: Ἀκτὴ Ποσειδῶνος, τηλ. 470-500, 475-033.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 1 μ.μ. ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 12 μεσημέρ. ΠΑΤΡΑΣ, ΚΕΡΚΥΡΑΝ, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ, ΑΓΚΩΝΑ.

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 10 π.μ. ΠΑΡΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΤΗΝΟΝ.

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ.μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ ΛΗΜΝΟΝ.

Δ/Π "ΚΑΡΑΞΙΚΑΚΗΣ,,

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΣΑΜΟΝ, ΒΑΘΥ.

Διεύθυνσις: Τηλ. 470-895 καὶ εἰς ὅλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

μόνον δὲν παρεμποδίζει τὴν ἀποσυμφόρησιν αὐτοῦ, ἀλλ' ἀντίθετως τὴν διευκολύνει. Διότι θὰ καταστήσῃ δυνατὴν τὴν ὁριστικὴν μεταφορὰν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κερατσίνου, περισσοτέρων κατηγοριῶν πλοίων καὶ φορτίων, τὰ ὅποια δὲν έχουν πρετούνται πλέον εἰς τὸν κύριον λιμένα.

Ἡ μεταφορὰ τῆς Στρατιωτικῆς Ζώνης εἰς τὸ Κερατσίνι ἀντενδείκνυται ἐξ λόγων ἀσφαλείας, δεδομένης τῆς γειτνίασεως τοῦ νέου λιμένου μὲν τὴν Ἡλεκτρικὴν Ἐταιρίαν ἀφ' ἐνός καὶ τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν Μύλων Ἀγίου Γεωργίου ἀφ' ἑτέρου.

Ἡ φορτοεκφόρτωσις τῶν στρατιωτικῶν ἀφορά τὴν κεντρικοῦ λιμένος, θὰ συνεπήγεται τὴν αὔξησιν τοῦ φορτοεκφόρτωτοῦ κόστους, τὴν καθυστέρησιν τῶν πλοίων, τὴν μείωσιν τῶν συντελεστῶν ἀσφαλείας τῶν ὑπὸ ἐκφόρτωσιν ἐμπορευμάτων. Καὶ ἀναλυτικῶς τεροῦν:

Τὰ στρατιωτικὰ ἀφόδια κομίζονται εἰς τὸν Πειραιά κατὰ κανόνα, διὰ πλοίων καὶ δὴ τακτικῶν γραμμῶν, μεταφερόντων καὶ εἰδὴ γενικοῦ ἐμπερίου. Οὕτω, ἐπὶ 80 πλοίοις τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ἀπίνα ἐξεφορτώθησαν κατὰ τὸ 1960 εἰς τὴν Ἡλευθέραν Ζώνην, τὰ 61 μετεφερόντων στρατιωτικὰ ἀφόδια καὶ εἰδὴ ἐμπορίου καὶ μόνον τὰ 19 εἶχον ἀμιγεῖς στρατιωτικὸν φορτίον. Πάντως, τὰ 61 αὐτὰ πλοῖα, ἡ μνήμησαν νὰ ἐκφορτώσουν ταχέως καὶ οἰκονομικῶς, λόγω ἀκριβῶς τῆς γειτνίασεως τῆς Στρατιωτικῆς μετὰ τῆς Ἡλευθέρας Ζώνης. Εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἓνθα κατημυνόντο εἰς τὸ Κερατσίνιον διὰ νὰ ἐκφορτώσουν τὸ στρατιωτικὸν φορτίον των, θὰ ἐπρεπε νὰ πλεύσουν, ἐν συνεχείᾳ, εἰς τὸν Πειραιόποιον, θὰ διάνεισται τὸ κόστος τῶν φορτοεκφόρτωσεων, δὲν θὰ ἀπεσυμφρενίσηται ἡ λιμενική κίνησις ἐκ τῆς μεταφορᾶς τῆς Στρατιωτικῆς Ζώνης ἐπέκτης τοῦ κυρίων λιμένος. Θὰ εἰσέπλεον, δηλαδή, πάντοτε εἰς τὸν Πειραιά τὰ πλοῖα τὰ μεταφέροντα ἀφόδια διὰ τὸν στρατόν, ἐφ' ὅσον κατὰ τὸ πλείστον, φέρουν καὶ φορτία τοῦ Ἡλευθέρου ἐμπορίου.

Ἄλλα καὶ δὲ ἀλλιμενιστός εἰς τὸ Κερατσίνι μεγάλων φορτηγῶν πλοίων, ἐνδέχεται νὰ παρουσιάσῃ σοδαράς δυσχερείας, ὥφειλομένας εἰς τὸ γεγονός, διὰ τὸ λιμῆνος εἰναι ἐκτεθειμένος εἰς τὰς ἀντιδόους καιρικὰς συνθήκας. Ἡ εὐρεία χρήσις του ὑπὸ φορτηγῶν πλοίων γραμμῆς, συνεπάγεται κινδύνους ἐπιζημιών καθυστέρησεων, ἀλλὰ καὶ ἀτυχημάτων ἀκόμη.

Καὶ τὸ τελικὸν συμπέρασμα ἐπὶ τῶν ἀπόψεων τοῦ προέδρου τοῦ Ο.Λ.Π.: 'Ἡ Στρατιωτικὴ Ζώνη παραμένουσα εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα, ὑποδοθεῖσι οὐσιαστικῶς τὴν ἀποσυμφόρησίν του, διευκολύνει τὴν ἐξυπρέτησιν τοῦ γενικοῦ ἐμπερίου, ἐφ' ὅσον μὲν τὰ περισσότερα πλοῖα μὲ τὰ ὅποια κομίζονται ἐλευθέρα ἐμπορεύματα μεταφέρονται καὶ στρατιωτικὰ ἀφόδια, ἐπιτρέπει τὴν καλυτέραν ἐκμετάλλευσιν τοῦ λιμένος Κερατσίνιον (ἀξιοπρέπτησις κυρίων μικρῶν σκαφῶν) καὶ συμβάλλει εἰς τὴν δημιουργίαν, γενικώτερον, χαμηλοῦ λιμενικοῦ κόστους.

Εἶναι, πράγματι, ἐντυπωσιακὰ τὰ συμπέρασματα ἐκ τῆς τοποθετήσεως τοῦ θέματος ἐπ' αὐτῆς τῆς βάσεως. Ήμεῖς πάντως πιστεύουμεν, διότι πρέπει ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ποιὸν ἡ λάθος οιανδήποτε ἀπόφασιν ἐπὶ τῆς παραμονῆς τῆς Στρατιωτικῆς Ζώνης εἰς τὸν Πειραιά, νὰ συστήσῃ μίαν ἐπιτρόπουν εἰς τὴν ὅποιαν μάλιστα νὰ μετάσχουν καὶ οἱ υποστηρίζοντες μέχρι τοῦδε τὴν μεταφοράν της εἰς τὸ Κερατσίνι, διὰ μίαν πλέον προσεκτικὴν στάθμισιν τοῦ διλού ζητήματος.

ΜΙΑ ΣΥΝΤΟΜΟΣ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗΣ ΤΟΥ 1960

Εἰς τὴν τακτικὴν ἔτησίαν ἔκθεσιν τῆς ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἐπιτροπῆς τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ 'Οργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας ἔχετάξουται τὰ γεγονότα ποὺ ἐστιμειώθησαν ἐπὶ τοῦ πεδίου τούτου κατὰ τὸ 1960, αἱ ἔξελίδεις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου κατὰ τὴν τελευταῖαν δεκαετίαν, καθὼς καὶ ἡ ἐπίπτωσις αὐτῶν ἐπὶ τῆς προσφορᾶς καὶ ζήτησεως χωρικούτητος. Αἱ παγκόσμιοι συναλλαγαὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔσπειρισαν αὐξησην 10% περίπου, δεδομένου, δῆμως, διότι εἰσήλθον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν νεότευκτα σκάφη, πλέον τῶν 8 ἑκατομμυρίων τόνων γκρόδων καὶ διότι ἐπανήλθον ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ εἰς τὴν ἐνέργειαν σκάφων 3 ἑκατομμυρίων τόνων, παρεπήρθη περίσσεια τοννά, καὶ διότι η ησηκήσεις ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς καταθλιπτικῆς ἐπίθραστην.

Κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ηύηθη κατὰ 4%, ἐπὶ δὲ τῆς αὐξήσεως ταῦτης δὲ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων 10%, ἐνῷ δὲ ἄλλου, σημαντική χωρικούτητης δεξαμενοπλοίων τελεῖ ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγγελίαν. Εἶναι λογικὸν νὰ δεχθῇ τις, διότι συνεπείᾳ τῆς σταθερᾶς ἀναπτύξεως τῶν συναλλαγῶν, ἡ προσφορὰ καὶ ἡ ζήτησης τοννά, διὰ συνήθη φορτία (ξηρά), θὰ παρουσιάσουν περισσότεραν ισορροπίαν κατὰ τοὺς προσέχεις μῆνας, χωρὶς δῆμως, νὰ συμβῇ τὸ ίδιον καὶ διὰ τὸ δεξαμενόπλοιο, τῶν ὅποιων ἡ διαθέσιμος χωρικούτητης μεγάλως ἀκόμη ὑπερβαίνει τὰς ἀνάγκας.

'Αναφέρει περαιτέρω ἡ ἔκθεσις τὰς συνεπείας τοῦ αὐξανομοντού συναγωγισμοῦ εἰς τὰς διὰ θαλάσσης μεταφορὰς ἐπιβατῶν ἐκ μέρους τῶν ἐνεργίας συγκοινωνιῶν καὶ προβαίνει εἰς σχετικάς διαπιστώσεις τῆς καταστάσεως εἰς τὸν τομέα τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, διότι δὲ τὸ διάστημα της ἐπιβατών ἐστιμείωσε κατὰ τὸ διάστημα τῶν τριῶν τελευταίων ἐτῶν ἀλλαγὴν κάμψιν, ἐνῷ δὲ ἀριθμὸς τῶν χρησιμοποιούντων τὸ ἀεροπλάνον ηύηθη κατὰ 100% περίπου. Τούτης είναι πάντως εἰς τὴν ἔκθεσιν, διότι οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπιβατηγῶν σκαφῶν εἴναι πεπεισμένοι, διότι ὑπάρχη πάντοτε μέγας ἀριθμὸς ἐπιβατῶν, οἵτινες θὰ προτιμούν τὸ θαλάσσιον ταξίδιον, ίδια δὲ οἱ περιηγηταί, γεγονός, ὅπερ καὶ δικαιολογεῖ τὴν ἀνικαταστάσιν τῶν παλαιοτέρων πλοίων διὰ πλέον συγχρινισμῶν καὶ οἰκονομικωτέρων λάσινερ.

Εἰς τὸ κεφάλαιον τὸ πραγματεύμενον τὰ προβλήματα τῶν διευθύνων θαλασσίων μεταφορῶν ἀναφέρεται ίδιαιτέρως τὸ «προνόμιον σημαίας» καὶ παρατηρεῖται, διότι πολλὰ κράτη ἔξακολουθούν νὰ ἔφαρμοζουν περιοριστικὴν πολιτικήν καὶ πολιτικὴν διακρίσεων, πρὸς ἔξασφάλισιν φορτίων ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν των σκαφῶν. Προβλέπει ἀκόμη ἡ ἔκθεσις, διότι

τὰ προβλήματα ταύτα θὰ είναι δυσκολώτερον νὰ ἐπιλυθοῦν εἰς τὸ μέλλον, ἀν αἱ κανονικαὶ ἐμπορικαὶ μέθοδοι ἔξακολουθούσουν νὰ ὑποσκάπτωνται ἀπὸ μέτρα «διακρίσεως σημαίας». Μία τῶν συνεπειῶν ἔγκειται εἰς τὴν διατήρησιν ἢ τὴν εἰσοδον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν πλοίων μὴ δινῶν ἀναγκαῖων, πρὸς ἔξασφάλισιν ὑπὸ συνθήκας ἀποτελεσματικάς, διότι κατὰ τὸ δυνατὸν οἰκονομικάς, τῆς μεταφορᾶς προϊόντων ἀποτελούντων ἀντικείμενον διεθνῶν ἀνταλλαγῶν, γεγονός, ὅπερ συντελεῖ εἰς ἐπιθεώριαν τοῦ προβλήματος τῆς διοικείσμου χωρητικότητος.

'Αναφέρει ἐπίσης ἡ ἔκθεσις τὰ υφιστάμενα προβλήματα ἐκ τῆς νηολογίσεως πλοίων ὑπὸ «σημαίας εύκολιάς». Παρατηρεῖ, σχετικῶς, ὅτι ἡ συνολική χωρικούτης, ἡ νηολογίγημένη ὑπὸ «σημαίας εύκολιάς», ἐλμείωθη κατὰ τὸ 1960, καθὼς καὶ ὅτι, ὑπὸ τὴν σημειωμένην κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς, τὰ πλεονεκτήματα τῶν ἐλόγων σημαίων είναι ἀσθενῆ ἢ ἐντελῶς δέν ὑπάρχουν καὶ συνεπώς ἔκει ὅπου ἡ φορολογικὴ ἐπιθάρυσις παίζει ησσονα πόλον (δὲν ὑπάρχουν φορολογητέα κέρδη), ἡ νηολογίγης ὑπὸ «σημαίας εύκολιάς» προσελκύει διλιγώτερον τούς, ἐφοπλιστάς. Πάντως, τούτης είχεται εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι τὸ ούσια ὑπόθετο προβλήματα, ἔτινα ἔχειρι η χρησιμοποίησις τῶν σημαίων τούτων, δὲν ἔπαιπαν ύποθετάμενα.

'Οσον ἀφορᾷ τὰς παγκοσμίους ναυπηγήσεις, ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει, ὅτι ἡ ὑπὸ παραγγελίαν ὑπόθεσιν χωρητικούτης ὑπεκάρχησε τὸ 1960 ἀπὸ 25 εἰς 20 ἑκατομμύρια τόνων, ἀντιπροσωπεύουσα διὰ τὰ ναυπηγεία ἐργασίαν δύο ἡμέρων τριῶν ἡμέρων ἐπών. Τὰ 70% τῆς συνολικῆς ταύτης χωρικούτητος, θὰ καταστείσθων εἰς ναυπηγεία τῶν χωρῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ 20% εἰς ναυπηγεία ἑτέρων χωρῶν. 'Αφ' ἐτέρου, ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ δυναμικότης, σηματικῶς ἀπό τινας ἐτῶν αὐξηθεῖσα, ὑπερβαίνει τὰς πραγματικάς ἀνάγκας καὶ, ὑπὸ τὸν παρόντα τόνον της, είναι εἰς ὅσιν νὰ ἀνακατασκευάσῃ τὸν ὑπάρχοντα παγκόσμιον ἐμπορικὸν στόλον ἐντὸς 10 ἔως 112 ἐτῶν.

Ο.Κ. ΠΑΝΟΣ ΠΑΓΩΝΗΣ

Ποτὲ εἰς τὸ παρελθόν ἡ προδολή τῆς ναυτιλομένης 'Ελλάδος εἰς τὰς διεθνεῖς διακριτικὰς διασκέψεις δέν ὑπῆρξε τόσον ἐπιτυχῆς, τόσον πλήρης, διότι κατὰ τὴν τελευταῖαν διετίαν τῶν Μελετῶν τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας κ. Πάνος Παγώνης ἀνέλαβε τὸ λεπτόν ἔργον τῆς ἐκπροσωπήσεως τῆς χώρας μας καὶ οἱ πάντες ὄμοιογοι, ὅτι ἐπαξιωτικής ἔξεπληρωσε τὴν ἀποστολήν του αὐτῆς.

'Ἐπέτυχε, πράγματι, ὁ ἐπίλεκτος αὐτὸς λιμενικὸς ἀξιωματικὸς ὅχι μόνον τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, τὰ ζητήματα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον νὰ χειρίσθῃ, ἀλλὰ καὶ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἐκτίμησιν καὶ τὴν συμπάθειαν τῶν ἐκπροσώπων τῶν ξένων χωρῶν καὶ νὰ καλλιεργήσῃ τὸ πνεύμα τῆς ἀλληλεγγύης εἰς ὑποθέσεις, ὅπου ἡ ὑποστήριξη των ἔχειρας. Καὶ τῆς ἐκτίμησες πρὸς τὸ πρόσωπον τοῦ κ. Παγώνη, δόσον καὶ τοῦ κύρους τοῦ ὅποιου χαίρει μεταξὺ τῶν κύκλων τῶν διεθνῶν ὄργανων μεταξύ διὰ τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας, ἀπόδειξις εἰναι ἡ ποσότητας ἐκλογῆς του ὡς Προέδρου τῆς Νομικῆς 'Επιτροπῆς τοῦ I.M.C.O.

Δεν πρόκειται εἰς λεπτομερείας ἐδῶ νὰ ἀναφέρωμεν τὸ τί κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐπέτυχεν ὁ κ. Παγώνης ὡς κρατικὸς ἐκπρόσωπος τῆς Ναυτιλίας μας. Κάποτε ὅτε πρέπει ὁ ἀπολογισμός μιᾶς τόσου ἀποδοτικῆς ἐργασίας νὰ γίνη. 'Αρκούμεθα πρὸς τὸ παρὸν εἰς τὴν ἀναγνώρισιν, τὸ δίκαιον ἔπαινον ἀπευθύνοντες πρὸς τὸν καλὸν ἀξιωματικόν.

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

ΤΗΣ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΚΑΘ' ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΣΙΝ

ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜῶΝ

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΉΠΕΡΕΚΑΤΩΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΟΪΚΩΝ

ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Καύσιμα εἰς δόλους τοὺς Ιταλικούς λιμένας

Τιμαὶ συναγωνισμοῦ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES)

TELEX GE 046

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΥΠΟΣΧΟΝΤΑΙ . . .

Φίλε κ. Διευθυντά,

Έπει σχετικού σχολίου σας της 15 Μαΐου γνωρίζομεν ύμιν, ότι διότι ο Ο.Τ.Ε. έχει ήδη έπιληφθή τού θέματος της άνασυγκροτήσεως τού Παρακτίου Κέντρου Ραδιοεπικοινωνιών 'Αθηνών, διά της μεταφοράς τού του εις πλέον εύρυχωρον και κατάλληλον οίκημα και διά της έπεκτάσεως των έγκαταστάσεων του εις τό προσεχές μέλλον.

Αι βελτιώσεις αύται θὰ καταστήσουν τὸν Παρακτίου ίκανὸν νὰ ἀνταποκριθῇ πλήρως εἰς τὰς νέας ηύξημένας ἀνάγκας τῆς παρακτίου ἀνταποκρίσεως.

Φιλικότατα

Ο Γενικός Διευθυντής
ΕΠΑΜ. ΤΣΕΛΛΟΣ

Αθῆναι, 9 Ιουνίου 1961

ΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ ΚΑΙ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Θὰ παρεκάλουν θερμῶς, δηπως ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἔξετάσεων πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων πλοιάρχων Α', Β' καὶ Γ' τάξεως, καταχωρήσητε εἰς τὸ ἔγκριτον περιοδικόν σχετικάς ἀπόψεις μου:

Θὰ πρέπει κατ' ἄρχην νὰ γνωρίσω εἰς τοὺς κυρίους ἀρμοδίους, διτὶ οἱ πλεῖστοι τῶν προσερχομένων δι' ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος Α' τάξεως ἔχουν ήδη πρὸ πολλοῦ καιροῦ πλοιαρχεύσει καὶ πολλοὶ εὐδοκίμωσ.

Πλείστα πλοία ταξιδεύουν εἰσέπι μὲν πλοιάρχους, κατόχους διπλώματος Β' τάξεως, ἐλλείμει ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ πρώτων διπλωματούχων. Τὸ τοιούτον καὶ τοὺς πλοιοκήτας ἐπιβαρύνει μὲν ἔξτρα ἀσφάλιστρα καὶ εἰς κινδύνους τοὺς ἔκθετις κατὰ τὴν περίπτωσιν ἀτυχήματος. Τὸ αὐτὸ δύναμαι νὰ εἴπω καὶ διὰ τοὺς κατόχους διπλωμάτων Γ' τάξεως τῶν δποίων σχεδὸν τὸ σύνολον ἔχουν καταλάβει θέσεις ὑποπλοιάρχων.

Καλὸν θὰ είναι οἱ πλοιαρχοὶ νὰ γνωρίζουν τὴν 'Αγγλικὴν γλώσσαν. 'Αλλ' ἀπὸ τοῦ σημείου αὐτοῦ μέχρι τοῦ νὰ ἀπορρίπτωνται πλοιαρχοὶ, διότι υστερούν εἰς τὰ 'Αγγλικά, ἡ ἀπόστασις είναι μεγάλη. Οὔτε δικαιοιον, οὔτε ὄρθδων είναι. Εἰς κανένα κράτος τοῦ κόσμου δὲν είναι κύριον μάθημα μία ξένη γλώσσα. Δὲν ἀποκλείεται νὰ ιδῆτε καὶ πλοιάρχους γνωρίζοντας 'Αγγλικά, διότι ἔτυχε κατὰ τὸ διάστημα τοῦ πολέμου νὰ παραμείνουν εἰς τὴν 'Αμερικὴν η τὴν 'Αγγλίαν καὶ μὴ γνωρί-

ζοντας 'Ελληνικά. Δέον διθεν νὰ ἀσκηθῇ μεγαλυτέρα πίεσις διὰ τὴν γνώσιν τῆς 'Ελληνικῆς, τῆς συντάξεως ἡμερολογίου, ἀκόμη δὲ καὶ τῆς καλλιγραφίας, παρὰ εἰς τὰ 'Αγγλικά.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ἀνάφερο, διτὶ διθεν δόκιμος πλοιάρχος η ἀνθυπολοιάρχος καὶ ἀντέγραφα τὸ 'Ημερολόγιον τοῦ πλοιάρχου καὶ ἔφθανα εἰς τὴν ὑπογραφὴν τοῦ. Προξένου η τοῦ Λιμενάρχου ἔγραφα: «Υπογραφὴ δυσανάγνωστος». Μή σάς φανῇ παράξενο, ἀν σήμερα γράφοντας ἔνα ἀντίγραφον 'Ημερολογίου ἀναγκασθῆτε νὰ γράψητε: «Ημερολόγιον πλοιάρχου δυσανάγνωστον».

Τὰ ἀνώτερά ισχύουν καὶ διὰ τοὺς προσερχομένους, πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος ἀνθυποπλοιάρχους. Πολλοὶ ἀπὸ αὐτοὺς θὰ ἀρκεθοῦν μόνον εἰς τὸ διπλωματικόν πλοιάρχου η θὰ παραμείνουν εἰς τὴν 'Ακτοπλοίαν.

Δύνανται διθεν νὰ ἐνταχθεῦν τὰ 'Αγγλικά εἰς μίαν δημάδα μαθημάτων. 'Η κολή ἀπόδοσις εἰς τὰ ἀλλὰ μαθήματα τῆς δημάδος νὰ συμπληρώνῃ τὴν μικρὸν βαθμολογίαν τῶν 'Αγγλικῶν η ἀκόμη εἰς τὰ διπλώματα νὰ ἀναγράφεται: «Γνώσεις 'Αγγλικῆς, 'Αρισται, Καλαί, Μέτριαι κλπ.». Πάντως, τὸ νὰ παραμείνουν τὰ 'Αγγλικά ὡς κύριον μάθημα, κατὰ τὴν γνάμην μου, δὲν είναι ὄρθδων.

'Η γνώσις τῆς 'Αγγλικῆς γλώσσης μᾶλλον θὰ ὑποδοθῆσῃ τοὺς πλοιάρχους εἰς τὴν ταχεῖαν προσαγωγῆν των καὶ τὴν σταδιοδρομίαν των, παρὰ εἰς τὴν καλὴν ἀσκησην τοῦ ἐπαγγέλματός των.

Ἐπίσης κάποια ἐλαστικότης χρειάζεται κατὰ τὰς ἔξετάσεις μέχρις διτὸ συμπληρωθοῦν τὰ κενὰ τῶν πλοίων, τὰ ὅποια εἰσέται εἶναι τεράστια. 'Όταν τὰ κενὰ τὰῦτα συμπληρωθοῦν, τότε βεβαίως θὰ χρειασθῇ οὐχὶ μένον αὐστηρότης κατὰ τὰς ἔξετάσεις, ἀλλὰ καὶ περιορισμός τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χορηγούμενων διπλωμάτων, η ἡμέρα, δημος, αὐτὴ κατὰ τὸ ὑπογράφοντα, εἶναι πολὺ μακρά.

Ἡ τελικὴ ἀπόφασις διὰ τὴν ἐκλογὴν τοῦ πλοιάρχου ἀνήκει εἰς τὸ ἐφοπλιστήν, ὁ ὅποιος γνωρίζει καλύτερον κάθε ἄλλου νὰ κρίνῃ κατὰ πότες ὑποηρετοῦνται τὰ συμφέροντά του καλύτερον ἀπὸ τοὺς ἀγγλομάνεις η τοὺς μὴ τοιούτους.

Τέλος, ὃς μὴ ξεχνῶμεν, ὅτι «ἔκαστος ἀνταμείβεται κατὰ τὰ ἔργα του».

Διατελῶ μεθ' ὑπολήψεως
ΜΙΧΑΗΛ Δ. ΠΕΙΘΩΣ

Παλαιὸν Φάληρον, 4 Ιουνίου 1961

Πλοιάρχος Ε.Ν.

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Κύριον μάθημα δέον νὰ παραμείνῃ η 'Αγγλική, χωρὶς δημος νὰ είναι δευτερεύον η 'Ελληνική.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΤ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51Β ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΟΤΑΝ Ο ΠΛΟΥΤΟΣ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΗ

ΤΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ: ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ΕΘΝΙΚΟΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΝ ΕΡΓΟΝ

Έπει τη σημερινή θεμελιώσει ύπο της Α.Μ. του Βασιλέως, του έπιβλητικού μεγάρου του, παρά την λεωφόρον Συγγρού.

Ο Εύγενιος Εύγενιδης, ο αείμνηστος μεγάλος έπιχειρηματίας και ξέσιρετος "Ελληνη, έπει την μετά τὸν θάνατον του, ἀνακτά μίαν ἔτι πλέον δισκεριμένη θέσιν εἰς τὴν σκέψιν καὶ τὰ αἰσθήματα τοῦ Πανελλήνιου. Ανήκων εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν προνομιούχων, οἵτινες δὲν ἐγκλείσονται τελεοτίδικως εἰς τὸν τάφον καὶ δὲν ἀκολουθούνται κατὰ πόδας ὑπὸ τῆς λήθης, ἐπιτελεῖ μεταθανατίως, διὰ τῆς τελευταίας θελήσεως του, ἐν ὑψηρεφές ἔργον, τὸ ὅποιον φέρει τὴν σφραγίδα τῆς ἀκτινοβολούσης ιδιοφυΐας του καὶ τῆς ηγεμονίκης του γενναιοδωρίας.

Τὸ ἔργον τοῦτο ὑπὸ τὴν μορφὴν κοινωφελοῦς ὄργανισμοῦ καὶ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν "Ιδρυμα Εύγενίδου", ἀποσκοποῦν εἰς τὴν προσαγωγὴν καὶ τὴν εὐρείαν ἀνάπτυξιν τῆς τεχνικῆς παιδείας εἰς τὴν χώραν μας, θὰ παρουσιασθῇ ἐν ὅλῃ τῇ ὑποθλητικότητι του διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὸν ἔλληνικὸν λαόν, τὴν μεσημβρίαν σήμερον, στειροπροσώπως ἡ Α.Μ. ὁ Βασιλεὺς θὰ θέσῃ τὸν θεμέλιον λίθον τοῦ κτιρίου, εἰς τὸ ὅποιον θὰ στεγασθεῖ.

Τὸ "Ιδρυμα Εύγενίδου" δὲν πραγματοποιεῖ τῷρα τὰ πρώτα του βῆματα. Έχει ἀνδρῶθη ὡς ὄργανος, ἀθούρως ἔργαζόμενος ἐπὶ μίαν πενταετίαν. Επιτελεῖ εἰδικῶν ἡρεύνησαν κατὰ τὸ διάστημα τούτο, τὸν χώρον ἀπὸ τὸν ὅποιον θὰ ἐκπορεύεται ἡ δραστηριότητας του, ἐπρογραμμάτισαν τὴν πολυσχιδή ἔργασίαν του, ἐπροχώρησαν εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῶν πρώτων σοφαρῶν ἐπιδιώξεων του.

Ως ὑψηλὸν παράδειγμα πρὸς μίμησιν προβάλλει σήμερον τὸ δημόσιον προβάλλει σήμερον τὸ δημόσιον γηραιότερον τοῦ Εύγενίου Εύγενίδου. Δεικνύει τὴν ὄρθην ὁδὸν πρὸς τὴν ὑπεροφημίαν. Οἱ πλούσιοι, οἱ ισχυροὶ τοῦ τόπου μας, οἱ Μεγάλοι ίδιοις τῆς Ναυτιλίας, θὰ ηδύναντο νὰ διδαχθοῦν ἐξ αὐτοῦ τὸν τρόπον διὰ τοῦ ὅποιον διασφαλίζεται μίαν θέσιν εἰς τὰς καρδίας τῶν ἐπιγενομένων. Διότι τὸ "Ιδρυμα Εύγενίδου" δρῶν ἔθνικῶς καὶ κοινωνικῶς, προβάλλει πρωτίστως τὴν εὐφύιαν καὶ τὰ αἰσθήματα τοῦ ίδρυτοῦ του, καθηλώνει εἰς τὸν χώρον καὶ εἰς τὸν χρόνον, ἀφθαρτὸν τὴν πρωτικότητά του. Δὲν νομίζομεν, στὶ θὰ ηδύναντο νὰ ἀποκτήσῃ διὰ τὸν ἀνθρωπον, πληρέστερον περιεχόμενον, ἡ ἔννοια τῆς αἰνιότητος.

Η ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ

Προϊστορίαν τοῦ "Ιδρύματος Εύγενίδου" ἀποτελεῖ ἡ ἔμπρακτος φιλαληλία, φιλοπατρία καὶ γενναιοδωρία τοῦ ίδρυτοῦ του. Συνεισφέρει οὗτος, ἐνισχύει ὅσο ζῇ, πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν καὶ ιδιαιτέρως συμπαρίσταται εἰς τὰς κρισίμους ὥρας τοῦ ἔλληνικοῦ λαοῦ καὶ τῆς πατρίδος του. Πρώτος ἐκ τῶν πλουσίων Ἑλλήνων τοῦ ἔξωτηρικοῦ, ἔρχεται ἀριγάδος εἰς τὰς σεισμοπλήκτους Ἰονίους Νήσους καὶ ἐκ τῶν πρώτων τοῦ ἀπόδημου ἐφοπλισμοῦ, διδεῖ τὸ σύνθημα τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ, ὑφώνων τὴν Κυανόλευκον εἰς τὸ ὑπερωκεάνιον του "Ἀτλαντικοῦ" καὶ συνιστᾷ τὰς τακτικὰς γραμμὰς πρὸς Βόρειον καὶ Νότιον Ἀμερικήν. Προηγουμένως, ἔχει δώσει τὴν πρώτην μορφὴν εἰς τὸ ἀνῆσυχον ἐνδιαφέρον τοῦ διὰ δημιουργίαν νέων τεχνικῶν καὶ ἐπιστημόνων, τοὺς ὅποιους καὶ θεωρεῖ ὡς προϋπόθεσιν διὰ τὴν βιομηχανικὴν καὶ οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας μας, πολὺ πρὶν ἢ αἱ τεχνικαὶ ἔξελίζεις ἀρχίσουν νὰ λαμβάνουν τὰς τεραστίας σημειώνας τῶν διαστάσεων. "Ιδρυσε τὸ "Ιδρυμα" Ε. Ε. "Αριστα" εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἐπὶ τῷ σκοπῷ, ὅπως βοηθήσῃ τοὺς "Ελλήνας νέους" «νὰ καταστοῦν ικανοὶ νὰ ἀναλάσσουν σημαντικάς εὐθύνας εἰς τὴν μελλοντικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐλλάδος καὶ τῶν πόρων της».

Τὴν φυσικὴν πλέον συνέχειν τῆς δημιουργικῆς καὶ ἀστιγάστου αὐτῆς δραστηριότητος τοῦ Εύγε-

νίου Εύγενίδου εἰς τὸν ἔθνικὸν καὶ κοινωνικὸν χώρον, ἀποτελεῖ ἡ παράγραφος τῆς διαθήκης του ἡ ὥριζουσα:

«Συνιστώ ἐν Ἀθήναις κατὰ τὸν ὄρισμον τοῦ "Ελληνικοῦ Δικαίου", "Ιδρυμα ύπο τὸ ὄνομα "Ιδρυμα Εύγενίδου", τοῦ ὅποιον σκοπός εἶναι νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν νέων ἐλληνικῆς θεογενείας ἐν τῷ ἐπιστημονικῷ καὶ τεχνικῷ πεδίῳ».

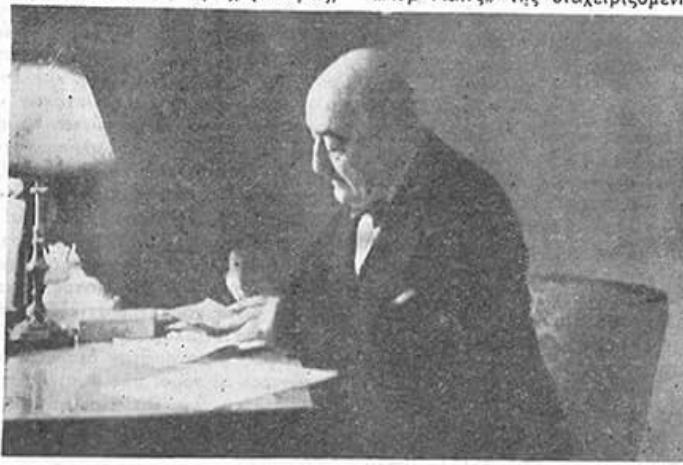
Διὰ τῆς διαθήκης του ἐπίσης, ὁ αείμνηστος ἐφοπλιστής, προικοδοτεῖ πλουσιοπαρόχως τὸ "Ιδρυμα, καταλείπων εἰς τοῦτο μεγάλο μέρος τῆς περιουσίας του, συμπεριλαμβανόμενων καὶ τῶν ἐσόδων τῆς "Χορὸς Λάινς" τῆς διαχειριζομένης τὰ ὑπερωκεάνιας «Βασίλισσα Φρειδερίκη», «Ομηρικὸς» καὶ «Ιταλίων».

Τὴν 22αν Απριλίου 1954 ἀποθήσκει ὁ Εύγενιος Εύγενιδης καὶ τὴν 23ην Φεβρουαρίου 1956, ἡ τελευταῖα του ἐπιθυμία προσλαμβάνει τὰς διαστάσεις μιᾶς ἀποθλητικῆς πραγματικότητος, συνιστωμένου διὰ Βασιλικοῦ Διατάγματος τοῦ "Ιδρύματος Εύγενίδου". Παρῆλθεν ἔκτοτε μία πεντετελία περίπου, κατὰ τὴν ὥποιον καὶ ἐτέθησαν τὰ ισχυρὰ θεμέλια διὰ τὴν εὐρείαν καὶ ταχείαν ἀνάπτυξιν τοῦ ιδρύματος, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν σοφῶν ὑποθηκῶν τοῦ διαθέτοι καὶ μιᾶς σοβαρᾶς, ἐπιμεμελημένης, μεθοδικῆς, τελείας θὰ ἐλέγομεν, ἔργασίας τῆς ἀδελφῆς του, Καστρού Καθηκόντα διοικητής καὶ διαχειριστρίας, ως ἡ διαθήκη τοῦ Εύγενιδου ὥριζεν.

Μὲ ἀδιάλειπτον ἐποπτείαν καὶ σόκνον προσπάθειαν ἡ κ. Σίμου έπιδιώκει καὶ ἐπιτυγχάνει τὴν ιδανικὴν πραγματοποίησιν τῆς τελευταίας θελήσεως τοῦ ἀδελφοῦ της.

ΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Ο πρώτος στόχος τοῦ "Ιδρύματος Εύγενίδου", ἐπελέγει μὰ κριτήριον τὰς ὑπαρχούσας ἀνάγκας τῆς ἐπαγγελματικῆς παιδείας εἰς τὴν χώραν μας. Μετὰ ἀπὸ ἐμπεριστατωμένην ἔρευναν διεπιστώθη, διτὶ οἱ μαθηταὶ τῆς τεχνικῆς ἐπαγγελματικῆς ἐκπαίδευσεως ἐδυσχεραίνοντο σοβαρῶς, εἰς τὴν κατάρτιον των, συνετείᾳ τῆς παντελούς σχεδὸν ἐλλείφεως καταλλήλων καὶ προστιτῶν βιβλίων, ώς καὶ μέσων ἐποπτικῆς διδασκαλίας. Κατόπιν τούτου, τὸ "Ιδρυμα Εύγενίδου" ἀπεδύθη εἰς



Σχεδιάγραμμα τοῦ ἀνεγειρομένου μεγάρου εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς Λεωφόρου Συγγροῦ.

τὴν τεραστίαν, δύσκολον καὶ δαπανηράν προσπάθειαν τῆς ἑκδόσεως βιβλίων διὰ τὸν κατώτερον κύλον τῆς τεχνικῆς ἐκπαιδεύσεως. Δι' αὐτῶν θὰ ἔχουμε περιεύστηκαν βασικῶς οἱ μαθήται, ἀλλὰ θὰ παρείχετο ταύτοχρών εἰς τοὺς διδάσκοντας, εἰς ἕνιαίαν στάθμην καὶ σταθεράν ἔκτασιν, ἡ διδακτικά ülη, ἡ θεωρουμένη ἀναγκαῖα διὰ συγχρόνους τεχνικάς σχολάς.

Τῇ συμπαραστάσει τοῦ 'Υπουργείου Βιομηχανίας κατ' ἄρχην καὶ τοῦ 'Υπουργείου Παιδείας βραδύτερον, ὅτε ὑπῆρχη ἡ ἐπαγγελματική ἐκπαίδευσις ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ, ὡς καὶ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, κατεύθυντος τὰς σχολὰς μηχανικῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὸ 'Ιδρυμα ἐπρογραμμάτισεν ἀπὸ τοῦ 1956 τὴν ἑκδόσιν τῆς πρώτης σειρᾶς διδακτικῶν βιβλίων. Τὴν καθοδήγησιν καὶ τὴν ἐποπτείαν τῆς σοδομοῦ ἀυτῆς ἐργασίας, τὸ πρῶτον πραγματοποιούμενης εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἀνέθεσεν εἰς ἐπιτροπὴν ἔξι εἰδικῶν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ πρυτανείας τοῦ Πολυτεχνείου κ. Α. Παππά. Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν αὐτήν μετέσχον ἐπίσης οἱ κ. Χρ. Καρουνίδης, μόνιμος ἀναπληρωτής Γενικοῦ Διευθυντοῦ Ο.Τ.Ε., Α. Καλογερᾶς καθηγητής τοῦ Πολυτεχνείου, Ν. Βασιώτης Διευθυντής Ἐπαγγελματικῆς ἐκπαίδευσεως 'Υπουργείου Παιδείας, Δ. Νιάνιας, ὡς εἰδικός σύμβουλος καὶ διευθυντής συντάξεως καὶ Δ. Μεγαρίτης, ὡς γραμματεῖς.

'Η ἐπιτροπὴ αὐτῆς εἰργάσθη μὲ σύστημα, σχεδιάσσασα ἐπὶ τῷ βάσει καθαρῶν ἐπιστημονικῶν κριτηρίων τὰς ἑκδόσεις. 'Αναφέρεται χαρακτηριστικῶς, ὅτι ἀπετέλεσαν δι' αὐτὴν κεχωρισμένως, προβλήματα τὰ δόπια καὶ ἐμελετήθησαν ἐμπεριστατωμένως, ἡ ἔκτασις τῆς ὑλῆς ἑκάστου βιβλίου, ἡ διάρθρωσίς της, τὸ ύφος καὶ ἡ γλώσσα.

Καὶ μετὰ τὴν προεργασίαν, ὑπὸ τὸν τίτλον «Βιβλιοθήκη τοῦ Τεχνίτη» ἐπρογραμματίσθη ἡ ἑκδόσις τῆς πρώτης σειρᾶς διδακτικῶν βιβλίων διὰ τὰς εἰδικότητας τῶν Μηχανοτεχνιτῶν — 'Ηλεκτροτεχνιτῶν, εἰς τὴν ὁποίαν περιελήφθησαν 30 ἐν ὅλω τούς. 'Ἐξ αὐτῶν καὶ κατὰ τὸ διάστημα ἀπὸ τοῦ 1957 — 1960, ἔξεδόθησαν οἱ 14, διατεθέντων συνολικῶν 240.000 ἀντιτύπων εἰς τιμᾶς κυμαινούμενας μεταξὺ 10 — 18 δρχ. καὶ ἀντιπροσωπεύσας μέρος μόνον τοῦ κόστους ἑκάστου βιβλίου.

Οἱ ὑπόλοιποι τόμοι εὑρίσκονται εἴτε εἰς τὸ στάδιον τῆς τυπογραφικῆς ἐργασίας, εἴτε τῆς συγγραφῆς. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ πλήρες πρόγραμμα τῶν ἑκδόσεων τοῦ 'Ιδρυματος, περιλαμβάνει πλήρη τῆς ἀνωτέρω καὶ ἄλλας σειρᾶς καὶ διὰ τὴν κατωτέρων τεχνικήν ἐκπαίδευσιν καὶ διὰ τοὺς ἐπομένους ἀνωτέρους κύκλους αὐτῆς.

ΑΙ ΥΠΟΤΡΟΦΙΑΙ

Παράλληλον προσπάθειαν τοῦ 'Ιδρυματος, ἀπετέλεσεν ἡ δημιουργία πυρήνος καλῶς, κατηρτισμένων 'Ελλήνων τεχνιτῶν, ἐπὶ ἐπιπέδου ἀναλόγου μὲ τὸ τῶν συναδέλφων των, τῶν προηγμένων βιομηχανικῶν χωρῶν.

Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ὁ δεύτερος αὐτὸς στόχος τοῦ 'Ιδρυματος, ὅστις θὰ ἔχῃ ὡς ἀμεσον ἀποτέλεσμα τὴν προσαγωγὴν τῆς λίαν ισχνῆς τεχνικῆς παραδόσεως εἰς τὸν τόπον μας, κατηρτισθήνει μακρόπονον πρόγραμμα χορηγήσεως ὑποτροφιῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Τάσσει τὸν προγράμματος τούτου, ἐπιλέγονται κατ' ἕτος 5 — 10 ὑποφήφιοι ἐπὶ τῆς δευτέρας τάξεως τῶν Τεχνικῶν Σχολῶν, οἵτινες δέον νὰ συγκεντρώ-

νουν προσόντα ἐπιμελεῖς, ἥθους καὶ ἀποδόσεως. Εἰς τοὺς οὕτω ἐπιλεγομένους ὑπόπτους, τὸ 'Ιδρυμα πληρώνει τὸ δίκαστρο, καταβάλλει τὴν ἀξίαν τῶν βιβλίων των, τῆς ιατρικῆς περιθάλψεως καὶ ὅλας ἦν γένει τὰς δαπάνας τῶν ἐν Ἑλλάδι σπουδῶν των, ἐνῷ τοὺς παρέχει ταύτοχρόνως τὴν δυνατότητα ἐκμαθήσεως μιᾶς ξένης γλώσσης, ητίς θὰ τοὺς χρειασθῇ διὰ τὴν μετεκπαίδευσίν των εἰς τὸ ἔξωτερικόν. 'Ακολούθως καὶ μετὰ τὸ πέρας τῶν σπουδῶν των ἐν Ἑλλάδι, οἱ οὕτω πρότροφοι ἀποτέλλονται εἰς μεγάλο ἐργοστάσιο καὶ ναυπηγεία τῆς Εὐρώπης, ὅπου καὶ καταρτίζονται πλήρως εἰς τὰς συγχρόνους τάσεις τῆς τεχνικῆς. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ ὑπόπτοφιαι αὐται, διαρκοῦν δύο ἔως τρία ἔτη, ἀναλόγως τῆς ἀκολουθουμένης εἰδικότητος.

Μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐκπαίδευσέως των οἱ ὑπόπτοφοι ἐπιστρέφουν ὑποχρεωτικῶς καὶ προσφέρουν ἐδῶ τὰς ὑπηρεσίας των. Μέχρι στιγμῆς ἀπετοτάλησαν ὑπὸ τοῦ 'Ιδρυματος εἰς τὸ ἔξωτερικόν 25 νέοι, σημειούντες ἔξαρτεν ἐπίδοσιν καὶ δικαιώνοντες πλήρως τὰς προσδοκίας τοῦ 'Ιδρυματος.

ΤΟ ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ

Μὲ τὸ θεμελιούμενον σῆμερον ἐπιβλητικὸν μέγαρον εἰς τὴν λεωφόρον Συγγροῦ, ἔναντι τοῦ Φαληρικοῦ 'Ιπποδρόμου, η δραστηριότης τοῦ 'Ιδρυματος Εύγενίδου, προσλαμβάνει πλέον συγκεκριμένην μορφήν, ἐνῷ ὡς ἐτονόσθι καὶ προηγουμένως, διὰ πρώτην φοράν προβάλλονται εύρυτερον οἱ σκοποί καὶ αἱ ἐπιδιώξεις του.

Τὸ ὑπὸ ἀνέγερσιν κτίριον θὰ ἀποτελέσῃ τὸ μοναδικὸν εἰς τὴν χώραν μας κέντρον τεχνικῆς καὶ ἐπαγγελματικῆς ἐκπαίδευσέως. 'Εξοπλισμένον μὲ συλλογὰς ὄργανων καὶ μηχανῶν διὰ τὴν ἐποπτικὴν διδασκαλίαν τῶν ἀκολουθῶν τοὺς κλάδους τῶν τεχνικῶν ἐπαγγελμάτων, θὰ διαθέτῃ μίαν πλήρη τεχνικὴν βιβλιοθήκην, αιθούσας διαλέξεων καὶ προβολῶν καὶ θὰ στεγάζῃ τὰ γραφεῖα τοῦ 'Ιδρυματος. Θὰ ἀποτελέσῃ, ἐν διλογίοις, τὸν ἐγκέφαλον καὶ τὴν καρδίαν τῆς τεχνικῆς παιδείας εἰς τὴν χώραν μας, δεδομένου ὅτι, θὰ εύρισκεται εἰς τὴν διάθεσιν ὅλων τῶν καθ' οινοδήποτε πρόποντός ἀσχολουμένων μὲ τὰ τεχνικά ζητήματα καὶ μὲ τὴν ἐπαγγελματικὴν ἐκπαίδευσιν.

Τὸ κτίριον τοῦ 'Ιδρυματος Εύγενίδου, τὸ ὅποιον δέον νὰ σημειωθῇ, θὰ ἔχῃ μίαν χαρακτηριστικὴν ὑποδλητικότητα ἐν τῇ κλασσικῇ του λιτότητι, θὰ περιλαμβάνει μετοχὲν τὸν ἀλλον συλλογῶν του, ὅργανα καὶ δισταχίεις μηχανῶν ματάρων διὰ τῶν ὅποιων θὰ ἀποδεικνύνται παραστατικώπερον οἱ νόμοι τῆς Φυσικῆς, τῆς Μηχανικῆς, τῆς 'Ακουστικῆς, τῆς Θερμότητος κλπ. Θὰ περιλαμβάνῃ ἐπίσης, μηχανᾶς πάστης φύσεως ἐν τούτῃ ἡ λειτουργία, ὡς καὶ σύγχρονα ἐποπτικά μέσα διὰ τοὺς ἡλεκτροτεχνίτας καὶ ραδιοτεχνίτας. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰς συλλογὰς αὐτάς, ἐκτὸς τῶν μαθήτων τῶν τεχνικῶν σχολῶν θὰ δύνανται νὰ ἐπισκέπτωνται καὶ οἱ μαθηταὶ τῶν γυμνασίων.

'Αλλ' οἱ κυρίως ἀποδεικνύει τὸν πληρῶν συγχρονισμένην ἀντίτυπον τοῦ 'Ιδρυματος Εύγενίδου, ὡς καὶ τὴν διορατικότητα μεθ' ἡς προγραμματίζεται ἡ δραστηριότης του, εἶναι ἡ δημιουργία Πλανητοσκόπιου, διὰ τοῦ ὅποιον διεῖται ἐμφασίς εἰς τὴν ἀνάγκην ἐνημερώσεως τῆς εὐρυτέρας κοινῆς γνώμων ἐπὶ τῶν σημειουμένων ἐπιστημονικῶν καὶ τεχνικῶν ἐπιτευγμάτων εἰς τὸν χώρον τοῦ διαστήματος.

Τὸ Πλανητοσκόπιον θὰ ἔγκατασθῇ εἰς χωριστὸν εἰδικὸν οικοδόμημα χωρητικότητος 300 ἀτόμων καὶ θὰ προβάλλῃ εἰς εἰδικὸν θόλον τὴν κίνησην τῶν σύρανίων σωμάτων συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς πορείας τῶν τεχνητῶν.

'Η χρησιμοποίησις τῶν Πλανητοσκοπίων εἰς δόλον τὸν κόσμον θεωρεῖται σήμερον σπουδαιοτάτη. 'Αποτελοῦν ταῦτα κέντρα μορφώσεως διὰ τοὺς μαθήτας, τοὺς σπουδαστάς, τοὺς στρατιωτικούς καὶ τοὺς ἀεροπόρους. Τοιούτον κέντρον μορφώσεως προτίθεται νὰ καταστήσῃ καὶ τὸ Ἑλληνικὸν Πλανητοσκόπιον, τὸ 'Ιδρυμα Εύγενίδου.

Αὐτό, ἐν προχείρω ποιοτικά, εἶναι σήμερον τὸ 'Ιδρυμα Εύγενίδου. Τί θὰ είναι αὔριον; Πάς τις τοὺς δύνανται νὰ τὸ προϊδῃ. 'Ενας τεράστιος ὄργανος μορφής, δύστις ἀπτλλαγμένος ἀπὸ οἰανδήποτε ἀνασαχετικὴν ἔξαρτησιν, θὰ είναι ίκανος νὰ προσαρμόζεται ταχέως εἰς τὰς ἑκάστοτε παρουσιαζομένας ἀνάγκης συνεπείᾳ τῆς ραγδαίας ἀναπτύξεως τῆς τεχνολογίας. Διότι τὸ 'Ιδρυμα έχει ὡς σύνθημα τὸ μέλλον. Αἱ προσπτικαὶ του είναι μακραί, μετὰ πεποιθήσεως προσβλέπει εἰς τὸ αὔριον. 'Η ισχυρά του θεμελίωσις εἰς τὸ παρόν, ἀποσκοπεῖ εἰς τὸ νὰ καταστῇ αὐτοδύναμον, νὰ δρᾷ καὶ νὰ ἀντιτύπωσεται, ἀξιοποιοῦν τὸ πνεῦμα καὶ τὰς ὑποθήκας τοῦ Εύγενίου Εύγενίδου.

Αὐτή είναι καὶ ἡ εὐγενής φιλοδοξία τῆς κ. Μαρ. Σίμου, τῆς σημερινῆς διοικητρίας του, τῆς ἀληθινῆς ψυχῆς του.

LA MARINARA ΠΑΟΙΑΡΧΟΣ ELVINO MERIGGIOLI

'Ο μόνος οἶκος ειδικευμένος διὰ:

Τὴν βασικὴν πλοιάρων, τὸ σφυροκοπάνισμα, τὸν καθαρισμὸν ὑδροδεξαμενῶν, λεβήτων καὶ καυσίμου, ἀπαλλαγὴν τῶν ἀερίων, στοιβασίαν βαγονίων καὶ ἀπομηχανῶν, δοκιμᾶς κατασβέσεως πυρκαϊδῶν καὶ διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος.

ΤΕΡΓΕΣΤΗ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
36 760 ΔΙΑ ΤΑΣ ΩΡΑΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΚΑΙ
36.827, ΜΕΤ' ΑΥΤΑΣ.

Εἰς τὴν ύπηρεσίαν τοῦ "Ελληνικοῦ έφοπλισμοῦ
MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED
ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΡΙΑ
Τεχνική Διαχείρησις Λειτουργίας καὶ Συντηρήσεως
Έποπτεια Έπισκευῶν Μετασκευῶν καὶ Ναυπηγήσεων
ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C. 3
TEL: ROYAL 3081 (4 Lines) TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC
ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40790
GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851

γορίας πλοίων. Ότις κριτήριον της διακρίσεως έλληφθι ήπ' όφιν όμηρος στο χρόνος υπηρεσίας τὸν όποιον έκαστος διαβέτει εἰς ωρισμένην κατηγορίαν πλοίων. Είναι γνωστόν ότι, έξαιρεσει μικρού ποσοστού, τὸ πλεῖστον τῶν ναυτικῶν καὶ κατ' ἀνάλογιαν καὶ τῶν ἀξιωματικῶν συνεχίζει ἐργαζόμενον εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν πλοίων τῆς προτιμήσεώς του, εἴτε λόγω ειδικεύσεως εἴτε ἐκ παραδόσεως εἴτε λόγω οἰκογενειακῶν συνθηκῶν. Μέρος τούτων — ποσοστὸν μικρὸν — ἐναλλάσσεται π.χ. μεταξὺ ποντοπόρων καὶ ἐπιβατηγῶν. Τὴν εἰκόνα τῆς κατανομῆς ταῦτης ἐμφανίζει ὁ πίνακας ΙΙ εἰς τὸν όποιον δὲν περιελήφθησαν οἱ λογισταὶ καὶ οἱ φροντισταὶ διότι οὗτοι μονίμως ἀνήκουν εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοία.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ

Κατανομὴ τῶν κατὰ τὴν 15.6.1959 διπλωματούχων ἀξιωματικῶν E.N. κατὰ κατηγορίαν πλοίου:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Βαθμὸς E.N.	Φ/Γ - Δ/Ξ Μεσογ. - Ποντοπ. Αριθ. Ποσοσ.	Υ/Κ & Ε/Γ Εσωτ. & Μεσογ. Αριθ. Ποσοσ.	Λοιπά πλοία Αριθ. Ποσοσ.	Σύνολον Αριθ. Ποσοσ.	Οἰκογενειακή κατάστασις		'Αριθμός Διπλ. Χων Ποσοστόν τέκνων	
					%	%		
Πλοίαρχοι Α'	1158	15.5	52	14.8	5	2.0	1215	15.0
» Β'	851	11.4	26	7.4	7	2.8	884	10.9
» Γ'	942	12.6	23	6.6	58	23.3	1023	12.7
'Ατμομηχ. Α'	879	11.7	44	12.5	9	3.6	932	11.5
» Β'	662	8.8	29	8.3	6	2.4	697	8.6
» Γ'	1881	25.1	76	21.7	68	27.3	2025	25.0
Πρακτικοί	57	0.8	1	0.3	5	2.0	63	0.8
M.E.K. Α'	51	0.7	16	4.5	2	0.8	69	0.9
» Β'	68	0.9	12	3.4	7	2.8	87	1.1
» Γ'	308	4.1	29	8.3	45	18.1	382	4.7
Πρακτικοί	6	0.1	—	—	17	6.8	23	0.3
Ραδιοτ. Α'	356	4.7	27	7.7	5	2.0	388	4.8
» Β'	270	3.6	16	4.5	15	6.0	301	3.7
Σύνολον	7489	100.0	351	100.0	249	100.0	8089	100.0

Εἰς τὸν παρατιθέμενον πίνακα δίδεται, ώς ἔκ περισσοῦ καὶ ή ἀριθμητικὴ καὶ ή ποσοστιαία γενικὴ κατανομὴ τῶν ἀξιωματικῶν (δύο τελευταῖς στήλαις).

Εἰς τὴν 1 καὶ 2 στήλην περιλαμβάνονται οἱ ὄριμοι καὶ ή εἰς ἑκατοστά ἀναλογία τῶν ἀξιωματικῶν κατ' εἰδικότητα καὶ τάξιν, οἱ ὄποιοι συνήθως ἐργάζονται εἰς φορτηγά καὶ δεξαμενόπλοια μεσογειακὰ καὶ ποντοπόρα. 'Επὶ 8089 ἀξιωματικῶν ἡ συντριπτικὴ πλειοψηφία δηλοῦται οἱ 7489, ποσοστὸν 92.7% ἐπὶ τοῦ συνόλου εἶναι φορτηγίσιοι, ἐνῷ μόλις 351 (4.3%) ἀνήκουν εἰς ἐπιβατηγά, μηδὲ τῶν ὑπερωκεανῶν ἐξαιρουμένων καὶ 249 (ποσοστὸν 3%) ἐπὶ τῶν λοιπῶν πάσης φύσεως πλοίων (Μ/ς, θαλαμηγάν, ναυαγοσωστικῶν κλπ.), ὅπου ναυτολογοῦνται εἰς θέσεις Α οἱ μηχανικοὶ καὶ πλοίαρχοι κάτοχοι διπλωμάτων Γ' τάξεως.

Προσεκτικῶς μελέτη τοῦ πίνακος ΙΙ μᾶς ἀποκαλύπτει μίαν δυσαναλογίαν μεταξὺ τῶν Α' πλοιάρχων καὶ Α' μηχανικῶν τῶν πλοίων μιᾶς κατηγορίας πρὸς τοὺς ἀξιωματικούς τῶν αὐτῶν εἰδικοτήτων Β' καὶ Γ' τάξεως. Μοναδικὴν ἔχαίρεται τὴν διαπιστώσεως ταῦτης ἀποτελεῖ ή σχέσις Α' μηχανικῶν πρὸς τοὺς Γ'. 'Η δυσαναλογία αὕτη εἶναι φαινομενικὴ διότι ή ἀπογραφὴ ἀπέδειξεν, ὅτι ἐπὶ πολλῶν πλοίων εἰς ὄργανικάς θέσεις διπλωματούχων είχον ναυτολογηθῆ μὴ διπλωματούχους (ἀντὸν εἰς 1.181). 'Αν ἀντί αὐτῶν ὑπολογισθοῦν οἱ ἐν τῷ μεταξὺ συμπληρώσαντες τὰς ἀντικανονικὰς συνθέσεις διπλωματούχοι, ή δυσαναλογία τῶν ὄριμῶν μειούται.

Ἐξαιρετικῶς εἶναι ἐνδιαφέροντα τὰ στοιχεῖα, τὰ ὅποια ἀφοροῦν εἰς τὴν σύνθεσιν τῆς οἰκογενειακῆς τῶν ἀξιωματικῶν E.N. 'Έκ προοιμίου δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι οἱ ἀκολουθοῦντες ὄριμοι καὶ ποσοστά εἰς θλιβεράτερα μᾶς ἀγούν σκέψεις. Ποὺ ἀφείλεται ή ἀντικονιωνική εἰκὼν τῶν ἐπομένων πινάκων; Πώς ἔχεγεται ή πρὸς τὸν γάμον καὶ τὴν τεκνοποίησιν δειλία τοῦ ναυτικοῦ; 'Αναμφισβήτητος εἰς τὴν φύσιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. 'Ο ναυτικὸς ἀπουσιάζων ὅποι τὴν πατρίδα του ἐπὶ μακρὰ διαστήματα καὶ μονίμως ἐργαζόμενος μακράν μονίμους στέγης καθίσταται κατ' ὄρχην ἀναβλητικός.

Μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου καὶ τῆς ἡλικίας ἡ ἀναβλητικότης προσαυξάνεται καὶ μὲ τὴν δυσχέρειαν ἐπιλογῆς. 'Αν εἰς ταῦτα προστεθῇ καὶ ἡ πραγματικὴ ἀδυναμία τοῦ ναυτικοῦ νὰ ἐλέγχῃ, ὑπὸ τὸ πρίσμα τῆς ηθικῆς καὶ κοινωνικῆς διαπαιδαγωγήσεως του τὴν ίδιαν αὐ-

τοῦ οἰκογένειαν, ἔχομεν μίαν ἐπαρκῆ ἔξηγήσιν τοῦ φαινομένου.

"Ἄσι ιδωμεν, τώρα, τὴν σύνθεσιν τοῦ φαινομένου τούτου. 'Η πρώτη διαπιστώσις είναι ὅτι, ἐπὶ 8.213 διπλωματούχων ἀξιωματικῶν πάσης τάξεως οἱ 3437 ἀντιστοιχοῦντες εἰς ποσοστὸν 41.8% είναι ἄγα μοι καὶ οἱ ὑπόλοιποι 4.776, δηλαδὴ τὰ 58.2% ἔγγα μοι. Τὴν περιτέρω ἀνάλυσιν τῶν ἐγγάμων βλέπομεν εἰς τὸν πίνακα ΙΙΙ.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙΙ

Τῶν ἀγάμων καὶ ἐγγάμων διπλωματούχων ἀξιωματικῶν E.N. τὴν 15.6.1959:

	'Αριθμός Διπλ. Χων Ποσοστόν τέκνων	'Αριθμός τέκνων
"Αγαμοι	3437	41.8%
"Εγγαμοι γενικως	4776	58.2%
"Εγγαμοι διπε τέκνων	1055	22.1%
» μεθ' 1 τέκνων	1556	32.6%
» μετά 2 τέκνων	1474	30.9%
» » 3 »	522	10.9%
» » 4 »	114	2.4%
» » 5 »	36	0.7%
» » 6 καὶ ὅντα	19	0.4%
Σύνολον	4776	100.0%
	8213	100.0%
		6825

Εἰδικωτέρα συμπεράσματα ἔχαγόμενα ἐκ τῶν ἀνωτέρω στοιχείων είναι:

α) Εἰς δέκα (10) ἀξιωματικούς ἀγάμους καὶ ἐγγάμους ἀντιστοιχοῦν μόλις ὅκτω (8) τέκνα, δηλαδὴ οὔτε ἐν τέκνων διὰ κάθε ἀξιωματικοῦ.

β) Εἰς δέκα (10) ἐγγάμους ἀξιωματικούς, μετά η ἀνευ τέκνων ἀναλογούν δέκα τέσσαρα (14) παιδιά.

γ) Εἰς δέκα (10) ἀξιωματικούς ἐγγάμους μετά τέκνων ἀντιστοιχοῦν δέκα ὅκτω (18) τέκνα.

δ) Εἰς 22% ἀνέρχονται οἱ ἐγγαμοι ἀξιωματικοὶ πάσης τάξεως, οἵτινες δὲν ἀπέκτησαν τέκνα καὶ,

ε) 'Η διαφορὰ μεταξὺ γονέων μὲν ἐν τέκνων συνεχῶς μεγαλώνει καθ' ὅσον προχωροῦμεν πρὸς τοὺς γονεῖς μὲν περισσότερα τέκνα.

στ) 'Επι 3721 ἀξιωματικῶν μετά τέκνων τὸν τίτλον τοῦ πολυτέκνου ἔχουν μόνον 55 γονεῖς.

Λόγω τοῦ ἐνδιαφέροντός του, θὰ ἔχανται σήμερον τὸ θέμα τῆς οἰκογενειακῆς συνθέσεως τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ E.N.

Αναλυτικῶς είκόνα τῶν ἐγγάμων μετά καὶ ἀνευ τέκνων καὶ σύγκρισιν πρὸς τοὺς ἀγάμους ἐπιχειροῦμεν διὰ τοῦ πίνακος IV. Τὰ



ΑΡΧΙΣΕ Η ΕΚΦΟΡΤΩΣΙΣ . . .

Τὸ πλοίον δὲν πρέπει νὰ καθυστερήσῃ. "Όλοι πρέπει νὰ γίνουν γρήγορα. Κάθε καθυστέρησης είναι δημια διὰ τὸν πλοιοκτήτην. Τὰ ἐφόδια, τὰ τρόφιμα, τὰ υλικά, δῆλα πρέπει νὰ παραδοθοῦν ἐγκαίρως χωρὶς παραλειφεις μὲν ἀπόλυτη ἀκρίβεια. Αἱ ἐργασίαι τοῦ πλοίου είναι ἀλισθία, ὅπου λειφή ζηνας κρίκος θὰ ἐπέλθη καθυστέρησις.

Διέτο νὰ γίνῃ ἡ ἐργασία διμαλά, ὁ πλοιοκτήτης τὴν ἀναθέτει σὲ σούρες φίρες. 'Η φίρας 'ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ — Ναυτιλιακός προστατεύει τὸν πλοιοκτήτην ἀπὸ καθυστέρησις ἢ ἀλλας ξημέρις ποὺ ὑπείλονται σὲ κακής ποιότητος υλικά η σὲ πλημμελή ἐξυπηρέτησιν. 'Η Επιχειρήσις μας μὲ τὰ ὄφθονα μέσα ποὺ διαθέτει ἐξυπηρετεῖ τὰ πλοία ΑΜΕΣΩΣ καὶ ὑπὸ συμφέροντας δρούσ.

Στὴν προσεχῆ ὄφειξη τοῦ πλοίου σας ἐμπιστεύθητε τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ στήν 'Επιχειρήσιν μας, διὰ νὰ σχηματίσετε προσωπική ἀντίληψιν τῶν πλεονεκτημάτων ποὺ σᾶς προσφέρομεν.

Τηλεφωνήσατε μας

«ANT. G. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ»
Εισιγωγείς καὶ Προμηθευταὶ
Υλικῶν Πλοίων

ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40
ΠΕΙΡΑΙΑ, Τηλέφ. 40-435

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES C. LTD.

SHIP SUPPLIES

A. A. PESMATZOGLOU - B. M. KAWAI

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ,
ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

TELEPHONE
2-2574
2-4493

I, I-CHOME, KAIGAN-DORI
NAKA-KU, YOKOHAMA, JAPAN
P.O. Box 231

TELEGRAMS:
KAKIS
YOKOHAMA

ποσοστά είναι έπι τοις χιλίοις π.χ.: έπι 1.000 πλοιάρχων Α' οι 132 είναι σύγαμοι καὶ οι 868 υπανδροί.

P I N A E IV

Ποσοσταία κατανομή μιᾶς έκάστης τάξεως τῶν ἀξιωματικῶν E.N. κατὰ κατηγορίαν ἀγάμων καὶ ἔγγαμων τῆς 15.6.1959:

	Ποσοστός ἀγάμων	Ποσοστός ἔγγαμων
	ἐπὶ τοῖς χιλίοις	ἐπὶ τοῖς χιλίοις
	(ἐπὶ έκάστου βαθμοῦ)	(ἐπὶ έκάστου βαθμοῦ)
Βαθμοὶ E.N.		
Πλοιάρχοι Α'	132	868
» B'	497	503
» Γ'	650	350
'Ατμομηχανικοί Α'	102	898
» B'	331	669
» Γ'	640	360
'Ατμομηχ. Πρακτ.	48	952
M.E.K. Α'	44	956
» B'	276	724
» Γ'	686	314
Πρακτικοί M.E.K.	130	870
Ραδιοτηλ. Α'	139	861
» B'	621	379
Οίκονομοι Α'		1000
» B'	565	435
Φροντισταὶ	78	922
Σύνολον	419	581

Ἐκ τῶν πληροφοριῶν τοῦ παρατεθέντος πίνακος βλέπομεν, ὅτι τὰ

μεγολύτερα ποσοστά ἀγάμων πορατηρούνται εἰς τοὺς μικροὺς βαθμούς, τοὺς ἀξιωματικούς, δηλαδὴ, τῆς Γ' τάξεως.

Τούτο είναι τελέως φυσιολογικὸν διότι οὗτοι είναι μικροτέρας σχετικῶς ἡλικίας καὶ ἐν τῇ ἔξελιξι τῆς σταδιοδρομίας τῶν.

Ἐκεῖ ὥστε τὸ ποσοστόν τῶν αγάμων είναι σημαντικόν, εἶναι οἱ Β' πλοιάρχοι. Εἰδικὸς λόγος, διότις νὰ ἔξηγῃ τοῦτο δὲν ὑπάρχει, ὅπως δὲν ὑπάρχει καὶ διὸ τὸ μεγαλύτερον ὄκομό ποσοστὸν τῶν ἀγάμων τῶν ραδιοτηλεγραφιῶν Β' τῶν ὄποιων ἡ μέση ἡλικία είναι μικροτέρα τῶν Β' πλοιάρχων. Ἀντιθέτως, τὸ ποσοστὸν τούτο τῶν ἀγάμων καθίσταται ἐλάχιστον εἰς τοὺς πρακτικούς μηχανικούς, καὶ σχετικῶς ἀνεκτὸν εἰς τοὺς Β' πλοιάρχους καὶ Α' μηχανικούς. Αἱ τρεῖς αὗται κατηγορίαι ὥριμοι τὴν ἡλικίαν, ἔχουν ἔγγισει τὰ μεγαλύτερα ποσοστά τῶν ἔγγαμων.

Τέλος, τὸ μέγα ποσοστὸν τῶν ἔγγαμων φροντιστῶν καὶ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ Α' οίκονομοι ἀξιωματικοί είναι ὅλοι ἔγγαμοι ἐπιθεβαιούν τοὺς λόγους τῆς δειλίας ἡ ποιά παρατηρεῖται εἰς τοὺς λοιποὺς ἀξιωματικούς νὰ δημιουργήσουν οίκογένειαν. Οἱ λογισταὶ καὶ φροντισταὶ εὐρίσκονται πάντοτε ἐν ὅψει τῆς οίκογενείας τῶν.

Ἀπὸ τὸν τελευταῖον πίνακα Ν στις ἀκόλουθες δυνάμεθα νὰ ἴδωμεν ἀναλυτικώτεραν τὴν σύνθεσιν τῆς οίκογενείας τῶν ἔγγαμων ἀξιωματικῶν.

P I N A E V

Κατανομὴ τῶν κατὰ τὴν 15.6.1959 διπλωματούχων ἀξιωματικῶν E.N. κατὰ τάξιν καὶ ἀριθμητικὴν σύνθεσιν οίκογενείας:

E G G A M O I

Βαθμοὶ E.N.	"Αγαμοί τέκνων	"Ανευ Μεθ' ἑνὸς τέκνου	Μετὰ 2 τέκνων	Μετὰ 3 τέκνων	Μετὰ 4 τέκνων	Σύνολον
Πλοιάρχοι Α'	120	219	291	392	124	29
» B'	439	134	181	101	25	4
» Γ'	664	94	134	89	27	15
'Ατμομηχανικοί Α'	95	130	238	297	129	43
» B'	231	90	173	145	47	11
» Γ'	1295	189	271	181	64	466
'Ατμομηχ. Πρακτ.	3	12	9	25	10	4
M.E.K. Α'	3	11	20	19	11	60
» B'	24	7	21	24	7	63
» Γ'	262	38	42	29	7	120
Πρακτ. M.E.K.	3	2	3	8	5	20
Ραδιοτηλ. Α'	54	62	106	102	47	17
» B'	187	34	37	34	8	334
Λοιποὶ Αἰων.	17	33	30	28	11	5
Σύνολον	3437	1055	1556	1474	522	169
						4776

Οἱ ἔγγαμοι πλοίαρχοι Α' ἀνέρχονται εἰς 219 ἀνευ τέκνων καὶ 736 μετὰ τέκνων. Οἱ τελευταῖοι ἔφερον εἰς τὴν ζωὴν 1595 συνολικῶν τέκνων.

Οἱ Α' μηχανικοί, ἀτμοῦ καὶ M.E.K., είναι 141 ἔγγαμοι ἀνευ τέκνων καὶ 762 γονεῖς 1530 συνολικῶν τέκνων.

Οἱ ραδιοτηλεγραφηταὶ Α', ὀλιγαριθμότεροι αὐτοί, κατανέμονται εἰς 62 ἔγγαμους ἀνευ καὶ 527 ἔγγαμους μετὰ τέκνων.

"Ἄν εἰς τὰ 527 τέκνα τούτων προστεθοῦν καὶ τὰ τῶν Α' πλοιάρχων καὶ Α' μηχανικῶν τότε οἱ 1720 οὗτοι ἀξιωματικοί ἀποτελοῦνται τὸ 21% τοῦ συνόλου τῶν ἀξιωματικῶν ἔχουν 3.652 τέκνα, δηλαδὴ τὰ 57% τοῦ συνόλου τῶν τέκνων τῶν Ἑλλήνων ἀξιωματικῶν E.N.

"Ἄργοτερον θὰ καταστῆ δυνατόν νὰ δοθῇ καὶ ἡ κατανομὴ τῶν τέκνων κατὰ φύλον καὶ ἡλικίαν.

"Οπωσδήποτε, σύμως, ἐκ τῶν στοιχείων, τὰ ὅποια φέρει εἰς φῶς ἡ ἐκμετάλλευσις τῆς ἀπογραφῆς συνάγονται πολύτιμα συμπεράσματα. Μεταξὺ δὲ τούτων, δὲν είναι ἐκ τῶν ἐπουσιωδῶν τὸ γεγονός, ὅτι ἡ τάξις τῶν Ἑλλήνων ἀξιωματικῶν τοῦ E.N. δὲν ἀντιμετωπίζει οὐ φηλὰ οἰκογένειασκα βάρη. Τὸ 41.8% δὲν ἔχει ιδίαν οἰκογένειαν. Τὸ 21% είναι ἔγγαμοι, ἀλλὰ ἀνευ τέκνων. Μόνον τὸ 38% είναι ἀρχηγοί πλήρων μὲν, ἀλλ' ὀλιγαρίθμων, σχετικῶς, οἰκογένειῶν.

Καὶ διὰ νὰ χαριτολογήσωμεν, οἱ ἀξιωματικοί μας χάρις εἰς τὴν μακρὰν ἀπουσίαν ἐκ τῶν οἰκογενειακῶν ἔστιῶν, κατώρθωσαν νὰ κερδίσουν τὸν πόλεμον κατὰ τοῦ τρίτου τέκνου!

WE HUA TRADING & COMPANY

6724-5 HONGKONG BANK LANE
BANGKOK, THAILAND.

EXPORTERS - IMPORTERS - COMM. AGENTS & GENERAL
MERCHANTS, LINER AND TRAMP AGENTS, BROKERS FOR
THE SALE, PURCHASE CHARTERING OF SHIP AND
SHIPPING PROPERTY.

(Expert in acquiring full tonnage for Liberty size
vessels opened for «Tramping» and Temporary Employment)

TELEGRAMS : "WEHUA-BANGKOK" OFFICE TEL: 32.689-35.057-24.031
AFTER OFFICE HOURS : + 24.777

OFFERS INVITED

SOL

Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS: "ESOEL," GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST
SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP," GOTHENBURG
WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΙΟΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1839) ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1905)



ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις ἐπισκευῶν καὶ συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δρειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικῶν Γραφείων

Ἐμβάσματα

Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλλομένων καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, καταστήματα εἰς δλας τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος μεταξὺ αὐτῶν καὶ εἰς δλας τὰς ναυτικὰς περιοχάς: ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΣ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΚΑΛΥΜΝΟΣ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΩΣ, ΛΕΥΚΑΣ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΡΟΔΟΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ.

ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ "ΟΙΚΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ,, ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

Δεκαέξι παραρτήματα του 'Ιδρυματος διευρύνουν την προστασίαν των — Θά ώφεληθούν 14.000 οικογένειαι ναυτικών. — Ή έπει πλέον δαπάνη διά το Κ.Α.Ν., 2.326.000 δρχ. — Έληφθη άπόφασις αύξησης των προσόντων υπηρεσίας των ήσφαλισμένων.

Μετά τάς τόσας διαμαρτυρίας και τάς παραστάσεις της Επαρχίας, άλλα και τάς εντόνους συστάσεις των στηλών αυτών, ή διοικητική έπιτροπή του «Οίκου του Ναύτου» ένεκρινε, έπι τέλους, την διεύρυνσιν της προστασίας της παρεχομένης εις τούς ναυτικούς των έπαρχιών και τών οικογενειών των. Ή άπόφασις, βάσει της οποίας θά έκδοθη, προτάσει τού Υπουργείου Ναυτιλίας, το σχετικόν Βασιλικό Διάταγμα, έχει ούτω:

«Κατόπιν της γενομένης ψηφοφορίας ή Διοικητική Έπιτροπή του «Οίκου του Ναύτου» άποφασίζει κατά πλειοψηφίαν, όπως γίνεται άποδεκτή η προταθείσα ύπό της υπηρεσίας του ίδρυματος άμεσος διεύρυνσις της ύπό ένιών κατ' άρχην παραρτημάτων παρεχομένης νῦν προστασίας δι' ιστρών ειδικοτήτων και παροχής παρακλινικών έξετάσεων διά τών κατά τόπους (καὶ όπου ύφιστανται) λειτουργούντων έξωτερικών ιστρών και έργαστηρίων τών Δημοσίων ή Δημοτικών Νοσοκομείων, μεθ' ων θα συμβληθούν τὰ παραρτήματα υφ' οὓς δρους παρέχεται η προστασία και εἰς τὸ Κέντρον».

Ούτω, πραγματοποιεῖται τὸ πρώτον άποτελεσματικὸν βῆμα διά μίαν ἵσην κατά τὸ δυνατὸν ἀντιμετώπισιν ύπό του «Οίκου του Ναύτου», τῶν ἀναγκῶν τῶν προστατευομένων του, τόσον εἰς τὸ Κέντρον δόσον και εἰς τὴν Επαρχίαν. Βεβαίως, ή ἀποφασισθείσας διεύρυνσις τῆς παρεχομένης προστασίας, δὲν είναι καὶ πάλιν καθολική, δὲν καλύπτει τοὺς προστατευομένους δόλων, καὶ τῶν 33 παραρτημάτων τοῦ ίδρυματος, οὔτε καὶ τόσον πλήρης, δόσον ή παρεχομένη εἰς τὸ κέντρον. Δὲν ήδυνατο, ὅμως, πρὸς τὸ παρὸν νὰ γίνῃ ἄλλως. Λόγοι οικονομικοί, ως καὶ αἱ υπάρχουσαι ἀντικειμενικαὶ δυσχέρειαι — ἔλειψις κρατικῶν καὶ δημοτικῶν νοσοκομείων εἰς τινὰς περιοχὰς — ἐπέβαλλον τὴν βαθμαίαν ἐπέκτασιν τῆς προστασίας, ή όποια καὶ θὰ πραγματοποιηθῇ εἰς περισσότερα τούς ἐνός στάδια.

«Ηδη διὰ τῆς ληφθείσης ἀποφάσεως, διευρύνεται η προστασία, διὰ τῆς παροχῆς περιθάλψεως ύπό ιστρών ειδικοτήτων και τῆς διενεργείσας παρακλινικῶν έξετάσεων, μετὼν 16 παραρτημάτων τοῦ ίδρυματος λειτουργούντων εἰς Βόλον, Γαλαξείδιον, Θεσσαλονίκην, Καβάλαν, Καλυμνον, Κάρυστον, Κέρκυραν, Κεφαλληνίαν, Λευκάδαν, Μυτιλήνην, Πάτρας, Ρέδον, Σύρον, Χαλκίδα, καὶ Χίον. Αἱ περιοχαὶ αὐταὶ ἐπελέγησαν καὶ διὰ τὸν μεγάλον ἀριθμὸν τῶν προστατευομένων ναυτικῶν καὶ κυρίων, διότι διαθέτουν κρατικὰ ή δημοτικὰ νοσοκομεῖα ἐπηνδρωμένα μὲ ιστρών ειδικοτήτων και έξωπλισμένα μὲ έργαστηρία παρακλινικῶν έξετάσεων.

«Η προκύπτουσα ἐκ τῆς τοιαύτης ἐπεκτάσεως τῆς προστασίας, δαπάνη διὰ τὸ Κεφαλαίον Αθηνείας, προϋπελογίσθη ύπό τῆς υπηρεσίας του «Οίκου του Ναύτου», εἰς 2.326.260 δρχ. ἐπεισίως. Ἀναλυτικῶς, ή ἐπὶ πλέον αὐτὴ ἐπιδάρυνσις, υπελογίσθη κατὰ παραρτήματα, ως ἀκολούθως: Παράρτημα Βόλου δρχ. 95.935, Γαλαξείδιου 90.805, Θεσσαλονίκης 42.272, Καβάλας 4.434, Καλύμνου 114.670, Καρύστου 32.577, Κερκύρας 49.439, Κεφαλληνίας 18.145, Λευκάδος 23.131, Λήμνου 22.753, Μυτιλήνης 16.841, Πατρών 21.040, Ρέδου 38.040, Σύρου 90.469, Χαλκίδος 37.384 καὶ Χίου 764.917. Σύνολον ἐπιταρθείσας ἐκ τῆς ἐπεκτεινομένης προστασίας μετὼν 16 παραρτημάτων, δρχ. 1.463.852 ἐπεισίως. Ἐπὶ πλέον τοῦ ποσοῦ τούτου, ή διοίκησις του «Οίκου του Ναύτου» υπολογίζει μίαν ἑπτσίαν δαπάνην ἐξ 912.000 δρχ. προκύπτουσαν ἐπὶ τῆς ἐνδεχομένης αύξησης τῶν δαπανῶν τῆς φαρμακευτικῆς περιθάλψεως, ως καὶ ἐκ τῆς αύξησης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσερχομένων πρὸς ἔξετασιν ήσφαλισμένων.

Πάντως, ὡς προϋπολογισμὸς τῆς ἐπὶ πλέον δαπάνης ἐγένετο μὲ εὐρέα περιθώρια. Ή ηγένεται προστασίας θεωρεῖται θέβδαιον, οἵτις θὰ στοιχίσῃ διλγύτερον, δεδομένου ὅτι, οἱ προστατευόμενοι τῶν ἐπαρχιῶν θὰ καταβάλλουν τὴν μικράν ἀντιπαροχὴν (30%), τὴν όποιαν κατοβάλλουν καὶ οἱ προστατευόμενοι τοῦ Κέντρου.

Δέοντος νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἐκ τῆς τοιαύτης ἐπεκτάσεως τῆς προστασίας εἰς τὴν Επαρχίαν, ἐπωφελούνται 14.000 οικογένειαι ναυτικών, ἐπὶ συνόλου προστατευομένων 18.000. Ούτω, ἀμβλύνεται η υπάρχουσα ἀνισότης εἰς τὴν μεταχείρισιν τῶν ναυτικῶν ύπό του «Οίκου του

Ναύτου». Ο ἀριθμὸς τῶν προστατευομένων του, οἱ όποιοι τυγχάνουν πλημμελούς προστασίας, περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον καὶ εἰς τὰς περιφερίεις τῆς χώρας εἰς τὰς όποιας δὲν λειτουργούν νοσοκομεία, διαθέτοντα ιατρούς ειδικοτήτων καὶ ἔργαστηρια διὰ παρακλινικὰς ἔξετάσεις.

ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ

Ταῦτοχρόνως, ή Διοικητική Έπιτροπή τοῦ 'Ιδρυματος, ἔλαβε καὶ ἔτεραν σοβαρὰν ἀπόφασιν, ἀποσκοπούσαν εἰς τὴν γενικὴν μείωσιν τῶν δαπανῶν προστασίας. Δι' αὐτῆς ἐπαναφέρεται τὸ καθεστώς τῶν κανονικῶν προσόντων, ἀτίνα ἐπιβάλλεται νὰ συγκεντρώη ὁ ναυτικὸς διὰ νὰ τύχῃ αὐτὸς καὶ η οικογένειά του τῆς ἀναλόγου προστασίας ύπό του «Οίκου του Ναύτου».

Ός γνωστόν, διὰ Βασιλικοῦ Διατάγματος, ἐκδοθέντος τὴν 5.8.58 καὶ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν κατὰ τὴν περίοδον ἐκείνην ἀνέργων ἐκ τῆς κρίσεως, ἐμειώθησαν σημαντικῶς τὰ ἀπαιτούμενα προσόντα υπηρεσίας, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν σημαντικὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προστατευομένων ναυτικῶν καὶ ταύτοχρονῶν τὴν ἀνάλογον διόγκωσιν τῶν ἔξοδων τῆς προστασίας.

«Ηδη, κατόπιν τῆς ληφθείσης ἀποφάσεως, ἐπαναφέρεται τὸ ἄρθρον 1 τοῦ Β.Δ. ἀπὸ 25.10.52, τὸ όποιο δρίζει, ὅτι κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν ἀναδρομικῶς μετρουμένην ἀπὸ τῆς ἐκάστοτε ἐμφανίσεως πρὸς προστασίαν, ὡς ναυτικός δέον νὰ κέκτηται:

α) 12μηνον υπηρεσίσιαν, ἐφ' ὅσον ή συνολικὴ αὐτοῦ υπηρεσία εἰς τὸ Επιπορικὸν Ναυτικὸν δὲν ὑπερβαίνει τὴν 15ετίαν. β) 9μηνον υπηρεσίσιαν ἐφ' ὅσον ή συνολικὴ αὐτοῦ υπηρεσία είναι ἀνωτέρα τῶν 15 ἔτῶν καὶ κατωτέρα τῶν 20 καὶ γ) 3μηνον τοιαύτην ἐφ' ὅσον ή συνολικὴ υπηρεσία τοῦ ναυτικοῦ υπερβαίνει τὰ 20 ἔτη.

Διὰ τοῦ τελευταίου τούτου μέτρου, υπολογίζεται ὅτι θὰ πραγματοποιηθῇ μία ἀξιόλογος ὑπωδήποτε οἰκονομία εἰς τὰς δαπάνας τόσον τοῦ Κέντρου δόσον καὶ τῶν Επαρχιῶν, ἥτις καὶ θὰ ἀντισταθμίσῃ ἐν μέρει τὰ ἔξοδα τῆς ἐπεκταθείσης προστασίας διὰ τῶν 16 παραρτημάτων τοῦ ίδρυματος.

Ἐπισημαίνομεν, ὅμως, καὶ μίαν παραλειψιν ούσιωδη. Ἀπὸ τὸν κατόλογον τῶν παραρτημάτων πρὸς τὰς διοίκησεις διευρύνεται η ιατροφαρμακευτικὴ περιθώριος, λείπει δὲ οὐδέποτε ή Αινδρός. Καὶ τί εἶναι η Αινδρός διὰ τὴν ναυτικήν μας οικογένειαν, δὲν χρείαζεται νὰ υποδείξωμεν.

Θὰ πρόκειται, ἀσφαλῶς, περὶ παραλειψεως, τὴν όποιαν καὶ πιστεύομεν ἡ διοίκησις τοῦ ίδρυματος θὰ σπεύσῃ ἀμέσως νὰ καλύψῃ.

Αἱ δαπάναι τοῦ «Οίκου του Ναύτου,,

Ἐνδιαφέρον τὸ πόρισμα τῆς ἐπιτροπῆς, εἰς τὴν όποιαν ἀντέθη ἡ ἔρευνα διὰ τὴν αὔξησην τῶν δαπανῶν τοῦ «Οίκου του Ναύτου». Παρέχει τὸν βαθμὸν τῆς ἐπεκτασίας κατὰ τὰ τελευταῖα ἑπτές ιατροφαρμακευτικῆς καὶ γοητευτικῆς περιθώριεως τῶν ναυτικῶν, ἐπιστημάνει ἔνα πρὸς ἔνα τὰ αὐταὶ τῆς διογκώσεως τῶν ἔξοδων τοῦ ίδρυματος καὶ προτείνει τὰ ληπτά μέτρα διὰ τὴν αἰσθήτην υπωδήποτε μείωσιν τῶν. Ίδου τὶ ἀναφέρει τὸ ἐν λόγῳ πόρισμα σχετικῶς μὲ τὴν αὔξησην τῶν δαπανῶν τῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οικογενειῶν τῶν:

Διὰ νοσήλεια καὶ φάρμακα κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν διετέθησαν εἰς τὸ κέντρον καὶ τὰς ἐπαρχίας τὰς ἔξης κονδύλια: 1956 : 16.696.582 δρχ., 1957: 20.262.082 δρχ., 1958: 27.685.154 δρχ., 1959: 35.159.344 δρχ. καὶ 1960: 36.242.542 δρχ. Ή τοιαύτη σταθερὰ ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος αὔξησης τῶν δαπανῶν προστασίας ἀποδίδεται εἰς τοὺς ἀκολούθους λόγους:

1) Εἰς τὰ ίδρυθντα νέα παραρτήματα εἰς τὰς ἐπαρχίας, τὰ όποια ἦδη ἀνήλθαν εἰς 32, παρέχοντα προστασίαν εἰς 17.647 οικογενείας ναυτικῶν μὲ 48.448 μέλη. 2) Εἰς τὴν αὔξησην τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ήσφαλισμένων τόσον εἰς τὸ κέντρον, δόσον καὶ εἰς τὰς ἐπαρχίας, ἥτις προκύπτει ἐκ τῶν ἀκολούθων ἀριθμῶν: 1956: 79.153 ἀτομα, 1957: 86.890, 1958: 95.499, 1959: 103.433 καὶ 1960: 113.748. 3) Εἰς τὴν μείωσιν τῶν προσόντων τῆς ναυτικῆς προϋπηρεσίας, ὡστε ὁ ναυτικὸς νὰ τυγχάνῃ εὐχέρεστερον τῆς ύπο τοῦ ίδρυματος παρεχομένης προστασίας.

Ο ΜΟΝΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

HELLENIC SHIP SUPPLY CO.

SHIP-CHANDLERS

FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

NIC. XANTHOPoulos

TELEPHONE: 35.523

P. O. BOX 1580
19-A. ROBINSON ROAD.
SINGAPORE - 1.
CABLE ADDRESS:
"XANTHOS," SINGAPORE

σίας. 4) Εις τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμού τῶν προσερχομένων εἰς τοὺς Ιατροὺς τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», συνεπείᾳ τῆς ἀποκτηθείσης ἔμπιστος γάνης πρὸς αὐτούς. 5) Εις τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμού τῶν ἔξεταστῶν ιατρῶν τοῦ Ιδρύματος ἀπὸ 25 κατὰ τὸ 1956, εἰς 39 κατὰ τὸ 1960, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀνάλογην αὔξησιν τῶν δαπανῶν διὰ τὴν μισθοδοσίαν τῶν. Αὗτη κατὰ τὸ 1956 ἀνήρχετο εἰς 971.285 δρ., καὶ κατὰ τὸ 1960 εἰς 1.500.000 δρ., καὶ 6) Εις τὴν ἀνατίμησιν τῶν νοσηλείων τῶν ιδιωτικῶν κλινικῶν (ἀπὸ 75 εἰς 85 δρ.).

Οἱ ἀνωτέρω λόγοι οἱ συντελούντες εἰς τὴν αὔξησιν τῶν δαπανῶν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», εἶναι κατὰ τὴν γνώμην τῆς ἐπιτροπῆς, τοιούτης φύσεως, ὡςτε νὰ μὴ δύνανται νὰ ἀποτελέσουν βάσιν συζητήσεως διφέροντος περιστολῆς τῶν ἔξδων τῆς λειτουργίας του. Τούτο, διευρυτέρων περιστολῆς τῶν δαπανῶν διά τὴν μισθοδοσίαν τῶν τοιούτων. Διευρύνεται, δὲν σημαίνει διτὶ δὲν ὑφίστανται περιθώρια οἰκονομιῶν, δεδουμένου διτὶ ἡ διόγκωσις τῶν δαπανῶν δέον νὰ ἀποδοθῇ ἐν μέρει καὶ εἰς τὴν παροχὴν πολυτελούς ἡ ἐν πολλοῖς περιττῆς προστασίας. Ιδού σμως καὶ αἱ συγκεκριμέναι προτάσεις τῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν περιστολήν τῶν ἔξδων:

Ἐπιθέλλεται η αὐστηρὰ παρακολούθησις καὶ ὁ οὐσιαστικὸς ἔλεγχος τῆς ἐν γένει λαστροφράκευτικῆς περιθάλψεως καὶ ιδίως τῆς χορηγήσεως τῶν συνταγῶν. Ὑπάρχουν ἐνδείξεις διτὶ προστατεύομενοι λαμβάνουν ἐνίστης φάρμακα πέραν τῶν ἀναγκῶν των, ἐπὶ τῷ σκοπῷ, ἐνδεχομένων ἀνταλλαγῆς ἢ μεταπλάσεως, ἢ χρησιμοποίησέως των ὑπὸ φίλων προσώπων. Βεβαίως, ἡ περίπτωσις αὕτη δὲν ἔχει διαφύγει τῆς προσοχῆς τῆς διοικήσεως τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», ήτις καὶ γει τῆς προσοχῆς τῆς διοικήσεως τῶν διαφέροντος περιφερειών τῶν Ιατρῶν, τοῦ ἀριθμού τῶν ἔκδιμονων συνταγῶν καὶ τῆς ἀξίας αὐτῶν. Ός σμεσον ἀποτέλεσμα διὰ τὸν τοιούτον ἔλεγχον ἀναφέρεται ἡ μείωσις τῶν εἰς φόρμακος δαπανῶν τοῦ Ιδρύματος. Οὕτω, ἐνῷ κατὰ τὸ 1959 αὕτη ἀνῆλθεν εἰς 7.539.759 δρ., κατὰ τὸ 1960 δὲν ὑπερέδοσαν τὰ 7.472.432 δρ., παρὰ τὴν ἐν τῷ μεταξὺ αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προστατευούμενών. Ἐπίσης ἐμειώθη ἡ δαπάνη εἰς φάρμακα κατ' ἀσθενή, ὡς ἀκολούθως: Α' ἔξαμηνον 1959: δρ. 58, Α' τρίμηνον 1960 δρ. 50, Δ' τρίμηνον 1960: δρ. 45.60.

Καὶ μόνον αἱ ἐπιτευχθεῖσαι ὡς ἀνω μειώσεις εἰς τὰ ἔξδω τῆς φαρμακευτικῆς περιθάλψεως μετά τὸν ἐπιβληθέντα ἔλεγχον, ἀποδεικνύουν τὸ δάστιμον τῶν ὑποψιῶν, διτὶ σπατάλῃ εύρεια ἐλάμβανε χώρων κατὰ τὴν διάθεσιν τῶν φαρμάκων. Ός ἐπὶ τούτου ἡ ἐπιτροπή προτείνει τὴν ἐνίστης τῆς παρακολούθησις καὶ τὸν αὐστηρότερον εἰσέτι ἔλεγχον τῶν χορηγυμένων συνταγῶν, τόσον εἰς τὸ κέντρον δόσον καὶ εἰς τὰς ἀπειραχίας, προσέτι δὲ προτείνει νὰ περιορισθῇ εἰς τὸ ἐλάχιστον ἡ ἐπιτευχθεῖσαι μεμνωμένων συνταγῶν εἰς τὸ ἐλεύθερον ἐμπόριον.

Ἐπιθέλλεται, ἔξ αλλου, νὰ περιορισθῇ ἡ εἰσαγωγὴ ἀσθενῶν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» εἰς τὰ μεγάλα νοσοκομεῖα, ὡς εἰς τὸν Ἐρυθρὸν Σαρωτὸν καὶ τὸν Εὐαγγελισμόν, μόνον εἰς ἀποδειγμένων κρισίμους περιττώσεις. Αντὶ τῶν νοσοκομείων αὐτῶν, ἄτινα παρέχουν λίαν δαπανηρὰν νοσηλείαν, συνιστᾶται ἡ εἰσαγωγὴ ἀσθενῶν εἰς τὰς πανεπιστημιοκάς κλινικάς, αἵτινες λειτουργούν ἀρτίως ἀπὸ ἐπιστημονικῆς πλευρᾶς καὶ μὲ καμηλά κατὰ κανόνα νοσηλεία.

Προτείνεται ἐπίσης ἡ καθιέρωσις εἰς τὰς Ἀθήνας καὶ τὸν Πειραιᾶ τοῦ συστήματος τῆς ἐφημερεύουσας κλινικῆς, εἰς τὴν ὅποιον δὲν εἰσάγουνται ὑποχρεωτικῶς ἣ ἔχονται κατεπείγουσαν ἀνάγκην νοσηλείας. Διὰ τὴν καλυτέρων ἔφαρμαγον τοῦ μέτρου τούτου δέον δῆμος τεῦ ὅρος εἰς τὴν μετά τῶν ιδιωτικῶν ὑπογραφούμενην σύμβασιν, συμφώνων πρὸς τὴν ὅποιαν ἔκτατος εἰσαγωγὴ ἀσθενοῦς προστατευούμενον ἥπο τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» εἰς κλινικὴν ἢ ἐφημερεύουσαν, συνεπάγεται καταγγελίαν τῆς συμβάσεως, πλὴν τῆς περιοπτώσεως καθ' ἦν ἀποδειγμένων διέτρεξε κίνδυνον ἡ ζωὴ τοῦ ἀσθενοῦς.

Τέλος, εἰς τὸ πόρισμα τῆς ἐπιτροπῆς προτείνεται ἡ κατάργησις τῆς διατάξεως διὰ τῆς ὅποιας ἐμειώθησαν τὰ προσόντα τὰ ἀπαίτουμενα, διὰ νὰ τύχῃ ὁ ναυτικὸς καὶ ἡ οἰκογένειά του τῆς προστασίας τοῦ Ιδρύματος, ὡς καὶ ἡ καθιέρωσις εἰς τὰς ἀπειραχίας τοῦ ἔφαρμαζομένου εἰς τὸ κέντρον ἀτομικοῦ συνταγολογίου τῶν προστατευούμενών. Ἐν κατακλειδῷ τοῦ πορίσματός της, ἡ ἐπιτροπὴ προβαίνει καὶ εἰς τὰς ἀκολούθων συστάσεις ἀπότομένας γενικώτερων ζητημάτων τοῦ Ιδρύματος.

Δέον νὰ χορηγηθῇ παγίως πλήρης προστασία εἰς τοὺς συνταξιούχους ἐπὶ τὴν καταβολὴν παρ' αὐτῶν μκράς ἀντιπαροχῆς. Θεωρεῖται ἐπιβεβλημένη ἐπίσης ἡ παροχὴ πλήρους προστασίας εἰς δόλους τοῦ ναυτικοῦ τόσον τοῦ κέντρου, δόσον καὶ τῆς ἀπειραχίας. Καὶ συνιστᾶται, τέλος, ἡ αὔξησης τῶν ὁργανικῶν θέσεων τοῦ διοικητικοῦ πρωταρικοῦ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», διὰ νὰ δυνηθῇ ούτος νὰ ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὰς αὔξανομένας καθημερινάς ὑποχρεώσεις του.

Ἄση σημειωθῆ, διτὶ αἱ δύο τελευταῖαι προτάσεις τῆς ἐπιτροπῆς, εἰσθετηθεῖσαι ηδη ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ιδρύματος καὶ τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας, εὑρίσκονται εἰς τὴν δόδον τῆς πραγματοποιησέως των

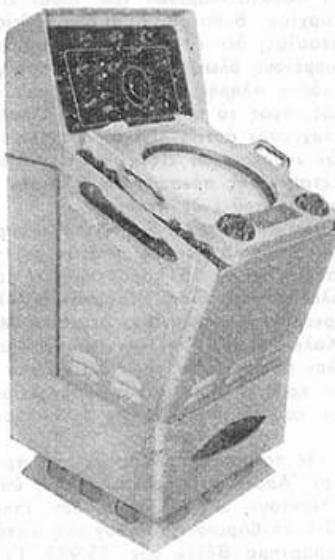
DECCA X BAND MARINE RADAR

THE



SERIES

11 radars with a choice of performance, size and price more exactly suited to the individual needs of every class of ship than ever before.



- High power 75 kW, medium power 20 kW, moderate power 10 kW.
- Large 16 inch display, medium 12 inch display, small 9 inch display.
- Large 10 ft. aerial, medium 6 ft. aerial, small 4 ft. aerial.
- 7 relative motion radars.
- 4 true motion radars.
- Ranges from ½ to 60 N.M.
- For the first time in any marine radar—INTERSCAN.

S-BAND RADAR

The Decca TM-S2400, a revolutionary new 10 cm radar of the highest quality and performance, is available for shipowners who require 10 cm equipment.

THE FINEST RANGE OF
MARINE RADAR IN THE WORLD

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND

ΑΤΛΑΣ
ΕΛΛ. ΕΤΑΙΡ. ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
Η μοναδική τροφοδοτική ἐπιχείρηση
ἐν Ελλάδi στην θηρεδία της Ναυτιλίας.
ΤΗΛ. 40-435 · 40-628 ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40
ΤΕΛΕΞ: №65 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΟ ΕΠΙΚΑΙΡΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Η ΡΥΠΑΝΣΙΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΚΤΩΝ

ΤΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΜΑΣ κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

Η έπιστημενική και ή άκολουθούσα αυτήν τεχνική και βιομηχανική πρόδος, ή πρός τα πρόσω δηλαδή έξελιξης τού πολιτισμού μας, συνεπάγεται πάντοτε ωρισμένας άπό της πλευράς των άνθρωπων θυσίας. Είναι καὶ άκολουθίαν διὰ άνθρωπους υποχρεωμένος, ως νέος Προμηθεύς, κάποιο τίμημα πάντοτε νὰ καταβάλλῃ διὰ κάθη νεωτέρων κατάκτησιν του καὶ τοὺς «αἱ κατεκτήσεις» αὐτοὶ νὰ ἀποβαίνουν εἰς βάρος σχι μόνον τῆς προσωπικῆς του εύτυχίας, τοῦ ήδικοῦ του κόσμου, τῆς ψυχής θα δημιουργήν νὰ εἴπω δομῆς τοῦ άνθρωπου, ἀλλὰ καὶ εἰς βάρος τοῦ φυσικοῦ κόσμου, διὸ διποῖς μᾶς περιβάλλει.

Καὶ κατώρθωσε, πράγματι, η ἔξελιξις αυτὴ νὰ ρυπάνη καὶ αὐτὸ τὸ ἄγνον ὕδωρ τῶν θαλασσῶν, η ρύπανσις τῶν ὄποιων ἐκ τῶν πετρελαιοειδῶν ἥρχισεν ἀπό ἔτους ἥδη νὰ ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ ὅλη τὰ πολιτισμένο ἔθνη ὡς ἔνα σοδαρώτων πρόβλημα. Διάφοροι διατάξεις ἐθεσπίσθησαν, τοπικήν ἔχουσαν κυρίως ισχύν. Η Διεθνής Διάσκεψις τοῦ 1954 διὰ τὴν ρύπανσιν τῆς θαλάσσης ἀπεδέχθη, δηποτὲ τεθοῦν εἰς ἐφαρμογὴν αἱ ἀποφάσεις τῆς εἰς διεθνή πλέον κλίμακα ἀπὸ τοῦ 'Ιουλίου τοῦ 1954 — ἀνὰ πόλλα κράτη δὲν ἔχουν προσχωρήσει εἰσέπιει αὐτὴν. Τὰ 'Ηνωμένα 'Εθνη, εἰς ἐφαρμογὴν τῆς ὑπ' ἀριθ. 8 ἀποφάσεως τῆς ἀνάπτερω Διεθνούς Διασκέψεως, ἀπέστειλαν τῷ 1955 εἰς ὅλα τὰ κράτη ἐν ἐρωτηματολόγιον συντεταγμένων κατὰ τρόπον, ὥσπε νὰ παράσῃ πληροφορίας περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν μελετῶν, τὰς διποίας διεξήγον διάφορα κράτη ἀπὸ τὸ προβλήματος τῆς ρυπάνσεως καὶ τῶν σχετικῶν μέτρων ποὺ καθ' ἔκστατα ἐλαμβάνοντο, ὡς καὶ τῶν ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ τεχνικῶν ἔχοντες. Τέλος, τὸν Αὔγουστον τοῦ 1960 ἀνέλαβε τὴν περαιτέρω ἐποπτείαν τοῦ θέματος αὐτοῦ ἀπὸ τὰ 'Ηνωμένα 'Εθνη τὸ I.M.C.O. (Intergovernmental Maritime Consultative Organization) δηλ. Η Διακρατική Ναυτιλιακή Συμβουλευτική 'Οργάνωσις, ἡ διποία τὸν ίδιον μῆνα ἀπέστειλε πρὸς τὰς διαφόρους κυβερνήσεις δεύτερον ἐρωτηματολόγιον, ἀνάλογον τοῦ προγονισμού, ἀλλὰ πλέον λεπτομερέστερον, κατὰ τὸ τρέχον δὲ ἔτος πρόκειται νὰ συνέλθῃ νέα Διεθνής Διάσκεψις πρὸς λῆψιν σχετικῶν ἀποφάσεων διὰ τὴν θέσπισιν διεθνούς ισχύος διατάξεων πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν.

Τὸ θέμα εἶναι πολυσύνθετον, πρὸς πλήρη δὲ κατανόησιν αὐτοῦ ἔχεται κατωτέρω πρῶτον τὰς αἵτιας ἡ τὰς πηγάδας αἱ διποῖαι προκαλοῦνται τὴν ρύπανσιν.

A'. ΠΗΓΑΙ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

α) Αἱ εἰς τὴν θάλασσαν ἔξαγωγαὶ ὑπονόμων τῶν διαφόρων πόλεων, διὰ τῶν ὄποιων ή θάλασσα ρυπαίνεται δι' ὑλικοῦ τῆς πλέον ἐτεροκλήτου συστάσεων.

β) Αἱ εἰς τὴν θάλασσαν ἀποχετεύεις ἔργοστασίων, ρυπαίνουσαι αὐτὴν μὲ πάστης φύσεως ύλικεν καὶ ἀνίστη μὲ χημικάς ούσιας λίαν ἐπικινδύνους, ὡς καὶ μὲ πεσόπτητα πετρελαιοειδῶν. Εἰς τὴν παρούσαν μελέτην καὶ χάριν συντομίας θὰ χρησιμοποιηθῇ ὁ δρός οὗτος ὑπὸ τὴν εύρυτάτην αὐτοῦ ἔννοιαν — περιλαμβανομένων, δηλαδή, τῶν πάσης φύσεως φυτικῶν ή δρυκτῶν ἔλαιων ὡς καὶ τῶν ύγρων καυσίμων. 'Εναργές παράδειγμα τῆς ἐπικινδύνου ρυπάνσεως ἦν προκαλοῦνται αἱ ἀποχετεύσεις τῶν βιομηχανικῶν ἔργοστασίων εἶναι ή διώρυξ τοῦ Μάντεστερ καὶ ὁ ἐν συνεχείᾳ αὐτῆς ποταμὸς Μέρεσεύ μὲ τὴν πληθωράν τῶν βιομηχανιῶν τῆς περιοχῆς αὐτῆς. Αἱ τοπικαὶ 'Αρχαὶ ἀπηλπίσθησαν ὅτι θα δημιύναντο νὰ ἐπιτύχουν τὸν 'καθ' οἰονδήποτε τρόπον καθαρισμὸν τοῦ θαλάσσης καὶ τελικῶς κατέληξαν εἰς τὸ νὰ ἀπαγορεύσουν οὐχὶ μόνον τὰ εἰς τὴν περιοχὴν θαλάσσια λουτρά, ἀλλὰ καὶ αὐτὴν τὴν ἐργασίαν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν τῶν σκαφῶν διὰ τὴν συντήρησιν καὶ χρεωκόπισμὸν οὐτῶν, διότι τὸ ὕδωρ ἔχει καταστῆ σχεδόν δηλητήριον.

γ) Φυσικαὶ πηγαὶ παραγωγῆς πετρελαίου, διαφέρουσαι πρὸς τὴν θάλασσαν. 'Εξ αὐτῶν, πρὸς τὸ παρόν, εἶναι γνωσταὶ τούλαχιστον 7 εἰς τὴν Καραϊβικὴν καὶ τούλαχιστον 2 παρὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Καλλιφορνίας. Κύριος δὲ οἶδε περὶ τῶν τυχὸν ὑπαρχουσῶν τοιούτων πηγῶν εἰς τὴν παρὰ τὸ Ros Charib καὶ τὸ Wadi Feiran περιοχὴν τῆς 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης, ὡς καὶ περὶ τῶν τοιούτων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, τῆς 'Ινδονησίας κλπ.

δ) Φορτία πετρελαίου καὶ πετρελαιοειδῆ καύσιμα εύρισκόμενα ἐπὶ πλοίων βιοθίσθετων κατὰ τὸν τελευταῖν πόλεμον, ὑπολογιζόμενου, διὸ τὰ ἀνὰ τὸν κόσμον τοιαῦτα ναυάγια περιέχουν περὶ τὰ 5.000.000

τόνους πετρελαιοειδῶν. Προϊόντος τῆς διαβρώσεως καὶ τῆς σὺν τῷ χρόνῳ αὐτοδιαλύσεως τῶν ναυαγίων αὐτῶν, τὸ φορτίον των ἐκφεύγει, ἀνέρχεται εἰς τὴν ἐπιφάνειαν καὶ ρυπαίνει αὐτὴν.

ε) Διυστιχήματα εἰς πλοῖα, συνεπείᾳ τῶν ὅποιων πεπρέλαιον διαρρέει ἐκ τῶν ἔξαγμενῶν των καὶ ρυπαίνει τὴν θάλασσαν.

στ) 'Υπερεκχείλισις δεξαμενῶν πλοίων παραλαμβανόντων καύσιμα ἡ φορτία πετρελαιοειδῶν.

ζ) Η ἔκ την θάλασσαν τοῦ προσωπικοῦ πλοίων ἔξαντλησις καυσίμων κλπ. εἰς τὴν θάλασσαν. Τοῦτο συμβαίνει συχνά, ἀπὸ ἐσφαλμένην χρῆσιν τῶν βαθοθίδων τῶν διαφόρων δικτύων σωληνώσεων.

η) Η εἰς τὴν θάλασσαν ἔξαντλησις τῶν υδροσυλλεκτῶν τῶν παντὸς τύπου πλωτῶν ναυπηγημάτων ποὺ διασχίζουν τὰς θαλάσσας, κυρίως δὲ τῶν υδροσυλλεκτῶν τῶν μηχανοστασίων, εἰς οὓς συγκεντρώνονται παντὸς εἶδους κατάλοιποι πετρελαιοειδῶν.

θ) Η εἰς τὴν θάλασσαν ἔξαντλησις τοῦ θαλασσάρματος τῶν πλοίων, τὸ διόποιον συνήθως τοποθετεῖται ἐντὸς διπυμένων, διοποιούμενων δυνατῶν νὰ περιείστονται υγρά καυσίμων, μὲ ἀποτέλεσμα τὸ ἔξαντλωμένον θαλασσάρματος νὰ ἔχῃ ρυπανθῆ.

ι) Η εἰς τὴν θάλασσαν ἔξαντλησις τοῦ θαλασσάρματος ποὺ διαστέλλεται διὰ τὴν πλύσιν τῶν δεξαμενῶν φορτίου τῶν πετρελαιοφόρων, ὡς καὶ ή εἰς τὴν θάλασσαν ἀπόρριψις τοῦ ἐντὸς τῆς πλάγκοσμού χωρητικότητος δύναται νὰ τεθῇ ὡς γεγονός διτι, κατὰ ποσότητα, η προκαλουμένη ἐκ τῶν πηγῶν η 'καὶ θάρροιζομένη, εἶναι τοῦ περίπου μὲ τὴν τῆς πηγῆς Ι.

B'. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΕΚ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Τὰ ἐκ τῆς τοιαύτης ρυπάνσεως ἀποτελέσματα εἶναι πολλαπλῶς δυσάρεστα, δυνάμενα νὰ συνοψισθοῦν ὡς ἀκολούθως:

α) 'Εκ τῆς εἰς τοὺς λιμένας συσσωρεύσεως οὕτω ρυπανθέντων υδάτων, ρυπαίνεται ὁ παρὰ τὴν ίσαλον τῶν ναυλοχρούντων πλοίων χρωματισμός των, μὲ ἀρκετὰ υπολογίσιμον οἰκονομικήν ζημίαν, οὐχὶ μόνον λόγω τῆς καταστροφῆς τοῦ χρώματος, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς ἀνάγκης τοῦ ἀρκετὰ διπανηροῦ καθαρισμοῦ ποὺ ἀπαιτεῖται πρὸ τοῦ ἐκ νέου χρωματισμοῦ.

β) 'Ἐπειδὴ ἐντὸς τῶν λιμένων συσσωρεύεται συνήθως μεγαλυτέρα ποσότης πετρελαιοειδῶν, η εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης παραμονὴ αὐτῶν ἀποτελεῖ ἐνα συνεχῇ κίνδυνον ἀναφλέξεως τοῦ ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας στρώματος τοῦ πετρελαιοειδῶν καὶ πυρκαϊᾶς — μὲ ὅλας τὰς ἔξ αυτῆς συνεπείας διὰ τὸ λιμένα, τὰς ἐγκαταστάσεις αὐτοῦ καὶ τὰ ἐντὸς αὐτοῦ πλοῖα.

γ) 'Η ρύπωντος τοῦ παρὰ τὰς ἀκτὰς θαλάσσης της πετρελαιοειδῶν, μὲ τὴν πετρελαιοειδῶν, η εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης παραμονὴ αὐτῶν ἀποτελεῖ ἐνα συνεχῇ κίνδυνον ἀναφλέξεως τοῦ ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας στρώματος τοῦ πετρελαιοειδῶν καὶ πυρκαϊᾶς — μὲ ὅλας τὰς ἔξ αυτῆς συνεπείας διὰ τὸ λιμένα, τὰς ἐγκαταστάσεις αὐτοῦ καὶ τὰς ἐγκαταστάσεις αὐτοῦ πλοΐων.

δ) 'Η περιοχὴ τῶν δικτύων τῶν ἀλιέων. Τὸ πετρελαίου γενικῶς καταστρέφει τὰ δίκτυα, ἀνέβαρτής τοῦ ύλικοῦ κατασκευῆς αὐτῶν, χωρὶς νὰ ὑπολογισθῇ καὶ ὁ διὰ τὴν ύγειαν αὐτῶν κίνδυνος. Ειδικῶς διὰ τὴν χώρων μας, σοδαρώς ἀποβλήπουσαν εἰς τὸ ἐπὶ τοῦ τουρισμοῦ εἰσόδημα, τὸ γεγονός οὐτὸς εἶναι ιδιάζουσαν στηρισίαν. Εἰς τὴν καταγορίαν αὐτῆς δύναται νὰ περιληφθῇ καὶ η ρύπωντος αὐτῆς ταύτης τῆς ἀστής, τῶν βράχων, τῶν χαλικῶν καὶ τῆς σημιμού μὲ δυσάρεστα διὰ τοὺς παρὰ τὰς ἀκτὰς διαμένοντας ἀποτελέσματα καὶ, σιωπῶς, δυσάρεστους διὰ τὸν τουρισμὸν ἐν γένει ἐπιπτώσεις.

ε) 'Η καταστροφὴ τῶν δικτύων τῶν ἀλιέων. Τὸ πετρελαίου γενικῶς καταστρέφει τὰ δίκτυα, ἀνέβαρτής τοῦ ύλικοῦ κατασκευῆς αὐτῶν, χωρὶς νὰ ὑπολογισθῇ διτι, λόγω τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης ἀλιέων, καὶ τῆς μετοβολῆς τοῦ χρωματισμοῦ αὐτῶν τὸ διάλευμα μειοῦνται στηματικῶς.

ζ) 'Η σχεδὸν καταστροφὴ ἐπίδρασις τοῦ πετρελαίου ἐπὶ τοῦ ἐναλίου πλούτου, τῆς θαλασσίας πλανίδος καὶ τῶν υδροβίων πτηγῶν. Κατὰ τοὺς βιολόγους, τὰ υδρόδια πτηγῶν, οὔτως εἴτεν, ἀπὸ τοὺς περιοχάς ἐπιπλέοντος ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης ἀλιέων, διότι τὰς ἐκλαμβάνουν ως περιοχάς γόνου λιθών καὶ, ἐπομένως, ιδεώδη πεδία εξερεύσεως τροφῆς. Είναι δὲ γνωστόν, διτι ὅταν τὰ πτερά

CARGO SHIPS & TANKERS, INC.
SHIP OWNERS AND OPERATORS
**BROKERS SPECIALIZING IN THE SALE, PURCHASE
AND CONSTRUCTION OF SHIPS**

δυνατή ή έφερμεγή της και στις θάλασσας όπου δένονται τα πλοία των δύο πόλεων μεταξύ των οποίων διασχίζεται από την θάλασσα της Αγγλίας.

γ) Η χρησιμοποίησης διαφόρων χρημάτων ούσιων ή ανάμιξης των δύο πόλεων μεταξύ των οποίων διασχίζεται από την θάλασσα της Αγγλίας.

δ) Ο διαχωρισμός του πετρελαίου από τον υδατος μηχανικών διάτονων γνωστών φυγοκεντρικών διαχωριστών (De Laval κλπ.), ή κατά τρόπον τινά χρησιμοποίησης του πετρελαίου και ή είς την θάλασσαν απόρριψης του καθαρού πλέον υδατος. Τούτο είναι δυνατόν διά περιφρίσμενας ποσότητας και υπό ωρισμένας προμήθευσης είς τα διαδέντοντα τοιαύτας έγκαταστάσεις πλοία.

ε) Η υπορρίξης έγκαταστάσεων ξηράς πρός υπεδοχήν των πλοίων που έχουν ρυπανθεῖν υδωρ πρός έξαντλησην και περὶ τῶν όποιων λεπτομερέστερα διαχωριστήσεις του πετρελαίου, διά την θάλασσαν απόρριψης του καθαρού πλέον υδατος. Τούτο είναι δυνατόν διά περιφρίσμενας ποσότητας και υπό ωρισμένας προμήθευσης είς τα διαδέντοντα τοιαύτας έγκαταστάσεις πλοία.

Μία τελεία έπι της ξηράς έγκαταστάσεις τοιαύτης υποδοχής πλοίων πρέπει νά πληροί τάς άκολουθους προϋποθέσεις:

1.— Νά διαθέτη έγκαταστάσεις διποθηκεύσεων ρυπανθέντος υδατος έπαρκεις είς χώρον. Η μεγαλύτερα είς τὸν κόσμον τοιαύτη έγκαταστάσεις είναι ή τὸν Port Arthur, είς τὸν Κόλπον τοῦ Μεξικού, διαθέτουσα δεξιοτελείας υποδοχής έπι της ξηράς χωρητικότητος 170.495 τόνων, υπάρχουν δέ εν συνόλῳ είς τὴν Αμερικὴν 241 τοιαύται έγκαταστάσεις, ὡν ή μικροτέρα εχει χωρητικότητα δεξαμενών μόνον 2.354 τόνων, ἀλλ' ο μέσος δρος τῶν ἑκαταστάσεων υπερβαίνει τοὺς 30.000 τόνους. Αι μεγαλύτεραι έγκαταστάσεις τῆς Εὐρώπης είναι είς Ολλανδίαν και Ιδία αι τοῦ Φλάσικη, χωρητικότητος 40.000 τόνων, συνολικῶν δέ είς Ολλανδίαν, Γερμανίαν, Αγγλίαν, Γαλλίαν και Ιταλίαν υπάρχουν περὶ τὰς 20 μόλις έγκαταστάσεις.

2.— Νά διαθέτη έπαρκεις χώρους πλευρίσεως διὰ τὰ υπό καθαρισμὸν ή άναμένοντα πλοία.

3.— Νά διαθέτη έπαρκη ίκανότητα ἀντλήσεως ρυπανθέντος υδατος ἐκ τῶν υπό καθαρισμὸν πλοίων, ώστε νά διποθεύγωνται έπιζημοι καθαριστήρεις. Η μεγαλύτερα ίκανότης ἀντλήσεως διατίθεται από τὴν έγκαταστάσειν τοῦ Houston τοῦ Texas, ἀντλουσαν περὶ τοὺς 4.627 τόνους καθ' ὥραν, ή δὲ μικρότερα εἰς Boston, ἀντλουσαν 231 τόνους καθ' ὥραν, ο μέσος δρος δύος ἀντλήσεως υπερβαίνει, κατὰ έγκαταστάσειν, τοὺς 1.000 τόνους καθ' ὥραν.

4.— Νά διαθέτη έπαρκη ίκανότητα διαχωρισμοῦ τοῦ πετρελαίου από τὸ υδωρ, ἐν συνδυασμῷ μὲ ίκανότητα ἀντλήσεως τοῦ, καθαροῦ πλέον, υδατος εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ἀξιοποίησεως τοῦ ἐκ τοῦ καθαρισμοῦ λαμβανομένου πετρελαιοειδούς. Ελάχιστον δροιον ίκανότητος καθαρισμοῦ κατὰ έγκαταστάσειν είναι οἱ 50 τόνοι ρυπανθέντος υδατος καθ' ὥραν, μὲ έγκαταστάσεις δυναμένας νά φθάσουν, ὡς ή τοῦ Houston, και τοὺς 1.000 τόνους καθ' ὥραν.

5.— Αι έγκαταστάσεις νά είναι προστατει εἰς δλα τὰ πλοία ούχι μόνον ἀπό ἀπόφευκες χώρων πλευρίσεως, βάθους θαλάσσης κλπ. ἀλλὰ καὶ ἀπό ἀπόφευκες σειράς άναμονής — ἀνευ προτιμήσεων φίλικῶν πρός τὴν έπιχειρήσιν πλοίων.

6.— Η ὄργανωσις τῆς έπιχειρήσεως, τῆς διαθετούσης τὴν έγκαταστάσειν ξηράς, νά είναι τοιαύτη, ώστε, διὰ καταλλήλου ἀξιοποίησεως τῶν κερδιζομένων πετρελαιοειδῶν, νά είναι δυνατή ή έφαρμογή τοῦ χαμηλοτέρου δυνατοῦ τιμολογίου, διὰ νά επιβαρύνωνται τὰ πλοία δον τὸ δυνατὸν διλγύθεον.

7.— Η έπιχειρήσις ή ὅποια θά ἔχῃ τὰς έγκαταστάσεις αὐτὰς πρέπει νά διαθέτη, πλήν τῶν μονίμων έγκαταστάσεων, και κινητά μέσα, ὡς άκολουθως:

α) Πετρελαιοφορτηγίδας, αὐτοκινήτους ή ρυμουλκουμένας, μὲ έγκα-

τάσταισιν ἀντλήσεως ὡς και μὲ έγκαταστάσαι πλύσεως πετρελαιοδεξαμένων ἔγκαταστημένων ἐπί μιᾶς τούλαχιστον τοιαύτης φορτηγίδος.

β) Βυτιοφόρα αὐτοκινήτα πρός ἀπόλημψιν μικρῶν ποσοτήτων ρυπανθέντος υδατος ἀπό πλοία δύνανται ούταν πετρελαιοφόρους υδατος ή ἀλλων ἀπόρριψης πρός τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου.

Είναι προφανῆς ή οἰκονομίας διὰ τῶν ἀνωτέρω κινητῶν μέσων εἰς πλοία μη ἔχοντα πρός ἀπόρριψην μεγάλας ποσότητας ρυπανθέντος υδατος και δυνάμενα, ούτω, νά ἀποφύγουν τὴν παρά τὰς έγκαταστάσεις ηρᾶς ιμερόμισν τῶν.

8.— Μετὰ τὸν διαχωρισμὸν τοῦ υδατος ἀπό τὰς ἀυτὰ πετρελαιοειδῆ και τὴν εἰς τὴν θάλασσαν ἔβαντλησιν τοῦ καθαροῦ, πλέον, υδατος, ή ἐπιχειρήσις δένον νά διατίθεται μέσα και ὄργανωσιν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ κερδιζομένου πετρελαιοειδούς — ἀν καὶ, κατὰ τὸν γορφοντα, και μηδηνή καύσις τοιούτου πετρελαιοειδούς εἰς τὰς έγκαταστάσεις καθαρισμοῦ ἀπό τοὺς λέθητας αὐτῶν ἀποτελεῖ ἐπαρκές ζεδον, πλήν τῆς ἐκ τῶν πλοίων λαμβανομένης ἀμοιθῆς. Έαν ἐπίσης υπάρχη τρόπος, πρέπει νά γίνεται ἐκμετάλλευσις τῶν ἐκ τῶν πλοίων ἔξαγομένων κλαπολοίπων, ή βορδόρους, σκωρίας κλπ. Πάντως, ή ἀπόρριψις αὐτῶν νά γίνεται εἰς σημεῖα μη ἐπηρεάζοντα τὴν θάλασσαν, τὸ βάθος αὐτῆς ή οἰκισμούς ξηρᾶς.

9.— Επειδή, τόσον εἰς μίαν σχετικὴν έγκαταστάσειν ξηρᾶς, σσον και ἐπὶ τῶν πλοίων, τὸ κυριώτερον μέσον μηχανικῆς ἐπεξεργασίας τοῦ ρυπανθέντος διὰ πετρελαιούς υδατος είναι διαχωριστήρ, παρέχομεν ἐντάθησι στοιχεῖα τινὰ περὶ αὐτοῦ. Κατ' ἄρχην διεθέσης διαχωριστήρ δὲν θά ἔπειτε νά ἐκμεταλλεύσεται τὴν ἀρχὴν τῆς διαφορᾶς ειδικού βάρους μεταξὺ πετρελαιού και υδατος, ἀλλὰ παρὰ τὰς μέρη τοῦδε ἐρεύνας και τὸ ἀσφαλές κέρδος μιᾶς τοιαύτης ἔφευρέσεως πρός τὸ παρὸν δὲν υπάρχουν ἐνθαρρυτικαί ἐπὶ τοῦ ζητηματος αὐτοῦ ἐνθείεις. Πρός τὸ παρὸν, καθ' σσον τούλαχιστον διαφορᾶς γράφων γνωρίζει, μόνον εἰς τύπος διαχωριστήρος υπάρχει ἐν χρήσει ἐπὶ τῶν πλοίων, λειτουργῶν βάσει τῆς ἀρχῆς τῆς βαρύτητος, δυνάμενας νά διασχωρίσῃ μέχρι 100 τόνους καθ' ὥραν τὸ μέγιστον, ἐνώ πλέον μικρὸς τύπος ἐν χρήσει ἔχει δυναμικότητα 5 τόνουν καθ' ὥραν.

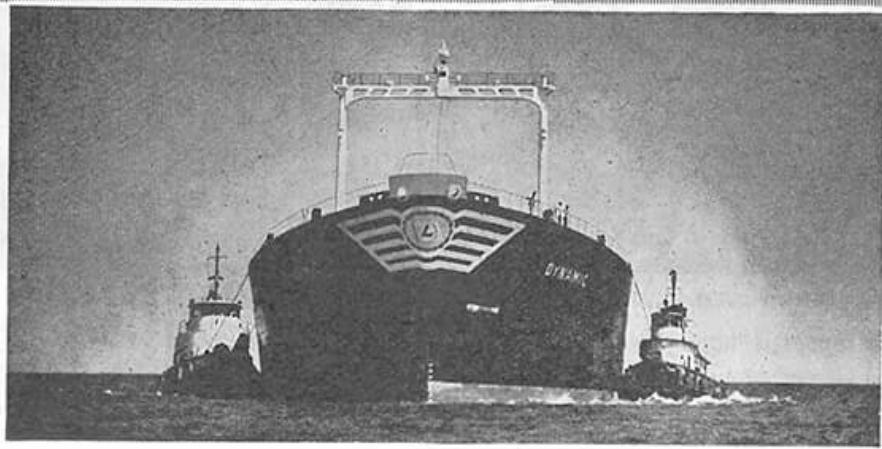
‘Οπωδήποτε, διὰ νά είναι ἀποτελεσματικός εἰς, οιουδήποτε τύπου, διαχωριστήρ πρέπει νά δύνανται νά λειτουργῇ συνεχῶς και νά δύνανται νά διασχωρίσῃ τὸ πετρέλαιον ἀπό τὸ ρυπανθέν υδωρ μὲ τὸ δροῖον θά τροφοδοτήται (διαχωριστήρ) ἀπό ἀντίλιον παρέχομεν περὶ τὰ 600 γαλλόνια υδατος κατὰ λεπτὸν — δοση είναι ή μὲ τὰς σημειώνας δυνατότητας ίκανότης τῶν τοιούτων ἀντλιῶν. Περαπέρω μὲ πρέπει νά διασχωρίζῃ ίκανοποιητικῶν ἐκ τοῦ υδατος δάκρυ και τὸ βαρύτερον πετρέλαιον (ειδικού βάρους 1.00 και πλέον υπὸ θερμοκρασίαν 60ο Φαρενάϊτ), μὲ ρυθμὸν τούλαχιστον 50 τόνουν καθ' ὥραν — δάκρυ και τὸ δρόπος διαχωριστήρος περιέχει πετρέλαιον ἐν ἀναλογίᾳ 100 τοῖς 100, και ἐν ή θερμοκρασία τοῦ μίγματος κυμαίνεται μεταξὺ 280 και 100ο Φαρενάϊτ και δάκρυ μάνεξτητῶν τοῦ ἀν τὸ πλοίον ἔχῃ μόνιμον κλίσιν 5ο ή διατοιχεῖται μὲ τόξον διατοιχίσεως 30ο.

Τὸ οὔτω διαχωριζόμενον υδωρ πρέπει, δταν πλέον ἀπορρίπτεται εἰς τὴν θάλασσαν, νά μη πετρελαιοφόρα από τὸ ρυπανθέν υδωρ μὲ τὸ δροῖον θά τροφοδοτήται (διαχωριστήρ) ἀπό ἀντίλιον παρέχομεν περὶ τὰ 600 γαλλόνια υδατος κατὰ λεπτὸν — δοση είναι ή μὲ τὰς σημειώνας δυνατότητας ίκανότης τῶν τοιούτων ἀντλιῶν. Περαπέρω μὲ πρέπει νά διασχωρίζῃ ίκανοποιητικῶν ἐκ τοῦ υδατος δάκρυ και τὸ βαρύτερον πετρέλαιον (ειδικού βάρους 1.00 και πλέον υπὸ θερμοκρασίαν 60ο Φαρενάϊτ), μὲ ρυθμὸν τούλαχιστον 50 τόνουν καθ' ὥραν — δάκρυ και τὸ δρόπος διαχωριστήρος περιέχει πετρέλαιον ἐν ἀναλογίᾳ 100 τοῖς 100, και ἐν ή θερμοκρασία τοῦ μίγματος κυμαίνεται μεταξὺ 280 και 100ο Φαρενάϊτ και δάκρυ μάνεξτητῶν τοῦ ἀν τὸ πλοίον ἔχῃ μόνιμον κλίσιν 5ο ή διατοιχεῖται μὲ τόξον διατοιχίσεως 30ο.

Δ'. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

‘Η ἀνωτέρω ἀνάλυσις τοῦ ὅλου προβλήματος και τῶν μὲ αὐτὸ δυναμένων τεχνικῶν στοιχείων ἔθεωρήθη ἀναγκαῖα πρὸς πλήρη κατανόησιν τῶν ἐν συνεχείᾳ προτεινομένων μέτρων. Λόγω, δμως, τῆς ιδιομορφίας τῶν ἀνατολικῶν ιδίας, ἀκτῶν τῆς Ελλάδος — εἰς ἄς είναι λίαν δυσχερής δ καθορισμὸς δρίους ἀπογραφέσεως ἔξαντλησεως ρυπανθέν υδάτων — και τῆς γεωγραφικῆς αὐτῆς θέσεως εἰς τὴν ἀνατολικὴν

Superior
Service
Superior
Tugs



Baltimore, Md.
Philadelphia, Pa.
Norfolk Va.

GENERAL AGENTS :

HARWIN Shipping Agency "Ltd.",
88, Fenchurch St., London E. C. 3.

CURTIS BAY TOWING COMPANY

Photo by Hans Marx

Cable - Radio "CURTISBACO",

λεκάνην τῆς Μεσογείου, πρὸς ἥν, διὰ τῶν ἐπικρατούντων ἀνέμων καὶ ρευμάτων, φέρονται ἀφ' ἐνὸς μὲν ρυπαρὰ ὅδατα ἐκ τῶν βιομηχανικῶν περιοχῶν Ἰταλίας, Γαλλίας κλπ. ἀφ' ἑτέρου δὲ ἐκ τῶν λιμένων φορτώσεως πετρελαιοειδῶν τῆς Συρίας καὶ Ἰσραὴλ ὡς καὶ ἐκ τῶν διαπλεόντων τὴν Μεσόγειον πολυαστιθμῶν πλοίων καὶ, ίδιᾳ, δεξαμενοπλοίων, ἐκ ἡ πρὸς τὴν Σιάργυρα τοῦ Σουέζ, πρώτη ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς μέριμνα πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ διοικούντος τῆς ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν δέον νὰ καταβληθῇ πρὸς τὴν ἐπίτευξιν διεθνούς συμφωνίας περιορισμοῦ τῆς ρυπάνσεως καὶ πρὸς τοῦτο ἡ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος Διεθνῆς Διάσκεψις παρέχει μίστια εὐκαιρίαν, τὴν ὥστε πρέπει νὰ ἐκμεταλλευθῶμεν κατὰ τὸν καλούτερον δινατότον τρόπον.

“Αλλὰ μέτρα τὰ διποῖα δέον νὰ ληφθοῦν, ἐκ τῶν εἰς τὸ Κεφαλαιον Γ'. τοῦ παρόντος ἀναφερομένων, εἶναι τὰ ἀκόλουθα:

1.— Δέον νὰ πειθούν πάντες οἱ δυνάμενοι νὰ συμβάλλουν εἰς τὸν περιορισμὸν τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης, βιομηχανικαὶ ἐγκαταστάσεις ἡρᾶς, διάφοροι ὄργανοι, λιμένων, Δῆμοι, Κοινότητες, τὸ κοινόν, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ τὰ πληράματα τῶν πλοίων περὶ τῆς ἀνάγκης τῶν ληπτέων μέτρων καὶ νὰ συμβάλλουν δῆλοι πρὸς τοῦτο. Ἡ φιλοτιμία αὐτῶν, ἡ κολή τῶν θέλησις δέον νὰ διεγερθῇ διὰ δημοσιεύσεων, ἀνακοινώσεων, φυλλαδίων, γελοιογραφιῶν ἀκόμη — διὰ παντὸς μέσου ἔξαπποντος τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν φιλοτιμίαν χωρὶς νὰ κουράζῃ ἡ νὰ κινῇ τὴν ἀντίδρασιν τοῦ ἀλλοῦ, ὡς γίνεται εἰς τὴν Δ. Εὐρώπην καὶ, ίδιᾳ, τὴν Ἀμερικήν, δῆλοι αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαὶ διανέμουν ἐπὶ παντὸς καταπλέοντος πλοίου εἰκόνας καταλλήλους δι' ἀνάρτησιν ἐπὶ τῶν δωματίων τῶν πληρωμάτων μὲν σχετικά συνθήματα καὶ διαθέτουν πάν μέσον λαϊκῆς διαφωτίσεως, ὡς τὸ ροΐσθισμόν, ἡ τιλέρόφρασις κλπ. πρὸς τοῦτο.

2.— Αἱ εἰς τὴν θάλασσαν ἔξοδοι ὑπὸνόμων, βιομηχανικῶν ἔργοστασίων κλπ., δὲν πρέπει νὰ εἶναι ἀλεύθεραι, ἀλλὰ πρὸ τῆς εἰς τὴν θάλασσαν ἔξαγωγῆς, νὰ μεσολαβῇ σύστημα ἀπὸ τὸν φίλτρου ἡ καὶ ἀποικιωρισμοῦ — ἀναλόγως τῆς φύσεως τοῦ ἔξαγομένου ὑγροῦ, ἂν δηλαδὴ αὐτὸς εἶναι ὅπωρ ρυπανθὲν διὰ πετρελαιοειδῶν ἡ ἀλληγορία τοῦ ὑλικούν.

3.— Τὰ πλοῖα γενικῶς δέον νὰ ὑποχρεωθοῦν, δῆλος ἔχουν φίλτρα μετὰ δοχείων ὑποδοχῆς (drip pans) καὶ εἰδικὰς γωνίας ὑδρορρόης (gutter bars), ὥστε νὰ παρεμποδίζεται ἡ διαφυγὴ πετρελαίου καὶ ἐλαῖων πρὸς τοὺς τοῦ ὑδροσυλλέκτας, τοποθετούμενα ἐπὶ πάσης σωληνώσεως ἔξυπητησης καύσιμα τὸ λιπαντικά. Τοῦτο ισχύει καὶ διὰ τὰ μικρότερα τῶν πλοίων, διότι στοιχίζει ἐλάχιστα.

4.— Νὰ ὑποχρεοῦνται τὰ πλοῖα, δῆλος ἔγκαθιστοῦν ἐπὶ πάσης δεξαμενῆς πετρελαίου καὶ ίδιᾳ εἰς τὰς δεξαμενὰς ἡμέρας εἰδικούς κώδωνας ὑψηλῆς στάθμης (high level alarms), ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ ὑπερ-

εκχείλιστις κατὰ τὴν πλήρωσιν αὐτῶν.

5.— Νὰ ἀπαγορευθῇ πάσια ἔξαντλησις ρυπανθέντος ὅδατος ἡ ἄλλων ἀπορριμάτων τὰ διποῖα δινατάτων νὰ προκαλέσουν ρύπανσιν τῆς θαλάσσης εἰς ὥρισμένην ἀπὸ τῶν ἀκτῶν μας ἀπόστασιν, τῆς τοιαύτης ἀπαγορεύσεως ἐφαρμοζόμενης ὡς περατιέρω ἀναφέρομεν.

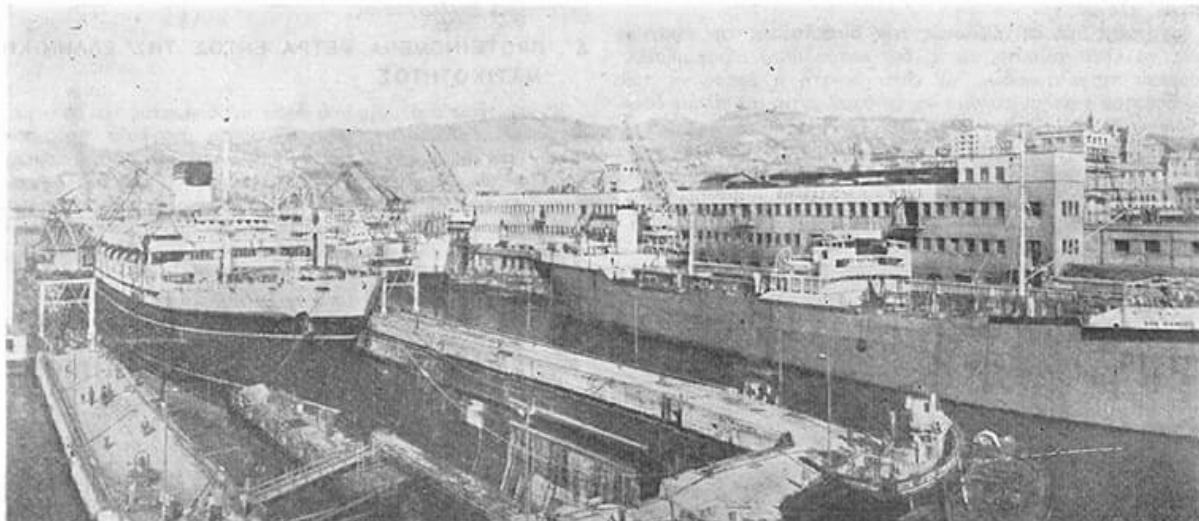
6.— Νὰ ὑποχρεωθῶν τὰ ἀπὸ τοῦδε καὶ εἰς τὸ ἔξης κατασκευαζόμενα πλοῖα, ἀπὸ ὀρισμένων μέγεθος καὶ ἄνω, δῆλος ἔγκαθιστοῦν, ἀντὶ τῶν συνήθην διαχωριστήρων διὰ τὸν καθαρισμὸν τοῦ καυστικοῦ καὶ τῶν λιπαντικῶν των, τοιούτους μεγαλυτέρας ἀπόδοσεως, ὥστε νὰ δύνανται νὰ προβαίνουν εἰς τὸν καδάρισμὸν τοῦ τυχόν ρυπανθέντος ὅδατος ὑδροσυλλεκτῶν, ἔρματος κλπ. πρὸ τῆς εἰς τὴν θάλασσαν ἔξαντλήσεως αὐτοῦ. Σχεδὸν ἐπὶ παντὸς πλοίου μεταπολεμικῆς κατασκευῆς καὶ μεγέθυνς μεγαλυτέρου τῶν 1.000 περίπου τόνων, ὑπάρχει τούλαχιστον εἰς συνήθη διαχωριστήρας βαρύτητος — ὁ συνήθως ἀποκαλούμενος ουγοκεντρικός διαχωριστήρας ἡ De Laval — μὲν μιάν δὲ ἀπὸτῆν πρόσθετον σωληνών, προϋποθέτουσαν ἐλαχίστην διαπάνην, θά δύναται ὁ διαχωριστήρας οὗτος νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν μικρῶν, τούλαχιστον, ποσοτήτων οὗτος τὸν υδροσυλλεκτῶν τῶν μηχανοστασίων πρὸ τῆς εἰς τὴν θάλασσαν ἔξαντλήσεως αὐτοῦ.

7.— Ἐπειδὴ ἡ διὰ χημικῶν μέσων ἀποσύνθεσις, οὕτως εἰπεῖν, τοῦ ἐντὸς τῶν ὑπὸ ἀπόρριψιν ὅδατων πετρελαίου εἰναι, πρὸς τὸ παρὸν τούλαχιστον, ἀδύνατος, νὰ ἔξασφαλισθῇ κατὰ τίνα τρόπον, δῆλος μεγάλαι ποσότητες οὕτως ρυπανθέντος ὅδατος νὰ ἔξαντλούνται εἰς τὴν θάλασσαν εἰς ἀπόστασιν μικροτέραν τῶν 100 μιλιών ἀπὸ τῶν ἀκτῶν. Ἐπειδὴ ἡ ἐφαρμογὴ μιάς τοιαύτης ἀποφάσεως δι' ἀμέσων ἀστυνομικῶν μέτρων εἶναι ἀδύνατος, μιόνον ἡ πειθώ διὰ τὸν ἐν παραγράφῳ 1 τοῦ παρόντος κεφαλαίου ἀναφερομένων μέσων εἶναι δυνατόν νὰ ἐφαρμοσθῇ, ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὴν ὑποχρέωσιν τῶν πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν νὰ ἀναγράφουν εἰς τὸ ἡμερολόγιον καταστρώματος τὰς ὥρας ἔξαντλήσεως τοιούτων ὅδατων εἰς τὴν θάλασσαν, εἰς δὲ τὸ ἡμερολόγιον μηχανῆς τὰς ὥρας ἐπίσης αὐτάς, τὸ ἐργαζόμενον διὰ τὴν τοιαύτην ἔξαντλησιν μηχάνημα (ἰππάριον, κεντρόφυγα κλπ.), καὶ τὸ διαμέρισμα τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ ὅπου προέρχεται τὸ ἔξαντλωμένον ὅδωρ. Περιοδικοὶ ἔλεγχοι καὶ παραβολαὶ τῶν ἀνωτέρω ἔγγραφῶν μὲν τὰ βιβλία ὑπερωριῶν κλπ. δύνανται νὰ ἀποκαλύψουν πυχόν παραβάσεις εἰς ἕνα ἡσηκήμενον ἐπιθεωρητήν.

8.— Ἐπειδὴ παρὰ τὰ ἀνωτέρω, τυχόν ἀσυνείδητοι ναυτικοί δυνατότων νὰ ρυπαίνουν τὴν θάλασσαν διὰ τῆς ἔξαντλήσεως μεγάλων ποσοτήτων ρυπαρού ὅδατος, ἡ ἔγκαθιστασίς ἡρᾶς εἶναι ἀπαραίτητος, παρ' ἡμῖν δὲ θὰ ἡδύνατο μία μεγάλη ἐταιρία πετρελαιοειδῶν, μὲ τὴν κατάλληλον κρατικὴν ὑπόδειξιν, συμπαράστασιν καὶ, ἐν ἀνάγκῃ, ἀντι-

O A R N

Genoa's most efficient repairers



O.A.R.N. has the oldest repair yard in Genoa, although the equipment for all hull and engine repairs is thoroughly efficient and up-to-date. Here, all types of Ships are guaranteed expert attention in every field of mercantile engineering.

OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

Vessel Repairs, Re-Fitting, Re-Conversion (Ansaldo's Organisation)



Telep.: 292541 - 295540 - 296741

Cables: Mologiano

N. J. GOULANDRIS LTD.,

27, LEADENHALL STREET

BALTIC HOUSE

LONDON E.C. 3

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475-284

κήτη 'Εκθέσεως, θά έπιοιούμην ἔναρξιν αὐτῆς ἀπό τοῦ μέσου τῆς σελίδος 4 τῆς Εἰσηγήσεως τοῦ κ. Γ. Δανιόλου ἔνθα ἐκτίθενται τὰ οἰκονομικά προβλήματα τῆς σημερινῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τονίζετο ἡ ἀνάγκη, ὅπως νομοθετήθη εἰδικὴ ναυτιλιακὴ συνεταιριστικὴ μορφὴ προσ-αρμοδιούμενὴ καὶ ἔξυπηρτούμενα τὴν ἀρτιωτέραν ἐπίλυσιν τῶν προβλη-μάτων τούτων.

Τούτο καὶ μόνον ἄρκει κατ' ἐμήν γνώμην, νὰ ὑποστηρίξῃ βασίμως τὸ αἰτημα, ὅπως παραλλήλως πρὸς τὰς ὑφισταμένας ὀπουδήποτε τῆς Ἑλ-ληνικῆς νομοθεσίας συνεταιριστικάς μορφάς, ιδρυθῇ εἰδικὸς τύπος ναυ-τιλιακῆς ἑταῖριας προσθόμενος εἰς ἔξυπηρτεσίν τῆς συγχρόνου καὶ ίδιοτύπου 'Ελλήνη. Ναυτ. 'Ἐπιχειρήσεως, ούτινος ἡ θεσμοθέτησις κύριον σκοπὸν ἔχει τὴν παροχὴν ἐν 'Ελλάδι εἰς τὴν 'Ελληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπι-χειρίσιν τῶν εὐχερειῶν ἑκείνων, δινας αὐτὴ εύρισκει καὶ χρησιμοποιεῖ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

Θὰ ἔρθει ἵσως ἄκομη νὰ τονισθῇ, ὅτι διὰ τῆς λήψεως παραμοίου νομο-θετικοῦ μέτρου δέον νὰ μὴ προσδοκῶνται θεαματικὴ ἡ θορυβώδης ἀποτε-λέσματα, ὡς, π. χ., ἡ ὑπὸ τὴν πάτριον σημαίαν παλινόσπησις 1000 καὶ πλέον πλοίων, ἀλλ' ὅτι τίθενται ἀδυούδια στερραι ὥστε ν' ἀποδῇ μικρὸς καὶ κατ' ὅλιγον δυνατὴ ἡ ἐν πολλοῖς ἔξ 'Ελλάδος ἀσκη-σις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ὅπερ καὶ γενικώτερα συμφέροντα πρωτότισται νὰ θάλψῃ.

ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

«ΠΕΡΙ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ Π. Ε.»

Διερωτώμαται, ἂν εἶναι σκόπιμον νὰ παφενείρωμεν εἰς τὸν νόμον τὸν δρὸν «Ἐφοπλιστικὴ ἑταῖρια». 'Η νομικὴ ἔννοια τοῦ ἐφοπλισμοῦ εἶναι δι-ἀφορος τῆς ἐν τῷ κοινῷ γλωσσικῷ ίδιωματι ἔνωισας τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Οὐδετέρων τούτων ἔχει ὑπὸ δύνιν τοῦ τὸ Σχέδιον Νόμου. Δὲν καλούμεθα νὰ καταρτίσωμεν νομοθέτημα περὶ τῆς Σοcieta D' Armatamento τοῦ Ιτα-λικοῦ Codice della Navigazione (ἄρθρα 278 — 286), οὔτε περὶ τῆς Reederei τῶν ἄρθρων 490 καὶ ἀπόμ. τοῦ Γερμανικοῦ 'Εμπορικοῦ Νό-μου. 'Εφ' δοσον γνωρίζω, τόσον τὸ ἐκ Λονδίνου ἀποσταλὲν Σχέδιον, δοσον καὶ τὸ Σχέδιον, ὅπερ ἐπεξειργάσθη ὁ κ. Δ. Ποταμιάνος, ἐποιούντο λό-γον περὶ «Ελικής Ναυτιλιακῆς ἑταῖρια». Θεωρὼ τὸν δρὸν τοῦτον ἐπι-τυγχέστερον, διότι ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀποφέυγει τοὺς θεωρητικούς σκοπούλων πρὸς οὓς οὐχὶ σπανίως προσκρούει ἡ νομικὴ ἔννοια τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἀφ' ἔτερου δὲ διότι τονίζει τὸ ἀπρόσωπον τῆς εἰδικῆς ρυθμίσεως λαμβανο-μένης ὑπὲρ τῆς ἐπιχειρήσεως.

'Εφ' δοσον τὸ κεφαλαίον τῆς ἑταῖριας, ἔχοντος ἴδιαν νομικὴν προσω-πικότητα, κατανέμεται εἰς μετοχά, ποίος ὁ σκοπὸς τῆς συμπεριλήψεως ἐν τε τῷ τίτλῳ τοῦ Σχεδίου καὶ ἐν τῷ κειμένῳ αὐτοῦ τοῦ ὄρου «περιω-ρισμένης εὐθύης»;

ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1

Τὸ Σχέδιον περιορίζει τὴν ἑταῖριαν εἰς τὸν ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τῆς ἐκευταλλεύσεως ἰδιοκτήτων πλοίων. Αἱ αἰτιολογίαι τοῦ περιορι-σμοῦ τούτου φαίνονται μοι ἡγικίστα πειστικαί. 'Επὶ πλέον τὴν σημα-σίαν τοῦ περιορισμοῦ μειοῦσι σχεδόν ἐντελῶς αἱ ἀρθρω 2 ἔξαιρέσεις. 'Ο περιορισμός, ἔξι ἀλλου, ἀντιτίθεται εἰς τὰς προθέσεις τῶν ἐν Λονδίνῳ ἐ-φοπλιστῶν, οἵτινες σχολιάζοντες τὸ Σχέδιον τοῦ κ. Δ. Ποταμιάνου ἔξη-τησαν νὰ ληφθῇ μέριμνα, ὥστε ἡ εἰδικὴ ναυτιλιακὴ ἑταῖρια νὰ ἔχῃ με-ταξὺ τῶν σκοπῶν αὐτῆς καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν ποντοπόρων πλοίων ὑ-πὸ ζένη σημαίσιν (ἐπιστολὴ τῆς Greek Shipping Co—Operation Committee τῆς 8.7.1960). Τούτο ἐκρίθη τότε ὡς μὴ δυνατόν, παρέχει δῆμος τὸ μέτρον τῶν ἐπιθυμιῶν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρηματιών, πρὸς ἀς δέξιας ἀντιτίθεται, ἀνευ σαφοῦς τίνος ὀφελήματος, ὁ ἐν ἀρθρῷ 1 περιορισμός. Τὸ ἄρθρον 1, ἐν τέλει, ἀπαγορεύει τὴν ἀσκησην πάσης ἀλλης ἐπιχειρήσεως. 'Αγνωτος διατὶ ἔτέθη τοῦτο, ἀφοῦ κατὰ γενικὸν κανόνα ἀπαγορεύεται εἰς πᾶσαν ἑταῖριαν ἡ ἀσκησης ἐπιχειρήσεως ἡ πράξεων μὴ ἀπαριθμούμενων ἐν τῷ σκοπῷ αὐτῆς. 'Εκτός, δημας, τούτου, εἶναι σαφές, ὅτι ἐπιτρεπομένης τῆς ἐπενδύσεως τῶν πλεοναζόν-των κεφαλαίων τῆς ἑταῖριας εἰς κινητὰ ἡ ἀκίνητα, ἐπιτρέπεται καὶ ἡ ἀπόκτησις τῆς πλειοψηφίας μετοχῶν ἄλλων ἐπιχειρήσεων, ὃν οὐτως ἐμμέσως ἀναλαμβάνει τὴν ἀσκησην ἡ ἑταῖρια, ούτω δὲ ἡ ἀπαγορεύουσις ἀποδάλλει μέγα μέρος ἀν μὴ τὸ σύνολον τῆς ἀξίας της.

ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 3

Δὲν νομίζω, ὅτι ἀποκτῶμεν μέγα τι κέρδος μὴ συμπεριλαμβάνοντες τὴν διάρκειαν μεταξὺ τῶν ὑποχρεωτικῶν ἀναγραφέτων στοιχείων τοῦ Καταστατικοῦ τῆς ἑταῖριας. Εἶναι γνωστόν, ὅτι ἡ διάρκεια τῆς ἑταῖριας ἀποτελεῖ ἐν τῶν στοιχείων, ἀτινα διασφαλίζουν καὶ τοὺς με-τόχους, ιδίᾳ τοὺς μικροὺς, καὶ τοὺς μετὰ τῆς ἑταῖριας συναλλασσομέ-

νοῦ τρίτους, οἵτινες δέον νὰ γνωρίζουν ἀν ὑφίσταται τὸ νομικὸν πρό-σωπον μεθ' οὐ συναλλάσσονται. Παρεκτός τούτου, ἐρωτᾶται, ἀν ἐλεί-φωντον τοῦ πλοίου, διπερ ἐξεμεταλλεύετο ἡ ἑταῖρια, συνεκλείπη καὶ ἡ ἑταῖρια, ἐφ' ὅσον οὐδὲν σχετικῶς μὲ τὴν διάρκειαν τῆς ἑταῖριας; θὰ ἔχῃ ὅρισθη ἐν τῷ Καταστατικῷ; Τ' αὐτά, μιατάσις μιατάσις δύνανται ἡ παρατηρηθῶσα καὶ διὰ τὰ λοιπὰ περιεχόμενα τοῦ Καταστατικοῦ, ἀ-τινα ἡ παράγραφος 3 τοῦ ἄρθρου 3 ἀνήγαγεν εἰς δυνητικὴν εὐχέρειαν, ἀτυχῶς δὲ αἱ ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 3 εἰσήγητακαὶ παρατηρήσεις δὲν παρέ-χουσιν ἔξηγησίν τινα περὶ τῆς ἐντεύθεν προσδοκωμένης ὀφελείας.

ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 4

'Επιφυλάξεις δύνανται τὶς νὰ διατυπώσῃ ὡς πρὸς τὴν ἀπαιτουμένην ἐνώπιον Συμβολαιογράφου σύνταξιν τοῦ Καταστατικοῦ. Προσφέρει οὐ-τοῦ τὸ Σχέδιον θυσίαν πρὸς τὴν παρ' ἡμῖν λατρείαν τοῦ δημοσίου ἐγ-γράφου. Φρονῶ, ὅτι θὰ ἔρθει ν' ἀπαλλάξωμεν τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρη-σιν τῆς σχετικῆς ὑποχρεώσεως, παρέχοντες αὐτὴ τὴν εὐχέρειαν τῆς δι' ιδιωτικοῦ ἐγγράφου καταρτίσεως τοῦ Καταστατικοῦ καὶ ἀπαιτούντες μὲν τὴν κατά τινα εὐχέρη τρόπον δεβαίωσιν τῶν ἀντῆς ὑπογραφῶν. Εἰς τούτα ἀλλας τε, ὡς γνωστόν, περιορίζεται ἡ ἀνάμιξις τοῦ Συμβολαιογράφου ἐν Μεγάλῃ Βρετανίᾳ καὶ Ἡνωμέναις Πολιτείαις, ἔνθα οὗτος δρᾶ σύχι ὡς Minister Negotii, ἀλλ' ὡς Testis Qualificatus, παραδίδων εἰς τοὺς ενδιαφερομένους αὐτὸν τὸ πρωτότυπον τοῦ ἐγγράφου, ἀ-φοῦ δεβαίωσῃ ἐπ' αὐτοῦ, ὅτι ἐνώπιον του ὑπεγράφῃ τοῦτο.

Εἰς τὸ σημεῖον τούτο φρονῶ ἀκευρολογεῖ τὸ Σχέδιον, ἀπαιτούν — ἐν ἐλλείψει Προξενικῆς 'Αρχῆς — τὸν ἐνώπιον ἀλλοδαπὸν συμβολαιογρά-φου σὲ ντας ιν τας ιν τοῦ Καταστατικοῦ. Τέλος, παραπτηρῶ, ὅτι εἶναι κάπτως ὑπερβολικὴ ἡ ἀπαίτησις τοῦ Σχεδίου ἐν ἀρθρῷ 4, ὅπως ἡ πλησιεστέρα (πρὸς τὸν ἀλλοδαπὸν συμβολαιογράφον) ἐν τῇ χώρᾳ Προξενικής 'Αρχῆς δεβαίωσῃ τὴν γνησιότητα τοῦ ἀλλοδαποῦ ἐγγράφου, ἐνῷ κατὰ πά-σαν πιθανότητα πρόκειται περὶ δεβαίωσεως τῶν ὑπογραφῶν.

ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ 5 ΚΑΙ 6

Εἶναι ἀληθές, ὅτι ἀείποτε ἡνώχλησε τοὺς ἐνδιαφερομένους ἡ ἐπὶ τῆς Ανωνύμου ἑταῖριας ἀπαιτουμένη δημοσίευσις τοῦ Καταστατικοῦ καὶ



HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

Moran - with the best tug fleet ever assembled - is the answer to quick, expert and economical service for docking, undocking and moving ships in New York Harbor. The company's powerful deep sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

AGENTS IN: England, Scotland, Norway, Denmark, Sweden, Finland, Belgium, Germany, Spain, Italy.

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE, NEW YORK, CABLES: "MORANTOW"

The Best in the Business

© Moran Towing & Transportation Co., Inc., 1959

APOSTOLOS FOTIADIS

GENERAL SHIPCHANDLER

VICO GIANNINI 3 / 7

GENOA

PHONES:
200510 - 294782
202687 - 589396

CABLES:
FOTIADIS - GENOA

τῶν πυχόν τροποποιήσεων αύτοῦ εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως. Αἱ ἀπαιτούμεναι γραφειακρατικαὶ διατυπώσεις «καὶ αἱ συμπαρομαρτοῦσαι καθυστέρησεις ἐπέβαλον τὴν ἀποδέσμευσιν τῆς Ιδρυμένης ναυτιλίας ἡταῖριας ἀπὸ τῶν δυσχερειῶν καὶ τῶν καθυστέρησεων τούτων. "Ηδη, τὸ Σχέδιον τοῦ κ. Γ. Δανιόλου καταργεῖ πᾶσαν δημοσίευσιν εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἀντικαθίστα ταῦτην διὰ καταχωρίσεως ἐν εἰδικῷ βιβλίῳ, τηρουμένη υπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος, ὅπερ ἐπιφορτίζεται περαιτέρω μὲ τὰ καθήκοντα τηρήσεως εἰδικοῦ φακέλλου δι' ἐκάστην ἑταῖριαν, ἀποστολῆς ἀντιγράφων τοῦ Καταστατικοῦ καὶ τῶν τυχόν τροποποιήσεων αὐτοῦ εἰς τὸν Ὑπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, χορηγήσεως ἀντιγράφων εἰς πάντα «ἔχοντα ἐν νομοφέρονταν» (Κύριος οὗτος ποιεῖ ἐντεύθεν θά δημιουργοῦσι ζητήματα), καταχωρίσεως διαφόρων ἐν τῷ ὡς ἄνω βιβλίῳ ἔγγραφων κατατίθεται, κατατίθεται.

Εἶναι δῆμος γνωστόν, διτὶ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον ἄλλους τελείως ἐπιδιώκονταν σκοπούς, οὔτε τὴν δργάνωσιν, οὔτε τὸ προσωπικὸν διαθέτει πρὸς ἴδρυσιν καὶ τήρησιν τοῦ μητρώου τούτου τῶν ναυτιλιακῶν ἡταῖριων. Καὶ τάυτα μὲν ἵσως θά ἡδύνατο ν' ἀποκτήσῃ, τροποποιημένου καταλλήλως τοῦ ὁργανικοῦ αὐτοῦ νόμου, ἄγνωστον δῆμος ἀν ἀποκτῶμεν ἐντεῦθεν ὀφελημάτης της ἀντικαθιστῶντος τὰς ὑφισταμένας διατυπώσεις δι' ἄλλων καὶ ἐκτίθεμενοι εἰς τὴν ἐπίκρισιν, διτὶ ἀνεβέσσαμεν εἰς ὁργανισμὸν μετέχοντα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ σώματος καὶ αἴματος, τὴν τήρησιν τῶν περὶ δημοσιότητος ἔγγυησεων, ἀφαιρέσαντες ταῦτην ἀπὸ τῶν ἐνδεειγμένων δημοσίων ἐπιτρεπτῶν.

ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 7

Ἄγνοιος διὰ ποίον λόγον προεκρίθη ὁ δρός «πελατὸν ὑλικόν», μόνην ἀρετὴν ἔχων νὰ δημιουργῇ ἀτέρμονας συζητήσεις περὶ τῆς ἀκριβοῦς ἐνοίᾳς αὐτοῦ. Διερωτῶμαι διτὶ ἡ ἐκφραστική «πλοῖον» ή πλωτὸν ναυπηγηματα δὲν θὰ ἔχουντες τοὺς σκοπούς τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ Σχεδίου.

Τὸ ἄρθρο 7 τοῦ Σχεδίου ἀποσικοπεῖ νὰ ἀποφύγῃ ἀκροτότητας ἐξ ἐνδεχομένης ἀναλήμψεως ὑποχρεώσεων πρὸ τῆς νομίμου ἰδρυσίας τῆς Ἐταιρίας. Ἐν τοιάτῃ περιπτώσει διτὶ περιορίζεται τοῦτο εἰς μόνην τὴν περίπτωσιν τῆς κατάληπτης πλωτοῦ ὑλικοῦ;

ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 10

Πρὸς μείζονα ἀποσαφήνισιν φρονῶ, διτὶ εἰς τὴν δευτέραν παράγραφον τοῦ ἄρθρου 10 δέον νὰ συμπεριληφθῇ, διτὶ ἐπιτρέπεται ἡ εἰς τὸν ἀντικλητον κοινοποιήσις καὶ εἰσαγωγικῶν τῆς δίκης ἔγγραφων.

ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 11

Εἶναι πιθανὸν νὰ συντρέχωνται οἱ λόγοι, ὃν ἔνεκεν ἡχθῇ ὁ κ. Γ. Δανιόλος εἰς τὴν σκέψιν νὰ μὴ περιλάβῃ διάταξιν περὶ ἐλαχίστου ποσοῦ κεφαλαίου ἀπαιτούμενου διὰ τὴν ἴδρυσιν τῆς Ἐταιρίας. Δὲν γνωρίζω ποιαν ἀντίδρασιν θὰ συναντήσῃ τοῦτο ἐκ μέρους τῆς Διοικήσεως ίδια μετά τὸν νόμον 3190)1955, διτὶς ἀπήτησεν ὡς κατώτατον δρίον διὰ τὴν ἴδρυσιν ἀνώνυμου ἡταῖριας τὸ ποσόν τοῦ 1.000.000 δραχμῶν.

Ἐκείνοι ὅπερ παρατηρῶ εἰναι, διτὶ δὲν προβλέπεται χρονικός της περιορισμὸς διὰ τὴν κατάθεσιν τοῦ κεφαλαίου. Ἀντιθέτως, ἐν τῇ ἐπὶ τῶν ἄρθρων 11—13 εἰσηγητική ἐκθέσει διαδηλώνεται σαφῶς, διτὶ τοῦτο δύστα, νὰ γίνῃ ὁ ποτε δῆμος τοῦτο. Ἐάν ηδη ἡ Ἐταιρία δὲν ἔκδωσῃ μετοχάς, δύναται κάλλιστα νὰ ὑπάρχῃ καὶ νὰ δρᾷ ἀνευ καταθέσεως τοῦ κεφαλαίου της. Τοῦτο πιθανῶς νὰ εἰναι ἀρετὴ τοῦ Σχεδίου, ἀλλὰ ἀναιρεῖ τὸν χαρακτήρα τῆς διὰ κοινῶν εἰσιφορῶν ἐπιδιώκεως κοινοῦ σκοποῦ, διτὶς ἔγκειται εἰς δῆλας τὰ συνεταιριστικάς μορφάς, ἔαν δὲ ἐκαλούμενα νὰ παράσχωμεν ἀπόδειξιν περὶ τοῦ ὅπερ εἰναι ἐπιδιώκουμεν τὴν διὰ νομοθετήματος ἔξοικον μηδηνούσιον οἰκογενειακῶν ἡμῶν ὑποθέσεων, καλυτέραν ἀπόδειξιν δέν θὰ ἡδυάμεθα νὰ παράσχωμεν ἐπιδεικνύοντες ναυτιλιακὴν ἡταῖριαν ἔχουσαν νομίμως κεφαλαίουν δραχμῶν 2.000 (δὲν δοιαίων ἀς συγκρίνη τὰ ἄρθρα 3 § 1 καὶ 14 § 1 τοῦ Σχεδίου) καὶ τοῦτο μὴ καταβεθλημένον!!!

ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 14

Τὸ ἄρθρο 14 § 7 τοῦ Σχεδίου προσβλέπει τὴν ὑπὸ τῆς Ἐταιρίας ἀπόκτησιν τῶν ἰδίων αὐτῆς μετοχῶν. Θὰ πρέπει νὰ ἔχωμεν ὑπό τὸν διόμος περὶ ἀνωνύμων ἡταῖριῶν ρητῶς ἀπαγορεύει τοῦτο (ἄρθρον 16, § 1), μὲ μόνον δὲ αἰτιολογικόν, διτὶ ἡ διάταξις ἀποσκοπεῖ τὴν παρεμπόδισιν τῆς συνεργασίας μετ' ἀγνώστων ἢ ἀνεπιθυμήτων προσώπων, δὲν γνωρίζω δὲν θὰ πείσωμεν περὶ τῆς οκοπιμότητος τῶν σχετικῶν διατάξεων, δεδομένου διτὶ ἀν μὲν οἱ ἄγνωστοι οὔτοι ἡ ἀνεπιθυμητοι μέτοχοι ἔ-

χωστι τὴν νόμιμοι δυνατότητα ν' ἀναμιχθῶσιν εἰς τὴν διοίκησιν τῆς Ἐταιρίας ἐκλεγόμενοι μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ποιοῖς δὲ λόγων νὰ τοὺς ἐμποδίσωμεν διτὶ δέ εὑρηται ἐν μειοψηφίᾳ, οὐδένα θὰ ἐνοχλήσουν. Ἡ κατὰ τὴν Εἰσήγησιν ἀπαιτούμενη διάτη τοῦ ἄρθρου 22 § 4 παμψηφία τῶν μετόχων πρὸ τροποποίησιν τῶν περιορισμῶν τούτων τοῦ ἄρθρου 14 § 7, χαρακτηρίζεται ὡς ἐπιβαλλομένη, διότι δὲν εἶναι ὅρθον — λέγεται — νὰ ὑποτάσσεται ἐπὶ τοιούτου θέματος ἡ μειοψηφία εἰς τὴν πλειοψηφίαν. Ἐν τῇ πραγματικότητη, ἡ πλειοψηφία ὑποτάσσεται οὕτω εἰς τὴν ιδιοτροπίαν ἡ κακότητα ἐνὸς μόνον μετόχου, στοις δύναται νὰ ματαιώῃ τὴν ἀπόφασιν πάντων τῶν λοιπῶν.

ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 15

Οὐδεμίαν ἔξηγησιν παρέχει ἡ Εἰσήγησις ἐκ ποίων εἰδικωτέρων λόγων ἡχθῇ εἰς τὴν σκέψιν νὰ εἰσαγάγῃ τὴν διάταξιν. 'Εφ' δύσον ἡ ἐταιρία ἔχει διάτη νομικὴν προσωπικότητα, πῶς θὰ ἐθεμελιούτο προσωπικής εἰς διάτη τῶν μετόχων διάτη τὰ χρέα τῆς Ἐταιρίας;

ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 16

Τὸ Σχέδιον εἰσάγει ὑποχρέωσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου γὰ τηρεῖ διευθύνσιαν τῶν μετόχων τῆς ἡταῖριας, ἀνευ δημοίσιας τοῦ δύνατος τοῦ μετόχου, δυναμένου νὰ τηρῇ τοῦτο ἀπόρρητον, παρέχειν ἀντὶ τούτου, τὸ δόνομα ταχιδρομικοῦ τίνος ἀντικλήτου. Ἡ διάταξις ἔχει πρωτότυπο, οὐδεμίαν δημοίσιας πέραν τῆς πρωτοτυπίας ἔχει ἀρέτην, ἀν' ιθέως δὲ παρέχει λαμπρὸν ἐπιχείρημα εἰς τοὺς διαβαλλοντας τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστὰς ἐπὶ ἐνασμενίσει εἰς τὴν ἀσυνδοσίαν. 'Ως μόνην τῆς διατάξεως ἔξηγησιν εὑρίσκω, διτὶ αὐτὴ ἐπεδόληθη, οὐτως εἰπεῖν, εἰς τὸν Εἰσηγητή, διτὶ οὗτος ἐν ἄρθρῳ 18 τοῦ Σχεδίου ἔγκαταλεψας τοὺς συνήθεις καὶ ἀλημίους τοῖς πάσι τρόπους δηλοποιήσεως περὶ τῆς ἡμέρας, καὶ ὥρας συγκλήσεως τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως, μετέφερε καὶ ταῦτην ἐπὶ τῶν ὡμών τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, μὲ αἰτιολογίαν τῆς διασπορὰν τῶν μετόχων εἰς διαφόρους Χώρας, διπερ καὶ ἀκριβεῖς ὑποτιθέμενον, δὲν ἀρκεῖ νὰ αἰτιολογήσῃ τὴν πρὸ τρίτους ταχιδρομικούς ἀντικλήτους, ὡς εἰρήτω τυχάνονται, ἀποστολὴν προσκλήσεων, κατ' ἐγκαταλεψιν τοῦ ἀδιαβλήτου καὶ μαρκῷ ἐφαρμογῇ δοκιμασθέντος συστήματος δημοσίων δηλοποιήσεων, αἵτινες, καθ' δύσον ἔχω τούλαχιστον γνωρίζω, δὲν ἔδυσχέραντ τὴν συμμετοχήν εἰς τὰς Γενικὰς Συνελεύσεις μετόχων διατριβονταν ἐπὶ τῇ ἀλλοδαπῇ.

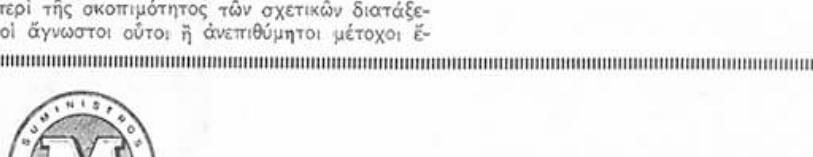
ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 22

Τὸ Σχέδιον εἰσάγει ἐν ἄρθρῳ 22 § 3 σύστημα ἐκλογῆς τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, διπερ, ὡς λέγεται ἡ εἰσήγησις, δύναται νὰ λειτουργήσῃ καὶ ὡς ἀναλογικόν. Πρόκειται περὶ διατάξεως ἔξαιρετην δύσης ἐνταῦθα τὴν ἐκλογὴν τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, διότι τὸ ἄρθρον 19 § 3 πρῶτως δρίζει, διτὶ ἔκαστος μέτοχος ἔχει εἰναι τὴν Γενική Συνελεύσεις τόσας ψήφους δύσος καὶ μετοχάς.

Πιστεύω, διτὶ καὶ ὁ Εἰσηγητής δύα συμφωνήση, διτὶ τὸ πρόδηλμα τῆς προστασίας τῶν συμφερόντων τῆς μειοψηφίας εἶναι ἀλητον. "Οσαι ἐγένοντο μέχρι τοῦδε προσπάθειαι, μερικῆς ἔσται ἐπιλύσεως αὐτοῦ, ἐτι μέλως ἀπέφυγον νὰ θίξουν τὸ θέμα τῆς διοικήσεως τοῦ νομικοῦ προσώπου, ἐλαυνόμενα ἐπὶ τῆς ὄρθης ἀρχῆς, διτὶ ἀναγκαῖος μὲν εἶναι ὁ ἀπαστατικὸς ἔλεγχος, ἀναγκαιοτέρα δύος τούτου ἡ ἐλλείψις ἐμποδίων ἐν τῇ ἀπροσκόπτω φύσει. Δὲν διλέπω, συνεπάστας, ποία θὰ εἶναι ἡ ὀφέλεια τῆς διάτης της τεχνητῆς ψηφοφορίας ἐγκαταστάσεως ἀντιτολιτεύσεως ἐν τῇ διοίκησι τῆς Ἐταιρίας.

Ἐπιτύχων ὡσαύτως νὰ τονίσω, διτὶ ἡ ἐργασία τοῦ κ. Γ. Δανιόλου, προϊόν κόπου οὐ μικροῦ, δέον κατ' ἐμήν γνωμήν νὰ συζητηθῇ ἐκ νέου μετὰ τῶν λοιπῶν κ. κ., συναδέλφων, ἔχοντων πιθανῶς καὶ ἀλλας ἀντιρρήσεις ἡ περαπτηρήσεις ἐπ' αὐτῆς, ἵνα οὕτως καταλήγοντες εἰς ὁριστικὸν κείμενον ἔτησθωμεν παρὰ τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, υἱοθέτησιν αὐτοῦ καὶ κατάρτισιν σχετικοῦ νομοσχεδίου.

Δικηγόρος
Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ



SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS

SHIP SUPPLIES SINCE 1916

WAREHOUSE AND OFFICES

TUCUMAN 271

BUENOS AIRES

TELEPHONE
32 - DARSENA 8337

CABLES "MARINAKIS,"
ALSO "STRAMAKIS,"

ΑΞΙΟΠΡΟΣΕΚΤΟΣ ΕΚΔΟΣΙΣ

ΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ

N.N. ΦΩΤΕΙΝΟΥ: «ΜΑΡΙΝΟΣ Ο ΤΥΡΙΟΣ», μέγας "Ελλην
γεωγράφος και σχεδιαστής του συγχρόνου ναυτικού χάρτου.
(«Εκδοσίς γαλλική, Αθήναι 1960, σελ. 143).

Ο συναδέλφος κ. Ν. Φωτεινός, συνεχίζων τὰς ναυτικάς του έκδοσεις, έξεδωσε, μετά τὰ «Ναυτικά», τὰ όποια ἔβρασεύθησαν υπὸ τῆς 'Ακαδημίας 'Αθηνῶν, τὴν ἀνάτερα μελέτην, ἀποτελούσαν μυογραφίαν περὶ τοῦ σπουδαιότατού τούτου "Ελληνος γεωγράφου και χαρτογράφου, ζήσαντος περὶ τὸ τέλος τοῦ Α' και τὰς ἀρχὰς τοῦ Β' μ.Χ. αἰώνων.

Τὸ σημαντικότερον ἐκ τῶν ἔργων τοῦ Μαρίνου εἶναι ἡ ὑπὸ τούτου ἐπινοηθεῖσα εἰδικὴ χαρτογραφικὴ προβολή, ἡ ὅποια δεικνύει τὴν ἀκολουθούμενην υπὸ τοῦ πλοίου πορείαν ὡς εὔθειαν γραμμὴν καὶ ἐπομένως ἀποτελεῖ μέγιστον διὰ τοὺς ναυτιλούμενους εὑρεγέτημα. Μὲ τὴν προβολὴν ταύτην ἔξεδωκεν ὁ Μαρίνος χάρτην τῆς Οἰκουμένης, ὡς ὅποιος εἶναι τὸ πρωτότυπον τοῦ σήμερον ἐν χρήσει ναυτικού χάρτου.

Ἡ προβολὴ αὕτη ἐνομίζετο μέχρι τοῦδε ὡς ἐπινόησις τοῦ Φλαμανδοῦ κοσμογράφου Γεράρδου Κρέμερ, γνωστοῦ ὑπὸ τῷ ἐκλατινισμένον του ονόμα ὡς Γεράρδου Μερκάτορος. Τοῦτο δέ, διότι εἰς τὸν χάρτην τὸν ὅποιον ἔξεδωκε τὸ 1569, ἐνῷ ἀναλύεται εἰς διαφόρους ἄνευ σημασίας ἐπεξηγήσεις, ὅχι μόνον παραλείπει νὰ ἀναφέρῃ ὅτι τὸ προβολικὸν σύστημα, τὸ ὅποιον ἔχρησιμοποίησεν, ἀνήκει εἰς τὸν Μαρίνον, ἀλλὰ καὶ τονίζει ὅτι, διὰ νὰ διορθώσῃ τὰ σφάλματα τῶν ἔως τότε χαρτῶν, ἡ ηνωγκάσθη νὰ σχεδιάσῃ νέον εἰδὸν τοῦ προβολῆν.

Ἡ μελέτη τοῦ κ. Φωτεινού ἔσταλη εἰς διαφόρους ἀποδέκτας τοῦ ἐσωτερικού καὶ τοῦ ἔξωτερικού.

Ἐκ τῶν ἀποδεκτῶν τοῦ ἔξωτερικού ἀπῆκτης πρώτος ὁ Γάλλος ἀρχιμηχανικὸς - ὑδρογράφος τοῦ Ναυτικοῦ κ. R. Doniol, δημοσιεύσας ἔξαιρετας ἐπανιετικὴν κριτικὴν ἐκέδεικτην ἐπιστημονικὸν περιοδικὸν περιοδικὸν «Navigation» (τόμ. X, ἀριθ. τεύχους 34, Ἀπρίλιος 1961, σελ. 179 — 193), ἐκδιδόμενον υπὸ τοῦ Γαλλικοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτιλίας. Τὸ περιοδικὸν τοῦτο ἀποτελεῖ τεχνικὴν ἐπιθεώρησην τῆς Ναυτιλίας κατὰ θάλασσαν, τῆς Ἀεροναυτιλίας καὶ τῆς Ναυτιλίας τοῦ Διαστήματος καὶ τελεῖ υπὸ τὴν προστασίαν τοῦ Γαλλικοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, τῆς Ἀεροπορίας, τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τῆς Πολιτικῆς καὶ Ἐμπορικῆς Ἀεροπορίας καὶ τῆς Ναυτικῆς 'Ακαδημίας.

Τὸ Σώμα τῶν ὑδρογράφων - μηχανικῶν εἶναι ἐκ τῶν ἐπιλέκτων τῆς Γαλλίας, ἀπολαύει διεθνούς κύρους, τὰ δὲ μέλη του εἶναι ὅτι ἀνάτερον ἔχει νὰ ἐπιτίξει ἡ Γαλλία εἰς τὸν τομέα τῆς Γεωδαισίας καὶ τῆς Ναυτικῆς Χαρτογραφίας. Τοῦ ἀνάτερον 'Ινστιτούτου δ. κ. Doniol εἶναι ἀναπληρωτὴς Γραμματεὺς.

Ἡ κριτικὴ τοῦ κ. Doniol, φέρουσα τὸν τίτλον: «Ο Μερκάτωρ λογοκλόπος» εἶναι λίαν ἀναλυτική. 'Ο Γάλλος κριτικὸς τονίζει, ὅτι ἐκ τοῦ ὅλου ἔργου ἐνδιαφέρεται μόνον διὰ τὸ προβολικὸν σύστημα, δέχεται ἀπολύτως τὰς ἀποδείξεις τοῦ κ. Φωτεινού καὶ γράφει:

«...Ἐπίσης, ὀλόκληρος ἡ ἔξηγησις παρουσιάζεται υπὸ τούτου πανεπιστημιακῆς θέσεως. Δέν θα ἐπιμέμετον ἐπὶ τῶν ἀποδείξεων, αἱ ὥραια παίνονται στερεαὶ καὶ ἐνώπιον τῶν ὥραιων ὑποκλινόμεθα λίαν εὐχαριστώς. 'Ο κ. Φωτεινός εὐρίσκεται ωριμένως εἰς τὴν ισχυράν καὶ προτιμώμενην θέσιν του καὶ δυνάμεθα νὰ τοῦ ἔχωμεν ἐμπιστούντον. Τὸ ἔργον τοῦ κ. Φωτεινοῦ πύκολυνε μεγάλως τὸ γεγονός, ὅτι τὰ κείμενα, λίαν γνωστά, τὰ όποια εἰκὲς νὰ διερευνήσῃ, πᾶσαν γραμμένα εἰς γλώσσαν δι' αὐτὸν οἰκείαν».

«Δυνάμεθα νὰ δεκχθῶμεν, ὅτι ὁ Μαρίνος οὗτος, τὸν ὅποιον ἀμυδρῶς διακρίνουμεν εἰς τὸ μηφῶς τῆς 'Ιστορίας, εἶναι σιθεντικός ὁ πατήρ ἐκείνου τὸν ὅποιον συνηθίζουμεν ν' ἀποκαλούμενον ναυτικὸν χάρτην, χρησιμοποιούμενον παγκοσμίως υπὸ τῶν ναυτιλούμενῶν διὰ τὴν χάραξιν τῶν λοξοδρομῶν αὐτῶν, αἵτινες εἶναι οἱ συνηθέστεροι καὶ ἀπλούστατοι ἀκόλουθούμενοι δρόμοι».

«... διὰ ποιού τρόπου προθίθεται (ὁ Μαρίνος) εἰς τὸν ναυτικὸν χάρτην, τὸν ὅποιον διὰ πυκνόμεθα ἐπίσης νὰ καρακτηρίσωμεν ως «μαρινικόν», δέν τὸ γνωρίζομεν, ἀλλ' ὀλίγον ἐνδιαφέρει. 'Εκείνο τὸ ὅποιον εἶναι βέβαιον, εἶναι ὅτι κατέπλευσεν εἰς κάνναβον (σημ. δίκτυον μεσημβριῶν καὶ παραλλήλων) ὀρθόδυνον, τὸν μόνον, δοτὶς ἐπέτρεψε τὴν τομὴν ὅλων τῶν μεσημβριῶν δι' εὐθείας γραμμῆς, υπὸ γνωνίαν σταθεράν».

'Ο κ. Doniol ἀναφέρει διὰ μακρῶν διαφόρους μελετητὰς τοῦ ἔργου τοῦ Μερκάτορος, καταλήνοντας δῆλους, εἰς τὸ ὅτι αὐτὸς πράγματι ἐπενόποτες τὴν ναυτικὴν προθίλην καὶ συνεχίζει:

«'Αναμένομεν ἀντιδράσεις ὡς ἡ κατωτέρω: «'Απαντεῖς γνωρίζουν ἀπὸ μακρού χρόνου, διὰ δὲν εἶναι ὁ Μερκάτωρ ὁ ἐπινόησας τὴν περιφύνων προθίλην. Εἶναι λίαν γνωστόν, ὅτι ὁ Μαρίνος ὁ Τύριος εἶναι ο ἀνακαλύψας τὴν ἀρχῆν». 'Αλλοιμονον! Μεταξὺ τῶν νεωτέρων οχολιστῶν καὶ τῶν πλεον ἀριδῶν, δέν εὑρόμενον σύτε ἔνο νὰ στηρίξῃ τοιαύτας βεβαιώσεις καὶ ὀλιγώτερων εἰς τὴν ιδικήν μας φιλολογίαν. 'Αντιθέτως, ὅλοι οι συμφωνοῦν, βεβαιούντες κατογόρηματικῶς, ὅπως ἡ δυνήθημεν νὰ ίδωμεν, διὰ δὲν τὸ τιμὴν διέφελται εἰς τὸν Μερκάτορα».

«Ως προκύπτει, ὁ Μερκάτωρ δέν ἔχουμεν νὰ φαντασθῇ τὸν χάρτην τοῦ ἀνεξαρτήτω τοῦ Μαρίνου. Τὸ δέντη, γνωρίζουμεν, διὰ εἰκὲς μελετητοῖς κατὰ βάθος τὸ ἔργον τοῦ Πτολεμαίου καὶ μάλιστα ἐδημοσίευσε τὸ 1578 τὸ ἔργον «Tabulae Geographicae ad Menteum Ptolemaei Restituta» (γεωγραφικοὶ πίνακες ἀποδοθέντες κατὰ τὸ πνεύμα τοῦ Πτολεμαίου). 'Εγνωρίζουμεν ἐξ ἀλλοῦ πολὺ καλῶς τὴν Ἑλληνικήν, ὅπως ἐπίσης καὶ τὴν Λατινικήν καὶ δυνάμεθα νὰ ἀναγνώσωμεν προδόγους εἰς στίχους ἑλληνικούς καὶ λατινικούς εἰς τὸν μέγαν τοῦ Αἴτλαντα.

«Ἄλλωτε, κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ Μερκάτορος οἱ καλλιεργούμενοι ἄνθρωποι (ὁ Μερκάτωρ τὸ πτυχιούχος) πᾶσαν τόσον διαπεποιημένοι ἀπὸ τὸν ἀλλονικὸν πολιτισμόν, ώστε δοκίμων οἱ φιλοσοφοὶ ἀνέτρεψαν πάντοτε εἰς τοὺς ἀθανάτους Σωκράτην καὶ Πλάτωνα, ἀλλ' ἐπίσης καὶ οἱ ἐπιστήμονες ἀνέζητον τὸ θεμέλια τῶν μεγάλων ἀρχῶν εἰς τοὺς Ἑλληνάς τῆς ἀρχαϊκότητος».

«'Αναμφιβόλως, λοιπόν, ὁ Μερκάτωρ, κάρις εἰς τὸν μαθηματικὸν του κατάρτιον, εἶκε τελείως ἐννοησει διόλκηρον τὸ ἐνδιαφέρον τὸ ὅποιον πᾶσαν ναῦτην τὸν άνακτητὸν τὸ προθίληκόν του Μαρίνου διὰ τὸν Ναυτιλίαν».

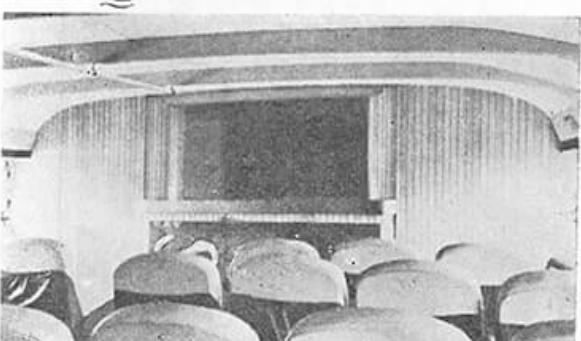
«Ἐὰν παραμεριοθῇ τὸ ζήτημα τῆς πατρόποτος, παραμένει προφανές, ὅτι οἱ κάρτα τοῦ Μαρίνου καὶ τοῦ Μερκάτορος δέν ἐπερπε νὰ διαφέρουν κατὰ πολὺ καὶ λιαν ἀδίκια ἡ πλειονότης τῶν συνχρόνων ναυτίλων πιστεύει, ὅτι ὁ Φλαμανδὸς ἐπενόποτες τὸν τύπον, δοτὶς δίδει εἰς τὸν χάρτην τὴν ἀληθίαν τοῦ ἀξίαν, τὴν τελείαν ἀκρίβειαν ἀναπαράστασεως καὶ τὴν εύκολιαν ἐκτελέσεως».

«Ἐν τούτοις, καὶ ὃν ὑπόθεσαν ἀκεραιόν τὴν καλὴν πιστίν τοῦ Μερκάτορος, ἡ ἀξία τοῦ Μαρίνου θὰ παρέμενεν ἀσυγκρίτως ἀνωτέρα τῆς ἀξίας τοῦ Μερκάτορος. Εν πρώτοις δὲ εἰκεν ὡς ὀπωδόποτες τὴν ἀξίαν τῆς προτεραιότητος, ἀλλ' ἐπίσης καὶ τοῦ ὅτι ἐπηρεάσθη πολὺ ὀλιγώτερον ἀπὸ τὰ ἐπιστημονικὰ καὶ οἰκονομικὰ δεδομένα τῆς ἀποκλιτικῆς του προθίλητον «πόλεμον» (ή τον λύσιν του, ὅπως συμβαίνει γενικῶς καὶ συμφώνως πρὸς όλον ἐπιτακτικῶτερον ἀνάγκην). 'Ο Μαρίνος ὁ Τύριος πράγματοιοίσες, λοιπόν, μίαν θεωρητικὴν κατασκευὴν καθαρῶν πνευματικῶν, ὅπερ ἔχει δι' ἄμπελον μεγίστην ἀξίαν. 'Υποδιάλλομεν τὰς σκέψεις ταύτας πρὸς τὸν κ. Φωτεινόν.

«Διὰ νὰ καταληξωμεν, λοιπόν, λέγομεν ὅτι, ἡ τιμὴ τῆς ἐπινοησεως τοῦ ναυτικού χάρτου ὅφειλεται εἰς ὅλοκλήρον εἰς τὸν Μαρίνου τὸν Τύριον» ὅτι, ἀκόμη καὶ λαμβανομένων ὅπ' ὅφιν τῶν λιαν ἀμφιβόλων βελτιώσεων τῶν ἐπενεχθεισῶν υπὸ τοῦ Μερκάτορος, οὕτος δέν δέν δύνατον νὰ τὰς προσθέσῃ παρὰ ύπο λίαν συζητηπομένους δρους καὶ ὅτι, τέλος, τὸ ἔργον τοῦτο δέν δύνατον ἀπὸ τὸν ἀνηρισμόν των συμπατριωτῶν του καὶ δὲλων τῶν ναυτίλων διὰ τὸ ἔργον τοῦτο δικαιούσην τοῦ δικαιούσην τοῦ φωτός».



ΑΥΤΟ ΕΙΝΑΙ
ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ
ΟΥΖΟ
“SANS RIVAL”
ΝΙΚΗΤΑ 3 - ΤΗΛ. 41.962, 40.484
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



#τελευταία λέξις τής ναυπηγικής

Τό ιστάμενον αλσίον **ΕΞΠΡΕΣ**

Σ Ε Α Ι Γ Ε Σ Η Μ Ε Ρ Ε Σ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ

Δύο από τα όμορφωτερα νησιά της Ελλάδος, ή "Υδρα και οί Σπέτσες, είναι τώρα προσιτά σε δύοντας αύτούς των δροίων όχρονος παραμονής στη χώρα μας είναι περιωρισμένος και σε δύοντας θέλουν νά αποφύγουν τα πολύωρα ταξίδια, χάρις στό ιπτάμενον πλοίον **ΕΞΠΡΕΣ**.

Τό **ΕΞΠΡΕΣ** σας μεταφέρει από τό Πασαλιμάνι, (κοντά στόν Πειραιά), στήν "Υδρα, στόν έκπληκτικό χρόνο της μιάς ώρας και δέκα λεπτών και στίς Σπέτσες σε μιά ώρα κνί τριάντα λεπτά. Έτσι τό ταξίδι σας συντομεύεται κατά 2 και 3 ώρες αντιστοίχως ένω συγχρόνως άπολαμβάνετε μιά μαγευτική διαδρομή μ' ένα πολιτισμένο και σύγχρονο σκάφος.

Τό ιπτάμενον πλοίον **ΕΞΠΡΕΣ** ναυπηγήσεως 1961, κόμβων πραγματικών 38, διαθέτει 127 άναπαυτικώτατες θέσεις τόπου Πούλμαν, με υψηλόν θέα πρός όλες τίς κατευθύνσεις, ώς και σαλόνι, μπάρ και λοιπές συγχρονες άνεσεις.

Οι δύο μηχανές Ντηζελ, συνολικής ισχύος 2.760 ίππων και τά ειδικά πτερυγιά του καθιστούν τό σκάφος ικανόν νά προωθήται υπέρ τήν έπιφανειαν τής θαλάσσης, έξ' ού και ό χαρακτηρισμός του ώς «ιπτάμενον πλοίο». Έξ' άλλου, η μεγάλη εύσταθειά του ώς και η δυνατότης του νά υπεριπταται τής θαλάσσης άπαλάσσει τούς έπιβάτες του από οιοδήποτε κλυδωνισμό.

Μεταξύ τών άλλων πλεονεκτημάτων του τό ιπτάμενον πλοίον **ΕΞΠΡΕΣ** παρέχει εις τους έπιβάτες του τήν μεγαλυτέραν έγγυησιν ασφαλειας, διότι, λόγω τής ειδικής κατασκευής του, είναι άπολυτως άβυθιστον και συνεπώς θέωρείται ώς τό άσφαλέστερον μέσον θαλασσίας μεταφορών.

Διά κρατήσεις δέσεων, ώρες δρομολογιών κ.λ.π., άποταδήτε στόν Ταξιδιωτικό σας Πράκτορα ή στό Κεντρικό Πρακτορείο, 4, δύος 'Ακαδημίας, τηλ.: 627.990

HELLENIC SHIPYARDS



SHIPBUILDING

SHIP REPAIRING

INDUSTRIAL WORKS

REGISTERED OFFICE

Athens, Acadimias Street 4, P.O. Box 480
Telephone: 611.141-2
Cables: SHIPTYARD ATHENS
Telex: ATHENS 123

U. K. AGENTS

Hellenic Shipyards (London) Ltd.
41/43 Park Street, London, W. 1.
Telephone: MAYfair 8400
Cables: SHIPNIAR LONDON
Telex: LONDON 28561/2

U. S. AGENTS

Transoceanic Marine Inc.
9 East 51st Street, New York 22, N.Y.
Telephone: MURRAY Hill 8-7070
Cables: TROCEANIC NEW YORK
Telex: NEWYORK 4042

SKARAMANGA YARD

Pirus Bay, Near Piraeus, P.O. Box 480
Telephone: 073.471 (9 lines)
Cables: HELLENICSHIPTYARDS
Telex: ATHENS 96



EXTENSIVE DAMAGE REPAIRS
ON SUPER TANKERS

ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΚΙΝΗΣΕΩΣ
ΧΡΗΣΙΜΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Επ' εύκαιρια της πρό έβδομάδων τακτικής είς την Ρώμην έτησί— σε γενικής συνόδου της «Βαλτικής καὶ Διεθνούς Ναυτικής Διασκέψεως» ή ιταλική έπιθεώρησις «Ναυτικαὶ Πληροφορίαι», έδημοσιεύσεν αξιολόγους πραγματείας Ιταλών ειδικῶν μελετητῶν ἐπί θεμάτων ἀμεσωτέρου ναυτιλιακού ἐνδιαφέροντος.

Ἡ ἐμπειριστατωμένη μελέτη τοῦ κ. Βίτο Ντάντον Φλόρος ἐπὶ τῶν στατιστικῶν τῆς ἀπὸ θαλάσσης διακινήσεως τῶν κυριωτέρων φορτίων, τῶν συνήθως διὰ τράμπς σκαφών μεταφερομένων, τὴν προσοχὴν τοῦ ἀναγνώστου ιδιαιτέρως ἐλκύει. Τὴν δημοσιεύμενην, κατὰ πιστῶν μετάφραστιν, δεδομένου τοῦ ιδιαιτέρου ἐνδιαφέροντος ποὺ ἐνέχει καὶ διὰ τὸν "Ελληνα περὶ τὰ θαλάσσια ἔργα καθ' οἰονδήποτε τρόπον ἀσχολούμενον.

Ἡ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων χύμα ἐσημείωσε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη μεγάλας μεταβολάς, ἀλλ' ὁ κατ' ἀρκετὴν προσέγγισιν ὑπολογισμὸς τοῦ τοννᾶς ἐκάστου εἶδους τῶν μεταφερθέντων φορτίων, δύναται, πάντως, νὰ παράσῃ συγκεκριμένην τινὰ βάσιν, ἀναφορικῶς μὲ τὰς ἀπόψεις, αἵτινες ἐνδεικτικῶς μόνον, διευτυπώθησαν ἐν σχέσει μὲ τὴν κίνησιν τῆς νυσλαγορᾶς καὶ τὴν θέσιν τῆς ναυτιλίας. Τὸ ἔργον είναι ἀρκετὰ δύσκολον καὶ διὰ νὰ ἀχθῇ εἰς πέρας, παρίσταται ἀνάγκη νὰ καταφύγῃ τις εἰς πολλὰς περιπτώσεις, εἰς ὑπολογισμούς ὅπωσδηποτε γενικούς. Τούτο, ἐπιφανειακῶς μόνον είναι παράδοξον, δεδομένης τῆς ἀφθονίας τῶν στοιχείων ποὺ διαθέτουν διάφορα ιδρύματα καὶ ὄργανοισι, ὡς λ.χ. ἡ «Βαλτικὴ καὶ Διεθνῆς Ναυτική Διάσκεψις» διὰ τῶν πολυτιμῶν ἐγκυλίων τῆς, τὸ Γραφεῖον «Οὐέστινφορμ», τὸ Λονδίνον, τὸ "Ιδρυμα Ναυτιλιακῶν Ἐρευνῶν", τῆς Βρέμης, ἡ «Οργάνωσις τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας» καὶ ὁ I.A.O. (τροφῶν καὶ ἐφοδίων), πέραν ἀρκετῶν ἄλλων ἔθνικῶν ὀργάνων ἐπιφορτισμένων μὲ τὴν συλλογὴν στοιχείων, ἀφορόντων τὰς θαλασσίας μεταφοράς καὶ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον. Τὸ παράδοξον, δῆμως, τούτῳ είναι εὐεξήγητον, ἀν αναλογισθῆται τις μόνον τὴν ποικιλίαν τῶν κριτηρίων καὶ τῶν ἐφαρμοζομένων μεθόδων. Ὡς πρὸς τὰ μετρικά συστήματα, ταῦτα ἀφοροῦν, πρὸ πάντων, τὸ βάρος, διπέρ καὶ ἀποτελεῖ τὸ ἀσφαλέστερον στοιχεῖον πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν μεταφορῶν.

Εἰναι λ.χ. γνωστὸν, ὅτι αἱ στατιστικαὶ διὰ τὴν κίνησιν τῶν λιμένων τῶν "Ηγεμονῶν Πολιτειῶν" βασίζονται ἐπὶ τοῦ λεγομένου βραχέος τοῦν, τὸν 2.000 λιθρῶν, ἐνῷ αἱ στατιστικαὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ ἄλλων ἀγγλοσαξωνικῶν χωρῶν βασίζονται ἐπὶ τοῦ λεγομένου μακροῦ τοννοῦ (long ton) τῶν 2.240 λιθρῶν. Πάσσαι αἱ ἄλλαι χώραι — κατὰ μεγιστὴν πλειονότητα — ἐφαρμόζουν τὸν μετρικὸν τοννοῦ τῶν 1.000 κιλῶν. Ἐπὶ πλέον, κανονικῶς, τὰ μεταφερόμενα φορτία φθάνουν εἰς τὸν λιμένα τοῦ προσρισμοῦ τῶν μὲ βάρος διάφορον, εἴτε φυσικῶς, λόγω φύρας, εἴτε λόγω ἀπωλείας σημειουμένης. κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου, ἀν δὲν προκύψουν καὶ μεταγενέστεραι ἀλλοιώσεις, συνεπείδης γρασίας η ἄλλων φυσικῶν γεγονότων. Ὁ χρησιμοποιούμενος ἀκόμη καθορισμὸς τῶν φορτίων δὲν είναι πάντοτε ὁ αὐτός, διότι εἰς τινὰς στατιστικὰς ὁ γαιάνθραξ φέρεται χωριστὰ ἀπὸ τὸ κώκ, ἐνῷ εἰς ἄλλας ἀμφότερα τὰ εἴδη περιλαμβάνονται εἰς τὸ αὐτὸ κεφαλίσιον ἡ διακρίνονται εἰς ἀνθρακικά, λιθανθρακαὶ κιλτ. Ἐπίσης τὰ μεταλλεύματα διακρίνονται εἰς σιδηρομετάλλευμα, μαγγανέζαν, χρώμιον, πυρίτην κλπ., ἐνῷ εἰς ἄλλας περιπτώσεις πάντα ταῦτα περιλαμβάνονται εἰς τὸ γενικὸν τίλον "μεταλλεύματα".

"Ἀλλαὶ δυσκολίαι ἀνάκυπτουν ἐκ τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τῶν μεταφορῶν. "Οταν μία χώρα εἰσάγῃ η ἔξαγη ποσότητά τινα ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης, τούτο δὲν σημαίνει, ὅτι δόλοκληρος ἡ ποσότης διέρχεται διὰ τῶν λιμένων τῆς, διότι δυνατὸν νὰ διακινῆται μέσω τῶν λιμένων ἔτερων χωρῶν. Οὕτω, ὁ γαιάνθραξ τῆς Γερμανίας κινεῖται μεταξὺ τῶν ίδιων τῆς λιμένων καὶ τῶν δόλλανδικῶν λιμένων, ἡ δὲ Γερμανία δυνατοὶ νὰ εἰσάγωγει γαιάνθρακα καὶ μεταλλεύματα ὑπὸ διαμετακόμιστον, διὰ λογαριασμὸν τῆς Αύστριας η Ἐλλεβετίας. Ἡ Ἰταλία εἰσάγει γαιάνθρακα καὶ σιδηρομετάλλευμα διὰ τὸν λογαριασμὸν καὶ ὑπὸ διαμετακόμιστον διὰ Αύστριας η Ἐλλεβετίαν. Τέλος, ὁ σύλλογος στατιστικῶν μιᾶς ἐκάστης χώρας, ἐξ αὐτῶν τούτων τῶν ἐπισήμων δημοσιεύμάτων, ἀποτελεῖ λίαν δύσκολον ἔγχειριμα διὰ ἐρευνητήν, λόγω τῆς φυσικῆς ἀδυναμίας νὰ ἔχῃ πρὸ σάυτον πρόχειρον πρὸς χρήσιν τὴν ἀπειρονοποιίαν ἐπετηρίσων, δελτίων, συνοπτικῶν πινάκων καὶ ἐπισήμων ἐκθέσεων.

"Ολαὶ, δῆμως, αἱ ρηθεῖσαι δυσκολίαι δὲν πρέπει νὰ δόηγήσουν εἰς ἀπό οήτεσιν καὶ ἐγκαταλείψιν πάσης προσπαθείας. Ἡ παρούσα ἐρε-

να ἔχει ιδιαιτέρως, ὡς ἀντικείμενον, τὴν ἀπὸ θαλάσσης κίνησιν τοῦ γαιάνθρακος περιλαμβανομένου τοῦ κώκ, τῶν δημητριακῶν καὶ τῶν σιδηρομεταλλεύματος, τῶν προϊόντων δηλαδή, διὰ τὰ ὅποια εὐκολώτερα είναι η ὑπαρξία ἀρκετὰ λεπτομερῶν στοιχείων. Γενικὸν βλέμμα ρίπτεται εἰς τὴν κίνησιν τῶν λιπασμάτων, τῆς ζωχάρεως καὶ τινῶν προϊόντων ξυλείας, τῶν παλαιοσιδήρων, τῶν τοιμέντων κλπ. "Ολαὶ αὐτὰ τὰ φορτία ἀποτελοῦν σημαντική ἀνάλογίαν τοῦ διὰ θαλάσσης μεταφορούμενου ξηρού φορτίου καὶ ἀντιπροσωπεύουν, σχεδὸν ἀποκλειστικῶς, τὴν ἐργασίαν τῆς ναυτιλίας τῶν τράμπτων.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΞ: Τὸ εἶδος αὐτὸ ὑπῆρξε τὸ ἀντικείμενον τῶν μᾶλλον διαφόρων μεταβολῶν κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν. Κατὰ τὰ ἔτη 1950 — 52 αἱ μεταφοραὶ γαιάνθρακος ἐσημείωσαν σημαντικὴν αὔξησιν ὑφειλόμενην, πρὸ πάντων, εἰς τὴν ἀπρόδιλητον δημόσιον ἀπὸ μέρους τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Γερμανίας, αἵτινες ἀπὸ μεγάλα ἔσαγωγικά χώραι, οἷα ἡ Ηνωμένη, ἀπέθησαν εἰσαγωγικά διὰ τὸν γαιάνθρακα. Κατὰ τὸ 1952 — 54 παρεπήρη μεγάλη πτώσις ὑφειλόμενη, μᾶλλον, εἰς τὴν θαθείαν ὑφειλή τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκονομίας. Απὸ τὸ 1954 μέχρι τοῦ 1957, δῆμως, ἐσημειώθη ἀξιόλογος ἀναζωγόνησις, ἀκηδωθείσας εἰς ἀνοδον ἀπὸ 7.2 ἐκατομέτρων τὸ 1953 καὶ 8.4 ἐκατομέτρων τὸ 1957. Τὸν πότερον ὑφειλόμενην πρὸς ταξίδια 3.000 ἐπὶ πλέον σκαφῶν τύπου λίμπερτ, ἔναντι τοῦ 1953. "Ενώ, δῆμως, ἔφαντο, ὅτι αἱ εἰς Εὐρώπην εἰσαγωγαὶ ἀμερικανικού γαιάνθρακος θετοῦθεροποιοῦντο γύρω τῶν 50 ἐκατόν τούνων, τούναντίον ἥρχισε νὰ σημειώνεται πτώσις. "Απὸ 30.3 ἐκατόν τούνων, τοῦ 1958, κατέπεισαν εἰς τὰ 18.9 ἐκατ. τὸν πότερον τὸ 1959 καὶ εἰς τὸ αὐτὸ περίποτον τὸ 1960, ὅπερ ἐτήμασιν ἀνάλογον μειώσιν τῆς ζητήσεως τοννᾶς, κατὰ 3.000 περίποτο σκάφη, τύπου λίμπερτ. "Ἐξ ἄλλου, αἱ διὰ θαλάσσης προμήθειαι τῆς Εὐρώπης καὶ ἄλλων χωρῶν, δὲν ἐσημείωσαν μεγάλας προόδους, ἔξαιρεσι ἑκείνων ἵσως τῶν προερχομένων ἐκ τῆς Σοβιετικῆς Ἔνωσεως. Δύναται, πάντως, νὰ δοθῇ μία κατὰ προσέγγισιν εἰκὼν τῶν ἔσαγωγῶν καὶ εἰσαγωγῶν γαιάνθρακος, ὡς ἔμφαντοι ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα.

Κατὰ τὴν δευτέρων ταύτην φάσιν τῆς αὔξησεως — ὅπως ηδη κατὰ τὴν πρώτην τῶν ἔτων 1950 — 52 αἱ βρετανικαὶ καὶ γερμανικαὶ εἰσαγωγαὶ, εἰς τὰς ὅποιας προστέθησαν καὶ αἱ γαλλικαὶ, ὑφειλόντων εἰς καθαράν διόγκωσιν τῶν ἔργασιον, ητοῖς καὶ παρεπάθη ἐπὶ τρίτης δόλοκληρα ἔτη. "Ἐπὶ μιὰν τετραστίαν αἱ χώραι αὐτοὶ εἰναι ἔνεφάνσιν τετραπλασιασμὸν τῶν εἰσαγωγῶν τῶν, αἵτινες ἀπὸ 7.3 ἐκατ. τὸν πότερον τὸ 1953, ἔφασαν εἰς 30 ἐκατ. τὸν πότερον τὸ 1957. "Αν ληφθῇ ὑπὸ διφύν μένον ὁ ἀμερικανικός γαιάνθρακας, ἔχειράσθη ἡ Εὐρώπη 7.2 ἐκατομέτρων τὸν πότερον τὸ 1953 καὶ 45.1 ἐκατομέτρων τὸν πότερον τὸ 1957, ισοδύναμων πρὸς ταξίδια 3.000 ἐπὶ πλέον σκαφῶν τύπου λίμπερτ, ἔναντι τοῦ 1953. "Ενώ, δῆμως, ἔφαντο, ὅτι αἱ εἰς Εὐρώπην εἰσαγωγαὶ ἀμερικανικού γαιάνθρακος θετοῦθεροποιοῦντο γύρω τῶν 50 ἐκατόν τούνων, τούναντίον ἥρχισε νὰ σημειώνεται πτώσις. "Απὸ 30.3 ἐκατόν τούνων, τοῦ 1958, κατέπεισαν εἰς τὰ 18.9 ἐκατ. τὸν πότερον τὸ 1959 καὶ εἰς τὸ αὐτὸ περίποτον τὸ 1960, ὅπερ ἐτήμασιν ἀνάλογον μειώσιν τῆς ζητήσεως τοννᾶς, κατὰ 3.000 περίποτο σκάφη, τύπου λίμπερτ. "Ἐξ ἄλλου, αἱ διὰ θαλάσσης προμήθειαι τῆς Εὐρώπης καὶ ἄλλων χωρῶν, δὲν ἐσημείωσαν μεγάλας προόδους, ἔξαιρεσι ἑκείνων ἵσως τῶν προερχομένων ἐκ τῆς Σοβιετικῆς Ἔνωσεως. Δύναται, πάντως, νὰ δοθῇ μία κατὰ προσέγγισιν εἰκὼν τῶν ἔσαγωγῶν καὶ εἰσαγωγῶν γαιάνθρακος, ὡς ἔμφαντοι ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ	Hr. Πολ.	M. Βρετ.	Πολωνία γαιάν.-χάλ.	χώραι	Σύνολον
1958	39.1	4.3	7.4	4.7	7.1
1959	25.3	4.0	7.0	5.0	8.0
1960	26.0*	3.1*	8.3	6.0*	49.4

Αἱ ἄλλαι ἔσαγωγικαὶ χώραι — κυρίως η ἀποκλειστικῶς, μέσω διαλάσσης — είναι διὰ τὸ 1959 αἱ ἔξης: Γιουγκοσλαβία 0.1 ἐκατ. τὸν πότερον, Νορδηγία 0.2, Μεξικόν 0.2, Νότιος Αφρική 0.7, Καναδᾶς 0.4, Ινδία 1.7, Ιαπωνία 0.2, Αύστρια 1.0, Σοβιετική 3.5 καὶ Γαλλία 0.3 ἐκατ. τὸν πότερον.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς εἰσαγωγικὰς χώρας, αἱ εὐρωπαϊκαὶ τοιαῦται ἐμφανίζουν τὴν σπουδαιοτέρων ὀμάδαν μὲ μεγάλας, δῆμως, διακυμάνσεις: "Ο μεγαλύτερος ἔσωευρωπαϊκὸς εἰσαγωγῶν είναι η Ἰαπωνία — τῆς δόποιας αἱ εἰσαγωγαὶ βαθμηδόντων ἀνδύνους ἐνώ τῆς Νοτίου Αμερικῆς (ἀντιπροσωπευομένης ὑπὸ τῆς Βραζιλίας καὶ τῆς Αργεντινῆς), τείνει πάντοτε νὰ μειώναιται η σημασία της, ὡς εἰσαγωγέως:

Κοινωνραΐα	ΕΙΣΑΓ. γαιάν.-χάλ. M. Βρετ.	Ιαπων.	Σκανδ.	N. Αμερ.	χώραι	Σύνολον
1959	31.8	0.7	4.7	11.0	2.5	11.8
1960	19.1	0.1	7.0	10.1	2.0	10.7

Δὲν διατίθενται ἐπαρκὴ στοιχεῖα, πρὸς ὑπολογισμὸν ἔστω καὶ κατὰ προσέγγισιν τῶν εἰσαγωγῶν ἔκαστης χώρας κατὰ τὸ 1960. Πρὸς καλυτέραν κατανόησιν τῶν διὰ τὰς "ἄλλας χώρας" ἀριθμῶν, παραλαμ-

(*) Κατ' ἐκτίμησιν.

DEEP SEA AND COASTAL PILOTS

TELEPHONE
GRAVESEND 4596

47 PELHAM ROAD
GRAVESEND, ENGLAND

Pilots available for British Coast, North Sea and Baltic.
Pilots can board and land off Dover, Brixham, Fishguard, Holyhead and Thurso.
Pilots can board at any British or Continental port.
Radio E.T.A. off boarding port (24 hours notice) to "Hutchinson Gravesend,"

TELEGRAMS, RADIOS
"HUTCHINSON GRAVESEND,"

βάνομεν έκ της γερμανικής στατιστικής έπετηρίδος και της έπιπτομου μηνιαίας στατιστικής περί γαιάνθρακος, τὰ στοιχεία εἰσαγωγών τά άφορώντα τὸν γαιάνθρακα (περιλαμβανομένου καὶ τοῦ κάκη) διὰ τὸ έτος 1958, εἰς τινας χώρας ἡσσονος, ἀπό εἰσαγωγικῆς ἀπόφεως, σημασίας. Οἱ ἀριθμοὶ νοοῦνται εἰς ἑκατομ. τόννων:

'Ελλάς	0.2	Πορτογ. Δυτ. Αφρική	0.3
'Ιρλανδία	1.2	Χιλή	0.1
Γιουγκοσλαβία	1.1	Βιρρανία	0.3
Πορτογαλία	0.4	Κεϋλάνη	0.2
'Ισπανία	1.1	Χόκκ Κόγκ	0.2
Αϊγύπτιος	0.1	'Ελβετία	0.7*
'Αλγερία	0.5	Αυστραλία	3.0*
Βελγικόν Κογκό	0.2		

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ: Δέον νὰ τονισθῇ, ὅτι εἰς εύρυτάτην ἥδη ἔκτασιν τὰ σιδηρομεταλλεύματα ὑπεσκέλισαν τὸν γαιάνθρακα, εἰς τὸν τομέα τῶν εἰς χῦμα μεταφερομένων φορτίων. Ή σημειωθεῖσα ἀλματώδης ἐξέλιξις μεταξὺ τῶν ἑταν 1953 καὶ 1957, ἀπό 37.4 εἰς 87 ἑκατομμύρια τόννων, διετηρήθη, παρὰ τὴν ἐμφανισθεῖσαν κατὰ τὸ 1958 ἐλαφρῶν κάμψιν καὶ ὁ δῆμος τῶν ἐν λόγῳ μεταφορῶν προσήγγισε καὶ ίσως ὑπερέβη κατὰ τὸ 1960 τὰ 100 ἑκατομμύρια τόννων.

Ἄνακεφαλαὶ οὖντες, δυνάμεθα νὰ δώσωμεν κατωτέρω ἀριθμοὺς τῶν σημαντικωτέρων μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματων διὰ τὰ ἑτη 1958 καὶ 1959. Τὰ δεδομένα διὰ τὸ 1960 εἶναι εἰούτει ἀσυμπλήρωτα, μολονότι καὶ οὕτως ἀκόμη, παρουσιάζουν μεγίστην ἐξέλιξιν. Τὰ στατιστικὰ στοιχεία, ἀτινα ἔτυχον ἐπεξεργασίας, ἀφίστανται τῶν δεδομένων τῆς υπηρεσίας «Οὐέστινφορμ» καὶ προέρχονται, εἴτε ἔξ επιστήμων στατιστικῶν, εἴτε ἐκ τῆς γερμανικῆς ἐπετηρίδος, εἴτε ἐκ τῶν στατιστικῶν τῆς Εύρωπας Κοινοπράξιας γαιάνθρακος — χάλυβος. Ἐνδέχεται εἴδη τὰ ποσά τῶν ποικίλων στατιστικῶν νὰ περιλαμβάνωνται καὶ σημαντικαὶ ποσότητες πυρίου. Πάντως, μεταξὺ πλίστης βασιμότητος, δύνανται νὰ θεωρηθῶνται ὡς πραγματικοὶ οἱ ἀριθμοὶ τῶν 80 ἑκατομμυρίων τόννων διὰ τὸ 1958 καὶ τῶν 90 ἑκατομ. τόννων περίπου διὰ τὸ 1959 καὶ ίσως οἱ μεταξὺ 95 ἔως 100 ἑκατ. τόννων διὰ τὸ 1960. Αἱ κατὰ τὸ 1960 εἰσαγωγαὶ τῶν ἄλλων χωρῶν, ἔξαιρεσι τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἐσημείωσαν μεγάλην αὔξησιν. Μεταξὺ τῶν κυρίων ἔξαγωγικῶν χωρῶν προκύπτει, ὅτι ή Σουηδία ἐνεφάνισεν αὔξησιν ἀπό 15.6 εἰς 20 ἑκατ. τόννων, ὅτι αἱ ἔξαγωγαὶ ἀπό τὴν Γκόα ὑπερέβησαν τὰ 5 ἑκατ. τόννων καὶ ὅτι εἰς ἀνάλογον ἀριθμὸν ἔφθασαν καὶ αἱ ἐκ Βραζιλίας ἔξαγωγαί. Νέαι ἀφ' ἐτέρου ἔξαγωγικαὶ πηγαὶ ἀναφέρονται εἰς τὴν Πορτογαλικήν 'Αφρικήν καὶ τὴν Δυτικήν 'Αφρικήν. 'Ιδού ὁ σχετικὸς πίναξ εἰς ἑκατομμύρια τόννων:

	1958	1959
ΑΣΙΑ:		
Τουρκία	0.3	0.5
Χόκκ Κόγκ	0.1	0.1
'Ινδιαὶ καὶ Γκόα	4.0	4.6
Φιλιππίναι	1.3	1.4
Σιγγαπούρη — Μαλαισία	2.6	3.7
ΑΦΡΙΚΗ:		
'Αλγερία	2.3	2.0
Λιβερία	2.1	2.5
Μαρόκον	1.3	1.5
Σιέρρα Λεόνε	1.4	2.1
Τυνησία	1.0	1.0
ΑΜΕΡΙΚΗ:		
Καναδᾶς	12.6	18.5
'Ηνωμ. Πολιτείαι	3.5	2.0
Κούντα	3.2	3.2
Μεξικόν	0.2	0.4
Χιλή	3.6	3.7
Βραζιλία	2.8	4.0
Περού	3.5	2.7
Βενεζουέλα	15.6	15.8
ΕΥΡΩΠΗ:		
Σουηδία	14.8	15.6
'Ισπανία	2.2	1.4
Φιλανδία	0.3	0.3
Πορτογαλία	0.3	0.3
Σύνολον	80.0	88.3
"Άλλαι χώραι	0.6	0.7
Γενικὸν σύνολον	80.6	89.0

Ὦς πρὸς τὰς εἰσαγωγὰς αὗται κατανέμονται διὰ τὰ τρία τελευταῖα ἑτη ὡς κάτωθι (τῶν εἰσαγωγῶν ποὺ 1960 γενομένων δι') ὑπόλογισμοῦ κατὰ προσέγγισιν:

ΧΩΡΑΙ	1958	1959	1960
Εύρ. Κοινότης γαιάν. - χάλυβος	23.8	23.0	26.0
Μεγάλη Βρετανία	13.1	13.5	16.0
'Ηνωμέναι Πολιτείαι	28.3	34.6	37.0
'Ιαπωνία	7.6	10.0	13.0
Καναδᾶς	3.1	3.0	3.0
Πολωνία	2.7	2.9	3.0
"Άλλαι χώραι ('Αργεντινή, Αύστρια κ.λ.π.)	2.0	2.0	3.0
Σύνολον	80.6	89.0	101.0

ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ: Είναι λίαν δύσκολος ἡ ἔξακριβωσις τῆς κινήσεως τῶν δημητριακῶν κατὰ τὴν ποιότητα καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν με-

ταφερόντων αὐτὰ σκαφῶν (τράμπη, δεξαμενόπλοιοι καὶ λάινερς). Ἡ ἐπετηρίδης πῆς F.A.O., πάντως, περιέχει πολλὰ δεδομένα περὶ τοῦ δῆμου τῶν ἔξαγωγῶν ἐκάστης χώρας, ἀτινα — κατὰ μέγα μέρος — συμπίπτουν μὲ τὰς στατιστικὰς τῆς θαλασσίας διακινήσεως. Συμφωνῶς, ἐξ ἄλλου, πρὸς τὴν συστοιχίην ἐκθεσιν τῆς γερμανικῆς στατιστικῆς ἐπετηρίδος, τῆς ὁποίας, δῆμως, τὰ στοιχεῖα εἶναι ἀσυμπλήρωτα, η κινήσης τῶν ἔξαγωγῶν κατὰ τὰ ἑτη 1957 καὶ 1958 ἔχει ὡς κάτωθι (εἰς 1000-άδας τόννων):

ΕΙΔΗ	1957	1958
Σῖτος	19.930	21.520
Όρυζα	5.365	4.980
Κριθή	6.320	6.300
Άραβοσίτος	6.950	8.700
Βρώμη	1.475	1.400
Σίκαλις	735	630
"Άλευρα	3.700	3.770
Σύνολον	44.475	47.300

Αἱ κυριότεραι ἔξαγωγικαὶ χώραι, κατὰ τὰ ἑτη 1958 καὶ 1959 εἶναι αἱ ὑπερπόντιοι, αἱ ὁποῖαι καὶ ἐπρομηθευσαν τὴν Δυτικὴν Εύρωπην, τὴν 'Ιαπωνίαν, τὰς 'Ινδίας καὶ τὴν Βραζιλίαν, κυρίως, διὰ μεταφορῶν ἀπό θαλάσσης:

ΕΞΑΓΩΓΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ	1958	1959
'Ηνωμέναι Πολιτείαι	18.8	20.6
Καναδᾶς	10.8	—
Αύστραλία	1.9	2.9
'Αργεντινή	4.8	—
Βιρμανία (δρυζαν)	1.4	—
Ταύλανδη (δρυζαν)	1.1	1.1
'Ιταλία (σίτον, ἄλευρα, δρυζαν)	0.8	0.9
Σύνολον	39.5	—

Ἐλλείπονταν ἀπό τὸν πίνακα σημαντικαὶ ἔξαγωγικαὶ χώραι, μεταξὺ τῶν ὁποίων ή Σοδιετική 'Ενωσις καὶ ή 'Ηπειρωτική Κίνα, αἱ ὁποῖαι εἰσέρρεουν εἰς τοιαύτην κίνησιν μερικά, ἐπιπροσθέτως, ἑκατομμύρια τόννων. Οὐχὶ ὀλιγάτεροι ἐνδιαφέροντα εἶναι καὶ τὰ ἀφορώντα τὰς κυρίας εἰσαγωγικάς χώρας δεδομένα, ἔχοντας ὡς ἔξης:

ΧΩΡΑΙ	1958	1959
Γερμανία	4.8	5.4
Μεγάλη Βρετανία	8.5	8.5
'Ιαπωνία	4.3	—
'Ινδια	3.3	—
Βραζιλία	1.4	—
'Ολλανδία	1.9	3.2
'Ιταλία	1.3	1.6
Σύνολον	26.5	—

Αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν δημητριακῶν ἀφορούν διαφόρους χώρας καὶ μεγάλην ποικιλίαν προϊόντων, περιοχὰς αἵτινες παράγουν καὶ ἔχαγουν μεγάλας ποσότητας εἰδῶν καὶ αἱ ὁποῖαι εἰσάγουν σημαντικάς ποσότητας ἄλλων. Ή κίνησις αὕτη τελεῖ ὑπὸ συνεχῆ καὶ τακτικήν αὔξησιν ἀκόμη, πρωθυΐσσα καὶ τὴν ἐλεύθεριαν τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. Οὕτω, ή 'Ιταλία κατέστη ἡδη εἰσαγωγική χώρα διὰ 2.5 ἔως 3 ἑκατομμύρια τόννων ἐπτήσιως, ή δὲ ποσότης αὕτη θά διατηρηθῇ ὑπὸ ποικιλλούντας ἀριθμούς, πάντοτε δημιουργούσης μεγάλους, συνεπέιται τὰς ἀνακατατάξεως τῆς ἐν 'Ιταλίᾳ παραγωγῆς δημητριακῶν. Είναι γνωστή ἐξ ἄλλου ή συναφθείσα μεταξὺ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ 'Ινδίας συμφωνία, δι' ης παρέχονται ἐπὶ τέσσαρα ἑτη, ἀρχόμενα ἀπό τοῦ 1960, τέσσαρα ἑκατομμύρια τόννων σιτηρῶν ἐπτήσιως.

Αἱ τρεῖς, ὡς ἄνω, καπηγορίαι βαρέων φορτίων εἰς χῦμα (γαιάνθρακες, μεταλλεύματα, δημητριακά), ἀποχώλησαν χώραν 170 ἔως 200 ἑκατομμύρια τόννων, ήτοι τὰ 40% περίπου τοῦ συνόλου τῆς κινήσεως

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ,,

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - RNDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρά ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζιτ

ύλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

Night Phones:

B. Fotou 49 46 98

J. Karagiannidis 53154

Te egrams:

SHIPCHANDLER BREMEN

ως τών διάθασης μεταφερομένων άνά τὸν Κόσμον ἐμπορευμάτων. Τὰ ἄλλα εἰδί, μολούντι σημαντικού βάρους, είναι ήσσονος σπουδαιότητος. Τὰ φωσφάτα ἐκινήθησαν κατά πά τελευταῖς ἑτη γύρω τῶν 13 ἔως 15 ἑκατομμυρίων τόννων ἐπησίων, ἡ ἕκατον κατά πά τελευταῖς ἑτη γύρω τῶν 13 ἔως 14 ἑκατ. τόννων, ἡ ἔγχεια εἰς τὰ 10 ἔως 12 ἑκατ. τόννων, τὰ τοιμέντα γύρω τῶν 10 ἑκατ. τόννων, ὁ βωξίτης εἰς παραπλήσιον πάνω 10 ἑκατ. τόννων ποσόν, τὰ παλαιοσιδῆρα γύρω τῶν 6 ἔως 7 ἑκατ. τόννων, τὸ ἄλας, ὃ δινόσπορος, ἡ σόγια, τὰ ὄρυκτά καὶ ποικίλαι συνθέσεις νικελίου, χαλκοῦ, φευδαργύρου, μολύβδου κλπ. γύρω τοῦ ἑνὸς ἑκατομμυρίου τόννων δι' ἑκατὸν εἴδος.

Πράκειται, δηλαδὴ, περὶ συνόλου 270 ἑκατομμυρίων τόννων, ἀντιπροσωπεύοντος τὰ 55 ἔως 60% τοῦ συνόλου τῶν παγκοσμίων διάθασης μεταφορῶν, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν ὑπολογισμῶν τοῦ Γραφείου Στατιστικῆς τῶν 'Ηνωμένων' Έθνῶν. Τὸ ἀνακύπτον ηδη ἐρώτημα εἶναι πόσον τημῆται τοῦ ἀνάτερέων δύκου διεκινήθη δι' ὠκεανοπόρων τράμπων. Αἱ στατιστικαὶ τοῦ Γραφείου «Οὐέστινφορμ» ἀναφέρουν, ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖς ἑτη οὐχὶ ἄνω τοῦ ¼ τοῦ συνόλου ἐκτίθεται διὰ τράμπων, ὡς δείκνυται ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα (οἱ ἀριθμοὶ εἰς ἑκατομμύρια τόννων):

1957	1958	1959	1960
75.734	47.024	57.610	60.715

Λεπτομερέστερον, οἱ ἀριθμοὶ διὰ πὸ 1960 κατ' εἰδὴ φορτίων καὶ κατὰ τρίμηνα, ἔχουν ὡς ἔξης:

ΕΙΔΗ	Α' 3μην.	Α' 3μην.	Γ' 3μην.	Δ' 3μην.	ΕΤΟΣ
Γαιάνθρακες	4041	1335	1357	2039	8772
Δημητριακά	6859	6153	7711	6881	27334
Παλαιοσιδῆρα	1107	898	953	1470	4420
Σιδηρομετάλλευμα	2098	1572	1214	1346	6230
Ζάχαρις	1341	1012	1346	1085	4784
Χημικό προϊόντα - λιτάσ.	975	990	871	1064	3900
Ξυλεία	457	444	516	284	1701
Διάφορα	1067	656	741	1102	3356
Σύνολον	17675	13060	14709	15271	60715

ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΟΝ:

Συνεχή τοξιδία	2451	989	1104	1869	6413
Άπλα τοξίδια	15224	12071	13605	13402	54302

"Ἄν ὑπολογίσωμεν ηδη, ὅτι μόνον αἱ ἔγαγωγαι φωσφάτων ἐκ Μαρόκου ἀνέρχονται, κατὰ τὰς ἐπισήμους στατιστικάς, εἰς 7.6 ἑκατομμύρια τόννων, καθίσταται προφανές, ὅτι οἱ ἀριθμοὶ τοῦ Γραφείου «Οὐέστινφορμ», παρ' ὅλην τὴν ἀκρίβειάν των, δὲν δύνανται νὰ καλύψουν ὅλη τὴν κίνησιν τῶν εἰδῶν ἥπρων φορτίου διὰ τοὺς ἔξι λόγους:

α) Διότι δὲ, λαμβάνουν ὑπ' ὅψιν τὰς συναρθεῖσας κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη ναυλώσεις διὰ συνεχῆ ταξιδία. Τὸ ἐν λόγῳ στοιχεῖον εἶναι ἀρκώντως σημαντικὸν διὰ τὸν γαιάνθρακα τὸν ἔξαγόμενον ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, διὰ τὸν ὅποιον κατὰ τὸ 1957 — ἔτους ρεκόρ

διὰ τοιαύτας ἔξαγωγάς — συνήθησαν αἱ κάτωθι χρονοναυλώσεις, ισχύουσαι διὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη (οἱ ἀριθμοὶ εἰς ἑκατομμύρια τόννων):

1957	1958	1959	1960	1961
33.3	26.0	16.4	10.7	6.6

Τοῦτο καὶ ἐπεξηγεῖ, χονδρικῶς πως, διατί αἱ ναυλώσεις τοῦ παρελθόντος ἔτους καλύπτουν, οὕτως εἶπεν, τὸ πέμπτον μέρος τῶν πραγματοποιηθείσων μεταφορῶν.

β) Διότι λαμβανόμενον, ὡς βάσεως, τοῦ κατὰ παράδοσιν τράμπων 7.000 τόννων καὶ ἄνω, δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὅψιν αἱ πολυάριθμοι μεταφοραὶ αἱ πραγματοποιεύμεναι εἰς ἔγγυς ἀποστάσεις, ἀφορῶσαι κίνησιν γαιάνθρακος, ἔγχειας καὶ μεταλλευμάτων εἰς τὴν Βαλτικήν, τὴν Βόρειον Θάλασσαν καὶ τὴν Μάγχην, καθὼς καὶ αἱ μεταφοραὶ εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Κεντρικήν 'Αμερικήν (φωσφάτων, δημητριακῶν, γαιάνθρακών, μεταλλευμάτων, παλαιοσιδήρων κλπ.).

γ) Διότι ἀποκλείονται τὰ μεγάλα σκάφη, τὰ bulk carriers καὶ τὰ μεταλλοφόρα. Οὕτω, τὸ κλειστὸν κατὰ τὸ παρελθόντος ἔτους τονάζ διὰ μεταφορῶν μεταλλευμάτων ἀπετέλει τὸ 15ον μέρος ἐκείνου τοῦ δύκου, διτὶς, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, εἶχε πραγματικῶς μεταφερθῆ. Τὸ αὐτὸν νὰ λεχχῇ καὶ διὰ τὰ σιτηρά, τὰ διακινηθέντα παρὰ δεξαμενοπλοίων.

καὶ δ) Κατὰ μείζονα λόγου, διότι δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὅψιν αἱ μεγάλαι ποσότητες, αἱ ὅποιαι μεταφέρονται διὰ λάινερς, προκειμένου ίδια περὶ ἀλέύρων, εἰδῶν τινῶν δημητριακῶν, ζαχάρεως τοιμέντου, ξυλείας κλπ.

* * *

'Ε.διαφέρουσα, τέλος, ἀποφις ἀφορᾷ τὸ ποσοστόν, διπέρ αἱ ἀντιπροσωπεύουσαν ἐπὶ τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς αἱ διὰ θαλάσσης μεταφοραὶ βασικῶν τινῶν εἰδῶν. Κατὰ κανόνα, τὸ ποσοστόν τοῦτο είναι τόσον χοιμηλότερον, δοσον ὑψηλότερον είναι τὸ σύνολον τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς τῶν ἐν λόγῳ εἰδῶν. Τούναντίον, τὰ ποσοστά συμμετοχῆς φαίνονται διτὶ αὐξάνουσα, δοσον ὑψηλότερον είναι τὸ σύνολον τῆς παραγωγῆς τῶν ἀρκώντων πιθανότητα, νέα διόγκωσις σημαντική είναι ἡ παραγωγή. Πάντως, ὃ κανὼν σύτος ἔχει καὶ τὰς ἔξαιρεσις του. Φυσικῷ τῷ λόγῳ τὸ δεδομένα είναι πάντοτε πολὺ κατὰ προσέγγισιν, ἀλλ' ἡ ἐξ αὐτῶν προκύπτουσα εἰδῶν είναι ἀρκετά καθαρά, ὡς ἐμφαίνεται ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα εἰς ἑκατομμύρια τόννων:

(Κατὰ μέσον δρον Μεταφερθεῖσας

	1958 — 59)	ποσότης	Παραγωγή	Ποσοστόν %
Γαιάνθρακες	55.4	1.800	3.1%
Δημητριακά	46.0	768	6%
Σιδηρομεταλλεύματα	84.7	400	21.2%
Φυσικά φωσφάτα	14.0	28.7	49%
Τσιμέντα	12.0	250	4.2%
Ζάχαρις	12.5	26.0	59%

Προκύπτει ἐκ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος, διτὶ ἀπασσοι αἱ διὰ θαλάσσης μεταφερθεῖσαι, ὡς ἀνωτέρω, ποσότητες, δὲν ἀντιπροσωπεύουσαν, διὰ τὰ περισσότερον τροφοδοτούντα τὴν ναυλαγοράν εἰδῆ φορτίων, παρὰ ἄνα δύκου, διτὶς, ἔχων περιθωριακὸν καὶ πρόσθετον χαρακτήρα τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, ὑπόκειται εἰς μεγάλας διακυμάνσις τῆς ζητήσεως, μὲν ἀρκόμενος βαθείας συνεπείσας ἐπὶ τὸ δυναμικού τοῦ ἐπιπέδου τῶν ναυλών. 'Αναμφισβόλως, δὲν δύναμεσθαν νὰ ἀπόδωσωμεν μόνον εἰς τὸ γεγονός τοῦτο διλας τὰς διακυμάνσεις τῶν ναυλών, φαίνεται, ὅμως, ἔχηπητει νὰ τὸ ἔχῃ τις πάντοτε ὑπ' ὅψιν του, προκειμένου νὰ σχηματίσῃ ίδιαν ἐπὶ τῆς προσπτικῆς τῶν βαλασσών μεταφορῶν.

Οὕτω, διὰ τὴν μεταφοράν — φέρ' εἰπεν — γαιάνθρακος, τὸ ποσοστόν ἐπὶ τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς ἀπὸ τοῦ 1957 μέχρι τοῦ 1959 ὑπεχώρησεν ἀπὸ 4.5 εἰς 3%, τοῦτο δὲ είχεν ὡς ἀποτέλεσμα μείωσιν τῆς ζητήσεως χωρητικότητος διὰ μεταφορᾶς ἐν 40 περίπου ἑκατομμυρίων τόννων. 'Εὰν τὸ ποσοστόν τοῦτο ἀνέλθῃ καὶ πάλιν εἰς 4%, θὰ ὑπάρξῃ, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, νέα διόγκωσις ἐργασιῶν εἰς τὸν ναυτιλίαν τῶν τράμπων, διότι διὰ χρειασθῆσαν μεγάλους διάφορους μεταφορέων καὶ μεγάλους ἀριθμούς ἐφοπλιστῶν, δι' διλούς τοὺς προορισμούς, εἴτε ἐπὶ τῇ βάσει ἀπλῶν ταξιδίων, εἴτε ἐπὶ τῇ βάσει συνεχῶν τοιούτων.

Διὰ τὰ μεταλλεύματα, τούναντίον, ισχύουν αἱ χρονοναυλώσεις, διότι οἱ φορτωταὶ συγκροτούν περιωρισμένον ἀριθμὸν ναυλωτῶν προτιμῶντες ίδιον σκάφος καλύπτων τὸ μείζον μέρος τῶν ἀναγκῶν των, τοῦ ὑπολοίπου καλυπτούμενου διὰ ναυλώσεων κατὰ ταξιδίου, ἀναλόγως τῶν ἔκαστοτε περιστάσεων. Διὰ τὰ δημητριακά ἔξι ἀλλού, ἐκτὸς τῶν σκαφῶν γραμμῆς (λάινερς), ὑπεισέρχονται εἰς τὴν ἀγοράν καὶ τὰ δεξαμενόπλοια, διαταράσσοντα τὴν συνήθη μορφήν τῶν ναυλώσεων, αἵτινες είναι δυνατόν νὰ ἔχουν τὴν αὐτὴν σπουδαιότητα μὲ τὴν τῶν μεταφορῶν γαιάνθρακος.

'Ἐνα κατακλειδί, ἡ ἔξελιξις τῶν διάθασης μεταφορῶν ἥπρων φορτίου χώρια πραγματοποιεῖται διὰ νέων συστημάτων, ἀτίνα καθιστούντων τὴν ἔνισιάν ἔρευναν τῆς ναυλαγορᾶς, διπώς συνέβαινον ἄλλοτε. Ποικίλαι είναι αἱ μορφαὶ χρησιμοποιήσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ἐνῷ διάφοροι ἐπίσησις είναι αἱ τεχνικαὶ συνθήκαι τῶν κατ' ιδίαν μεταφορῶν. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἐπιδιλλεται συστηματοποίησις εἰς τὴν συγκέντρωσιν τῶν στατιστικῶν δεδομένων, πρὸς τὸν σκοπόν, διπώς διαπιστώνται οἱ διάφοροι τοόποι, διὰ τῶν διποίων πραγματοποιούνται αἱ ἔξελιξις εἰς τὰ τῶν θαλασσών μεταφορῶν.

SHIPS AGENTS, CHARTERING,
CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS
SALE AND PURCHASE OF SHIPS
REPRESENTATIVES OF

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022/24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv. 622552	0211007
BREMEN 1	Tel. 310424	Telex.
Schlachte 15/18	Priv. 446176	0244151
BREMERHAVEN	Tel. 2597	Telex.
Kaiserhafen	Priv. 45841	023876
BRAKE	Tel. 510	Telex.
Norderdeich 4-5	Priv. 510 via	4151
NORDENHAM	Tel. 2651	Telex.
P.O.B. 98	Priv. 2651 via	0244151
EMDEN	Tel. 2391	Telex.
Nesserlanderstr. 1	Priv. 2392	027823
WILHELMSHAVEN	Tel. 26235/37	Telex
Ebertstrasse 124	Priv. 21365	02537.5

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL



διὰ τῶν ταχυτάτων Ἑλληνικῶν ὑπερωκεανείων

Υ/Κ ΠΑΤΡΙΞ

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 25.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 18 ΜΙΛΛ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1950

Υ/Κ ΒΡΕΤΑΝΗ

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 21.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 20 ΜΙΛΛ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1952

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΤΕΙΡΑΙΩΣ:

15 ΙΟΥΝΙΟΥ
12 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ
13 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

6 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1961

μὲ προσεγγίσεις εἰς :

PORT SAID - ADEN - ΦΡΗΜΑΝΤΑ - ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΝ - ΣΙΔΝΕΪ

ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΙΣΜΟΥ & ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ

Δεκτοί ἐπιβάται εἰς Καμπίνας Πρώτης και Τουριστικῆς Θέσεως
Ἐμπορεύματα εἰς Κύτη και Ψυγεία.

Πληροφορίαι και εἰσιτήρια εἰς ἄπαντα τὰ Γραφεῖα Ταξειδίων.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ Α.Ε.

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 83 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477.933 - 32

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΕΛΜΕΣ (ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477.141 (3 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ "ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ",

ΜΠΑΛΚ - ΚΕΡΡΙΕΡ 21.650 ΤΟΝΝΩΝ

Την 31η Μαΐου — ώς άνηγγείλαμεν ηδη — καθειλκύσθη ἀπό τὰ βελγικὰ ναυπηγεῖα Ταμίζ, παρουσία σημαντικοῦ ἀριθμοῦ προσκεκλημένων, τὸ πρώτον ἐκ τῶν δύο 22.000 τόννων d.w. «μπάλκ - κέρριερ», ἄτινα ἔχουν παραγγελθῆ ἀπό τὴν ἑταῖρον «Ναυαρίνο Σίπηγκ Κορπορέσιον» (τελούσταν ὑπὸ τὴν δισχείριστον τοῦ Οίκου «Ν. I. Πατέρας Υιοί, Λτδ», τοῦ Λονδίνου). Μεταξὺ τῶν παρισταμένων κατελέγοντο ὁ «Ἐλληνος Πρεσβευτής κ. Ζαμαρίας ὁ Πρόξενος κ. Ἀντωνόπουλος, ὁ κ. Βάνη Ντένη Μπός ἐν μέρους τοῦ Βελγικοῦ Υπουργείου Συγκοινωνιῶν, ἔτεροι Βέλγοι ἐπίσημοι, ὁ πλοίαρχος - λιμενικός κ. Π. Παγώνης, ὁ προενικός λιμενάρχης κ. Τσάλας κλπ.

Μετὰ τὴν εὐλογίαν τοῦ ἐν 'Αμβέρσῃ "Ἐλληνος ἀρχιμανδρίτου κ. Σεραφείμ, ἡ ἀνάδοχος κ. Μαρία I. Πατέρας ἔθραυσεν ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους τὴν καθιερωμένην φιάλην καμπανίτου καὶ ἔδωκεν εἰς αὐτὸ τὸ ὄνομα «Θαλάσσιος οὗτος». Λόγω τοῦ περιωρισμένου πλάτους τοῦ ποταμοῦ καὶ τοῦ μεγάλου δύκου τοῦ σκάφους, ἡ καθέλκυσίς του ἐγένετο μὲ τὴν πλευράν. Ἐπρόκειτο περὶ λεπτῆς ἐργασίας, λεπτομερῶς ὑπολογισθείσης, ἦτις — παρὰ τὸν ἰσχυρὸν ἀνεμον — ἐστέφθη ὑπὸ ἐπιτυχίας, δικαιώσασα τὰς προβλέψεις τῶν τεχνικῶν τοῦ ναυπηγείου. Ἡ τρόπις τοῦ σκάφους εἶχε τεθῆ τὴν 30ην Ἰανουαρίου.

'Ομιλῶν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς καθελκύσεως, ὁ κ. Γ. Βάνη Ντάμ, γενικὸς διευθυντὴς τῶν ναυπηγείων, ηύχαριστης τὴν ἀνάδοχον καὶ τοὺς

ΜΙΑ ΑΚΕΝΩΤΟΣ ΠΗΓΗ ΠΛΟΥΤΟΥ

Η ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΣ ΒΛΑΣΤΗΣΙΣ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Εἰς τοὺς κόλπους τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν ἐδρένει καὶ λειτουργεῖ μεταπολεμικῶς, χωρὶς θόρυβο καὶ διαφῆμισι, μιὰ σπουδαῖα καθ' ὅλα ἐπιστημονικὴ ὑπηρεσία, τῆς ὅποιας ἀποστολὴ εἶναι νὰ φροντίζῃ καὶ νὰ μεριμᾷ διὰ τὴν ὑγείαν τοῦ ἀνθρώπου. Εἶναι οὐ "ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΥΓΕΙΑΣ". Ἡ ὑπηρεσία αὐτῆ, ἀποτελουμένη ἀπὸ διαπρεπῆς ἐπιστήμονας, φυσιολόγους, ιατρούς, φαρμακολόγους, χημικούς, διαιτολόγους καὶ φυσιοδίφας, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν F.A.O., Ὁργανισμὸν Τροφίμων καὶ Γεωργίας, ὡς ἐπίσης καὶ μὲ τὰς ὑπηρεσίας Ὦκεανογραφικῶν Ἑρευνῶν τῶν διαφόρων χωρῶν, ἐπέτυχε κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον τὸ θαυμάσιον ἔργον, νὰ περιορίσῃ τὰς μολυσματικὰς καὶ ἐπιδημικὰς ἀσθενείας καὶ νὰ καταπολεμήσῃ ἀποτελεσματικῶς τὰ μικρόδια, βακτηρίδια καὶ νοσογόνα ἔντομα.

Ἄπὸ τὰ πρακτικὰ τῶν κατὰ περιόδους συνεδριάσεων καὶ τῶν συζητηθέντων θεμάτων, σταχυολογιῶν τὰ ἔξεχουσαν θέσιν κατέχοντα τοιαῦτα, τὰ ὅποια καὶ ως ἀξία προσοχῆς μεταφέρω εἰς τὴν στήλην μου, ως ἔχης: Άους «Ωκεανοί καὶ Διάστημα» — Βον. «Υπερπληθυσμοὶ καὶ Διατροφὴ» καὶ Γον «Θαλάσσια Φυτά». Τὰ μὲν δύο πάντα θὰ διεξέθωσι συνοπτικῶς, διότι μοῦ ἔδθη ἡ εὐκαιρία γὰρ ἀναφερθῶ ἐπὶ τούτων εἰς προγενέστερα σημειώματά μου, ἐν συνεχείᾳ δὲ θὰ καταλήξω εἰς τὸ κύριον θέμα μου διὰ τὴν «Υποβρύχιον βλάστησιν».

ΩΚΕΑΝΟΙ καὶ ΔΙΑΣΤΗΜΑ. Οἱ ὥκεανολόγοι ὑποστηρίζουν μὲ πεποίθησιν, διτὶ τὰ μυστήρια τῶν ὥκεανῶν είναι περισσότερον ἐνδιαφέροντα ἀπὸ τὰ μυστήρια τοῦ Διαστήματος καὶ διτὶ ἡ ἀνθρωπότης θὰ ὠφεληθῇ πολὺ περισσότερα ἀπὸ τοὺς ὥκεανούς παρὰ ἀπὸ τὸ Διάστημα! Ἡ ἔξερευνησις τῶν ἀδύστων τῶν ὥκεανῶν — λέγουν — ξεχει καθυστέρησε ἀπελπιστικά ἐν τούτοις, ἀπὸ τὰ μέχρι τῆς στιγμῆς δεδομένα, τὰ ὅποια ἀποτελοῦν τὸ ἐλάχιστον τῆς προσπαθείας διὰ τὴν μελέτη τῶν ὡκεανῶν εἰς τὸν βιθόν, προσέκυψαν διὰ τὸν ἀνθρωπὸν ἔξαιρετικά ὀφελήματα εἰς τρόφιμα καὶ πρώτας ςύλας. Πρὸ τινῶν δεκαετηρίων — συνεχίζουν — ὁ ἐνάλιος πλούτος συνέκειτο εἰς ὡρισμένα μόνον φύρια, κήπη, μαλάκια, δστρακο καὶ ὀστρακόδερμα. Σύν τῷ χρόνῳ, δμως, χάρις εἰς τὰς πρόσδους τῆς διλευτικῆς βιομηχανίας, μύρια δσα εἶδη ἐκ τῆς λιθολογικῆς πανίδος προσετέθησαν εἰς τὸ διαιτολόγιον τοῦ ἀνθρώπου καὶ πολλὰ ὅλλα ἔβιομηχανοποίηθασαν. Βραδύτερον ἐπεσημάνθησαν πλούσια κοιτάσματα μετάλλων καὶ ἐν συνεχείᾳ εὑρέθησαν τὰ πετρέλαια. Τώρα, μόνον ἔλθει η σειρά τῆς μελέτης, ἀποκτήσεως, ἐπεξεργασίας καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἀχανούς ἐναλίου βλαστήσεως, ἦτις συγκρινούμενη πρὸς τὴν τῆς ξηρᾶς, εἴναι μυριάκις ἀνατέρεια εἰς ὡφέλιμον ἀπεδοτητα διὰ τὸν ἀνθρώπον.

Εἶναι εὐνόητον, διτὶ τὸ «ἄγνωστον» καὶ τὰ μυστήρια τοῦ ἀπώτερου Διαστήματος, ἐλκύουν περισσότερον τὸν ἀνθρωπὸν ἀπὸ τὰ θετικὰ μυστήρια, (ἄς μοῦ ἐπιτραπῆ δολοικίσμος) τῶν ὥκεανεων βυθῶν, τὰ ὅποια χάρις εἰς τὰς ἐπιστημονικὰς ἐρεύνας ὀλονέντας ἀποκαλύπτονται καὶ γίνονται κτήματα του. Αἱ γνώσεις μας περὶ τῆς ὥκειας καὶ τῶν δυνατοτήτων χρησιμοποιήσεως τῶν ὥκεανῶν είναι σχετικῶς ισχυνταί σε χναί, ἐν συγκρίσει πρὸς δσα δύνανται νὰ ἀποδῶσουν, ἔτιν αἱ γνώσεις μας — ως εἶναι πεπεισμένοι οἱ φυσιολόγοι: — ἡσαν κάπως προχωρημέναι. Ἀποτέλεσμα τούτου εἶναι νὰ παρασηλθοῦν τεράστια καὶ ἀνυπολόγιστα διὰ τὴν ἀνθρωπότητα δόψη, τὰ ὅποια μὲ μαθηματικὴν δικρίβειαν ἴδιναντο νὰ προκύψουν εἰς τρόφιμα, εἰς πρώτας ςύλας, εἰς κινητήριον δύναμιν καὶ δόψας ἄλλα.

"Ἡδη γνωρίζομεν — λέγουν οἱ ὥκεανολόγοι — περισσότερα διὰ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς Σελήνης, παρὰ διὰ τοὺς βυθοὺς τῶν ὥκεανῶν. Ἡμποροῦμεν κάλλιστα νὰ παρακολουθήσωμεν τοὺς πλανήτας καὶ τοὺς ἀστέρας μὲ τὰ τηλεσκόπια μας, δέντη ἀπεκτήσαμεν, δμως, ἀκόμη τὰ ἀπαιτούμενα δργανα καὶ ἐργαλεῖα διὰ τὴν λυστηρή ἐξερεύνησιν τῶν βυθῶν. Τὰ παραπόνα μας σύτα — συνεχίζουν οἱ ἐπιστήμονες — δέντη σημαίνουν, διτὶ πρέπει νὰ παύσωμεν ἀσχολούμενοι μὲ τὴν δυνατότητα νὰ φάσωμεν εἰς τὴν Σελήνην, ἀλλὰ σημαίνουν διτὶ μὲ τὸν ζῆλον πρέπει νὰ ἀφοσιωθῶμεν εἰς τὴν πληρεστέρων ἐξερεύνησιν τῶν βυθῶν, τούτῳ δὲ πρὸς δόψην ζητεύοντας διὰ τὴν ἐξερεύνησιν τοῦ ἀνθρώπου. Εἴναι τὸ τέταρτον μόνον τῶν δσων ἀδιαπανήθησαν καὶ δαπανῶνται διὰ τὴν κατάκτησιν τοῦ Διαστήματος, διειθέτησι ταύτων ὥκεανων διὰ τὰς ὥκεανογραφικὰς ἐρεύνας, τὰ ἀποτελέσματα δόψη διὰ ησαν θετικώτερα εἰς ὡφέλιμα εἰκόνειν ποὺ μέχρι τῆς στιγμῆς επετεύχθησαν διὰ τὴν ἐξερεύνησιν τοῦ ἀπώτερου Διαστήματος!

ΥΠΕΡΠΛΗΘΥΣΜΟΣ καὶ ΔΙΑΤΡΟΦΗ. Η Κοινωνικὴ Ἐπιτροπὴ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, εἰς ὑπόμνημά της περὶ τῆς κοινωνικῆς καταστάσεως



Τὸ «Θαλασσοπόρος» καθελκυόμενον.

προσκεκλημένους διὰ τὴν παρουσίαν τῶν, ὑπενθύμισε τὰς ἀρίστας σχέσεις τῶν ναυπηγείων μὲ τοὺς "Ἐλληνας ἐφοπλιτὰς καὶ ἀνεφέρθη εἰς τὴν συγγένειαν τῶν ἱδιοκτητῶν τοῦ «Θαλασσοπόρος», μὲ τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ κατασκευασθέντος εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία δεξαμενοπλοίου «Πρόμαχος». Καταλήγων ἔξεφραστε τὴν ἐλπίδα περαιτέρω συνεργασίας μετὰ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ ηύχηθη εἰς τὸ καθελκυσθὲν σκάφος «καλαὶ τύχη».

'Απαντῶν, ὁ πλοίαρχος κ. Στέφ. Πατέρας ἀπέδωκε τὴν ὀφειλομένην τιμὴν εἰς τὰ ναυπηγεία διὰ τὴν ἀρτίαν ἐργασίαν τῶν καὶ ηύχαριστης σεν δλους ἔκεινους, οἵτινες συνέβαλον εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ ὠραίου αὐτοῦ σκάφους, ὅπερ εἰσῆλθεν εἰς τὸ στοιχεῖον του.

Τὸ «Θαλασσοπόρος» εἶναι τύπου «μπάλκ - κέρριερ», μὲ ἐνίσχυσιν τοῦ σκάφους διὰ ναυσιπλοίων μέσω πάγων, ἡ δὲ ναυπηγησίς του διεξήχθη ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ «Λούδης Ρέτζιστερ». "Ἔχει διαστήσεις μῆκος 597.2 ποδῶν, μεγίστου πλάτους 74 καὶ ςψους 46 ποδῶν, χωρητικότητα 21.650 τόννων d.w. καὶ ἔμφορτον βύθισμα 31.434 ποδῶν. 'Η κυβικὴ του χωρητικότης εἰς στιγμή ἀνέρχεται εἰς 1.082.000 κ.π. Προβλεπομένη ταχύτης ἡ τῶν 15.8 μιλίων, ἐν ἐμφόρτῳ καταστάσει. Φέρει ἐπτά αὐτοστοιχακτα κύτη, μὲ μετάλλινα καλύμματα, μηχανικῶς λειτουργούντα. Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη μὲ μηχανάς Σούλτζερ 7RD76, δυνάμεως 10.500 ὥπων εἰς τὰς 119 στροφάς, μὲ κατανάλωσιν φιούει δῦλ.

Πλήρης είναι ὁ ἐξοπλισμὸς τοῦ σκάφους διὰ τὴν ταχύτητα τῶν φορτεκφορτώνων καὶ τὴν ὄψογον μεταχειρίστιν τῶν φορτίων, ἐνῷ διὰ τὴν ναυσιπλοίων του διατίθενται δλα τὰ νεώτερα τὰ ὄργανα. Τὰ διαμερίσματα διὰ τὰ 46 πρόσωπα τοῦ πλορώματος του είναι ἐγκατεστημένα πρύμνηθεν. 'Η παράδοσις τοῦ σκάφους εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του βα πραγματοποιηθῇ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον.

τού κόσμου, αναφέρει, ότι διπληθυνμός της γής κατά το τρέχον έτος θά περβή τα τρία δισεκατομμύρια, με ρυθμόν αύξησεως, ώς δι σήμερον, μεταξύ 45 και 55 έκατομμυρίων ψυχών έτησιως. Πρό του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, δι ρυθμός αύξησεως ήτο 1%, ένω σήμερον, χάρις εἰς τὰ ληφθέντα προστατευτικά τῆς ύγειας μέτρα, άνηλθεν εἰς 1.6% μέχρις 1.9%, εἰς τινας δὲ χώρας υπερέδη τά 2%. Αι ἐπὶ τῆς «Μακροζώιας» στατιστικαὶ ἀναφέρουν, ότι 15 έως 20% τῶν κατοίκων διαφόρων πολιτισμένων χωρῶν ἔχουν ήλικίαν μεγαλυτέραν τῶν 60 ἑτάν. Ἐνῷ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ αἰώνος μας διός τῆς ζωῆς διά τὸν ἄνδρα ήτο 48—51 χρόνιας καὶ διά τὴν γυναικα 50—53, σήμερον, χάρις εἰς τὴν μέριμναν τῆς «Παγκοσμίου Οργανώσεως Υγείας», ή μέση διάρκεια τῆς ζωῆς ἔφθασε διά μὲν τὸν ἄνδρα 68—71 χρόνια, διά δὲ τὴν γυναικα υπερέδη τά 74. (Στατιστικαὶ τοῦ 1959).

Ούτω, βάσει τῶν ἐπὶ τῆς μακροζωίας δεδομένων, δι υπερπληθυσμὸς τοῦ πλανήτου μας θὰ συντελήται μὲ δόλον ταχύτερον ρυθμὸν καὶ μὲ συνεπείας τὰς δόποις εἰναι διστοκολον νά ἀναλογισθῇ κανεῖς. Ἐάν δὲ παραδεχθῶμεν τὰς περὶ τῆς «μακροζωίας» θεωρίας, παλαιῶν καὶ συγχρόνων φυσιολόγων, διώς τοῦ Χάλερ, τοῦ Φίσερ, τοῦ Καλσνίκωβ, τοῦ Μογκομόλετς κ. α., τότε οἱ αἰώνιοι θὰ ἀριθμοῦνται κατὰ χιλιάδας, ή δὲ αὐξησης τοῦ πληθυσμοῦ θὰ ἐπιταχυθῇ εἰς ἀφάνταστον βαθμὸν καὶ εδῶ ἀκριβῶς ἀρχίζει τὸ δράμας καὶ τὰ πράγματα περιπλέκονται! Χωρὶς νὰ εἰναι κανεὶς φυσιολόγος, διερωτᾶται: Πῶς θὰ διατρέψῃ δόλος αὐτὸς ὁ ἐπερχόμενος κόσμος εἰς ἔνα λίαν προσεχὲς μέλλον, ἀφοῦ ή γῆ σήμερον δυσκολώς δύνεται νὰ διατρέψῃ τὸν κατοίκους τῆς καὶ ἀφοῦ ή παραγωγὴ ἀγαθῶν δὲν συμβαδίζει μὲ τὴν καταπληκτικὴν αὔξησιν τῶν γεννήσεων;

Αὐτὸς εἶναι τὸ μέγα πρόβλημα ποὺ ἀπασχολεῖ τὸν F.A.O. ('Οργανισμὸν Τροφίμων καὶ Γεωργίας), ως καὶ τὴν Παγκόσμιον Οργάνωσιν Υγείας. Καὶ ως εἶναι δέδαιον, τὸ πρόβλημα αὐτὸς δὲν θὰ ἐπιλυθῇ μὲ θεωρίας, μὲ εὐχάς καὶ μὲ ἀκαθηματικὰς συζητήσεις, ἀλλὰ μόνον καὶ μόνον μὲ ΤΡΟΦΙΜΑ! Ό ανθρωπος, βαδίζων γοργά πρὸς τὴν πρόσδον, προχωρεῖ μὲ ἐντελῶς ἀνίσα δῆματα, χωρὶς νὰ τὰ σταθμίζῃ, χωρὶς νὰ βλέπῃ πίσω του. Απὸ τὴν μιὰ πλευρὰ δημιουργεῖ νέους κόσμους, τελειοτει, ιεὶ ἐπινοήσεις καὶ ἔφευρεσεις, ἔξαφανίζει τὰς μολυσματικὰς νόσους, θεραπεύει τὴν πολιουχελίτιδα, π α ρ α τε ι ν ε ι τ η ν ζ ω η ν, καὶ ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευρά, φεῦ, καταστρέψει ριχκά τὸ ἔργον του, διαλύει τὸ δημιουργήμα του, ἔξαφανίζει ἀκριβῶς αὐτὸν ποὺ θέλει νὰ σώσῃ! Διότι, πῶς δόλως δύναται νὰ ἐμπνευθῇ ή υπεράνθρωπος προσπάθεια νὰ παρατείνεται μὲν ή ζωὴ... νὰ μὴ δύνανται, δύως, οἱ εὑρεγετηθέντες νὰ ἐπίζησουν, λόγω ἐλλείψεως τοῦ βασικοῦ παράγοντος τῆς ζωῆς, τῶν ΤΡΟΦΙΜΩΝ; Κατὰ τὴν πλέον στοιχειώδη λογικήν — λέγουν οἱ φυσιολόγοι — δὲ ἀνθρωπος, πρὶν δημιουργήσῃ μεγαλουργήματα, πρέπει νὰ

δημιουργήσῃ καὶ νὰ ἔξαφαλίσῃ ἀφονα καὶ πάσης φύσεως τρόφιμα, ἀνευ τῶν δόλων δλαι αὶ ἀλλαὶ ίνέργειαι τοιοντανται περιπτα.

Πρὸς τὴν «πατέυθυνσιν, λοιπόν, ταύτην στρέφονται σήμερον δλαι αὶ ἔργειαι καὶ ὑπὸ τὴν πεφωτισμένην αἰγίδα τῆς Παγκοσμίου Οργανώσεως Υγείας, ἐσυνεργασίᾳ μὲ τὸν F.A.O. καὶ τὰ Ἰνστιτούτα Ερευνῶν τῶν διαφόρων χωρῶν, καταβάλλονται σύντονοι προσπάθειαι, πρώτον: Νὰ ισορροπηθῇ ἡ σχέσης μεταξὺ διατροφῆς καὶ ύγειας διὰ τῆς ἐκπαίδευσεως - διαφωτισμού καὶ νὰ ἔξαφανισθῶν τὰ δύο ἄκρα τοῦ ὑποστιπισμοῦ «καὶ ὑπερστιπισμοῦ, διὰ τῆς δικαίας κατανομῆς τῶν ἀγαθῶν, τοῦ προγραμματισμοῦ καὶ τοῦ συντονισμοῦ. Δεύτερον: Νὰ αὐξηθῇ μὲ κάθη θυσίαν ἡ παραγωγὴ ἀγαθῶν διὰ τῆς ἐνισχύσεως καὶ προσαγωγῆς τῆς γεωργίας, τῆς ἀλιείας καὶ τῆς ἐντατικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἐναλίου φυτικοῦ πλούτου. Τρίτον: 'Η γενικευσι τῆς προσπάθειας ἐκ μέρους ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ, νὰ ἔξεύρουν νέας πηγὰς τροφίμων ἡ νὰ δημιουργήσουν τοιαύτας, ἀπὸ τὰ φυσικὰ στοιχεῖα τῆς ξηρᾶς καὶ τῶν ὥκεανων.

Τὸ σύνθημα αὐτὸς τῆς συνεργασίας διὰ τὰς ἐρευνας, ἡ ἔκκλησις διὰ τὸν συντονισμὸν τῶν προσπάθειῶν εἰς δλαις τὰς δασμίδας καὶ εἰς δλαις τὰς ίδιοτητας καὶ ὁ σ υ ν α γ ε ρ μ ὁ σ τοῦ πολιτισμένου κόσμου διὰ μιαν καλυτέραν αὔριον φαίνεται, διό ηρχισε νὰ ἀποδίδῃ θετικὰ ἀποτελέσματα.

* * *

ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΣ ΒΛΑΣΤΗΣΙΣ. Τὸ πρόδηλημα τῆς διατροφῆς τοῦ κόσμου συντόμως θὰ ἐπιλυθῇ — λέγουν οἱ φυσιολόγοι — χάρις εἰς τὴν ἐνάλιον βλάστησιν. Αἱ τελευταῖαι ἀκεανογραφικαὶ ἔρευναι εἰκάσιαν μέρους τῶν Ρώσων, 'Αμερικανῶν, 'Ισπανῶν, 'Αγγλῶν, Κινέζων, Γερμανῶν κ. α. (βλέπε σημειώματα μου τῆς Ιης Μαρτίου ἔ.ἔ.), δι' εἰδικῶν σκαφῶν συνεργείων καὶ πλωτῶν ἐργοστασίων, ἐπιλήθευσαν τὴν θεωρίαν, διό πλείστα σοσα δθαλάσσια φυτά περιέχουν τὰς θερπτικὰς ούσιας κατὰ πολὺ ἀνοτέρας ἐκείνων ποὺ περιέχουν τὰς ξηρᾶς. 'Οσον παράδοξον καὶ δην φανεται τούτο ἐκ πρώτης ὄψεως, ἐν τούτοις εἰναι ἀληθές καὶ πλήρως εξηκριβωμένον. ΦΥΚΙΑ — ΑΛΓΗ — ΣΑΡΓΑΣΣΑΙ — ΤΥΡΦΗ καὶ σωραί θαλασσίων φυτῶν μὲ ποικίλας δυναμισίας, κατόπιν εἰδικῆς ἐπεξεργασίας, τὰ μὲν ἀπόδιδουν θερπτικὰς ούσιας, τὰ δὲ ἔχουν θεραπευτικὰς ίδιοτητας καὶ τὰ ἀλλαὶ εἰναι ἔξαφετικά ώς λιπάσματα διὰ τὴν γεωργίαν. Μὲ λίγα λόγια, τὰ μ υ σ τ ι κ δ ον τ ἡς σ υ ν τ η ρ ι σ ε ως μ ας ε υ ρ ι σ κ ε τ αι ε ις τ ἡ ν θ άλ α σ σ αν!

Ἐάν εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ σημειώματός μου ἀνέφερα κάτι τὸ παρόμοιο, κανεὶς δὲν θὰ εδίδει σημασίαν εἰς τὴν νέαν αὐτὴν θεωρίαν. Διὰ νὰ ἐπισύρω, λοιπόν, τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαφερομένων, ἐπρεπε νὰ φιλογίσω ἐπ' οίδιγον γύρω ἀπὸ παρεμφερῆ θέματα καὶ νὰ καταλήξω μὲ ἀνε-

ATCO MARINE CORP.

DIVISION OF AMERICAN TRADING - DISTRIBUTING CO.

46 SOUTH STREET NEW YORK 5, N.Y.

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

CABLE: AMTRADISC TEL: WHITEHALL (3-1072)

WINCHES, WINDLASSES
and RENEWAL PARTS for:

AMERICAN ENGINEERING CO.
AMERICAN HOIST & DERRICK CO.
HYDE WINDLASS COMPANY
EMERSON - WALKER
HUNT TOOL COMPANY
HEAPS WATEROUS, LTD.
ALSO : COMPRESSOR PARTS

BOILER RENEWAL PARTS

BENT AND STRAIGHT
BOILER TUBES
FINNED TUBES
STUDDED TUBES
ECONOMIZER ELEMENTS
BURNER PARTS
GAUGE GLASSES
SOOT BLOWER ELEMENTS

ST. LAWRENCE SEAWAY and
PANAMA CANAL

APPROVED
FAIRLEADS

TAYLOR,
PALLISTER
ENGLAND

CONDENSERS
DISTILLERS
EVAPORATORS
WATER BOXES

PISTON RINGS

STEAM AND LIQUID
FOR MAIN ENGINES

AND ALL AUXILIARIES
LOCKWOOD & CARLISLE

DOUBLE SEAL RINGS
MICARTA LIQUID RINGS
COOLERS
CONDENSER TUBES
HEATING COILS
EVAPORATOR COILS

ENGINES and PARTS

DE LAVAL STEAM TURBINE
DIESEL AND TURBINE ENGINES
GENERATOR AND FAN ENGINES

BALDWIN-LIMA-HAMILTON

WHITIN
TROY-ENGBERG
BABCOCK (CANADIAN)

PUMPS and PARTS

FOR
DEAN
DEMING
INGERSOLL-RAND
K. S. B. (GERMAN)
MORRIS
NATIONAL TRANSIT
WARREN
WESTCO
WORTHINGTON

MANILA AND WIRE ROPES FROM STOCK AT ALL U.S. PORTS.

σιν εις τὰ θαλάσσια φυτά. Και ξεύρετε ποία είναι ή ἔκτασις, ή δύκος και ή ζωτική δύναμις τῆς ύποδρυχίου βλαστήσεως; Οι ὠκεανολόγοι γνωρίζουν ήδη, ότι εἰς τοὺς βυθοὺς τῶν ὀκεανῶν ποὺ καλύπτουν κάτι περισσότερον ἀπὸ τὰ 2/3 τῆς ἐπιφανείας τοῦ πλανήτου μας, υπάρχουν πεδίαδες ἀχάνει, ἐπίπεδοι δῆπας ή ἐπιφάνεια τῆς ήρεμούσης θαλάσσης, υπάρχουν τάφροι βάθους 7 μηλών, δηρὶς ἐπιπέδους κορυφᾶς τὸ ὑψος τῶν ὄποιων φθάνει τὸ τοῦ δρους «Ἐθερεστ». «Ολα αὐτὰ καλύπτονται ἀπὸ τυκνή βλάστησιν, τὸ δύκον τῆς ὄποιας είναι αδύνατον νὰ ὑπολογίσῃ ὁ ἀνθρώπινος νοῦς. 'Εσχάτως, διὰ τῆς χρησιμοποίησεως συγχρόνων μεθόδων μετρήσεως, κατωρθώθη ἡ ἀνακάλυψις καὶ ἐπισήμανσις τεσσάρων μεγάλων ύποδρυχίων ρευμάτων (τεραστίων ποταμών), τὰ νερά τῶν δηποίων κυλούν μὲ δρμήν εἰς τὸ βάθος τῶν ὀκεανῶν, είναι εἰς δύκον χιλίας φοράς μεγαλύτερα ἀπὸ τοὺς γίγαντας τῶν ἀμερικανικῶν ποταμῶν τὸν Μισισιπή καὶ τὸν 'Αμαζόνιον.

'Η ὁργιάζουσα βλάστησις τῆς ζούγκλας — λέγουν οι φυσιολόγοι — τὸ δάση καὶ τὰ φυτά τῆς ξηρᾶς, είναι μικρογραφία... συγκρινόμενα πρὸς τὴν ἀχάνη, τὴν πυκνή βλάστησιν τῶν ὀκεανῶν. 'Ως παραδειγμα φέρουν ἔνα μικρὸ τμῆμα τοῦ ύποδρυχίου φυτικοῦ βασιλείου, τὴν θαλάσσα τῶν Σαργασσῶν εἰς τὸ Καραϊβικὸν Πέλαγος, πλησίον τοῦ κόλπου τοῦ Μεξικοῦ, δῆποι ἀφθονοῦν αἱ στραγάσσαι, ἔξ οὐ καὶ τὸ δύνομα τῆς θαλάσσης. Τὰ ύποδρυχία αὐτὰ φυτὰ πολλαπλασιάζονται μὲ τοιστὴν ταχύτηταν καὶ περιπλέκονται τόσον στερεά, ώστε νὰ ἀποτελοῦν ἔνα γιγάντιον στρώμα, ἔνα δέντρο βυθό. Οἱ ναυτικοὶ λέγουν δῆτι, δῆταν ἔνα πλοῦτο βυθισθῆ ἑκεῖ, ποτὲ δὲν φθάνει εἰς τὸν πυθμένα, μένει κρεμασμένο ἀνάμεσο στὰ δένδρα. Οὕτω, ἀπὸ γενέαν εἰς γενεάν ἔδημοι ουργήθη ὁ θρύλος, δῆτι ἡ Θάλασσα τῶν Σαργασσῶν εἶναι τὸ κοιμητήριον τῶν ναυαγίων, τὰ δηποῖα μετακινούμενα ἀπὸ τὰ ρεύματα, συσσωρεύονται ἑκεῖ... 'Ο Φυτικός, λοιπόν, αὐτὸς πλούτος, είναι ἀνεξάντλητος; μόλις πρὸ τινῶν ἔτῶν ἥρχισε νὰ ἀποσύρεται καὶ νὰ χρησιμοποιήθηται. Παρεπήρθη ἐπίσης, δῆτον κόπονται τὰ φυτὰ αὐτά, τόσον περισσότερον ἀναζωογονοῦνται καὶ ἀναπτύσσονται. 'Ενώ πρίν, λόγῳ τῆς πολυετίας ἐσήπιστο καὶ τὰ ἀπομειάρια τῶν παρασύρομένα ὑπὸ τῶν κυμάτων ἐπεκάθιντο εἰς τὰ ἀναπτεπταμένα τῶν διεσπαρμένων νῆσων παράλια, τώρα δῆλα αὐτὰ περισυλλέγονται, βιομηχανοποιοῦνται καὶ ἀποτελοῦνται μίσιον ἀκέντων πηγὴν πλούτου.

Φαντασθήτε τώρα τί γίνεται πρὸς τὴν πλευρὰν τοῦ Εἰρηνικοῦ 'Οκεανοῦ, τὴν 'Αλάσκα, τὰς 'Αλεούτιας νῆσους, τὴν θάλασσαν τοῦ 'Οχοτσκ, τὴν 'Ιαπωνίαν, τὴν Σινικὴν Θάλασσαν, τὰς Φιλιππίνας, τὴν Αὔστραλιαν, τὴν Πολυνησίαν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸν ἀχανή 'Ινδικὸν 'Οκεανόν. 'Αναφέρω, πετῶντας καλάμω, τὰς περιοχὰς δῆποι συχνάζουν τὰ ειδικὰ συνεργεία καὶ τὰ πλωτὰ ἐργαστήρια, ἐπὶ τῶν δηποίων βιομηχανοποιοῦνται τόσον ἐντατικὸ σήμερον τὰ διάφορα θαλάσσια φυτά. 'Έχω πρὸ δὴ διόφθαλμῶν διάφορα ἔνα συγγράμματα, δῆποι περιγράφονται μὲ γλαφυρότητα τὰ 'Edible Seaweeds', δηλαδὴ τὰ βρώσιμα θαλάσσια φυτά. Διασιάζω πῶς περισυλλέγονται, ποὺ καὶ πῶς βιομηχανοποιοῦνται, ποία είναι ἡ ειδικὴ ἐπεξεργασία εἰς ἡ ύποδράλλονται, ποὺ καὶ πῶς χρησιμοποιοῦνται, πῶς ἐμφανίζονται εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ ποία είναι ἡ διεθνῆς ἀξία των.

Καθὼς προσανέφερα, ἡ ύποδρύχιος βλάστησις δῆπας καὶ ἡ τῆς ξηρᾶς, ύποδιαιρεῖται εἰς πολλὰς κατηγορίας, εἰς διαφόρους τάξεις, κλάσεις, οἰκογενείας καὶ τομεῖς, μὲ μυρίας διακλαδώσεις. Δὲν πρόκειται, βεβαίως, νὰ πελαγώσω μέσα σὲ μιὰ τέτοια ἀπεραντολογία, οὔτε είναι τῆς ἀρμοδιότητός μου νὰ σκαλίζω τὰ φυτά. 'Αλλοι δέδοται νὰ ἀσχοληθοῦν μὲ τὸ ζῆτημα αὐτό. Θὰ ἀποτολήσω μόνον, νὰ περιγράψω, τι δύναται νὰ ἀποδῷ τὴν ύποδρύχιος βλάστησιν, βάσει τῶν μέχρι τῆς στιγμῆς δεδομένων καὶ νὰ φέρω ὡς παράδειγμα τὰς προσδόους καὶ τὰ ἐπιτεύγματα τῶν διαφόρων λαῶν ποὺ ἀσχολοῦνται μὲ ζῆλον εἰς τὴν νέαν αὐτήν βιομηχανίαν. Οἱ φυσιολόγοι διατείνονται δῆτι τὸ μυστικὸ τῆς ζωῆς εύρισκεται στὴν θάλασσα, ὑπονούντες τὴν Ιχθυολογίκην πανίδια, τὴν ύποδρύχιον βλάστησιν, τὰς πρώτας ὥλαις ἐν γένει καὶ τὴν μετατροπὴν τοῦ θαλασσίου ὑδάτος εἰς πόσιμον. 'Ολα αὐτὰ μαζὶ — λέγουν — θὰ ἀποδῶσουν ἑκατονταπλασίαν ζωῆς, ἀπὸ δῆσην δίδει ἡ γῆ.

'Η ἀρχὴ τῆς ἐρεύνης τροφίμων εἰς τὰ θαλάσσια φυτὰ ἐγένετο μεταπολεμικός ἀπὸ τοὺς 'Ιάπωνας, οἱ δοποίοι, ὡς γνωστόν, δὲν ἔχουν ἐταρκῆ γεωργίαν διὰ νὰ διαθέψουν τὰ 90.000.000 κατοίκους τῆς χώρας των. Μέγα μέρος τῆς τροφῆς των τὸ ἀποσύρουν ἀπὸ τὴν θαλάσσα, τὰ φάρια, τὰ κήτη, τὰ μαλάκια καὶ τὰ δοτρακόδερμα. 'Οταν κατεστράφη ὁ ἀλιευτικὸς τῶν στόλος κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐχθροπραξιῶν, εὐρέθησαν κατὰ τὴν ύπογραφὴν τῆς εἰρήνης, ἀνευ φαράδικων καὶ ἐπομένων μὲ πολὺ ὀλίγα φάρια διὰ νὰ τραφοῦν. Οἱ 'Ιάπωνες ἐπιστήμονες τότε, παρεσκεύασαν τὸ περίφημον «ΑΓΚΑΡ» ἀπὸ ἓνα θαλάσσιον φυτὸν ποὺ ἀφθονεῖ εἰς τὰς θαλάσσας των, τὸ «celidium cartilagineum». Τὸ 'Α γκάρ — 'Α γ κάρ εἶναι ἔνα ἀλεύρι, τὸ δόποιον ἀναμιγνύομενον εἰς τὴν καθημερινήν τροφήν, εἴτε εἰς τὸ ψωμί, εἴτε εἰς τὸ ρύζι, εἴτε ὡς σάλτσα, εἴτε εἰς τὰ γλυκά, ἀπέδωσε θαυμάσια ἀποτέλεσμα. Λέγω δὲ θαυμάσια, διότι, ἐνῷ κατὰ τὸ 1947 ὑπῆρχον εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν 512 ἐργοστάσια διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ προϊόντος τούτου, σήμερον υπάρχουν 2.618 τοιστά, χωρὶς νὰ ἀναφέρω τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια, τὰ δηποῖα παράγουν μεγάλας ποσότητας. Τὸ «Αγκάρ» εἶναι περιζήτητον εἰς τὰς 'Ινδίας, τὸ Σιάμ, τὴν Πολυνησίαν καὶ τὴν 'Ανατολικὴν Αφρικήν.

'Η Κίνα, κατὰ τὸ παράδειγμα τῆς 'Ιαπωνίας, ἐπεδόθη ἐναργέστερον εἰς τὴν ἀξιοποίησιν τῆς ἐναλίου βλαστήσεως καὶ οἱ Κινέζοι φυσιολόγοι παρεσκεύασαν τὴν Χλωρέλλαν ἀπὸ ἓνα είδος φυκιῶν. Φαντασθήτε τώρα τί γίνεται διὰ νὰ τραφῇ ἔνας λαός 700.000.000 ψυχῶν, ποὺ αὐξάνεται κατ' ἔτος μὲ ρυθμὸν 2%. 'Η Χλωρέλλα, λοιπόν, φαίνεται δητὶ ἔδωσε κα-



'Ιαπωνικὸν πλωτὸν ἐργοστάσιον διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν θαλασσίων φυτῶν, ἐν δράσει εἰς τὸν Εἰρηνικὸν ταπληκτικὰ ἀποτέλεσματα. Τὸ ἀλεύρι αὐτὸν ἀναμιγνύεται εἰς τὸ ψωμί, τὰ ζυμαρικά, τὴν ρύζισσην, τὰ γλυκά καὶ δὲν ὑπάρχει τροφὴ στὴν Κίνα χωρὶς Χλωρέλλα. Τὰ μωρά μὲ τὴν σκόνην αὐτὴν διατελευμένη μέσα στὸ νερό, διατρέφονται καὶ ἀναπτύσσονται καλύτερα ἀπὸ πρίν. 'Η Χλωρέλλα μετεπίδησε καὶ στὴν Κορέα, τὴν 'Ινδοκίνα, τὸ Βιετνάμ καὶ ἔφεσε στὶς Φιλιππίνες. 'Ολοι οἱ κάποιοι τῶν παραλίων εἰς τὴν 'Απωνατολήν, ἐπέσαν μὲ τὰ μούτρα εἰς τὴν περισυλλογὴν θαλασσίων φυτῶν, τὰ δηποῖα ξηραίνουν, κονιοποιοῦνται καὶ μεταχειρίζονται ὡς βοηθητικά διὰ τὸ μαγείρευμά των.

'Οι Ρώσοι, παρασκεύαζουν διάφορα ἄλλα προϊόντα, ἀπὸ τὸν φυτικὸν πλούτον τῆς θαλάσσης. Εἰς ἔνα δελτίο διαθέσαν τὰ ἔξις: 'Η χερσαία βλάστησις παράγει περίπου 40 δισεκατομμύρια τόνους υδρογονανθράκων ἐπησίως, ἐνῷ ἡ θάλασσα δίδει 80 — 160 δισεκατομμύρια κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα. 'Απὸ τὸν θαλάσσιον φυτικὸν πλούτον προέρχεται ἡ χλωροφύλλη καὶ τὰ ἔξ αὐτῆς ὑποπροϊόντα. 'Οποιονδήποτε ἐπιστημονικὸν σύγγραμμα καὶ ὃν συμβολεύει κανεὶς διὰ τὴν ἀξίαν τὸν ύποδρύχιον βλαστήσεως δὲ διαπιστώσει δῆτι ἡ ἐπί αὐτῆς φιλολογία εἶναι ἀνεξάντλητος. 'Αμερικανοί, 'Αγγλοί, Γερμανοί, Γλαύκοι καὶ πλείστοι ὅσοι ἄλλοι ἐπιστήμονες φυσιολόγοι, ἀσχολοῦνται μὲ τὰ θαλασσία φυτὰ καὶ τὴν βιομηχανοποίησίν των. 'Ολοι συμφωνοῦν εἰς τὸ δῆτι, ὃ ἐνάλιος φυτικὸς πλούτος δὲ εἶναι κατὰ μέγα μέρος, ἡ τροφὴ τοῦ μέλλοντος. Πολλά, δῆμος, πρέπει νὰ γίνουν ἐν τῷ μεταξύ, ἔως δῆτος μέλλοντος. Πολλά, δῆμος, πρέπει νὰ γίνουν ἐν τῷ μεταξύ, ἔως δῆτος μέλλοντος.

'Θά μοῦ πῆγε, τώρα, ποίαν σχέσιν ἔχουν δῆλα αὐτὰ ποὺ ἔγραψα μὲ τὴν χώραν μας καὶ τὰς παρ' ἡμῖν δυνατότητας! 'Απάντησις: 'Έχουν καὶ παρασέχουν μάλιστα! Περὶ αὐτῶν θὰ γράψω εἰς ἔνα προσεχές σημείωμα μου.

KΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping
Surveyor: Eng. Pablo J. More

Directors:
Capt. Ant. Callergis
Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS: ARGOSHIP
TELEPHONE: 82226
» NIGHT: 412905

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Σύμβασις ναυτολογίας περιέχουσα ρήτραν ἀποκλειστικής δικαιοδοσίας τῶν ἑλληνικῶν δικαστηρίων ἐπὶ διαφορῶν ἔξι ἀτυχήματος, νόσου ἢ θανάτου τοῦ ναυτικοῦ. — Τραυματισμὸς ναυτικοῦ ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ζένην σημαίαν. — Ἰσχὺς ρήτρας.

Εἰς τὸ τεύχος τῆς 1ης Ἀπριλίου ἔδημοισιεύθη εἰς τὰ «NAYTIKA XRONIKA» ἡ ἀπόφασις τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Νέας Υόρκης, ἣτις ἀπέρριψεν τὴν ἀγώγην Ἐλληνος ναυτικοῦ κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ ὑπὸ λιberiaνῆ σημαίαν πλοίου «NATIONAL LEADER». Αἱ σχετικαὶ ἐπὶ αὐτῆς παρατηρήσεις εἰς τὸ αὐτὸ τεύχος διετυπώθησαν.

Ἐπρόκειτο περὶ ἀξιώσεως ἀποζημιώσεως δι' ἀτυχήματα ἐπισυμβάντων εἰς τὸν ἑνάγοντα ναυτικό διαρκούσης τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας του. Τὸ Δικαστήριον εἶχε τότε κηρυχθῆ ὑπὲρ τῆς παρ' αὐτῷ ἐλεύσεως δικαιοδοσίας πρὸς ἐκδικασιν τῆς διαφορᾶς. Μεταξὺ ἀλλων εἶχεν ὑποστηριχθῆ ὑπὸ τοῦ ἑνάγοντος, ὅτι δικαιοδοσία τοῦ Δικαστηρίου ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει ιδρύεται ὑπὸ τοῦ νόμου, τοῦ γνωστοῦ ὡς νόμου Τζόουνς (Jones Act). Ὁ ἰσχυρισμὸς οὗτος εἶχεν ἀπορριφθῆ.

«Ἡδη, δὲν ἑνάγων ὑπέβαλεν αἴτησιν ἀνακλήσεως τῆς ἀποφάσεως, ισχυρίζομενος ἐκ νέου, ὅτι ὑφίσταται δικαιοδοσία τοῦ Δικαστηρίου ἐκ τοῦ Jones Act. Καὶ τὴν αἴτησιν ταῦτην ἀπέρριψεν τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον. Τὸ πραγματικὸν περιστατικὸν τῆς ὑποθέσεως ἔχουν ὡς ἔχεις: Τὸ πλοίον ἔπλεεν ἐκ Χάφας ἔμφορτον πρὸς Η.Π.Α. Διαρκούντος τοῦ πλού τοῦ ἔξι τῶν ἀμερικανικῶν χωρικῶν ὑδάτων, δὲν ἑνάγων ἐτραυματίσθη, συνεπείᾳ ἀτυχήματος, δι' ὃ δὲνοσηλεύθη ἐπὶ τριήμερον εἰς ἀμερικανικὸν νοσοκομεῖον, ἐπιστρέψας μετὰ ταῦτα εἰς τὸ πλοῖον, διπέρ ἐγκατέλειψε βραδύτερον, ἵνα κινήσῃ δικαστικὸν ἄγωνα ταῦτα πλοίου. Κατὰ τὴν ναυτολόγησίν του εἶχεν ὑπογραφή σύμβασις, προδόλεπούσα τὴν ἐφαρμογήν τοῦ ἑλληνικοῦ δικαίου ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος.

Τὸ κύριον ἐπιχείρημα τῆς περὶ ἀνακλήσεως τῆς προεκδοθείσης ἀποφάσεως, ἐστηρίζετο ἐπὶ τοῦ Jones Act, δοτὶς κατὰ τοὺς ισχυρισμοὺς τοῦ ἑνάγοντος ναυτικοῦ ἑτύγχανεν ἐφαρμογῆς ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει καὶ συνεπῶς τὸ Δικαστήριον δὲν εἶχε τὸν εὔχερειν νὰ θεωρήσῃ, ὅτι ἐστερέιτο δικαιοδοσίας. «Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ Jones Act, κατὰ τὸν ἑνάγοντα, προκύπτει, ἀσχέτως τῶν ἀλλων λόγων, ἐκ μόνου τοῦ λόγου, ὅτι ἐν τῇ ἀγώγῃ περιελθήθη ὁ ισχυρισμὸς καθ' ὃν «αἱ ἐναγόμεναι εἰναι εἰ ταῖριαι, ὡν οι κύριοι τῶν μετοχῶν ἔχωσι τὴν ἀμερικανικὴν ιθαγένειαν».

«Ο δικαστὴς ἀνέλυεν ἐν συνεχείᾳ τοὺς κανόνας τοὺς δποίους ἔδειχθη τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον ἐν τῇ ὑποθέσει Lauritzen κατὰ Larsen (1953), οὓς ἀπεκαλέσθη ὁ ἑνάγων ἐν τῇ ἀναπτύξει τῆς αἴτησεως ἀνακλήσεως. Οἱ λόγοι ἀποδοχῆς τῆς δικαιοδοσίας τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ Jones Act εἰναι: (α) ὁ τόπος τῆς τελεσεως τοῦ ἀδικήματος (β) τὸ δικαιον τῆς σημαίας τοῦ πλοίου (γ) ἡ ιστορία η κατοικία τοῦ προστάντος τὸ ἀτυχήματα (δ) ἡ θιαγένεια τοῦ πλοιοκτήτου (ε) ὁ τόπος δπου ἡνοίχθη τὸ ναυτολόγιον (στ) ἡ ἀδυναμία τῆς προσφυγῆς εἰς ἀλλοδατὸν δικαστήριον (ζ) ἡ lex fori.

«Ἡ κρίσις τοῦ Ἀνώτατου Δικαστηρίου, ἣτις κατέληξεν ἐν τῇ ὑποθέσει ἐκείνη εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Jones Act, μετὰ στάθμισιν τῶν συνεπειῶν τῶν ὡς ἄνω λόγων μεταξὺ τῆς ναυτικῆς δικαιοπραξίας ἢ ἀδικοπραξίας καὶ τοῦ ἔθνους πυράφροντος.

«Ἡ ἀνάλυσις τῆς ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως Lauritzen καθιστᾷ βέβαιον, ὅτι δέοντας τὸν ἀποκρόύσῃ ὅτι συντρέψει δικαιοδοσία τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων ἐν τῇ ὑπὸ κρίσιν περιπτώσει. «Ἐξεταστέον, ὅμως, ἂν μόνον τὸ γεγονός, ὅτι οἱ κύριοι τῶν μετοχῶν τῆς πλοιοκτητρίας ἐταῖρισαν εἰναι Ἀμερικανοὶ ἄνθρωποι ἀρκεῖ — ὡς ὑποστηρίζεται ἐν τῇ αἴτησει ἀναθεωρήσεως — ἵνα τὸ δικαστήριον θεωρήσῃ, ὅτι ἔχει δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῆς ὑπὸ κρίσιν ὑποθέσεως δυνάμει τοῦ Jones Act. Σκόπιμον εἶναι νὰ ἐρευνηθῇ ἡ νομολογία τῶν Δικαστηρίων τῆς Νέας Υόρκης, ἀπεινα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη πεντάκις ἡ σχολή θεσαν μετὰ τὸ θέμα.

Εἰς τὰς ὑποθέσεις Ἀργυροῦ κατὰ Polar Compania de Navegacion Limitada (1956) καὶ Μπρουμεριάτη κατὰ Seacrest Shipping Co. (1959) ἔκριθη ὅτι, ὅπου η μόνη πρὸς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας ἐπαφὴ συνεκνευτρούτο εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ιθαγένειαν τῶν κυρίων τῶν μετοχῶν, ὁ νόμος τοῦ Jones δὲν ἡδύντο νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς ἐπὶ δικαιοπραξίας, ζένης πρὸς τὰς Η.Π.Α.. «Ἐν τούτοις, εἰς τὰς ὑποθέσεις Zielinski κατὰ Empresa Hondurena de Vapores (1953), Μπρομπολάκης κατὰ Compania Panama Maritima San Gerassimo (1958) καὶ Rodriguez κατὰ Solar Shipping Ltd. (1958) ἔκριθη, ὅτι δπου αἱ μετοχαὶ καὶ ἡ διοίκησις ἀν-

κον εἰς Ἀμερικανοὺς πολίτας, ἐφαρμόζεται ὁ νόμος Jones.

«Ἄλλα, εἰς τὰς τελευταῖς ταῦτα τρεῖς ἀποφάσεις, ὅμου μετὰ τῆς ἐπὶ τῶν μετοχῶν κυριότητος, συνέτρεχον καὶ ἄλλοι λόγοι εὐνοοῦντες τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου Jones. Οὕτω, εἰς τὴν ὑπόθεσιν Zielinski τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι «ὁ νόμος Jones θὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς, διότι ὁ ἐναγόμενος κατοικεῖ εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας καὶ διότι αἱ μετοχαὶ τῆς πλοιοκτητρίας ἀνήκουν εἰς Ἀμερικανοὺς πολίτας». Εἰς τὴν ὑπόθεσιν Μπρομπολάκη, ὁ ἑνάγων εἶχεν ναυτολογηθῆ εἰς Βαλτιμόρην. Εἰς τὴν ὑπόθεσιν Rodriguez ὁ ἑνάγων δὲν ἴσχυρίσθη μόνον ὅτι αἱ μετοχαὶ κατὰ πλειοψηφιαν ἀνήκουν εἰς Ἀμερικανούς πολίτας, ἀλλὰ καὶ ὅτι ἡ διαχείρισις καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου διεβήγοντο ὑπὸ Ἀμερικανῶν.

Τὰς διταμένας ταῦτα ἀπόψεις, ἔξητασεν τὸ «Εφετεῖον ἐν τῇ ὑπόθεσι Bartholomew κατὰ Universe Tank Ships Inc. (1959) καὶ ἐδέχθη μὲν τὰς διατυπωθείσας ἀπόψεις εἰς τὰς ὑπόθεσεις Μπρομπολάκη καὶ Rodriguez, ἡμέσεβητησεν, δῆμος, τὰς κρίσεις ἐν ταῖς ὑπόθεσειν Μπρουμεριάτη καὶ Ἀργυροῦ.

Αἰτεῖται νῦν ἡ ἀναδεώρησις τῆς προεκδοθείσης ἀποφάσεως ἐπὶ τῷ λόγῳ, ὅτι ἡ ἀπόφασις ἐν τῇ ὑπόθεσει Bartholomew ἔκρινεν διότι τὸ γενοῦν τῆς ὑπὸ διοίκησεως πλοιοκτητρίας ἐταιρίας ἢ τῆς ὑπὸ αὐτῶν κτήσεως τῶν μετοχῶν της, ἀρκεῖ καθ' ἑαυτὸν ἵνα τύχῃ ἐφαρμογῆς ὁ νόμος Jones. «Ἐν τούτοις, ἐν τῇ ὑπόθεσει Bartholomew τὸ Δικαστήριον δὲν ἔκρινεν ὅτι ὁ νόμος Jones τυχάνει ἐφαρμοστέος ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον διότι ἡ ἐναγόμενη ἐταιρία εἶχεν Ἀμερικανούς μετόχους. Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι, ἵνα τὸ νόμος Jones τύχῃ ἐφαρμογῆς δέον νὰ συντρέχωνται ἔλλιξιτα τινὰ καὶ βαρύνοντα σημεῖα ἐπαφῆς πρὸς τὴν δικαιοδοσίαν ἡμῶν. «Ο Δικαστής Medina εἶπεν:

«Ἐντεῦθεν ρητέον, ὅτι ἐν τινὶ συγκεκριμένῃ περιπτώσει εἰναι ἀναγκαῖα ἐλάχιστα τινὰ καὶ βαρύνοντα σημεῖα ἐπαφῆς, προκειμένου νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ νόμος Jones. Οὕτω, συμπεραίνω, ὅτι «οὐσίαστικαὶ ἐπαφαὶ εἰναι ἀναγκαῖα».

Τὸ «Εφετεῖον ἐπαφῆς πρὸς τὴν δικαιοδοσίαν ἡμῶν. «Ἐπὶ παραδείγματι, ἔκρινεν:

«Σκεπτόμεθα ἐπίσης, ὅτι αἱ προσκομισθεῖσαι ἀποδείξεις κατέπεισαν ἡμᾶς περὶ τοῦ διότι ὁ Bartholomew «corpore et animo» εἶναι κάτοικος τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Jones Act».

«Οσαύτως, τὸ «Εφετεῖον ἡκολούθησε τοὺς ἐν τῇ ὑπόθεσει Lauritzen κανόνας ἐν τῇ σταθμίσει τῶν διαφόρων παραγόντων, ἵνα κρίνῃ ἄν ιδρύεται δικαιοδοσία βάσει τοῦ νόμου Jones. «Εκρίνεν:

«Ἐπομένως, ἡ ἀποφάσιζουσα διαδικασία πρὸς συναγωγὴν συμπεράσματος ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου Jones συνεπάγεται τὴν ἐξακρίβωσιν τῶν γεγονότων ἢ τοῦ συνόλου γεγονότων, ἀτίνα συνιστοῦν σημεῖα ἐπαφῆς μεταξὺ τῆς ἐνδίκου δικαιοπραξίας καὶ τῶν «Ην. Πολιτειῶν, μετὰ ταῦτα δὲ τὴν κρίσιν περὶ τοῦ ἄν εἰναι ταῦτα οὐσιαστικὰ ἢ μή. Οὕτω, ἔκστος συντελεστής δέον νὰ σταθμισθῇ καὶ ν' ἀξιολογηθῇ μόνον πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως, ἀφοῦ ἔκστος παράγων ληφθῇ ὑπ' οὐσιαστικής διαδικασίας, οἱ συναχθῆ ἐλλογον καὶ ικανοποιητικὸν συμπέρασμα ἐπὶ τοῦ ἐρωτήματος ἔαν δῆλοι οἱ ἐναργεῖς παράγοντες καταλήγουν εἰς τὸ συμπέρασμα κλπ.».

«Ἐν τῇ ὑπὸ κρίσιν ὑποέσει, ἡ μόνη ἐπαφὴ ἐρ' ἡς στηρίζεται ὁ ἐνάγων εἰναι τὸ γεγονός, ὅτι οἱ κύριοι τῶν μετοχῶν τῶν ἐναγομένων ἐταιρίων εἰναι Ἀμερικανοὶ ὑπῆκοοι. «Ο ἑνάγων εἰναι καθ' ὅμολογίαιν του, ἀλλοδαπος καὶ κάτοικος ἀλλοδαπῆς. Τὸ ἀτυχήματα συνέδεται ἐπί τῶν χωρικῶν ὑδάτων τῆς Ἀμερικής. «Ο ἑνάγων ἐναυτολογήθη ἐν Ἑλλάδι καὶ ἀπεδέχθη, ὅπως αἱ οἰσιδήποτε τυχήν ἀξιώσεις του καταλαμβάνωνται ὑπὸ τοῦ ἑλληνικοῦ δικαίου. Οὕτως εύρισκεται νῦν ἐν Ἑλλάδι. Οἱ ἐναγόμενοι ἀπεδέχθησαν, ὅπως ἡ ἀπορρίψις τῆς ἀγωγῆς τελῇ ὑπὸ τὸν δρόνον νὰ ἐναχθῶσιν ἐν Ἑλλάδι καὶ νὰ καταβέσσωσιν ἐγγύησιν διά την ἐκτέλεσιν τυχήν καταψητικῆς ἀποφάσεως ἐκδοθησούμενης ἐν Ἑλλάδι. Τὸ Δικαστήριον καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὰ σημεῖα ἐπαφῆς πρὸς τὴν δικαιοδοσίαν αὐτοῦ, δὲν εἰναι οὐσιαστικά, ἵνα τύχῃ ἐφαρμογῆς ὁ νόμος Jones καὶ ἐμμένει εἰς τὴν προεκδοθείσαν ἀπόφασίν του τῆς 7 Μαρτίου 1961 καὶ ἀπορρίπτει τὴν ἀγωγήν, ἐλλείψει δικαιοδοσίας, ὑπὸ τὸν δρόνον, ὅπως οἱ ἐναγόμενοι ἀποδεχθῶσιν ἐπίδοσιν ἀγωγῆς ἐν Ἑλλάδι καὶ καταβέσσωσιν ἐγγύησιν ἐκ τριάκοντα χιλιάδων δολλαρίων.

ΜΙΑΤΙΑΔΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ

Τροφοδοσίαι πλοίων — Επισκευαὶ φυκτικῶν μηχανημάτων.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

«Ἀπαντα τὰ εἰδῆ τροφίμων ὡς καὶ κρέατα κατεψυγμένα εἰς οἰανδήποτε ποσότητα.

«Ἀπαντα τὰ ύλικα καὶ ἀνταλλακτικά φυκτικῶν μηχανημάτων. Τιμαὶ ἀπολύτως λογικαὶ.

Παράδοσις ἐπὶ τοῦ πλοίου ἄνευ οὐδεμιᾶς ἐπιβαρύνσεως.

Αριθ. τηλ. 44 — ΠΥΛΟΣ (Ναυαρίνον)

BUNKERS AT PYLOS (NAVARINO BAY)

CONSIGN YOUR SHIPS TO THE SHIPPING AGENCIES

ANDREAS G. ZERVAKIS

SHIP AGENTS & BROKERS

CALAMATA & PYLOS

TELEGRAMS :

ARCHIPELAGO - CALAMATA

ARCHIPELAGO - PYLOS

TELEPHONES :

CALAMATA 426 & 9339

PYLOS 44.

Thirty years of experience in shipping business are warranting for the best protection of your interests.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ (Ιούνιος).— Μέ την ταχείαν πρός την άνιούσαν στροφήν της άμερικανικής οικονομίας νέα προβλήματα άνακυπτουν. Ο Πρόεδρος Κένεντυ δὲν είναι διατεθειμένος νὰ μεταβάλῃ την πολιτικὴν του εύθυνου χρήματος, δεδομένου, ότι ή ανεργία μικρά έσημειώσεις μείωσιν και θὰ πρέπει σι επιχειρήσεις νὰ διευκολυνθοῦν διὰ την άναπτυξιν τῶν έργασιών των.

— *Αντιθέτως, οι τῆς Ομοσπονδιακῆς Τραπέζης φοδούνται τὸν πληθωρισμόν, τὴν ὑψωσιν καὶ τῶν τιμῶν ἐκ παραλλήλου μὲ τὴν ζωροτέραν δραστηριότηταν καὶ τὴν εὐχέρειαν τῶν πιστώσεων. Τοῦ χάλυβος λ.χ. ἐπίκειται ἡ ἀνατίμησις, ἐνῷ ἀπειλεῖται ἡ ἀπεργία εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν αὐτοκινήτων.*

• Τὸ «μπούμ» τῆς εὐρωπαϊκῆς οικονομίας, ἀπὸ δεκαετίας μὲ ἀμείωτον τὸν ρυθμὸν συνεχιζόμενον, δὲν φαίνεται νὰ γαλαροῦται.

— *Όλα τὰ προβολλόμενα εἰς τὸν δρόμον τῆς ἀνοδικῆς πορείας ἐμπόδια παρακάμπτονται ἡ ἔξυδετερούνται. Η Ἐλλειψις ἐργατικῶν χειρῶν ἀντιμετωπίζεται διὰ τοῦ αὐτοπατισμοῦ. Ελλειψις πρώτων υλῶν δὲν ὑφίσταται. Η κατανάλωσις διευρύνεται. Αἱ τιμαὶ εἶναι σταθεραί. Τὰ ἡμερομίσθια αὐξάνονται, ἀλλὰ καὶ ἡ παραγωγικότης.*

— *Καὶ ἡ κρατοῦσα εὐημερία εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην καὶ τὴν Ἰαπωνίαν ἔχει τὸν εὐεργετικὸν τῆς ἀντίκτυπον εἰς τὴν ἀμερικανικὴν οικονομίαν. Η ἀγοραστικὴ ἴκανότης διατηρεῖται ζωρά. Τὰ ἀμερικανικὰ προϊόντα εὐχερῶς ἀγοράζονται. Αἱ ἔξαγωγαι τῆς Ἀμερικῆς ὑπολογίζεται νὰ φθάσουν ἐφέτος τὰ 20 ἑκατομ. δολαρίων. Ρεκόρ ἄνευ προηγουμένου.*

• *Η Ἐλλειψις ἐργατικῶν χειρῶν ἀναγκάζει ἡδη τὰς χώρας τῆς Δυτ. Εὐρώπης νὰ ἀναστείλουν τὴν περαιτέρω βιομηχανικὴν τῶν δραστηριότηταν. Παράδειγμα ἡ Αύστρια. Δὲν ἐπιζητεῖ τὰς ξένας ἐπενδύσεις. Θὰ προκαλέσουν τὴν ὑψωσιν τῶν ἡμερομίσθιων. Αἱ ἐργατικαὶ ἐνώσεις δὲν δέχονται τὴν πρόσληψιν ἔξενων ἐργάτων.*

• *Ασθενής ἡ θέσις τῆς ἀγγλικῆς λίρας εἰς τὴν διεθνῆ χρηματαγοράν. Εἰς τὰ ἐπίπεδα τῆς κρίσεως τοῦ Σουνέζ κυμαίνεται. Καὶ θὰ ἡτο ἀσθενεστέρα, ἂν δὲν ὑπεστηρίζεται ἀπὸ τὰς ἀγοράς τῆς Τραπέζης τῆς Ἀγγλίας καὶ ἀπὸ τὴν συνεργασίαν μὲ τὰς μεγάλας κεντρικὰς Τράπεζας τῆς Εὐρώπης.*

— *Τὸ Ἐλλειμμα τοῦ ἰσοδυνίου τῶν ἀγγλικῶν πληρωμῶν διαπιστοῦται κατὰ τὰ τελευταῖα ἑτη σοδαρόν. Κατὰ τὸ 1960 ἀνήλθεν εἰς 20 δισεκατομμύρια δολαρίων. Εκαλύφθη ἀπὸ τὰς βραχυπροθέσμους καταθέσεις ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ — ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν — ὥστε νὰ αὐξηθῇ τὸ συναλλαγματικὸν ἀπόθεμα.*

— *Τώρα αἱ καταθέσεις αὐταὶ φεύγουν πρὸς ἄλλας χώρας ἡ ἐπιστρέφουσαν εἰς τὴν Ἀμερικήν. Αἱ περισσότεραι ἔξαγωγαι δὲν είναι ἀρκεταὶ νὰ τὰς ἀποτηλέσουν, ἀφοῦ ἡ συναγωνιστικὴ θέση τῆς Ἀγγλίας εἶναι μειωμένη καὶ καθιστᾶ ἀνέφικτον τὴν ἔντασιν τῆς ἔξαγωγικῆς προσπαθείας. Η ἐπένδυσις ἀγγλικῶν κεφαλαίων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ὑποδεικνύεται, ὡς περισσότερον ἀποδοτική. ἀλλὰ καὶ ἡ περικοπὴ τῶν κρατικῶν δαπανῶν εἰς τὴν ξένην. Τὸ δόλον, πάντως, πρόβλημα, ἀπασχολεῖ ζωρῶς τὴν Κυβέρνησιν καὶ τοὺς οἰκονομικούς κύκλους. Τὰ μέχρι σήμερον κρατοῦντα δὲν είναι ἀρκετὰ διὰ τὴν ἔνισχυσιν τῆς ἀγγλικῆς οικονομίας.*

• *Ἐξαιρετικὴ χαρακτηρίζεται ἀπὸ τοὺς "Ἀγγλους ἡ ἐπιτυχία τῆς ἀγγλικῆς ἐκθέσεως εἰς τὴν Μόσχαν. Αἱ ἀγοραὶ βιομηχανικῶν προϊόντων ὑπῆρχαν μεγάλαι. Τὰ Σοβιέτ παρέσχον τὴν ἀδειαν εἰς 16 βασικοὺς τῆς ρωσικῆς οικονομίας ὄργανισμούς νὰ ἀγοράσουν τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν ἔκθεμάτων — 2.500 τόνων.*

— *Σημαντικαὶ ὑπῆρχαν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐκθέσεως αἱ παραγγελίαι, ἀνελθοῦσαι εἰς δέκα καὶ πλέον ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας καὶ αἱ διαπραγματεύσεις δι' ἄλλας — διὰ πλήρη βιομηχανικὰ συγκροτήματα συνεχίζονται. Διεπιστώθη, ότι εύρυτάτη ὑφίσταται προσπτικὴ διὰ τὴν άναπτυξιν τῶν ἀγγλο-ρωσικῶν ἐμπορικῶν σχέσεων.*

• *Η πρὸ ημερῶν (7. Ιουνίου) υπογραφεῖσα νέα ιταλωρωσικὴ ἐμπορικὴ συμφωνία προβλέπει διὰ τὸ 1965 αὐξησιν τῶν συναλλαγῶν εἰς 300 ἑκατομ. δολ. ἔναντι τῶν 240 ἑκατομ. δι' ἔφετος.*

— *Τὰ 14% τῶν ιταλικῶν ἀναγκῶν εἰς ὑγρὰ καύσιμα θὰ ἀγοράζῃ ἡ Ιταλία ἀπὸ τὴν Ρωσίαν. Γεγονός ἐξαιρετικάς προκολέσαν συζητήσεις μεταξὺ τῶν συμμαχικῶν κύκλων. Πρόκειται περὶ ἐπτὰ ἑκατομ. δραγοῦ πετρελαίου, ἔναντι τῶν 4.5 ἑκατομ. τόν. διὰ τὸ τρέχον ἔτος.*

— *"Ἀγνωστον, ἀν εἰς τὴν συμφωνίαν περιελήφθη καὶ ἡ παραγγελία*

τῶν σούπερ τάνκερς (7 σκάφη τῶν 50.000 τόν. ἑκαστον), τὰ ὅποια προτίθεται νὰ κατασκευάσῃ ἡ Ρωσία εἰς τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα.

• *Άθρωποι πωλοῦν οἱ Ρώσοι χρυσού, ἀξίας, ἐντὸς διμήνου, διακοσίων ἑκατοντα. δολαρίων. Ἀντιμετωπίζουν τὰς ἐτοῦ ἐλλείμματος τοῦ ισοδυνίου πληρωμῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ὑποχρεώσεις τῶν. Καὶ αἱ πωλήσεις προβλέπεται νὰ συνεχισθοῦν. Ἐκείθεν ἐρμηνεύεται καὶ ἡ πίεσις πρὸς πώλησιν πετρελαίου εἰς χαμηλὰς τιμας.*

• *Η συνεχιζομένη ζωρὰς ζήτησις χάλυβος εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἐπιτρέπει τὴν πρόβλεψιν αὐξῆσεως τῆς παραγωγῆς εἰς τὰ 100 ἑκατομ. τόν. διὰ τὸ τρέχον ἔτος. Ἀνάλογος θὰ είναι καὶ ἡ αὐξησις τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύμάτων.*

• *Θὰ ὑπερβῇ ἡ Ἰαπωνία τὴν Ἀγγλίαν εἰς παραγωγὴν χάλυβος. Θὰ γίνη ἡ τετάρτη κατὰ σειρὰν παραγωγὸς χώρα εἰς τὸν κόσμον, μετὰ τὴν Ἀμερικήν, τὴν Ρωσίαν καὶ τὴν Γερμανίαν.*

— *Κατὰ τὸ 1960 ἡ παραγωγὴ τῆς Ἰαπωνίας ἔφθασε τὰ 22.143.000 τόν. χάλυβος (αὐξησης 33% ἔναντι τοῦ 1959). Ἐφέτος ὑπολογίζεται εἰς 27.5 ἑκατομ. τόν. (τῆς Ἀγγλίας 24.6 διὰ τὸ 1960).*

— *Καὶ τὸ περισσότερον σιδηρομεταλλεύμα, τὸ κών καὶ τὰ παλαιοσίδηρα παντοῦ ἀναζητοῦνται διὰ νὰ καλύψουν τὰς ανάγκας τῆς ηγεμόνης παραγωγῆς. Τὸ ἡμέρου τῶν πρώτων αὐτῶν ύλῶν εἰσάγεται ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. Διὰ τὸ 1970, τὰ 80% ἔξωθεν θὰ εἰσάγωνται, μὲ προβεπομένην παραγωγὴν 38 ἑκατομ. τόν. χάλυβος. Τὰ μεγαλύτερα μεταφορικά μέσα προετοιμάζουν ἀπὸ τοῦδε οἱ Ἰαπωνες διὰ τὴν εὐθηνὴν μεταφοράν.*

• *Ηρχίσαν νὰ διευρύνωνται πως αἱ πωλήσεις ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακος. Οἱ Ἰαπωνες ἀγοράζουν ἡδη τὰ 80% τῶν καλυπτομένων δι' εἰσαγωγῶν ἀναγκῶν τῶν, ἀντιμετωπίζουν δὲ τὴν συμμετοχήν τῶν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν όρυχεών εἰς τὴν Ἀμερικήν. Οἱ ιδικός τῶν γαιάνθρακες εἰναι κατωτέρας ποιότητος καὶ ἀκριβώτερος. Η ἀπόδοσις τοῦ Ἰαπωνίου ἐργάτου εἶναι μόλις τὸ ἔν σικοστὸν τῆς ἀποδόσεως τοῦ Ἀμερικανοῦ, τὸν ἔνισχυμονταν ἀπὸ τὰς μηχανάς.*

— *Αἱ ἀμερικανικαὶ ἐπίσης στρατιωτικαὶ βάσεις εἰς τὴν Εὐρώπην θὰ προμηθεύνται τοῦ λοιποῦ ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακα, ἔστω καὶ ἀκριβώτερον κατὰ 25% τοῦ ἔντοπιον.*

— *Τέλος, αὐταὶ αἱ ἀγγλικαὶ βιομηχανίαι χάλυβος ἐζήτησαν τὴν ἀδειαν προμηθείας ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακος. Εἶναι εὐθηνότερος, παρὰ τὰς δαπάνας μεταφορᾶς.*

• *Ἐντείνεται ἡ ἀνησυχία τῶν ἐταιριῶν πετρελαίου ἀπὸ τὸν ἐπιτυχῶς ἀσκούμενον ρωσικὸν συναγωνισμὸν. Ιδοὺ αἱ τιμαὶ:*

— *Τὰ Σοβιέτ ἐπώλουν τὸ πετρέλαιον πρὸς 2.06 δολ. τὸ βαρέλιον περὶ τὸ 1957, ἔναντι τῶν 2.79 δολ. τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ 2.92 τῆς Βενεζούελας. Κατὰ τὸ 1958 ἡ Μόσχα ἐπώλησεν εἰς τὴν Ἀργεντινήν μὲ μέσην τιμὴν δολ. 1.60 τὸ βαρέλιον, ἐνῷ ἡ Πολωνία ἡγόραζε πρὸς 2.87. Καὶ κατὰ τὸ 1960 ἡ Ἰταλία ἡγόρασε τὸ ρωσικὸν πετρέλαιον πρὸς 1 δολ. τὸ βαρέλιον φόμπτ λιμένας Μαύρης Θαλάσσης, κατὰ 62.5% κάτω τῶν τιμῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.*

• *Παραχωροῦνται εἰς τὴν Ἰσπανίαν, ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν, βάσει τοῦ Νόμου 480, αἱ κάτωθι ποσότητες γεωργικῶν προϊόντων: Ἐκατόν ξιλιάδες τόν. κριθῆς, διακόσιαι τριάκοντα πέντε χιλιάδες τόν. σίτου, όγδοησιν τέπτα χιλ. τόν. ἀράβοσίτου καὶ ἑκατόν πεντήκοντα χιλιάδες δέματα βάμβακος. Φόρτωσις ἐντὸς τοῦ ἐπαγγέλματος τοῦ 1961.*

• *Νέα μεγάλη ἀγορὰ δημητριακῶν ἀνεκοινώπορων πρὸ τῆς ημερῶν. Πρόκειται περὶ 250.000 τόνων ἀράβοσίτου ἀγορασθέντος ἐξ Ἀργεντινῆς ἀπὸ τοὺς Κινέζους, μὲ φόρτωσιν ἀπὸ Ιουνίου μέχρι Σεπτεμβρίου.*

• *Η δοκιμασία τῆς Κίνας ἀπὸ τὰς πλημμύρας καὶ τὴν ἡρασίαν συνεχίζεται. Αἱ ἐσοδεῖαι εἰς 32 ἑκατομ. ἐκτάρια γῆς κατεστράφησαν ἀπὸ τὴν ἡρασίαν, ἐνῷ ἑκατομμύρια ἄλλων ἐπλήγησαν ἀπὸ τὰς πλημμύρας. Οἱ λιμός, ὁ χειρότερος τοῦ αἰώνος, θὰ ἔξακολουθήσῃ.*

• *Προστήλεται καὶ ἡ Γαλλία ἀρώγος εἰς τὴν λιμοκτονούσαν Κίναν. Εἴ πλάσησεν ἐπὶ πιστώσει εἰς αὐτὴν 260 χιλιάδες τόνων κριθῆς μὲ παράδοσιν ἔντος ἔξαρμην.*

DAWOOD & C°

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

Cables: «LATHIPHIA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 86

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores, Provision

Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

AGENTS IN UNITED KINGDOM: JONES ROBERTS & CO.
CHAPEL STREET, LIVERPOOL

S. N. SIMBOURAS
CONSULTING ENGINEER & MARINE SURVEYOR
MARINE BUILDING
AKTI MIAOULI & I SKOUZE STREET
PIRAEUS

TELEPHONE:
470.359

TELEGRAMS:
STAMSIM - PIRAEUS

ΟΥΖΟ ΜΠΡΑΝΤΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ ΤΑ ΚΑΤ' ΕΞΟΧΗΝ ΕΚΛΕΚΤΑ!

“ΕΑΝΙΔΑΝΑ”

*Since 1892*

**ZHTEITE TA APO TON TROFOADOTHN SAS
SE KAΘE LIMANI**

**Στήν ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ, παγκόσμιον
κέντρον άνεφοδιασμού πλοίων, πολλά έξ
αύτων προμηθεύονται τὸ ΟΥΖΟ και
ΜΠΡΑΝΤΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ Ἀθηνῶν,
διὰ νὰ ικανοποιήσουν τὴν ἐκ μέρους
ἐπιβατῶν και πληρωμάτων ζητησιν.**

ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΣΟΥΕΖ:

(TRANSIT SHIPS' STORES)

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

GAMMAL TRADING Co. - PORT-SAID
NICOLAS SOTIRAKIS - SUEZ
MONGI - SUEZ
ATLAS PORT-SAID



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΖΗΤΕΙΤΑΙ Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΑΡΩΓΗ

Οι Γερμανοί έφοπλισταί, συνοδεύομενοι και από παράγοντας τῆς έμπορικής και βιομηχανικής ζωῆς τοῦ Ἀμβούργου, έγένοντο πρό ήμερον δεκτοί από τὸν δόκτορα Ἀντενάουερ. Κατὰ τὴν συνάντησιν ταῦτην δὲν συελήτηθοσαν μόνον τὰ ἐκ τῆς ἀνατιμήσεως τοῦ μάρκου προκύπταντα ζητήματα, ἀλλὰ καὶ τὰ προβλήματα τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας, τὰ προελθόντα από τὴν τετραετὴ κρίσιν τῆς ναυτιλίας, από τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμὸν και ἀπὸ τὰς δυσχερείας τῆς χρηματοδοτήσεως διὰ τὴν συγκρότησιν ἐνὸς συγχρονισμένου ἐμπορικού στόλου. Ο δόκτορος Ἀντενάουερ ὑπερσχέθη νὰ φέρῃ τὸ αἰτήματα των ἐνώπιον τοῦ ὑπουργικού συμβούλιου πρὸς συζήτησιν καὶ ὑπέδειξεν, Ιδιαίτερως, τὸ ἐνδιαφέρον του διὰ τὰ προβλήματα ἐδιακρίσεως σημαίας καὶ διὰ τὴν οἰκονομικὴν θέσιν τῆς βιομηχανίας. Συγχρόνως, συνέστησεν, δημοσίως καλλιεργηθῆ καταλλήλως παρὰ τὴν κοινὴ γνώμη, ἡ δηλητιλακή ὑπόθεσις τῆς χώρας.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

ΝΑΥΤΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Ἐες βοὲμην θεωρούμενον μέχρι πρὸ τίνος ἀπίθανος ἔξειλικθοσαν αἱ δυνατότητες τῶν γιουγκοσλαύκων ναυτιγείων, ίδιας κατὰ τὴν τελευταῖαν διετίαν. Αἱ ἀδέσαι παραγγελίαι πλοίων μεγάλων διαστάσεων καὶ ἡ παρ' αὐτῆς ταύτης τῆς γιουγκοσλαύκης βιομηχανίας ἀνάληψις τῆς κατασκευῆς μηχανῶν καὶ ἔχαρτημάτων, ἀπὸ τελοῦν ἐπίτευγμα, ὅπερ ίδιαιτέρως ἔξορεται. Σημειωτέον, ὅτι ὁ κρατικός χαρακτήρ τῆς ἐπιχειρήσεως διεικολύνει τὴν ἀνταγωνιστική προσπάθειαν διὰ τὴν συγκέντρωσιν παραγγελιῶν, ἔτι δὲ καὶ τὴν παροχὴν πιστώσεων. "Ηδη τὰ γιουγκοσλαύκια ναυπηγεῖα, πέραν τῶν γνωστῶν παραγγελιῶν «μπάλικ-κέρπερες» καὶ συνήθων φορτηγῶν ἐκ μέρους τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν κ.κ. Στ. Λιβανοῦ, Κ. Λασιμού, ὁδ. Φαφαλιού καὶ Γ. Λασιμού, ἐπέτυχον παραγγελίας 25 σκαφῶν ἀπὸ τὴν Σοζειτικὴν Ρωσίαν, ἀναφερομένων κυρίως εἰς δηζελοκίνητα φορτηγά, ἀλλὰ καὶ εἰς μεγάλα δεξαμενόπλοια. Ἐνῷ διαπραγματεύσεις συνεχίζονται διὰ τὴν ἐκ μέρους τῆς Βραζιλίας παραγγελίαν 36 φορτηγῶν σκαφῶν, ἀπάντων δηζελοκίνητων, ἥτοι 10 τῶν 10.500 τόνων καὶ 26 τῶν 8.500 τόνων d.w. "Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Πόλεως κατασκευάζονται δύο ἐπιβατηγά μότοροπίς τῶν 9.500 τόνων ἔκαστον, μὲ πρωστηρίους μηχανᾶς γιουγκοσλαύκης κατοσκευῆς, τύπου «B. καὶ W.». Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι καὶ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγίκεας ἀναλαμβάνουν ἐπίσης τὴν κατασκευὴν μηχανῶν, τύπου Σούλτζερ.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ο ΕΦΕΔΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

"Ο κρατικός ἐφεδρικός στόλος τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν μειώνεται ἀπὸ ήμέρας εἰς ήμέρα. Τὴν Ἰην 'Απριλίου τρέχ. ἔτους περιελάμβανε 1.872 μόνον σκάφη (τῶν 1.000 τόνων καὶ ὅνα ἔκαστον), ἔξι αὐτῶν δὲ 1.139 ήσαν λίμπερτς καὶ 311 Βίκτορες. Ἐκ τῶν λίμπερτς, 138 σκάφη ἔχησιμοποιοῦντο ὡς πλωταὶ σιταποθῆκαι. Μέχρι τοῦ 'Απριλίου, 350 λίμπερτς εἶχον πωληθῆ πρὸς διάλυσιν, ηδη δὲ ἐπελέγησαν καὶ ἄλλα 600. ἔτινα συτόμως θὰ τροφοδοτήσουν τὰ ἔργοστάσια τῶν διαλύτων.

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ νέου πρέδρου τοῦ «Φέντεραλ Μαριτάιμ Μπόρτ», ἀνεστάλη ἡ περαιτέρω ἐκποίησις σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικού στόλου. Διὰ τοῦ ἀρχικοῦ σχεδίου προεβλέπετο ὁ ἐντὸς πενταετίας περιορισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων ἀπὸ 2.000 εἰς 891, ηδη δύμας τοῦ σχεδίου ἀναμελετάται, ἵνα διαπιστωθῆ τὸ ὄρθρον τῆς τοιαύτης ἀποφάσεως.

ΕΠΙΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Εἰς λόγον του ἑσχάτως ἐκφωνηθέντα, ὁ ναύαρχος Οὐΐλσων, μέλος τοῦ 'Ομοσπονδιακού Γραφείου Ναυτιλίας, ὑπέδειξεν Ιδιαιτέρως εἰς τοὺς 'Αμερικανοὺς ἐφοπλιστάς, ὅτι μόνον διὰ τοῦ χαμηλοῦ κόστους διαχει-

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES
SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE

LONDON AGENTS: JAMES A. McLAREN & CO. LTD.

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

ρίσεως τῶν πλοίων τῶν θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ἐλπίζουν εἰς μίαν δραστηριότητα τῶν ἑργασιῶν τῶν ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου. Δαπανῶνται ἔτησις — εἶπε — 300 καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολαρίων εἰς ἐπιχοργήσεις ναυπηγικάς καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Αἱ δαπάναι αὐταὶ βαίνουν αὐξανόμεναι ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου, χάρις δὲ εἰς αὐτὰς καὶ μόνον ἐπετεύχθη ἡ ἐφαρμογὴ ἐνὸς περιωρισμένου προγράμματος ἀντικαταστάσεων καὶ ἡ ἐκτέλεσις τῶν κρινομένων ὡς ἀπαραίτητων τακτικῶν γραμμῶν. Τὰ 85 σέντς ἔκστος δολαρίων τῶν πληρωμάτων καὶ εἰς τινὰ κέρδη τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τὰ 55% διὰ τὸ ὑψηλότερον ναυπηγικὸν κόστος. Καταλήγουν ὁ ναυάρχος Οὐθίστων ἐτόνισεν, διὰ αἱ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι χρείαζονται νὰ ἀποκτήσουν περισσότερα τακτικάς γραμμάς καὶ νὰ κατασκευάσουν περισσότερα πλοῖα, ἐνῷ ἔξι ἀντιθέτου ὑπάρχει δριον μέχρι τοῦ ὅποιου δύνανται νὰ φύσουν αἱ δι᾽ ἐπιχοργήσεις δαπάναι εἰς βάρος τῶν φορολογουμένων Ἀμερικανῶν πολιτῶν.

ΑΙ ΝΕΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Καταθέτων ἔξι ἄλλους τὸν ἐκ 307 ἑκατομμυρίων δολαρίων προϋπολογισμὸν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1961 — 62, δὲ Ἀμερικανὸς ὑπερυγός τοῦ Ἐμπορίου ἐπεκπολέσθη καὶ αὐτός, ἐνώπιον τῆς ἀρμοδιᾶς ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας, τὴν ἀνάγκην ισχυρᾶς ναυτιλίας. Διὰ τῶν ἐπιχοργήσεων προβλέπεται ἡ κατασκευὴ κατὰ τὸ νέον οἰκονομικὸν ἔτος 14 πλοίων καὶ ἡ ἐκτέλεσις 1994 ταξιδίων ἐπὶ τακτικῶν γραμμῶν, μὲ πρόδημειν μεγίστους ὀρίου 2.300 ταξιδίων, ἔναντι 1.814 ταξιδίων τῆς προηγουμένης χρήσεως.

ΕΝΔΕΙΞΙΣ ΕΚΠΤΩΣΕΩΣ

Εἶναι χαρακτηριστικὸν τῆς σημερινῆς θέσεως τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας τὸ γεγονός, διὰ πρὸς εἰκοστείας αἱ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι κατεῖχον 117 ἐπιβατηγά πλοῖα, μεταφορικῆς ἰκανότητος 36.000 προσσώπων καὶ τώρα μόνον 48, μεταφορικῆς ἰκανότητος 18.000 προσσώπων. Σημειωτέον, διὰ καὶ τοῦ στόλου τούτου τὸ 1)3 εἶναι παραπλοιμένων, δύστε μόνον 32 σκάφη, μεταφορικῆς ἰκανότητος 11.500 ἐπιβατῶν νὰ εὑρίσκονται ἐν ὑπηρεσίᾳ.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΛΑΜΠΡΑ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑ

Τὸ σούπερ-λάινερ «Κούνη Μαίρη», τῆς Κιούναρ, ἀρθιμεῖ ἥδη ὑπηρεσίου 25 ἔτῶν. Τὸ παρδενικὸν ταξίδιον ἥρχισεν ἀπὸ τὸ Σαουθάμπτον τὴν 27η Μαΐου 1936. «Ἐκτοτε, εἰς εἰρηνικάς καὶ πολεμικάς περιόδους, διήνυσε 2.900.000 μιλίων καὶ μετέφερεν 1.760.000 ἐπιβατῶν. Κατὰ τὸν πολεμικὸν τοῦ ὑπηρεσίαν μετέφερεν 810.000 στρατοῦ καὶ ἐπιβατῶν, καλύψας ἀπόστασιν 661.000 μιλίων καὶ προσεγγίσαν εἰς πολλοὺς ἀνά τὸν Κόσμον λιμένας, εἰς τοὺς ὅποιους οὐδέποτε, ὑπὸ δμαλάς περιστάσεις, θὰ «κατέπλεε. Παρ' ὅλην τὴν ἡλικίαν τοῦ καὶ τὴν ἐντατικὴν ἐκμετάλλευσιν του, τὸ πλοϊον διατηρεῖται εἰσέτην εἰς ἀρίστην κατάστασιν καὶ ἐκ τοῦ ἀπόμενως εἶναι καὶ δελτιωμένον διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως, φέρ' εἰπεῖ!», διπλῆς σειρᾶς σταθερωτῶν εὐσταθείσας. Κατὰ τὰ παρελθόντα δύο ἔτη ἔξει!λει τὸν ἔδυδο μαδαίνεν διάπλουν τοῦ Βορείου 'Ατλαντικού, μὲ μέσην ταχύτητος 27.79 κόμβων κατὰ τὸ ταξίδιον του πρὸς δυσμάς καὶ 28.96 κόμβων «κατὰ τὸν διαδρομήν του πρὸς ἀνατολάς. Πράγματι, κατὰ τοὺς τελευταίους 15 πρὸς ἀνατολάς διάπλους του, διετήρησε μέσην ἀχύτητα ἀνωτέρων τῶν 29 κόμβων. Ή 25η ἐπέτειος τοῦ σιάφους συνέπεσε μὲ τὴν ἔκδοσιν εἰς Νέαν 'Υόρκην καὶ Λονδίνον ἐνὸς ἑξαρέτου διλίσι, ἀφιερωμένου εἰς τὸ σκάφος τούτο, ὑπὸ τὸν τίτλον «Μαίρη: Τὸ ἀναπόφευκτον σκάφος». Ἐγράφη ἀπὸ τοὺς συγγραφεῖς κ.κ. Νήλ. Πόρτερ καὶ Τζάν Φράστ καὶ ἀπτελεῖ τὴν πλέον κατάλληλον προσφοράν φόρου — ιμῆς εἰς τὸ πλοῖον μὲ τόσην λαμπράν σταδιοδρομίαν,

ΤΟ ΝΕΟΤΥΚΤΟΝΟΝ "ΚΑΜΠΕΡΡΑ".

Τὴν 2αν Ιουνίου ἀπέπλευσεν ἐκ Σαουθάμπτον διὰ τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον πρὸς τὴν Αὔστραλίαν, Νέαν Ζηλανδίαν, Βόρειον Εἰρηνικὸν καὶ δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Βορείου 'Αμερικῆς, τὸ νέοτευκτὸν λάινερ «Καμπέρρα», τῆς ἑταῖρας «Π. ἐντ. Ο.», ταχύτητος 27½ μιλίων καὶ μεταφορικῆς ἰκανότητος 2.238 ἐπιβατῶν, ἡ ναυπήγησις τοῦ ὅποιου ἔκστισε 15 περίπου ἑκατομμύρια λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ ὑπερωκεάνιον, ἐν συνδιασμῷ μὲ τὸ τεθὲν πρὸ ἔξαμπνου ἐν ὑπηρεσίᾳ λάινερ «Οριάνα» τῶν 42.000 τ. γκρός, θὰ μειώσῃ κατὰ μίαν ἔβδομαδα τὸν χρόνον τοῦ ταξίδιου ἐξ Ἀγγλίας εἰς Αὔστραλίαν, θὰ ἐμπητεύσῃ δὲ καὶ τὴν νέαν τουριστικὴν γραμμὴν ἐκ Βορείου Εἰρηνικού πρὸς τὴν Αὔστραλίαν. Ιδιαιτέρως ἔχειται ἡ κατασκευὴ τοῦ «Καμπέρρα» διὰ τὰς μιοθετηθεῖσας ἐπ' αὐτοῦ, ἐπαναστατικοῦ χαρακτήρος, νεωτάτας τεχνικάς ἐφαρμογάς.

Η τρόπις του ἐτέθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Χάρλαντ καὶ Βούλφ» τὴν 23η Σεπτεμβρίου 1957, καθειλκύσθη τὴν 16ην Μαρτίου 1960, παρεδόθη δὲ

G. A. FACCHINI
VIA MACHIAVELLI 1
TRIESTE

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 36.102 - 36.132 TELEX 022 ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: FAMOTOR FAMOTOR

ΚΩΔΙΚΕΣ: LOMBARD, BOE, SCOTTS

ΜΕΣΙΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ. - ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖριν τὴν 2αν Ιουνίου ἔξει. Ἐχει διαστάσεις μήκους 818.3 ποδῶν, ὑψους 102, πλάτους 32.6 ποδῶν καὶ χωρητικότητα 45.270 τ. γκρός, διαθέτει δὲ διαμερίσματα διὰ 548 ἐπιβάτας πρώτης θέσεως καὶ 1.690 τουριστικῆς. Αἱ μηχαναὶ του, πρόμυνθεν ἐγκατεστημέναι, εἶναι στροβιλοηλεκτρικαί, δυνάμεως 85.000 πίπτων ἀξιονά. Ἡ εύρυτάτη χρῆσις ἀλουμινίου (1.000 τ.) εἰς τὰς ὑπερκατασκευάς, ἐμείωσε τὸ βάρος τοῦ πλοίου καὶ ἐπέτρεψε τὴν ἐπαύγησην τῶν ὠφελίμων χώρων. Τὸ σκάφος φέρει πρὸς τὴν πρύμναν δύο μικρὰς καπνοδόχους, παραλήγως τοποθετημένας καὶ ἔχει ἕνα μικρὸν ιστόν, εἰς τρόπον ὥστε προσθίζεται ἐντελῶς νέα μορφὴ εἰς τὴν εξωτερικὴν ἐμφάνισιν τοῦ πλοίου.

* * *

Ο διευθυντής τῆς ἀτμοπλοΐας «Π. ἐντ. Ο.» κ. Μάλκολμ Μέλλορ, ὅμιλῶν ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς εἰσόδου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ «Καμπέρρα», ἐτόνισεν, διὰ τὰς ὑπερωκεάνιας τῆς ἑταῖρας ἐργάζονται ἐπὶ δόδων, αἵτινες προπολεμικῶς θὰ απετέλουν ἔξι διαφόρους τοιαύτας. Τὸ «Καμπέρρα», λόγου χάριν, θὰ δύναται νὰ ἀποπλέῃ ἐκ Μεγάλης Βρετανίας περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους καὶ νὰ φθάνῃ εἰς τὴν Αὔστραλίαν δίλγον μετὰ τὰ Χριστούγεννα, δόπος ἐπικρατεῖ ἐκεὶ πλήρης θερινή περίοδος. Θὰ εἶναι τότε εἰς θέσιν τὸ σκάφος ἡ ἐκτέλεση ἐναὶ ἡ δύο βραχέα ταξίδια πρὸς Νέαν Ζηλανδίαν, Φιτζί, Χοβάην καὶ «Άγιον Φραγκίσκον, διότι θὰ εἶναι πολὺ ἐνωρις ἀκόμη διὰ τοὺς Αὔστραλούς νὰ θλουν εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. «Ηση, εἰς τὴν Ισπανίαν ἐπικρατεῖ ἔσχα, ὥστε ἡ πρὸς αὐτὴν κίνησις ἐπιβατῶν θὰ συνεχισθῇ ἀπὸ τὰς δυτικὰς ἀκτὰς τῆς Αμερικῆς. Εκεί-

TRANSPORTATION PROBLEMS? KLM TAKES CARE OF THEM!



One of KLM's giant DC-8 jet aircraft. Cruising speed 925 km/h. Seating capacity 120 passengers.

You have to make an urgent trip?

A ship's crew has to be transported to some point on the globe? There is KLM to handle it! KLM Royal Dutch Airlines, world's oldest, is at your disposal with its worldwide network, covering 80 countries. A charterflight needed? In 1960 KLM executed 1200 such flights. Fly KLM for Electra II and DC-8 comfort.

THE WORLD OVER
KLM
ROYAL DUTCH AIRLINES

KLM Sincerely yours!

θεν, έπιστροφή εἰς Βρετανίαν, μέσω Μαλαισίας καὶ Σουέζ, μὲ ἄφιξην ἀργά τὴν ἀνοιξιν ἡ τὸ θέρος. Τὸ πλοῖον, μὲ καλὴν τύχην καὶ καλὴν διαχείρισιν, θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἔξυπητερή τὴν κυκλοτερῆ αὐτὴν κίνησιν δι' ἐν δλόκληρον μακρὸν ταξιδίον.

ΕΙΣ ΤΟΝ Ο.Ε.Ο Σ. ΤΩΝ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

'Εγνώσθη ἀρμοδίως, ὅτι κατὰ τὴν τελευταίαν σύνοδον τῆς 'Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. καὶ τοῦ 'Ομίλου 'Ἐργασίας αὐτῆς, καθ' ἥν τὴν 'Ἐλλάδα ἔξεπροσώπησεν ὁ διευθυντής Μελετῶν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας κ. Παγώνης ἀντηλάγησαν ἀπόφεις ἐπὶ διαφόρων ναυτιλιακῶν θεμάτων.

Οὕτω, συνεπηρώθη εἰς τελικὸν κείμενον ἡ μελέτη ἐπὶ τῆς ἐπιδράσεως τῶν πετρελαιοπηγῶν ἐπὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, ἡ δόπια κατροτίσθη ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων τῆς Γαλλίας, τῆς Γερμανίας, τῆς 'Ἐλλάδος, τῆς 'Ολλανδίας καὶ τῆς Νορβηγίας. 'Η μελέτη θὰ ὑποδηλωθῇ πρὸς ἔγκρισιν ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. καὶ ἀκολούθως θὰ ἐκδοθῇ εἰς εἰδικὸν τεύχος, τὸ δόπιον θὰ κυκλοφορήσῃ εὐρέως.

'Ἐπίσης τὸ μέλη τῆς 'Ἐπιτροπῆς ἡσχολήθησαν διὰ μακρῶν μὲ συγκεκριμένας περιπτώσεις διακρίσεως σημαίας ἐκδηλωθείσας ὑπὸ διαφόρων χωρῶν, ὡς καὶ μὲ τὰς καταβληθείσας προσπαθείας ἵὰ τὴν ἄμβλυνσιν τῆς ἀσκουμένης ἐνίοτε προστατευτικῆς πολιτικῆς εἰς τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς.

Κατόπιν εὑρείας συζητήσεως ἐπὶ τῶν παρουσιαζομένων διαφόρων εἰς τὸν ναυλάριθμον καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀνασκοπήσεως τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τράμπτες, ἀπεφασίσθη, ὅπως ἡ Γραμματεία τῆς 'Ἐπιτροπῆς κυκλοφορῆ καθ' ἔκστον μῆνα τὸν ναυλάριθμον τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου, ὡς ἐπίσης τὸν γερμανικὸν, τὸν ιταλικὸν, τὸν σουηδικὸν καὶ τὸν νορβηγικὸν τοιούτον μετὰ ἐπεξηγηματικοῦ σημειώματος ἀναφερομένου εἰς τὴν βάσιν ἐπὶ τῆς δόπιας διενεργούνται οἱ ὑπολογισμοὶ διὰ τὴν ἔσχαγωγὴν ἐνὸς ἔκστον τῶν ναυλοτιμαρίθμων. Τέλος, ἀνεκοινώθη, ὅτι μεταξὺ τῆς 'Ἀργεντινῆς καὶ τῆς Οὐρουγουάνης συνήφθη συμφωνία διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς αγίαστης ζώης εἰς τὸ συνορεύον θαλάσσιον τμῆμα μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν εἰς 150 μίλια. 'Η συμφωνία αὐτῆς τῶν δύο ὡς ἄνω γειτονικῶν χωρῶν προεκάλεσε τὴν βρετανικὴν διαμόρφωσίαν.

'Η προσεχῆς σύνοδος τοῦ ὁμίλου ἐργασίας διάρισθη διὰ τὴν 24ην Ιουλίου καὶ τῆς 'Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν διὰ τὴν 26ην Ιουλίου.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΑΘΡΟΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Αἱ ἀθρόαι σοβιετικαὶ παραγγελίαι εἰς ἔνα ναυπηγεῖα ἥλθον πρότινος εἰς τὴν δημοσιότητα. Οὕτω, εἰς τὰ φιλλανδικὰ ναυπηγεῖα ἔχουν παραγγελθῆ ἀπὸ τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν 23 δεξαμενόπλοια τῶν 3.300 τόννων ἔκστον, ἀτίνα καὶ θάτιστα ἀφοδιασθούν διὰ τὴν πρώσων των μὲ μηχανὰς «B. καὶ W.». 'Εξ ὅλου, εἰς τὰ πολωνικὰ ναυπηγεῖα ἔχουν παραγγελθῆ διὰ σοβιετικὸν ἐπίσης λογαριασμὸν 44 ἐπὶ δῶλων δημοπλοκίνητα φορτηγὰ σκάφη, ἀλιευτικὰ καὶ φορτηγά, μεγέθους ἀπὸ 1.250 ἕως 19.000 τόννων ί.ν., παραδοτέα ἐντὸς πενταετίας. Εἰς τὰ γιουγκοσλαβικά, τέλος, ναυπηγεῖα αἱ ρωσικαὶ παραγγελίαι ἀνέρχονται εἰς 25 σκάφη, φορτηγὰ καὶ δεξαμενόπλοια. Τὰ σοβιετικὰ ναυπηγεῖα τῶν ἔπαρκειαν.

Σχετικῶς μὲ τὰ ἀνωτέρω, ἔρχονται καὶ αἱ δηλώσεις τοῦ προέδρου τῆς σοβιετικῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν ναυπηγήσεων. 'Ετοίσεν οὔτος, ὅτι ἡ μεταφορικὴ ίκανότης τοῦ ρωσικοῦ στόλου τῶν φορτηγῶν ηὔξηθη κατὰ 40% καὶ τοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου 250% κατὰ τὰ ἔτη αὐτὰ καὶ προδέλεπεται, ὅτι μέχρι τοῦ 1965, τὸ μεταφορικὸν ἔργον τῆς σοβιετικῆς ναυτιλίας θὰ ἔχῃ τριπλασιασθῆ, ἔναντι τοῦ 1958. Διότι, ἀκριβῶς, τὰ σοβιετικὰ ναυπηγεῖα δὲν ἔχαρκον εἰς τὴν τοιαύτην ἀνάπτυξιν, πλείσταις ὅσαι παραγγελίαι — ὡς ἀνωτέρω γράφομεν — ἔδοθησαν εἰς ἔνα ναυπηγεῖα.

ΤΟΥΡΚΙΑ

ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΑΙ

Πέραν τῆς παραλαβῆς, ὡς γράφομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην, τοῦ ἀγρεασθέντος ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Πλέιτ Σίππερ», διπέρ μετωνυμάσθη «Umtan», παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τάραντος καὶ ὑψώσε τὴν τουρκικὴν σημαίαν τὸ νεοαγωρασθὲν ἀντὶ 900.000 λιρῶν, νεότευκτον φορτηγὸν τῶν 9.000 τ. γκρός ἢ 12.600 τόννων ί.ν. Τὸ σκάφος ὄνομάσθη «Genclik» καὶ μετὰ τὰς δοκιμάς του ἐπλευσεν εἰς Κωνσταντινούπολιν.

'Αφ' ἔτερου, δύο παλαιά τουρκικὰ φορτηγὰ ἐπωλήθησαν εἰς διαλυτὰς τῆς Μεσογείου ἀντὶ μη ἀλοκειναθείσης τιμῆς. Πρόκειται περὶ τῶν «Prevezé» 4.624 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1924 καὶ «Sadiklar» 4.199 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1910.

"TAGAROPULOS CORPORATION,, COLON REPUBLIC OF PANAMA SHIP CHANDLERS

FRESH MEATS

FRESH FRUITS & VEGETABLES

CANNED FOOD & VEGETABLES

PASTEURISED MILK

ICE CREAM

JAMS

BUTTER

OILS & FATS

OLIVE OIL

GREEK OLIVES

SCOTCH WHISKIES

LIQUORS

WINES

METAXA'S COGNAC BRANDY

BOTRY'S BRANDY & WINES

PAINTS AND

DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Socrates Theoktistou and Panos Kitras in Cristobal and José Chirino in Balboa

"POSTAL ADDRESS AND TELEPHONE NUMBERS..

TAGAROPULOS, S. A.

BOX 443 COLON

TELEPHONES DAY 1000
NIGHT 1003

TAGAROPULOS, S.A.

PANAMA CITY

P.O.BOX 4583 TELEPHONE 3/0025 TO 3/0029

INCLUSIVE

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S. A.

BOX 277

TELEPHONE 1315

2638 Kcs.

HPA - 23

2738 Kcs.

(ON THE AIR DAILY, INCLUDING SUNDAYS)
PROMPT, 24 HOUR SERVICE WITH THE BEST PRICES IN PANAMA

You can receive your seastores, groceries and liquor requirements by transmitting your requisition directly to us. We will also be happy to dispatch messages to your Agents at any time

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 40-658
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

OI K.K. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE

BEVIS MARKS TELEPHONES: AVENUE 2671/2 LONDON E.C.3

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEYKON

Εις τό Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας ύπεβληθησαν αιτήσεις διά την έγγραφήν των κάτωθι πλοίων εις τό έλληνικόν νηολόγιον, έπι τη βάσει τού ἄρθρου 13 τού Ν.Δ. περι προσελκύσεως κεφαλαίων ἐκ τῆς ἀλλοδαπής:

1.— «Αγιος Νικόλαος» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν «Χρήστος») 7.150 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Ελάσιο» (ἀντιπρόσωπος ἐν ‘Ελλάδι ἡ ἑταῖρια «Νηρεύς»).

2.— «Γιάννινα» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν «Νάσιοναλ Σέρβαντα») 8.513 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Τακιδάπτορ» ἀντιπρόσωπος ἐν ‘Ελλάδι ἡ ἑταῖρια «Ηλιος».

3.— «Σέρρα» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν «Νάσιοναλ Γιούνιτου») 8.501 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Βισταμάρεις» ἀντιπρόσωπος ἐν ‘Ελλάδι ἡ ἑταῖρια «Ηλιος».

4.— «Κανόπους» (διαχείρισις Κουλουκούνη), ἀντιπρόσωπος ἐν ‘Ελλάδι ὁ κ. Εύτ. Γκούμας.

— Παρὰ τῆς ἑταίριας «Γιουνάτεντ Κρός» (διαχείρισις Οἴκου Καρρά) ὑπεβλήθησαν αιτήσεις διά τὰ κάτωθι ἐννέα δεξαμενόπλοια:

5.— «Ζίνι» (πρώην λιθεριανὸν) 12.556 τ. γκρός (τοῦ 1953).

6.— «Ακουσαγκέμ» (πρώην λιθεριανὸν) 22.129 τ. γκρός (τοῦ 1958).

7.— «Μιχαήλ Καρράς» (πρώην λιθεριανὸν) 22.129 τ. γκρός (τοῦ 1958).

8.— «Ακουσαμπέλλα» (πρώην λιθεριανὸν) 12.618 τ. γκρός (τοῦ 1957).

9.— «Ακουατζόν» (πρώην λιθεριανὸν) 12.624 τ. γκρός (τοῦ 1958).

10.— «Χριστίνα» (πρώην λιθεριανὸν) 12.513 τ. γκρός (τοῦ 1953).

11.— «Ντάρνι» (πρώην λιθεριανὸν) 12.577 τ. γκρός (τοῦ 1953).

12.— «Τίνι» (πρώην λιθεριανὸν) 12.523 τ. γκρός (τοῦ 1953).

13.— «Αντορέσιον» (πρώην λιθεριανὸν) 15.845 τ. γκρός (τοῦ 1957).

— Παρὰ τῆς «Ναυτικῆς Διοικήσεως» τῶν ‘Ηνωμ. Πολιτειῶν παρεσχέθη ἡ σύνεια μετοφορᾶς εἰς τό έλληνικὸν νηολόγιον τῶν κάτωθι σκαφῶν:

14.— «Σάντα Μάντρε» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν) 7.207 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Σαΐν Τζάν».

15.— «Σάντα Ρόζα» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν) 7.179 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Παναθήναι».

— ‘Υπεβλήθησαν ἐπίσης αιτήσεις έγγραφῆς εἰς τό έλληνικὸν νηολόγιον καὶ διά τὰ κάτωθι:

16.— «Τζένεραλ Τσακαλώτος» φορτηγόν (πρώην ιταλικὸν «Maria Parodi») 7.184 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Τσάταμ» (διαχείρισις τοῦ κ. Τσακαλώτου).

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Πάρα τοῦ κ. Μαργαρώνη παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ισπανικά ναυπηγεῖα δύο φορτηγά τῶν 19.400 τόνων d.w. ἔκαστον, ἀττικαὶ θάλασσαῖς στοιχεῖοι μηχανάς «B. καὶ W.», δυνάμεως 12.500 πόπων.

— Ἐπίσης, ἐντάσσεται κατὰ σειράν φορτηγόν τῶν 14.400 τόνων d.w. παρηγγέλθη ἀπό τὸν Οἴκον Φαφαλίου εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκος.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 21ην Ιουνίου καὶ μὲν ἀνάδοχον τῆς A.B.Y. τὴν πριγκίπισσαν Εἰρήνην καθελκύεται ἀπό τὰ «Έλληνικά Ναυπηγεῖα», τοῦ Σκαραμαγκᾶ, τὸ πρῶτον «T. 2» τάνκερ, τῶν 16.000 τόνων d.w., ὅπερ ἐκεῖ ἐπεμπύκνθη καὶ μετετράπη εἰς «μπάλκ-κέρριερ» τῶν 22.000 τόνων d.w. Θά δύνομασθη «Παγκόσμιος Φιλανθρωπία».

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΝ ΣΥΡΩ

Εις τὸ Νεώριον τῆς Σύρου συνεπιληρώθη ἡ ναυπηγείσις τοῦ δευτέρου σιδηρού πλοίου, (τάνκερ), δημητρίου τοῦ ηγεμονίας τοῦ Εργοτάξου Λαγκάρου, μέντος τρόφιμον τοῦ ἐν Σύρῳ Όρφανοτροφείου Θηλέων, ἥτις θά ἐκλεγή διά κληρώσεως. Διὰ τὴν προϊκιστὸν τῆς τυχηρῆς ἀναδόχου διέθεσεν δ. κ. N. Ρεθύμνης 100 λίρας.

ΤΟ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝΟ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.

Ἐξετέλεσεν ἐπιτυχῶς τὰς δοκιμάς του τὴν Ιην Ιουνίου τὸ φορτηγόν «Μαριέττα» τοῦ Οἴκου N. Εύσταθίου καὶ παρεδόθη ἀπό τὰ ναυπη-

γεῖα τοῦ Μπερντάϊλαντ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του. Τὸ σκάφος, ἐφωδιασμένον μὲν μηχανάς τύπου Γκοταβέρκεν, συσυδικής κατασκευῆς, ὀλόπιτος τοῦ Πατριαρχείου, ἐπέπλετο τῆς πατριαρχείου, ἀνέπτυξε ταχύτητα 16.23 μιλῶν, μὲν 112 στροφάς τῆς μηχανῆς.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ἀγγλικῶν σηματίων φορτηγόν «Catalunia» 7.120 τ. γκρός, 10.660 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲ σερβέū τοῦ 1961, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Παπά, ἀντὶ τιμῆς 125.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς τὴν ‘Αμερικήν.

— Τὸ λιθεριανὸν φορτηγόν μας «Τραβανσκέ Κέιπ» 9.623 τ. γκρός, 14.013 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη εἰς ἀμερικανικὴν ἑταῖρον ἀντὶ τιμῆς 950.000 δολλαρίων καὶ παραδόθην ὑψώσει τῆς ἀστερόεσσαν καὶ μετωνομάσθη «John F. Shea».

— Τὸ φορτηγόν μας «Άρμανια II» 2.795 τ. γκρός, 4.230 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1931, μὲ σερβέū τοῦ 1956, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖραν «Lourtemorehouse» εἰς ἐφοπλιστάς τῶν Δυτικῶν Ίνδιων ἀντὶ τιμῆς 57.500 λιρῶν.

— Παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Π. Παντελῆ, ὡς ἀνεγράφῃ, ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 300.000 λιρῶν τὸ ἀγγλικόν πλοίον - ψυγεῖον «Romanic» 6.320 τ. γκρός, 9.960 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1954, μὲ σερβέū τοῦ 1958. Θά παραληφθῇ Ιούλιον — Αὔγουστον εἰς ἀγγλικὸν λιμένα.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ πωληθὲν μεταξὺ ‘Ελλήνων λίμπερτο «Μύρια μ III» 7.255 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν του εἰς Βαλτιμόρην ὑπέστειλε τὴν ἀστερόεσσαν καὶ ὑψώσει τὴν λιθεριανήν, μετωνομάσθη «Χάρις».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ’ ‘Ελλήνων (ἑταῖρος «Μαργακαλάντε») ἀγγλικὸν φορτηγόν «Trader» 6.089 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1940, παραληφθὲν εἰς Λιθέρπούλη έτεθη ὑπὸ σημαίαν Λιθάνου καὶ μετωνομάσθη «Πέμπτο».

— Τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ Τούρκων ἐλληνικὸν φορτηγόν «Πλάτι Σίπερ» 7.295 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν εἰς Ρότερνταμ ὑψώσει τὴν τουρκικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Umran».

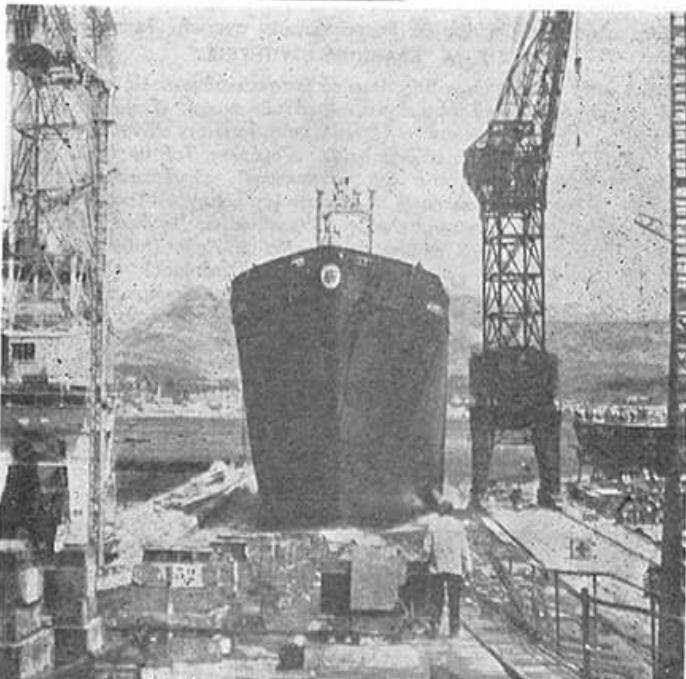
— Τὸ γαλλικὸν «T. 2» τάνκερ «Caltex Nantes» 10.820 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, διπέρη ἡγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων καὶ πρόκειται νὰ ἐπιμικνύῃ καὶ μετατράπη εἰς φορτηγόν ξηρού φορτίου χύμα, παραληφθὲν εἰς Βορδώ ὑψώσει τὴν λιθεριανήν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ηλέκτρος».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ ‘Ελλήνων φορτηγόν «Ελένη Δ.» 7.176 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του ἀντικατέστησε τὴν Κυπριανῶν διὰ τῆς λιθεριανῆς σημαίας καὶ μετωνομάσθη «Ο σε αν Μάρι ιν ερρ».

— Ἐπίσης τὸ πωληθὲν μεταξὺ ‘Ελλήνων νοτιοαφρικανικὸν φορτηγόν «Πρόδρομος Μπό σχοφί» 7.229 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του (ἑταῖρος «Καρέλλα») μετωνομάσθη «Ρίο Μάρι». Η σημαία διετρήθη.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ’ ‘Ελλήνων ἀγγλικὸν φορτηγόν «Wingrove» 2.896 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν ἔτεθη ὑπὸ ση-

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ



Τὴν 3ην Ιουνίου 1961 εἰς τὰ ναυπηγεῖα FORGES ET CHANTIERS τῆς LA SEYNE καθελκύθη τὸ M/V «ARMONIA» 13.700 D.W. τῶν κ.κ. Μιχαήλ Λ. Φαφαλίου καὶ Δημητρίου Γ. Πατέρα, ἀνάδοχοι αἱ Κυρίαι Μαρία Λ. Φαφαλίου καὶ Εἰρήνη Γ. Πατέρα, μητέρες τῶν Ιωσήφων. Πολλοὶ προσκεκλημένοι εἰς Λαζανίουν καὶ Ἀθηνῶν Τουλώνης κ. Μάρμορας μετὰ τῆς Κος, τού, δ. Προσενικός Λιμενάρχης Μασσαλίας κ. Κ. Χατζῆς, δ. Ἀρχιμανδρίτης κ. Ιάκωβος τῆς ἐν Μασσαλίᾳ Ελληνικῆς Ορθοδόξου Ἐκκλησίας, οἱ ἐφοπλισταὶ κ.κ. Φαφαλίοι, Πατέρας, Μάρκος Λύρας, Μιχαήλ Λαζαμός, ἀδελφοὶ Χατζηπατέρα, Κ. Λώρης κλπ. Τὸ ἀπὸ «ARMONIA» φέρον τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, θά ἀρχίσῃ τοὺς πλόας του περὶ τὰ τέλη Ιουλίου.

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A MONTHLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 24.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 27, KING CONSTANTINE AVENUE

15th JUNE 1961

DARK DOINGS

The Government, the Foreign Ministry and the Ministry of Mercantile Marine should beware of the libellous hints that have recently appeared in certain American papers regarding the transfer of Panamanian and Liberian vessels to the Greek flag.

These are aimed solely at creating the impression that the Greek flag is one of «convenience» and has become a new refuge for shipowners faced with union boycotts.

The substance of these writings is to the effect that secret negotiations are under way by which American-owned vessels flying «flags of convenience» would be transferred to the Greek flag under the nominative ownership of newly-formed Greek companies.

Nothing could be further from the truth and the reasons are well known.

For a long time past, the Ministry of Mercantile Marine has emphatically declared that no ship belonging to other than purely Greek interests would be accepted for registry under the Greek flag.

Proof of ownership is required and demanded and the ownership of a candidate vessel is always investigated in detail. Applications unaccompanied by full guarantees of Greek ownership are automatically rejected.

A few months ago, some American companies did indeed look into the possibility of registering their «convenience-flag» vessels here. They were clearly and unreservedly informed that such transfers were illegal and unacceptable.

In spite of this, some American newspapers have come out with the «inside story» as described above.

The reasons why such stories are being spread are fairly clear to see. American shipowners are interested in making it appear as though traditionally maritime countries in Europe would be willing to accept such nominative transfers. They would thus be creating the impression that the U.S. Government would tend to lose the effective control it would have on such vessels in time of war if they remained under Liberian or Panamanian registry.

Also, both Liberia and Panama are interested in maintaining the status quo, selling their birthright, so to speak, for a mess of pottage.

They have already been alarmed by the massive «repatriation» of Greek-owned tonnage and the threat posed to American-owned tonnage by the union boycotts.

We feel that these attempts to derogue the Greek flag should be scotched once and for all by an official announcement which should also clearly state the Greek Government's policy which is purely and simply to bring all Greek-owned tonnage under the Greek flag.

A Greek shipowner in New York writes to us as follows on this subject:

Dear Sir,

I was astonished to read in the «Journal of Commerce» about the alleged attempts by American shipowners to transfer their ships to Greek registry. I refuse to believe that anybody would cooperate with American shipowners to deal such a devastating blow to the prestige and good name of our flag.

I would like to draw the attention of all interested parties and the appropriate authorities not only to prevent such underhand practices but also to stress most emphatically that the Greek flag would never be used for nefarious purposes.

We are a seafaring nation with a clean slate in our business dealings and with the best possible reputation in the shipping world.

We don't need foreign ships. We have more of our own than we can cope with.

GREEK SHIPOWNER

THE AMERICAN UNIONS AGAIN

As from today, June 15, American shipowners with ships flying «flags of convenience» will find the going extremely rough. The American crews on American ships have decided to go on strike unless the foreign crews serving on American-owned foreign vessels are organised by the unions.

There is a special provision in the proposed bargaining agreement by which any vessel owned or managed by an American shipowner who wishes to renew the agreement with respect to his American-flag vessels,

will have to be included, as far as working conditions are concerned, in the collective agreement.

It is interesting to note that this provision does not refer to ships flying flags of «convenience» but to any vessel owned or managed by American interests. According to the union bosses, this includes ships flying the Greek and British flags.

Thus, in cooperation with the Canadian maritime unions, the battle will be waged mainly against ships sailing the Great Lakes and ships flying the British and Bermudan flags. Also, any ship that flew the Canadian flag ten years ago and was transferred to British registry — there are 72 such vessels in all — will be boycotted. A total of 27 American and Canadian unions are involved in this dispute.

The situation is likely to be complicated further if the unions decide to turn against foreign ships flying the flags of traditionally maritime nations. This seems unlikely. The unions are well aware of how far they can go. They are more likely to bring pressure on American shipowners without affecting their foreign-flag ships. It is not unlikely, however, that they will seek the cooperation of foreign crews — they are interested in Greek crews mainly — and gain their consent to organise them on the American model.

We doubt whether they would be successful in this. It is up to P.N.O. and the Ministry of Mercantile Marine. The latter should make it quite clear to Greek crews that any support they may give to the American union battle — which is basically aimed against Greek shipping interests — will result in exemplary punishment. Any Greek seamen who contravenes the provisions of the existing collective agreement and ignores his obligations towards it should be struck off the seamen's register and his union membership revoked. He should be then denied the right to serve on any Greek-owned vessel.

Such a warning would no doubt be an important restraining factor on Greek seamen and prevent them from taking any action that would ultimately turn against their very own interests.

The situation, however, should be followed very closely and it may even become necessary for P.N.O. chiefs to be on the spot. If the American unions turn against Greek-owned ships that have signed up with P.N.O. it is very likely that the battle will go to court and the presence of P.N.O. and the I.T.F. will be mandatory. They will be called upon to testify that the ships under boycott have already been organised as far as working conditions and social security are concerned.

THE VOICE OF THE SEAFARER

The voice of the Greek seaman is seldom heard and, if it is, little heed is paid. We very much doubt whether the Ministry of Mercantile Marine or the union bosses here ever come into direct contact with the men who sail our deep sea vessels or whether the views or complaints of these seafarers ever reach the ears of the appropriate authority.

This attitude of indifference is not at all in keeping with the sudden rise of our merchant fleet and it is, very unfortunately, reflected in the limited perspective with which all problems connected with shipping and, more important, the human element, are viewed both by the State and the unions.

Can the Ministry of Mercantile Marine show us the reports sent in by Consular Port Officers in various parts of the world on ships they have inspected during the course of 1960? Such reports, if they exist, should enable the Ministry to draw useful conclusions as to whether the collective agreement was being applied, and on the effectiveness of the current wage and victualling scales.

As far as we know, the visits of Consular Port Officers on ships are few and far between and the conclusions drawn are even rarer. The seaman's views are not transmitted and the Ministry remains in happy ignorance of «what goes on»!

Also, can P.N.O. tell us what its representatives abroad have achieved to date? Has it assigned such representatives and, if so, where?

Do these representatives check the application of the collective agreement, as P.N.O. promised they would after collecting the union contribu-

tions? Do they listen to the complaints of seamen and has P.N.O. done anything to right any wrongs or to satisfy any fair demands put forward by Greek seamen?

The P.N.O. treasury is now fat with union contributions that come out of the pockets of its members and they have every right to demand union protection where they feel it required.

Shipowners, as well, are as much to blame as everybody else. They too, with few exceptions, choose to ignore the human element that serves them so well, restricting their interest, as they do, to corresponding with the Master and checking the overtime and virtualling accounts.

We ourselves are guilty to no lesser extent. We must confess that the voice of the Greek seaman is rarely heard in the columns of our paper. We do receive many letters. Unfortunately, most of them are unsigned and, naturally, cannot be used. When they are signed, they are published where space permits and when the subject is one of general interest. We have decided to devote more space to such letters in the future.

INSURANCE MATTERS

Greek shipowners should be more careful in their dealings with the French insurance market.

They owe a debt to the French underwriters who came to their support at a time when the British market imposed extra premiums on Greek vessels.

Since then, the French have paid indemnities promptly and willingly. Recently, however, there have been so many cases of average attributable to crew negligence and heavy weather that even the obliging French have begun to show anxiety at the volume and frequency of the claims they are called upon to settle.

We feel it is up to Greek shipowners to show more discretion and avoid the tendency to neglect «prevention» on the premise that somebody else will be paying for the «cure».

This is exactly the attitude that results in Greek vessels being considered bad risks and provokes higher premiums.

The French insurance market needs us as much as we need it as a counterbalance to the other market beyond the Channel which belatedly saw the error of its ways and even apologised for its discriminatory attitude.

We should make sure that our relations with the French insurance market are always cordial and cooperative. It is not impossible that, in time, our connections with the French market may finally liberate our shipping from its present dependence on a single market.

* * *

We learn with deep regret that Mr. Jacques Mocé passed away recently in Paris. The deceased was one of the leading French underwriters who undertook to place Greek risks on the French market. There were close bonds of friendship and cooperation between him and Greek shipowners and it was hoped that this cooperation would be further strengthened and extended to the benefit of Greek shipping.

DRAFT PROGRAMME FOR NAVAL TRAINING

In view of the acute shortage of trained personnel the Ministry of Mercantile Marine has drawn up the following programme with regard to the Public Naval Training establishments in Greece:

A. DECK OFFICERS

1.— The Training School in Hydra has been functioning since 1931. The Schools at Aspropyrgos and Kymi have been functioning since 1956. As from 1962, the Syros Training School is expected to come into operation.

2.— The average output of these four schools is estimated at 200 apprentices yearly, with 40 — 80 entries every year at Aspropyrgos, 35 — 70 entries at Hydra and Syros and 40 at Kymi.

3.— The requirements in terms of installations are as follows:

a) A dummy bridge on the roof of the Aspropyrgos school for the installation of navigational instruments and aids.

b) Completion of the buildings at Hydra.

c) Completion of the refectory building at Kymi and addition of a second floor to this building.

d) The Syros school to be supplied with the necessary training equipment.

More general requirements are as follows:

a) The administrative and teaching personnel at all schools to be reinforced.

b) A solution to the problem of training voyages.

c) Revision of the training programme.

d) A solution to the problem of text books.

4.— The establishment of further schools for Deck Officers is out of the question as far as the near future is concerned. The only possibility in this line is to convert the Naval Gymnasia at Inoussae and

Ithaca into public naval training establishments provided the corresponding problems were solved.

B. ENGINEERS

1.— There is only one public training school for engineers at Aspropyrgos. There are, however, 16 private night schools recognised by the Ministry of Mercantile Marine and under the jurisdiction of the Ministry of Education.

2.— Average output of the Aspropyrgos school is 65 apprentices per year. The annual output of the private schools is about 500. Average engineer apprentices graduating are 330 per year.

3.— The need for more engineer officers and with better qualifications makes for the following requirements:

a) The increase, as much as possible, of the yearly output of the Aspropyrgos school and the raising of standards with particular attention to practical and electrical training. This could be done by extending the workshop installations and fitting more equipment.

b) The establishment of three public engineering schools wherever possible and wherever these are indicated and, more specifically:

i) Conversion of the private engineering school at Chios into a public one. A suitable building and workshop are needed and could be provided at the expense of interested shipowners. This school could function as a day school with enough time given up to practical training.

ii) Conversion of the private school in Syros to a public one. The basic buildings are there. More equipment is needed. This school would function from 6 p.m. onwards, the mornings and afternoons being devoted to practical work at the Neorion yard.

iii) The establishment of a public school in Piraeus. This would function as a night school provided the daytime hours were used for practical training at workshops such as those at Hellenic Shipyards.

4.— Later, a similar school could be established in Salonika in view of the fact that Greece, north of the line drawn through Volos to Mytilene, is completely lacking in naval training establishments. Another conversion of a private to a public school is visualised with regard to the Vallianos School in Lixouri.

5.— With regard to the private schools under the jurisdiction of the Ministry of Education, it is necessary that their functions and output be more closely followed. An effort should also be made to bring these under the jurisdiction of the Ministry of Mercantile Marine or, at least, include this Ministry on the Vocational Training Boards of the Ministry of Education.

C. RADIO OFFICERS

1.— There is one public training school for Radio Officers at Aspropyrgos. There are also 9 private night schools under the jurisdiction of the Ministry of Education.

2.— The yearly output of the Aspropyrgos School is estimated at 30 — 35. The private schools have an average yearly output of 250 graduates.

3.— Smoother functioning of the public school and an increase of its output to 40 graduates per year would cover about 50% of annual requirements.

D. SHORT COURSES

1.— Schools for short courses in Radar, Gyrocompass and Radiotelephony should start functioning as soon as possible and as soon as the problems of housing, equipment and training staff are solved.

2.— The setting up of special training centres for uncertificated seamen wishing to acquire certificates should be studied.

3.— The establishment of a public school for training stewards is imperative in view of the acute shortage of such trained personnel in our passenger vessels.

THE SHIPYARDS NEED HELP

The recent debate in the House of Lords on the subject of the Bailey Yards in Malta has thrown a spotlight on our own shipbuilding and ship repair industry.

A question in the house on whether the Bailey Yards, given government support, could compete effectively with other yards in the Mediterranean such as the Italian yards and Hellenic Shipyards produces the corollary of whether Hellenic Shipyards, and other Greek yards, will be able to compete effectively with state-subsidised yards in Malta and Italy.

Our shipbuilding industry reached its present healthy state of development exclusively through the private efforts of Mr. Stavros Niarchos, on the one hand, who spent about twenty million dollars in converting the dismal coast of Scaramanga into a burgeoning industrial complex, the likes of which had never been seen in Greece before, and Mr. N. Rethymnis, on the other hand, who spent hundreds of thousands of pounds in developing the primitive installations at Syros into a thriving ship repair base that has also engaged in ship construction.

These two concerns, together with the smaller workshops and yards

in Piraeus employ a total of about 6,000 workmen and constitute one of the major, if not the most important, productive elements in Greece's heavy industry.

All three are planning to expand and yet, at the same time, all three are wondering whether they can do so safely, standing alone and without any government support whatsoever, now that competitive outfits abroad are beginning to eye them with concern.

What the Greek yards need are long-term low-interest loans, not only for themselves but for shipowners who would place orders with them for new vessels, conversions and jumbo-isings. They also need a certain measure of customs franchise and some relief from high social security payments that are threatening to raise labour costs to forbidding levels.

These are no more and no less than the measures that foreign governments have been applying for years in support of their shipbuilding industries.

The same can be done here and the fact that Greek ownership today controls some twelve million tons of shipping should be enough to make the government realise how important for the country's economy and the nation's future it is to provide its shipbuilding and shiprepair industry not only with the means to meet competition on equal ground but also to expand and enhance Greece's position as a major maritime nation.

The problem rests, and we may add very aptly, with the Minister of Economic Coordination, Mr. Aristides Protopapadakis, who began his career as a naval architect and who is in a better position than anybody else in the government to assess the needs of the industry and act accordingly.

THE COLLECTIVE AGREEMENT

The collective agreement for deep sea freighters and tankers has been extended for another two months. It is to be hoped that before these two months are up, the agreement will be renewed.

It seems, however, that the negotiations will run into difficulties, particularly with regard to the claims put forward by the engineers which the shipowners refuse to accept.

Some of the more conservative shipowners are even considering the nonrenewal of the collective agreement since wages are today ruled by the law of supply and demand and few officers are actually paid on the basis of the agreed wage-scale. As a result, the collective agreement wage-scale is a one-sided obligation against the shipowner.

Negotiations began some days ago in this unhappy climate and, for the first time since 1950, reluctance was shown on both sides in taking the initiative to solve the serious problems that have arisen.

There is no doubt that, ultimately, those who recognise the importance of the collective agreement and, more generally, the necessity for a spirit of cooperation among owners and crews, will do their utmost to seek and find an acceptable compromise.

The collective agreement has, of course, its weak points. Chief of these is the fact that officers are paid higher wages than those laid down in the agreement. This, however, is due to the fact that conditions are not normal on account of the serious officer shortage. When this disappears in time, the terms of the agreement will be applied and the collective agreement will once more become the guide-rule it was meant to be.

It is therefore imperative that the agreement be renewed and that the cooperation between shipowners and unions is maintained unbroken.

INOSSAE

Inoussae is a tiny island wedged between Chios and the coast of Asia Minor. From 1940 to the present day, the population has decreased from about 4,000 to 1,300.

Yet, Inoussae expatriates now own 150 ships, cargo vessels and tankers, totalling some 1,500,000 tons and they have not forgotten their home island.

On a recent visit to Inoussae we were impressed by the public works, the churches, schools, roads, and landscaping, as well as the imposing villas, all built and maintained through the generous grants and contributions of expatriate shipowners.

Most impressive of all is the Naval Gymnasium which is also a boarding school.

The Gymnasium was built by the sons of D. Pateras while the three-story building that houses the boarders was built with contributions from everybody on the island and from Inoussiots everywhere.

Able run by the headmaster, Mr. Keratsas and Admiral Hadjicostantis, who is also in charge of naval training, the Gymnasium is large and airy and everything is done to prepare the boys for a satisfying and productive sea career.

We feel, however, that the Naval Gymnasium at Inoussae should not be restricted exclusively to the Inoussiots. It should become a public

naval training school and this would also benefit the Inoussiots themselves.

They all take up sea careers anyway, so why should their school be a gymnasium and not a specific naval training establishment that would fit them better for their future careers.

A small part of the classical studies could be retained and we are sure that the end result would be even more effective than it is at Aspropyrgos.

Also, our suggestion would not conflict with but, to our mind, would implement the basic aim of the founders of this model Gymnasium.

THE CREW SHORTAGE

Recently published statistics of British Merchant Navy officers and men are interesting when viewed in comparison with the figures on our own Mercantile Marine.

A total of 145,714 British seamen are serving today. There are 13,792 certificated Masters and deck officers, 1,718 uncertificated seamen and 5,148 cadets and apprentices, 7,012 certificated engineers, 20,087 uncertificated engineers, 901 cadet and apprentice engineers, 3,399 radio officers, 32,047 deck petty officers, 15,941 engine-room petty officers, 42,390 purers, stewards, cooks and catering personnel in general and 3,279 others.

The Greek figures based on the recent census are as follows:

Officers of all categories (including radio officers and purers): 8,160. Uncertificated officers: 1,181. Cadets and apprentices of all types: 5,231. Lower deck crews: 49,598. Unlisted by the census: 2,190 and not included in the census: 4,500. Total: 70,860.

British officers make up about 30% of the total force serving whereas Greek officers constitute only 11.6% approximately of the total.

Despite the fact that the British merchant fleet possesses many more liners than we do and no sailing vessels, and therefore needs more officers, the difference is still a very large one.

Our merchant fleet grew so rapidly that it was impossible for the human element to catch up with the increase in tonnage. An apprentice requires at least twelve years before he can qualify for Master of a deep sea vessel.

Shipowners are as much to blame as anybody else for the present shortage and they will just have to put up with it until more young men are trained.

Every effort should be made towards this end and the «ifs» and «buts» that come up so often should be decisively overruled.

SHIPPING EXCHANGE

According to the Bank of Greece, foreign exchange earned from shipping amounted to 23,788,000 dollars during the first three months of 1961. This is broken down into 2,848,000 dollars for freight, 8,273,000 dollars from seamen's remittances, 9,694,000 dollars from shipowners' remittances, 1,711,000 dollars from ship repairs and victualling, 679,000 from contributions to insurance funds and 583,000 from taxes.

The total figure represents an increase of 6,335,000 dollars over the earnings for the first three months of 1960. It therefore seems likely that earnings during 1961 will reach the 100,000,000-dollar figure.

It is significant to note that shipowner remittances for the first time exceeded crew remittances.

DEEP SEA TRAWLERS

During the past five months, two more vessels have been added to our deep sea trawler fleet. They are Mr. Stathaki's «Koutouriaris» and the «Atlantis» Company's «Eurydice III». The fleet now consists of twelve vessels and five more are expected to enter service by the end of the year. They are Mr. Karaja's «Atlanticos», the «Alkyoni» Company's «Anna - Maria», Mr. Diamanti's «Athina» and the «Zephyros» Company's

CULLEN STEVEDORING CO. LTD.

Shipping Terminal Operators & Contracting Stevedores
at

TORONTO, HAMILTON, PORT WILLIAM, PORT ARTHUR,
DULUTH, SUPERIOR, MONTREAL, SOREL, THREE,
RIVERS, QUEBEC.

HEAD OFFICE

Marine Terminal 15, TORONTO, Ontario
Cable Address: CULSTEVE

General European Agents:

SIMPSON, SPENCE & YOUNG
28 St. Mary Axe LONDON E.C. 3.

TEL NO AVENUE 5200

CABLES: FALLOSTEVE

«Zephyros III» and «Zephyros IV». Thus we shall have 17 ships by the end of 1961 whose yearly catch is expected to reach 18,000 tons of frozen fish.

Figures released by the Agricultural Bank give the total catch of the eleven vessels working during the first three months of 1961 as 3,242 tons and the total for 1961 is expected to reach 14,000 tons.

REEFERS AND LINERS

We understand that Mr. N. Vernicos - Eugenides is planning to order two reefer ships of the Swedish type. We also learn he has bought two Swedish cargo liners of 5,500 dwt. each.

NEW BUILDING

— Two 20,000-ton dw. bulk-carriers ordered by Mr. P. Margaronis in Spain with delivery in 1962 and 1963 costing about six and a half million dollars with 30% cash and the remainder in five years at 6.5% interest.

— Messrs. Margaronis are also negotiating the construction of a 22,000 dwt. bulk-carrier with the Uraga Shipyards to be equipped with 12,000 hp Sulzer engines at a cost of 3.4 million dollars with 70% payable over seven years.

— Two 20,000 dwt. bulk-carriers ordered by Mr. G. Vergottis on behalf of a subsidiary company at the Nippon Kokkan yards (Shimizu) equipped with 6-cylinder Diesel engine developing 9,000 hp at a price of 3.5 million dollars per vessel with delivery of the first within 22 months and the second within 28 months. All the vessels listed above will fly the Greek flag.

— Delivery of the 13,000 g.t. «Montego» was delayed at Kobe on account of differences of a technical nature between shipowners and yard.

— Following the agreement reached between Mr. Onassis and the U.S. Government on the companies controlled by the former, the order for the 106,500 dwt. supertanker was cancelled at the Bethlehem yards and two 46,000 dwt. tankers were ordered instead. The «Mount Vernon Victory» was delivered last February by the Quincy yards and the «Monticello Victory» is scheduled for delivery in October. These supertankers are sister-ships to those mentioned above.

— The 106,500 dwt. supertanker ordered by Mr. Niarchos in the U.S., the keel of which was laid in May, 1959 at Bethlehem's Quincy yard is scheduled for delivery in early 1962.

MARINE DIESEL FUELS

Recent technical improvements in slow speed diesels have made it possible for ships to use heavier (and cheaper) fuels.

For some years now, diesel-propelled vessels have been using either medium or blended fuels, or certain grades of fuel oils — these usually being the raw residual products of refined crude oils — as recommended by the makers.

Very often, however, when such heavier fuels are used, they give rise to bitter complaints from the engineers of some ships even though chemical analysis usually proves the product was fully as specified and sometimes even better than other fuels used on board which never gave cause for complaint.

A survey of the complaints filed against suppliers enables us to group the causes into the following three categories:

1.— When bunkers are stored totally or partially in double bottom tanks containing residue or sludge from previous deliveries or from which the sea ballast has not been entirely removed, the symptoms occur as follows:

a) A complaint is filed several days, or even two to three weeks after delivery of the fuel on account of the fact that the engine room watch usually prefers to use the bunkers in the deep tanks where a higher degree of purity is maintained.

b) The complaints do not concern the performance of the product in the engine but the sludge rejected by the purifiers and clarifiers at short intervals, sometimes after every hour of operation.

These complaints do not arise from any defect in the product but from the contamination of the fuel in the double ballast tanks with

sea water from previous ballasting.

Unfortunately, many factors are responsible for this trouble. Expenses are necessary to maintain a high degree of cleanliness in these tanks and owners are not generally inclined to bear them. The complete rejection of the water ballast from the middle or after double bottom tanks in a loaded vessel is sometimes impossible. In many ships, the Master will not allow the engine room sufficient time to empty the ballast completely.

Very often, too, the rejection of dirty ballast in the vicinity of a vessel's bunkering point is not permitted.

Again, the use of certain grades of sludge breakers in such tanks increases the difficulties encountered by the ship's personnel operating the purifiers.

Finally, very often, a better (lighter) fuel may dissolve some of the sludge already formed from previous deliveries, thus aggravating the difficulties at the purifiers, and so on.

The true cause of such complaints is easy to verify by examining samples drawn from each double bottom tank and comparing them with a sample retained at the time of delivery or with a sample drawn from the vessel's own deep tanks. An analysis of such samples for sediment by extraction, water by distillation and sediment and water by centrifugal will usually be sufficient.

2.— The second group of such complaints includes reports from diesel engineers not on the performance of the product in the main engine but in the auxiliaries.

These complaints refer exclusively to deliveries of Marine Diesel Oils.

They are caused by the fact that certain grades of Marine Diesel Oils ordered in accordance with the main engine manufacturer's specifications, have been found suitable by some chief engineers for the auxiliaries as well.

This happens particularly when a supplier, not having any of that particular grade in stock at the bunkering port, supplies a better product than the one described in the order, or when the Marine Diesel Oil is a straight run product or a blend of Navy Special or Vacuum Gasoil or Heavy Gasoil with Light Gasoil.

Many chief engineers who understand the difference reserve such products and use them in certain auxiliary engines as well.

However, this procedure is rarely the subject of standing orders on board and when a change in the engine room personnel occurs, the experience gained is not passed on.

It may therefore happen that a ship will subsequently take on the Marine Diesel Oil as specified for the main engine but which is quite unsuitable for many types of auxiliary diesels.

3.— The third group of complaints arises from a vague description of the product required. Many orders are placed with no indication other than the viscosity desired. This practice is not harmful in steamships but, in the case of many diesel-propelled vessels, a more detailed description is necessary if such complaints are to be reduced to a minimum.

Unfortunately, the great variety of fuels available and the dissimilarity of conditions on board vessels do not make it possible for routine instructions to be circularised on this subject.

Each complaint has to be checked separately. Nevertheless, most of the bunkering firms have acquired enough experience with complaints of this type to enable them to be of substantial help to shipowners and engineers if a supplier's expert were to be invited on board.

Although the bunkering firm does not assume any responsibility through such visits, a single call by the expert is often sufficient to eliminate the trouble.

When conditions on board and the nature of the complaint are frankly described, the bunkering company is often in a position to give good advice with regard to the degree of cleanliness that must be maintained in the double bottom tanks, economical methods by which such cleanliness can be achieved and maintained, the grades to be used in the main engine and each auxiliary or the next best alternative if a particular grade or brand is not available.

By N. THANOPoulos
Secretary of the Greek Petroleum Association

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

MARITIMA FINANZIARIA S.p.A. - TRIESTE - VIA ROSSINI No. 2
STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS