

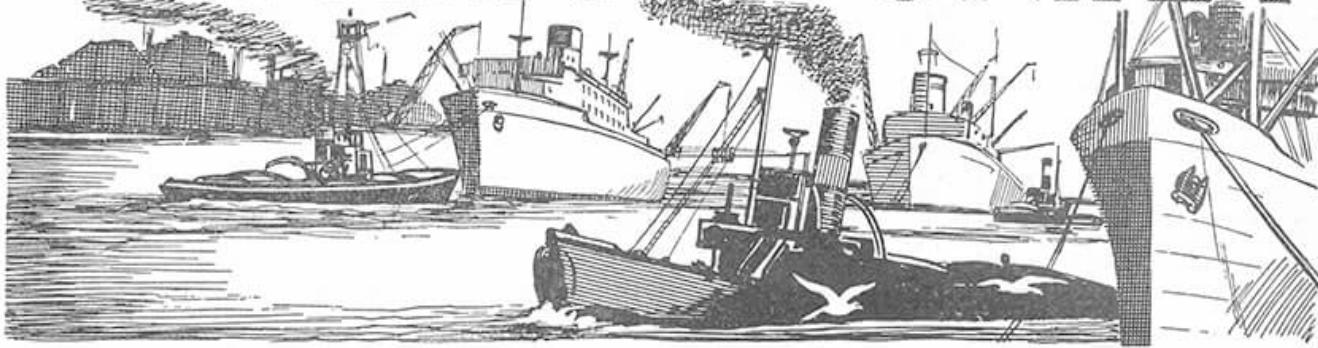
# NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1970

Αρ. Φύλλου 648/607

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΙ' (Περιόδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 648/607

ΕΚΔΟΤΗΣ :  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
Ε.Ε.Ν. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1970

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΑΣ ΑΚΟΥΣΘΟΥΝ ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ

"Εχει, πιστεύομεν, γνώμην και ή Ναυτίλια — έφοπλισται και ναυτικοί — έπι τούν καταρτισθέντος νομοθετικού διατάγματος περί άνωδιοργανώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. 'Επεδάλλετο και αἱ ἀποψεῖς των νὰ ἀκουσθοῦν πρὶν τὸ μέτρον τοῦ διασχωρισμοῦ τῶν ἀρμοδιοτήτων μεταξὺ πολιτικοῦ ὑπαλλήλων και λιμενικῶν ἀξιωματικῶν τελικῶν θεσμοθετήσεων.

Διερωτῶνται οἱ πολλοί, οἱ ζώντες τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα, πῶς εἰναι δυνατὸν νὰ τύχουν τῆς ὄρθης διασχειρίσεως τὰ ιδιότυπα ζῆτηματα τοῦ πλοίου ἀπὸ τοὺς μέλλοντας νὰ προσληφθοῦν ὑπαλλήλους, τὸ πρῶτον ἀντικρύζοντας τὰ θέματα ἐνὸς παραγωγικοῦ κλάδου, τόσον εὐπαθοῦς, ἀναπτυσσομένου εἰς περιβάλλον διεθνές, συναγωνιστικόν, μὲ βαθείας τὰς διακυμάνσεις, τὰς συχνὰ ἀπρότευτους. Ή οιαδήποτε βασικὴ καταρτίσις εἰς τὴν οικονομικὴν ἔστω ἐπιστήμην ἡ καὶ πείρα διοικητικὴ δὲν θὰ εἰναι ἀρκετὰ διὰ νὰ καλύψουν ὅχι μόνον τὸν προγραμματισμὸν τῆς αὔριον τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ ὥστὲ τὰ καθημερινὰ ζῆτηματα, τὰ ἀνακύπτοντα ἀπὸ τὸν σφύζοντα ζῶντας καὶ δρόσεως ναυτιλιακῶν ὄργανισμῶν.

Ἡ περίσκεψις νομίζομεν διὰ ἐπιβάλλεται. Φοβούμεθα ἀπειρίαν αὐτῶν ποὺ τὸ πρῶτον πρόκειται νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸν περίβολον τῆς Ναυτιλίας, ὅταν μάλιστα αὐτῇ συνοδεύεται ἀπὸ τὴν ἄγνοιαν τῶν πραγμάτων, ἀλλὰ διατί ὅχι καὶ τῶν προσώπων.

Δὲν πρόκειται ποτὲ νὰ θέσωμεν ἐν ἀμφιβόλῳ τὴν ἀγαθὴν πρόσθειν τῶν εἰσηγθέντων τὸ μέτρον τοῦ διασχωρισμοῦ αὐτοῦ. Εἰς τὴν καλυτέραν ἔξυπηρέτησιν τῆς Ναυτιλίας ἀποδέλπει. 'Η μελέτη ἀκριβῶν αὐτοῦ καὶ ἀπὸ τὰς ἐνδιαφερομένας τάξεις τῶν ναυτιλομένων καλὸν θὰ προσπορίσῃ, ἵσως τὸ μέτρον νὰ καταστῇ πληρέστερον, ἔξυπηρετικῶτερον.

### Η ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Τυγχάνει εἰσέτι ἐπεξεργασίας παρ' ἐπιτροπῆς ἀρχιπλοιάρχων τῶν ἔφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων τὸ ὑποβλήθεν ἀπὸ τὴν Π.Ν. Ο. εἰς τὴν 'Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν σχέδιον τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν. 'Εντὸς τῶν ἡμερῶν περατοῦται ἡ ἐπεξεργασία, τὸ πόρισμα τῆς ὁποίας θὰ ἀποτέλεσθαι καὶ τὴν πρὸς τὸ Συμβούλιον τῆς 'Ἐνωσεως εἰσῆγησιν ἐπὶ τῶν συζητήσεων μὲ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ναυτικῶν εἰδικῶν θεμάτων.

Βάσει τῶν μέχρι τοῦδε συγκεντρωθέντων στοιχείων ἡ ἐπέρχομενή αὐξησης ἐπὶ τοῦ καταγγελθέντος συμβατικοῦ μισθολογίου, σὺν τῷ σύνολον τῶν προβαλλομένων ἀξιώσεων ἥθελον ίκανοποιηθῆν, ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 78%. Ή Π.Ν.Ο. τὴν ὑπολογίζει εἰς 50%.

Μακραὶ καὶ κοπιώδεις προβλέπονται αἱ διαπραγματεύσεις. 'Επιτροπὴ ἔξ ἔφοπλιστων ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. 'Ανδρεάδη δὸς τὰς διεξαγάγῃ. 'Η καλὴ θέλησις δὲν λείπει εύτυχῶν ἑκατέρωθεν. Τὸ κύριον θέμα πα τῶν διαπραγματεύσεων δὸς ἀναφέρεται εἰς τὴν μισθοδοτικὴν κατάστασιν, τὴν βελτίωσιν τοῦ μισθολογίου τῶν κατωτέρων πληρωμάτων. Αὐτὰ εἶναι τὰ ὀπωσδόπιτε δόκιμενα καὶ αὐτῶν ἡ ἀνάγκη τῆς μισθοδοτικῆς ίκανοποιησεως ἀνακύπτει ἐπιτακτική. 'Η παραχωρηθεῖσα ἄλλως τε ἀπὸ τὸν Οἰκον. I. K. Καρρᾶ κατὰ 25% αὐξησις, βασικώς ἐπιτρέπει τὴν προβαλλομένην ἀξίωσιν τῆς πέραν τοῦ ποσοστοῦ τούτου βελτιώσεως τοῦ μισθολογίου τῶν ναυτοθερμαστῶν. Αὐτὰ τὰ 25% ἀποτελοῦν πλέον τὴν ἀφετηρίαν.

'Εντὸς τοῦ 'Οκτωβρίου ἐλπίζεται νὰ ἔχῃ ἐπιτευχθῆναι η συμφωνία. Θὰ τὴν χαρετήσωμεν ὡς τὴν πλέον ἐπικοδομητικὴν προσπάθειαν ἀποκαταστάσεως τῶν περὶ τὴν ἀπάνδρωσιν τῶν πλοίων προβλημάτων, ἔτι δὲ καὶ τῆς προσελκύσεως τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

### ΤΟ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ

Δὲν εἶναι, βεβαίως, ἐλληνικὸν μόνον φαινόμενον ἡ Ἀλλειψις πληρωμάτων. Παντοῦ, εἰς ὅλας τὰς βιομηχανικὰς χώρας μὲ ἀντιτυγμένην καὶ τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα, αἱ τάξεις τῶν ναυτικῶν ἀραιοῦνται, ἐνῷ, ἔξ ἀντιθέτου, αἱ μισθοδοτικαὶ ἀπαιτήσεις αὐξάνονται. 'Ιδιαιτέρως τὸ ἐπιβατηργὸν ὑπερωκεάνιον σκόφος, μὲ τὸ πολυπληθὲς βοηθητικὸν προσωπικὸν του, ὑφίσταται τὰς συνεπείας τῆς ἐλλείφεως καὶ τῆς ἀκριβῆς ἀπανδρώσεως. Μετὰ τοὺς Βρετανούς, τοὺς εἰς εύρυτάτην κλίμακα χρησιμοποιούντας τοὺς 'Αστιάτας, ἔρχονται τώρα οἱ 'Ολλανδοί μὲ τοὺς 'Ινδονησίους. 'Εκατὸν εἴκοσι ἐναυτολόγησε τελευταίως καὶ ἡ 'Ολλανδ-'Αμερικα 'Λαΐν ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεάνιου της 'Ryndam', ἀντιμετωπίζουσα τὰς ὑπερμέτρους ἀξιώσεις τῶν 'Ολλανδῶν ναυτικῶν, αἵτινες καὶ τείνουν νὰ καταστήσουν τὴν διαχείρισην τοῦ διλανδικοῦ ἐπιβατηγοῦ σκάφους ἀπαγορευτικήν, μὴ συναγωνιστικήν.

"Ἄσ σημειωθῇ ὅτι καὶ ἄλλοι 'Ολλανδοί ἐφοπλισταὶ ἀπασχολοῦν ἥδη 'Αστάτας ναυτικούς, ὡς μόνην λύσιν τῆς ἀδυναμίας νὰ ίκανοποιήσουν τὰς ἀπαιτήσεις τῶν 'γιοιούνιον'. 'Ανομολογεῖται, ἄλλως τε, ἀπὸ στόματος ὑπευθύνων ἀγγλικῶν κύκλων, ὅτι χωρὶς τοὺς 'Αστάτας, θὰ ἥτο ἀνέφικτος ἡ κίνησις τῶν ἀγγλικῶν ἐπιβατηγῶν γραμμῶν.

Δὲν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν διὰ τὸ σύντομον πρόβλημα πρόκειται νὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὸ ιδιούμαντον μαζὶ ὑπερωκεάνιον εἰς ἥν περίπτωσιν τὸ αἰτίματα διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἔξιχθον μέχρι τοῦ δυσβαστάκου πλέον δρίου διὰ τὴν πλοιοκτησίαν. Δέον νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὄψιν, ὅτι τὸ ναυλολόγιον τοῦ ἐπιβατηγοῦ διατηρεῖται χρημάτων, συναγωνιστικὸν τοῦ ἀεροπλάνου, οὐ τούς τὰς ἔσοδας τῆς κινήσεως του διὰ νὰ ἐπιτραπῇ ἡ ἐπιβίωσίς του, δὲν ἐπιδέχονται σημαντικὴν τινα αὐξησιν καὶ ὅτι εἰδικῶτερον τὸ ἐλληνικὸν ὑπερωκεάνιον, κατ' ἀντίθεσην πρὸς ὅλα τὰς ξένας, δὲν ἐπιχορηγεῖται. 'Αν τὸ κόστος της διαχειρίσεως του ὑπερμέτρως ηθελεν αὐξηθῆ, η προσφυγὴ εἰς τὰς ξένας πληρώματα η ἡ συστολὴ τῆς δραστηριότητός του, τῆς τόσον ἐπιτυχῶς ἐκταθεῖσης, θὰ εἶναι ἀναπότρεπτος. 'Άσ τὸ ἔχουν ὑπὸ διών των δλοὶ οἱ ἀποζῶντες καὶ δλοὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν ὑπόστασιν του.

### ΚΑΤΕΝΟΗΣΑΝ ΤΗΝ ΑΝΑΓΚΗΝ

Μετὰ μακρὰς διαπραγματεύσεις τοῦ κ. 'Αντ. Χανδρῆ μὲ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων ἐπετεύχθη ἡ συμφωνία διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῆς ὑπερωκεάνιου ἐπιβατηργού ναυτιλίας.

Αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τῆς συμφωνίας ἔχουν οὕτω:

- 1) Αὐξησης κατὰ 20% εἰς τὸ βασικὸν μισθολόγιον τῶν ἀξιωματικῶν. Διδομένου διὰ τὸν ἀπολαμβάνοντα μισθοῦ ἀνώτερον τοῦ δρίου τῆς συμβάσεως καθοριζούμενου, η δοθεῖσα αὐξησης οὐσιαστικῶν καταβάλλεται ἥδη.
- 2) Αὐξησης κατὰ 15% εἰς τὰ κατώτερα πληρώματα, αὐξησης μέλλουσα ὀπωσδόπιτε νὰ καταβοτανήται πρόσθια τοῦ δρίου τῆς συμβατικῆς κλίμακος.
- 3) Παροχὴ 'δωρού ἀναπτάσεως' μὲ τὴν καταβολὴν εἰς δλοὺς ποσοῦ ἴσου πρὸς τὸ ὄντως διώρον, οὐ ναυτικοῖς δέον νὰ παραμείνει πρὸς τὸν πλοίου 12μηνον. 'Η pro rata καταβολὴ δέον προβλέπεται.

- 4) "Άδεια έτησία μετά πλήρων άποδοχών 24 ήμερών εις όλους διὰ τὸ α' ἔτος τῆς ισχύος τῆς συμβάσεως καὶ μηνὸς διὰ τὸ δεύτερον.
- 5) Συνυπολογισμός εἰς τὸν μισθὸν ἀσθενείας καὶ τῶν 16,6%, μὴ ὑπολογισθεὶς κατὰ τὴν ἀναπροσαρμογὴν τοῦ μισθολογίου μετά τὴν ἔκπτωσιν τῆς λίρας.

Δεδομένης τῆς δυσκόλου θέσεως ὑπὸ τὴν ὥποιαν κινεῖται ἡ ὑπερωκενίος ἐπιβατηγός ναυτιλίας αἱ δοθεῖσαι αὐξήσεις εἰς τὴν ὅλην μισθοδοτικὴν κατάστασιν τῶν πληρωμῶν των κρίνεται ὡς λίγα ἴκανοποιητική. Ο. κ. Χανδρῆς ἐπέδειξε διὰ μίαν ἀκόμη φοράν τὴν πλήρη κατανόησιν τῆς ἀνάγκης, ὅπως ἀπροσκόπτως συνεχισθῇ ἡ διμερῆς συνεργασία. Πολύτιμος, πράγματι, εἶναι.

### ΑΥΤΑΙ ΑΙ ΛΙΠΟΤΑΞΙΑΙ

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Ν. Υόρκην: «Γράψτε, προκαλέστε τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων τοῦ Ὑπουργείου διὰ τὸ πρόδηλημα τῶν ἀρθρῶν λιποτακτῶν. Εἰναι τόσον βαρὺ τὸ διαπραττόμενον ἔγκλημα εἰς βάρος τοῦ πλοίου, ὥστε ἡ οἰαδήποτε ποιητὴ νὰ είναι δικαιολογημένη, ἐπιβεβλημένη.

» Οἱ Ἀμερικανικοὶ λιμένες εἰναι ἡ πλέον ἐπικίνδυνος περιοχή. Ὁμαδικαὶ αἱ λιποταξίαι. Κατήγησεν ὁ ἐφοπλιστής νὰ προϋπολογίζῃ εἰς τὰς δαπάνας τοῦ πλοίου, τοῦ προσεγγίζοντος εἰς Ἀμερικανικὸν λιμένα καὶ ἔνα ποσὸν 10-15 χιλ. δολλαρίων διὰ τὰ πρόστιμα καὶ τὰ ἔξοδα μετακλήσεων ἄλλων εἰς ἀντικατάστασιν τῶν λιποτακτῶν. Καὶ γνωσταὶ εἰναι αἱ δυσχέρειαι τῆς ἑξερέσεως των. Διττὸν τὸ κακόν. Δαπάναι διὰ τοὺς λιποτακτας, δυσχερεστάτῃ ἡ ἀντικατάστασί των.

» Εἰς τὰ πλοῖα μᾶς μεγάλης Ἐλληνικῆς ἐταιρίας ἔθυροκαλῆθησαν εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, ἐν εἴδει προκηρύξεων ἀπὸ μέρους τῶν Πλοιάρχων, συστάσεις διὰ τὰς συνεπειας μιᾶς δραπετεύσεως. Περιγράφεται τὸ διαπραττόμενον εἰς βάρος αὐτοῦ τοῦ λιποτάκτου ἀδίκημα καὶ ἀναφέρονται αἱ ποινai ποὺ ἐπιστρέψει.

» Θὰ ἡτο μήπως σκόπιμον αὐταὶ αἱ συστάσεις νὰ προέρχωνται ἀπὸ τὸ Ὑπουργείον, ὅπερ νὰ ἀναφέρεται εἰς τὰς ποινικὰς κυρώσεις, ποὺ δὲν πρόκειται οἱ δραπετεύοντες νὰ ἀποφύγουν, αὔτινες, πράγματι ἐπὶ τὸ αὐστηρότερον πρέπει νὰ θεσπισθοῦν;

» Ἡ ἐπάνοδος τοῦ λιποτάκτου εἰς τὴν θάλασσαν πρέπει διὰ παντὸς μέσου νὰ ἀποκλείεται καὶ ποιναὶ φυλακίσεως, μὴ ἐπιδεχόμεναι τὴν ἀνακοπὴν λόγῳ ἐρήμην καταδίκης, πρέπει νὰ προβλεφθοῦν.

» Εἴμεθα βέβαιοι οἱ ἡ αὐστηρότης θὰ ἔχῃ καλὰ ἀποτελέσματα. Δὲν θὰ σταματήσουν, βεβαίως, αἱ λιποταξίαι, ἀλλὰ θὰ πε-

ριορισθοῦν, τουλάχιστον, καὶ ἡ τιμωρία μερικῶν διὰ τοῦ τύπου ἀνακοινουμένη πολλοὺς θά ἀναγκάσῃ νὰ σκεφθοῦν ἂν θὰ λιποτακτήσουν.

» "Ἄς ὑποδείξουν καὶ κάθε ἄλλο μέτρον πρόσφορον αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανώσεις καὶ ὃς ἐπιμείνουν εἰς τὴν θεσμοθέτησίν του. 'Ἐν κυριολεξίᾳ διαίλομεθαν."

Αὐτά μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην καὶ τὰ μεταφέρομεν αὐτούσια εἰς τὰς στήλας μας. Μοναδικόν, καθαρῶς Ἐλληνικὸν καὶ τὸ φαινόμενον αὐτὸν ἀθρόων δραπετεύσεων. Κάτι τὸ ἀποφασιστικὸν χρειάζεται νὰ ληφθῇ. Συμφωνεῖ ὁ κ. Χολέδας;

### ΜΕΤΡΙΑ Η ΠΡΟΣΕΛΕΥΣΙΣ

"Ἐλληξ πρὸ ἡμερῶν ἡ προθεσμία ὑποδολῆς αἰτήσεων διὰ τὰς Δημοσίας Σχολὰς Ἐμπ. Ναυτικοῦ. Διὰ τὰς 440 θέσεις ὅλων τῶν Σχολῶν καὶ τῶν κλάδων, ὁ συνολικὸς ἀριθμὸς τῶν ὑποψήφιων ἔφθασε τοὺς 520. Ἀναλυτικῶτερον, διὰ τὰς πέντε Σχολὰς Πλοιάρχων, αἱ αἰτήσεις ἀνήλθον εἰς 200. Διὰ τὰς πέντε Σχολὰς Μηχανικῶν, εἰς τὰς ὅποιας περιλαμβάνονται καὶ αἱ νεοσύστατοι Σχολαὶ Χανίων καὶ Θεσσαλονίκης, οἱ ὑποψήφιοι ἀνήλθον εἰς 270. Καὶ τέλος διὰ τὰς δύο Σχολὰς Ἀσυρματιστῶν, ἤτοι τοῦ Ἀσπροπύργου καὶ τῆς νεοσυστάτου Ρόδου, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑποψήφιων ἔφθασε τοὺς 50.

Μετρία οὕτως ἐμφανίζεται ἡ προσέλευσις. Μόλις διερκαλύπτεν τὰς κενὰς θέσεις οἱ ὑποψήφιοι. Δεδομένου μάλιστα στὶς ἐπίκειται ἀπὸ τὴν Ὑγειονομικῆς Ἐπιτροπῆς ἀποκλεισμός ἐνός, ἔτοι μικροῦ, ἀριθμοῦ ἐκ τῶν ὑποβαλλόντων αἰτήσεις, εἰναι ζῆτημα ὃν θὰ συμπληρωθοῦν ὅλαι αἱ θέσεις.

Χιλιοσυζητήμεναι αἱ αἰτίαι τῆς ἀπορθυμίας. Εἰς τὰς γνωστὰς καὶ συμφύτευσις πρὸς τὰς συνθῆκας τοῦ ναυτικοῦ ἀπαγγέλματος αἰτίας, δεὸν νὰ προστεθῇ ἡ λόγω τῶν γνωστῶν ἐμποδίων καθυστέρησις ἐνάρξεως τῆς μεγάλης ἐκστρατείας διὰ τὴν προσέλκυσιν. Όης εἰς ἐπὶ πλέον λόγος, οὐχὶ ὅμως ὕστατος εἰς σημασίαν, εἰναι ἡ μᾶλλον ἀκαρίος λῆξις τῆς προθεσμίας συμμετοχῆς εἰς τὰς ἔξετασεις. Τὰ ἀποτελέσματα τῶν εἰσαγωγικῶν ἔξετασεων εἰς τὰς Ἀνωτάτας καὶ Ἀνωτέρας Σχολάς, δὲν ἔχουν εἰσέτι ἐκδοθῆ. Μετὰ τὴν δημοσίευσίν των, μέγα ποσοστὸν ἐκ τῶν μὴ ἐπιτυχόντων νέων, θ' ἀναζητήσῃ ἄλλους ὄριζοντας ἀπαγγελματικοῦ προσανατολισμοῦ. 'Ἐκ τῆς πλουσίας ταύτης πηγῆς, πάρα πολλοὺς θὰ ἰδύνατο ν' ἀντλήσῃ η Ναυτιλία. Δὲν παραγωρίζομεν τὰς ἐκ τῆς ἀναβολῆς δυσχερείας. Τὰ μαθήματα τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν πρέπει ν' ἀρχίσουν ἔγκαιρως καὶ ἡ ἀναμονὴ τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ Ἀκαδημαϊκοῦ, μοιραίως θὰ προκαλέσῃ διαταραχάς εἰς τὴν διδασκαλίαν. 'Αλλ' ἡ ἀνάγκη προσελκύσεως μεγά-

### ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

λου ἀριθμοῦ ὑποψήφιων, διὰ τὴν ἀναγκαίαν ἐπιπλογὴν καὶ τὴν παρακολούθησιν τοῦ ρυθμοῦ τῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτιλίας, ἐπιβάλλει παραχωρήσεις. 'Ἡ προσαρμογὴ τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος είναι πάντοτε δυνατή. 'Αρκεῖ αἱ Σχολαὶ νὰ ἰδουν πλήρεις τὰς αιθούσας διδασκαλίας των.

### ΛΕΙΠΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΙ

Κλειστὸν τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ἀσυρματιστοῦ Ε.Ν. Είναι μία διατίστωις βεβαιουμένη ἀπὸ τὴν Ἐλλειψιν κάθε προσφορᾶς πρὸς ναυτολόγησην ἀπὸ αὐτούς τοὺς ἀριθμούς τῶν ἐνέργειας καὶ τῶν διαθεσίμων ἀσυρματιστῶν. Τοὺς ἀριθμούς αὐτοὺς ἔδημοισταμεν πρὸ τίνος χρόνου. Καθ' ἧν στιγμὴν ἀναζητεῖται ἀπὸ τοὺς νέους μας ὃ προσφορώτερος ἐπαγγελματικὸς προσανατολισμός, ὃ τοῦ ἀσυρματιστοῦ είναι εἰς τὴν πραγματικότητα ἀπροστέλαστος, παρὰ τὸ γεγονός ὃτι δύναται νὰ ἀποκτηθῇ τὸ δίπλωμα μὲ τὴν μικρότεραν δαπάνην καὶ προσπάθειαν καταρτίσεως, ὃτι παρέχει ὑπερασφαλῆ ἀπασχόλησην καὶ ἀποδίδει ὑψηλὴν τὴν ἀντιμεσθίαν (230 λίρας Ἀγγλίας μηνιαίων). Αἱ προϋποθέσεις, αὐτά τὰ προσόντα διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος είναι καθ' αὐτὸν ἀπαγορευτικά, ἐξ οὗ καὶ ὁ μικρὸς ἀριθμὸς τῶν εἰς τὰς σχολὰς προσερχομένων.

Καὶ πρὸ τῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης νὰ ἐπανδρωθοῦν τὰ πλοῖα μας μὲ "Ἐλληνας ἀσυρματιστὰς — τὰ κενὰ εἰναι μεγάλα καὶ οἱ ὑπερτούντες ξένοι πάμπολοι — παρεσχέθη ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἡ ῥητὴ διαθεσίαίων ὃτι τὰ προσόντα τῆς εἰσόδου τῶν νέων εἰς τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ραδιοτηλεγραφητοῦ θὰ τείνουν ἀναθεωρούμενα ἵνα διευκολύνουν τὴν προσέλευσιν τῶν περισσότερων διὰ τὸ δίπλωμα. Πλὴν αἱ διαβεβαιώσεις αὐταί, ἄγνωστον διατί, παρέμειναν ἀνεκτέλεστοι, ἐνῷ ἡ Ἐλλειψις ἀσυρματιστῶν καθίσταται ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν δύστερα.

Ἐπανερχόμεθα, κατὰ συνέπειαν, εἰς τὴν σύντασιν μας πρὸς τοὺς ἀρμοδίους. Τὰ ὄσα μέτρα ὑπερσχέθησαν οὐτοὶ δέον νὰ ληφθοῦν τὸ ταχύτερον. Πρέπει αἱ τάξεις τῶν ἀσυρματιστῶν νὰ πυκνωθοῦν. 'Αρκεῖ πρὸς τοῦτο νὰ συσταθῇ μία ἀκόμη σχολὴ καὶ νὰ συντομευθῇ ὁ χρόνος τῆς προϋπηρεσίας — πρὸ παντὸς αὐτὸς — διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος.

### ΔΙ ΠΙΣΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΤΗΣ Ε.Τ.Β.Α.

Εἴχομεν καὶ εἰς τὸ παρελθόν, δι' ἐκτεταμένου ἄρθρου, ἐπισημάνει τὴν συμβολὴν τῆς Ἐλληνικῆς Τραπέζης Βιομηχανίκης 'Ἀναπτύξεως εἰς τὴν ραγδαίαν ἐξέλιξιν τῆς ἔγχωρίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ὅλα

## COULOUTHROS LTD.

58/59, Fenchurch Street, LONDON E.C.3

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP, LONDON E.C.3

TELEX: 887-556/7, ANDROSHIP, LONDON

TELEPHONE: 01-481-8781 (TEN LINES)

## COULOUTHROS SHIPPING Co. LTD.

2, D. Gounari Street, PIRAEUS

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 422-624 • 420-228



λυετή και πολύμοχθον προσπάθειαν, μή ἐπιτρέπουσαν σχεδὸν εἰς τὸν συγγραφέα ἄλλην παράλληλον ἀπασχόλησιν, εἶναι φυσικὸν νὰ πρέπει νά ἀμειφθῇ, καὶ μᾶλιστα, πλουσιοπαρόχως.

Τὸ Εὐγενίδειον προσφέρει πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον 3.500 δρ., κατὰ τυπογραφικὸν δεκαεξαελίδιον. Ἡ συγγραφή, ἐπομένως, βιβλίον 320 σελίδων συντετάγεται ἀμοιβὴν 70.000 δρ. Ἀφαιρουμένης δὲ τῆς φορολογικῆς ἐπιβαρύνσεως, ἔν τοι πολὺ μικρότερον ποσὸν ἀπομένει εἰς τὸν μοχθόσαντα συγγραφέα. Διὰ νὰ ἐννοήσῃ τις τί σημαίνει τὸ ποσὸν τοῦτο, δὲν ἔχει εἰμὶ ν' ἀναγνώσῃ ἀπλῶς τὰς παρεχομένας ἀμοιβάς, διὰ τὴν συγγραφὴν τῶν Ἀναγνωστικῶν τοῦ Δημοτικοῦ Σχολείου. Τὸ 'Υπουργεῖον 'Εθνικῆς Παιδείας, ἐν τῇ κατανοήσει τοῦ ρόλου τὸν ὃποιον παίζει τὸ καλὸν διδακτικὸν βιβλίον, δὲν ποικιλοτρόπως ἔχει τονίσει μέριο στήμερον ἡ 'Εθνικὴ Κυβέρνησης, δὲν ἔφεισθη χρημάτων, ἵνα προκαλέσῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀριστέων. Συμφώνως, λοιπόν, πρὸς προσφάτως δημοσιεύθεισαν ἀπόφασιν (ὑπ' ἀριθ. 111243/1970, Φ.Ε.Κ. 198/27.8.70), διὰ τὸ 'Αλφαθητάριον τῆς Α' Δημοτικοῦ, τὸ σύνολον τῆς συγγραφικῆς διαπάνης διέρχεται εἰς 600.000 δρ., ἔξι ὥν 350.000 δὲ λάβη τὸ Α' βραδεῖον, 120.000 τὸ δεύτερον, 70.000 τὸ τρίτον, 40.000 δὲ Α' ἐπαινος καὶ 20.000 δὲ Β' ἐπαινος. Διὰ τὸ ἀναγνωστικὸν τῆς Ε' Δημοτικοῦ, ἡ διάπληνη συγγραφῆς φθάνει τὰς 740.000 δρ., ἔξι ὥν τὸ Α' βραδεῖον δὲ λάβη 400.000 δρ., καὶ δὲ Β' ἐπαινος 40.000 δρ.

Εἶναι ἀνάγκη νὰ σχολιασθῇ περαιτέρω ἡ σύγκρισις; 'Αρκεὶ μόνον νὰ λεχθῇ, διὰ τὸ βιβλίον τῶν Μαθηματικῶν τοῦ πλοιάρχου, ὅπερ δὲ περιλάβη 25 περίπου τυπογραφικά, δὲ συγγραφεῖν δὲ λάβη ἀμοιβὴν κατωτέρων τοῦ Γ' βραδείου τοῦ Ἀναγνωστικοῦ τῆς Γ' Δημοτικοῦ. 'Υπὸ τοιάπεις διμοσιεύσεως, οἱ πάντες ἔννοούν διὰ σύντετον τὸ ἀνάλογον ἐνδιαφέρον ὑψίσταται, οὔτε τὸ ἀναγκαιόν πεδίον ἐπιλογῆς διατίθεται.

Φυσικά, τὸ 'Ιδρυμα Εὐγενίδου πράττει πολλὰ καὶ δίδει πολὺ περισσότερα. Διότι πέραν τῆς συγγραφικῆς διάπληνης, τὰ ἔξοδα τῶν ἑκδοτικῶν ἐπιτροπῶν, τῆς ἑκτυπώσεως, τῆς βιβλιοδεσίας κ.λπ., εἶναι τεράστια. Ἡ δὲ τιμὴ πωλήσεως σχεδὸν ἔξευτελιστική. 'Επομένως, δὲν εἶναι ἐπιτρεπτὸν νὰ ἔχουμεν μεγαλυτέρας ἀξίσσεις. Τὸ 'Υπουργεῖον, διμοσιεύσεως, δὲν δύνατον νὰ συμβάλῃ ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν ρύθμισιν τοῦ ζητήματος. Καὶ ἐὰν δὲ Κρατικὸς Προϋπολογισμὸς δὲν τὸ ἐπιτρέπῃ, τὸ Κεφάλαιον τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως δὲν δὲ εὑρίσκει καλύτερον τρόπον διαθέσεως ἐνὸς ποσοῦ — ἐλαχίστου, δλῶς τε — ἐκ τῶν πόρων του, διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς προσπαθείας τῶν ναυτικῶν ἔκπτασεν.

τικῶν κειμένων. Τὸ παράδειγμα τοῦ 'Υπουργεῖον Παιδείας εἶναι ἀπτὸν καὶ τὸ μήνυμα ὅπερ ἐκπέμπει ἡ προμηνθείσα ἀπόφασις λίαν εύνόητον.

## ΥΠΕΣΧΕΘΗΜΕΝ ΤΗΝ ΑΠΑΝΤΗΣΙΝ

Τακτικὸς συνεργάτης τῆς στήλης τῆς ἀλληλογραφίας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὁ κ. Πατεράκης. 'Απὸ τῆς θέσεώς του ὡς «operation manager» ἐφοπλιστικῆς ἐπιχείρησεως, ἐδρευούσης εἰς Νέαν 'Υρκην, διαχειρίζομένης ἐλληνόκτητα πλοίου ὑπὸ ἔξινας σημαίας, ἀσχολεῖται εἰς μεκράς, κατὰς καιρούς, ἐπιστολάς του μὲ τὸ φλέγον ζῆτημα τῆς ἀνεπαρκείας τοῦ ἐμφύχου ωλικοῦ. 'Εκ καθηκόντος τὰς ἀδέμοσιευσιμενες. Καὶ διότι τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἀπέδωσαν ἔν τινι μέτρῳ τὴν ὁδήγησα τοῦ προβλήματος τῆς ἐλλείφεως πληρωμάτων εἰς τὴν ἀπρογραμμάτιστον συστώρευσιν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας παρηλίκων ἡ ὀπωδόηποτε προκρεωρημένης ἡλικίας πλοίων, κατειρωνύεται διὰ τελευταίας ἐπιστολῆς τοῦ τὰς διατυπωθείσας ἀπόψεις, χαρακτηρίζων αὐτάς καὶ ὡς ὑπεκφυγὴν διὰ τὴν ἐπιβελημένην προσπάθειαν πυκνώσεως τῶν ναυτεργατικῶν τάξεων.

Καὶ διὰ μὲν τὸ ὄρθιον καὶ τὸ συμφέρον τῆς προσκτήσεως τόσων καὶ τόσων σκαφῶν, ἀμφιβόλου διὰ τὴν αὔριον ἀπόδοσεως, φαίνεται ὁ ἐπιστολογράφος μας — δὲν καὶ ναυτικὸς ἐξ ἐπαγγέλματος ὡς ἀσυρματιστής — διὰ δὲν ἔχοντες τὰς ἀποφράδας ἡμέρας τοῦ 1958, πολὺ περισσότερον τοῦ ἀπωτέρου παρελθόντος. 'Αναφέρεται εἰς καταστάσεις ἀνωμάλους, ὡς αἱ κρατοῦσαι, διὰ νὰ δικαιολογήσῃ τὴν ὀγορευτικὴν μανίαν, ἡτίς κατέλαβε τοὺς πάσας προελεύσεων ἐπαγγελματικῆς 'Ελληνας, λησμονῶν ὅτι αἱ ἀνωμαλίαι θέττον ἡ βράδιον δὲ παρέλθουν καὶ διὰ εἰς τὸν μεταφορικὸν στίδον θὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὰ συναγωνιστικότερα πλοῖα τῶν Ἀγγλῶν, τῶν Νορβηγῶν καὶ τῶν Ιαπωνῶν. Αὐτοὶ τὴν ἀντίθετον μὲ ἡμᾶς ἡ κολούθησαν τακτικήν. 'Εξεποίησαν τὰ μικρὰ καὶ ἀντιοκονομικὰ σκάφη καὶ ἐναυπήγησαν τὰ μεγαλύτερα συγχρονισμένα μὲ τὸ διλιγόντερον πλήρωμα.

'Αλλὰ δὲ ἐπιστολογράφος μας, ζῶν μακρὰν τῶν ἔδων καταστάσεων, φωρᾶται ἀπληροφόρητος γεγονότων, ἀτίνα ἀμεσώτατοτο ἐπέδρασαν εἰς τὴν κρατοῦσαν ποσοτικὴν ἀνεπάρκειαν τῶν πληρωμάτων. 'Η μετανάστευσις — ἐνόταν χιλιάδες ἄνθρωποι εἰς τὴν Αὐστραλίαν, εἴκοσι χιλιάδες εἰς τὴν Αμερικὴν καὶ πεντήκοντα χιλιάδες, κατ' ἔτος εἰς τὴν Γερμανίαν — ἀραιώσε καὶ ἀραιώνει τὰς τάξεις τοῦ ἐργατικοῦ μας δυναμι-

κοῦ, ἐνῷ διὰ τὴν ἀναπτυσσομένην βιομηχανίαν μας ἀγωνιώδης καταβάλλεται προσπάθεια ἔξευρέσεως νέων ἐργατικῶν χειρῶν. 'Η ἐπαρχία κυριολεκτικῶν ἀπεμαστεύθη. 'Αλλὰ διατί, κ. Πατεράκη, θὰ κατέληπῃ εἰς τὴν θάλασσαν ὁ νέος, ὁ ἐξ αὐτῶν ἀκόμη τῶν ναυτικῶν περιοχῶν προερχόμενος, ὅταν τὸ σα μειονεκτήματα ἐφανίζεται τελευταίως τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα αὐτὸν ἀπόφεως μισθωτούς, κοινωνικῆς προνοίας καὶ ἀνέσεων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς τὰς ἀπασχολήσεων;

Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀσυλλογίστως δὲν προέβλεψαν τὰς ἐπερχομένας καταστάσεις. 'Ηρκούντο νὰ ἀγοράζουν τὰ πλοῖα, ἀδιαφορούντες διὰ τὸ δυνατόν τῆς ἐπανδρώσεως των. Κάποτε ἀναπτυρέπτως θὰ ἐπήρχετο ἡ ἀνέπαρκεια.

Ο κ. Πατεράκης πιστεύει δυνατήν τὴν θεραπείαν τῆς πιστοκής αὐτῆς ἀνεπαρκείας διὰ μέσων καθαρῶν ἐμπειρικῶν. Τὴν διπλῆν φυλακὴν ὑποδεικνύει εἰς τὰς ναυτικάς μας σχολαὶς — ἡμερήσιας καὶ νυκτερινὰ μαθήματα — ἀγνών τὸ δυνατόν τῆς κατατάσεως, ἀκόμη δὲ τὴν βασικὴν προϋπόθεσιν τῆς συστάσεως τῶν σχολῶν, ποὺ δὲν εἶναι παρὸν ἡ ἐκ παραλλήλου πρὸς τὴν μάθησιν, ἀνάπτυξις τοῦ ηθούς τῶν νεών ναυτίλων καὶ διαμόρφωσις χαρακτήρων. Καὶ αὐτὴ ἐπιτυγχάνεται πληρέστερον, ὅταν δὲ μαθητὴς εἶναι ἀστερικός εἰς τὰς σχολάς.

Δὲν θέλει ἀκόμη νὰ ἔξετασῃ ὁ ἐπιστολογράφος μας ποὺ θὰ ἔξευρεθούν οἱ τόσοι — οἱ διπλάσιοι — μαθηταὶ τῶν σχολῶν, διὰ νὰ διακούσουν, ἔστω καὶ διὰ ἔξωτεροι καὶ τὰ μαθήματα, ἀφοῦ, παρὸν τὰς ἐπιμόνους προσπαθείας οὐδὲν τὴν δυνάμεθα νὰ καλύψωμεν, λόγω ἀκριβῶν τῆς ἀποχής, τῆς μὴ προσελύσεως, δηλαδή, εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα τῶν περισσοτέρων. Περὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων δὲν μᾶς ὑποδεικνύει πόθεν θὰ τὰ ἀμυθωμένων.

'Αλλὰ ὁ κ. Πατεράκης πειρᾶται νὰ μᾶς ἐπισείσῃ τὸν κίνδυνον τῆς μεταποτίσεως πρὸς τὴν 'Αποτολήν — ἀκουσούν! — τὴν ἔδρας τῶν ἐπιχειρήσεων τῆς ἐλληνοκτήτου Ναυτιλίας, διότι ἐκεῖθεν θὰ ἔξευρεθούν τὰ πληρώματα! "Όρα των καλῆ! Δὲν ἡλθησαν δύως νὰ πληροφορηθῆ δὲ κ. Πατεράκης καὶ τὰς διαθέσεις τῶν 'Ελλήνων ἀξιωματικῶν. Εἶναι, πράγματι, διστεθειμένοι οὐδοὶ νὰ ἔργασθούν ἐπὶ πλοίων μὲ κατώτερα πληρωμάτα τῆς κιτρίνης φυλῆς; Καὶ εἶναι οἱ Μασλαίσοι καὶ οἱ Κινέζοι Ικανοὶ νὰ ἔξυπηρητήσουν πλοῖα τράπτης, μὲ ἀπροσδιόριστα ἀνὰ τὸν κόσμον τὰ δυσχερέστερα ταξίδια των;

Δὲν θέλουμεν μὲ τὰς ἀνωτέρω νὰ ἀποκλείσωμεν τὴν δυνατότητα βελτιώσεως τῆς κρα-

YOUR AGENTS

AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

JEDDAH  
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes  
LONDON TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD  
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E1  
TL. BISHOPSGATE 1306 (5 LINES) TX. 25417  
Teleg. TROODOSHIP LON

PIRAEUS TROODOS SHIPPING CO. LTD.  
17-19 AKTI MIAOULI, P.O.B. 127  
TELEX: 5521  
TELEPH. 412-041, 423-185

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

τούσης άνεπαρκείας. Χρειάζονται πρός τούτο μέτρα άποφασιστικά. Τινά έξι αυτών ύπεδειχμενών είς προηγούμενον τεύχος. Περιμένοντες όλοι νά μάς ύποδειξουν τά προσφορώπερα. Αι προπαρασκευαστικά σχολαὶ — τριών πρό πενταετίας τήν σύστασιν είχεν άντιμετωπίσει τό τότε Συμβούλιον τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως — ἔπειτε νά είχον ήδη λειτουργήσει. Πολλά θά μᾶς ἀπέδιον. Διά πολλούς καὶ διαφόρους λόγους δὲν ηύτυχήσαμεν νά τάς ίδωμεν ἐν λειτουργίᾳ.

## ΧΩΡΙΣ... ΤΗΝ ΣΚΕΨΗΝ ΤΟΥ ΜΑΟ

Δύο ἀδελφοὶ ναυτικοί, μὲ εἰδικότητας πλοιαρίου καὶ ἀσυρματιστοῦ, μὲ πολυετή, μᾶλιστα, θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, περιήρχοντο τά ναυτιλιακά γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς καὶ ἔζητουν, ἐπιμόνως, ὥπως ναυτολογηθῶν διοῦ ἐπί πλοίου, τό δόποιον νά ἐκτελῇ ἀποκλειστικῶς πλόας... πρός τήν Ἐρυθρὰν Κίναν.

Οι ἐν λόγῳ ναυτικοί, οἱ ὅποιοι πολλάκις ἔχουν ταξιδεύσει πρός τήν μακρυνή αὐτήν χώραν, δὲν διατίνεονται, βεβαίως, ἀπό φιλοκινεζικά αἰσθήματα. Ἐκ τῆς ἐμπειρίας τῶν ὥμως είναι πεπεισμένοι, ὅτι πολλά ἔχουν νά ἀποκομίσουν, ταξιδεύοντες ἥκει. Μᾶς διηγερίνησαν, σχετικῶς, τά κάτωθι:

1) Λόγῳ τῆς μακρυνής ἀποστάσεως τῆς Κίνας ἀπό τοὺς εὐρωπαϊκοὺς λιμένας, προετοιμάζονται καὶ φυσολογικῶς νά ἐνισχύσουν τήν εἰλημμένην ἀπόφασίν πων, δέν παρασεινούν ναυτολογηθῶν ἐπί μακρὸν χρόνον εἰς τό πλοίον, σχηματίζοντες οὕτω καὶ μίαν μικρὰν περιουσίαν.

2) Τὰ εἰς Κίναν ταξίδια είναι διαρκεῖας δύο ἡ τριῶν ήμερών. Δὲν πλήττουν εἰς τοὺς ὕκανούς, ἀλλὰ καὶ συνάμα δὲν διακινδυνεύουν ἀπό τήν θαλασσοταραχήν, διότι, κατ' οὐσίαν, ἐκτελούν ἀκτοπλοΐαν, μεταβαίνοντες ἀπό λιμένος εἰς λιμένα. Ὁ πολιτιστικό πόστοις εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης, ή βοήθεια εύρισκεται ἄγγυς.

3) Δέν υφίστανται τάς ἔξοντωτικάς κλιματολογικάς μεταβολάς, ἐνοδλάσσοντες συνεχῶς γεωγραφικά πλάτη. Αι καιρικαὶ συνθήκαι, εἰς πολλὰς περιοχὰς τῆς Κίνας, προσομοιάζουν μὲ τάς ἐν 'Ελλάδι κρατούσας. Ἐπὶ παραδείγματι, οἱ λιμένες τοῦ Ντάρερ καὶ τῆς Θεσσαλονίκης εύρισκονται ἐπί τοῦ αὐτοῦ παραστάλλου.

4) Εἰς τοὺς κινεζικοὺς λιμένας, δόπου παρασεινούν ἀκρετάς ήμέρας διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ φορτίου, τοὺς διδεταὶ ή εὐκαιρία κάποιας ψυχαγωγίας εἰς τάς «σῆμεν κλάμπες». Βεβαίως, ὅλα αὐτὰ παρέχονται ὑπὸ τῶν Κινέζων μὲ σκοπὸν τήν προπαγάνδαν, ἀλλὰ τούτο εἶναι τό δλιγόντερον ποὺ ἐνδιαφέρει τοὺς ναυτικούς μας, δέν πως καὶ... ή σκέψι τοῦ Μέδο.

5) Τέλος, εύρισκουν εἰς τοὺς λιμένας καὶ συναναστρέφονται πολλούς 'Ελληνας συναδέλφους των, λόγω τῶν πλείστων δσων ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν, τά δόποις ἐκτελούν πλόας εἰς τήν περιοχὴν σύτην τοῦ κόσμου.

Δέν νομίζομεν δτι τά ἐπιχειρήματα τῶν ἐν λόγῳ δύο ναυτικῶν είναι εύκαταφρόντα!!!

## ΝΑ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΘΗ

'Επανερχόμεθα ἐπί τοῦ θέματος τῶν ἀπολλαγῶν τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐνταῦθα ἔγκαθιστασμένων ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν. Εὔσειν ἀνταπόκρισιν εὑρον τά σχετικά σχόλια μας. 'Επιστημόνεται τό κενὸν διὰ τοὺς μὴ ἔχοντας διπλῆν ὑπηκοότητα. 'Εν ἀντιθέσει πρός τά ἐκ Ν. 'Υόρκης γραφεῖα, εἰς τά δόποια τό μέγιστον ποσοστὸν τῶν ὑπαλλήλων κατέχει καὶ τήν ἀμερικανικήν, παραστάλλως πρός τήν ἐλληνικήν, ιθαγένειαν, εἰς τό Λονδίνον ἡ κατάστασις είναι τελείως διάφορος. 'Εξ ἐνδος μεγάλου ἐφοπλιστικοῦ γραφείου, διαθέτοντος 17 ὑπαλλήλους, οἱ 9 ἔχουν μόνον ἀγγλικὴν ὑπηκοότητα, οἱ 7 μόνον ἐλλη-

νικήν καὶ μόνον 1 ἀμφοτέρας. 'Η σύνθεσις είναι παρομοία εἰς πλείστα ἄλλα Ἑλληνικά γραφεῖα τοῦ Σίτου. 'Αρα τό πρόβλημα τῆς ἀνίστον μεταχειρίσεως υφίσταται καὶ ἡ ἐπανεξέτασις παρίσταται ἀναγκαῖα. Τὸν ἐπιναπατρισμὸν τοῦ ἐφοπλισμοῦ θά διευκολύνῃ καὶ τήν Οἰκονομίαν μας θὰ ωφελήσῃ.

## ΔΕΛΤΙΟΝ ΕΙΔΗΣΕΩΝ ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ

Παρόπονα ἔφθασαν μέχρις ἡμῶν, μὲ τὸν ισχυρισμὸν ὅτι τά καθημερινῶς ἐκπεμπόμενα δελτία νέων διὰ τοὺς ναυτικούς, δὲν ἀγνώστουν λόγους, δὲν ὀκνούνται ἀπό ὅλα τά πλοῖα, ἀν καὶ οἱ σταθμοὶ βραχέων κυμάτων τοῦ Παρακτίου είναι σήμερον μᾶλλον ισχυροί. Διατυπούνται ὅθεν ὑποψίας εἰς τό ὅτι η σχετική ὑπηρεσία τοῦ Παρακτίου δὲν διαθέτει διὰ τήν ἐκπομπή τῶν δελτίων αὐτῶν ὅλας τάς συχνότητας τῶν χρησιμοποιούμενών σταθμῶν — πομπῶν ἡ καὶ ὅτι, κατὰ τήν ἐκπομπήν τῶν δελτίων ἡ χρησιμοποιούμενη ἐνέργεια περικόπτεται.

Η ἔξαρκισθωσις τῶν βισινών ἦ δοι παραπόνων ἀνετέθη εἰς εἰδίκον συνεργάτην μας, στοιχεῖον εἰς παράγοντας τοῦ Παρακτίου, ἀλλὰ καὶ μὲ δεκάδα ἐμπείρων συμματιστῶν, ἐνέργειας διπλεύοντας.

Ἄποτέλεσμα τής ἐρεύνης είναι τό ὅτι, τά δελτία διὰ τήν Ναυτιλίαν ἐκπέμπονται κανονικάτατα καὶ διαδικινῶς ἀπό ὅλας τάς συχνότητας τῶν βραχέων κυμάτων, μὲ τάς όποιας συναλλάσσεται ὁ Παρακτίος μὲ τά πλοῖα. Καμμία δὲ περιστολή ἐνεργείας δὲν γίνεται, οὔτε καὶ συντρέχει λόγος νά γίνεται. Έκπέμπονται κανονικάτατα, λοιπόν, καὶ εἰς τάς συχνότητας 8697, 13047, 17095 καὶ 22417. 'Ωραι ἐκπομπής των είναι 13.40 καὶ 21.40 γκρηγορίας. Οἱ πομποί, ποὺ σήμερον δισθέτει ὁ Παρακτίος, προσφέρουν τήν δυνατότητα τής λήψεως τῶν δελτίων αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ κάθε εἰδίους ἀνταποκρίσεως, ἀπό παντός σημείου τῆς 'Υδρογείου, καὶ καθ' ὅλας τάς ὥρας τοῦ 24ώρου. 'Άλλα τότε, διατί τά παραπόνα; Είναι ἀδικαιολόγητα ἡ οἱ παραπονούμενοι στερούνται τυχὸν ικανότητος διὰ τήν διογκωθείσας σήμερον ἀνάγκας τής Ἐλληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔθνικῆς καὶ... συμβεβλημένης, χωρὶς νά υπολογίζωμεν καὶ τήν διεθνή Ναυτιλίαν, τήν συναλλασσομένην μὲ τὸν ἐλληνικὸν μοναδικὸν Παράκτιον. 'Άλλα καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ, ή 'Εθνική Κυβέρνησις δὲν παρέλειψε τήν προσοχήν της. Δεύτερος Παρακτίος, προγραμματισθείσις, δημιουργεῖται δισονύπω εἰς τήν δυτικήν ἀκτήν τής Πελοποννήσου, μὲ πιθανότητα νά ἀκολουθήσῃ καὶ ὅλος, ἀν αἱ ἀνάγκαι τὸ επιβάλλουν.

Η δυσχέρεια, σπωδήποτε καὶ ἡ ἀνταπόκρισις θὰ ἐπιτευχθῇ. Προκειμένου, ὅμως, διὰ τὸ δελτίον τῶν νέων, τούτο, ἀπαξ δοθῆ, δὲν ἐπαναλαμβάνεται. Καὶ συνεπώς, ὁ λήπτης, ποὺ δὲν ἐπέτυχε τήν λήψιν του, είναι πλέον ὑποχρεωμένος νά ἀναμένῃ τήν ἐπομένην ἐκπομπήν του, ὅποτε καὶ θὰ τὸ λάβῃ, ἐκτὸς ἀν καὶ πάλιν εύρεθη πρό σδυναμίας. Συνήθεις δυσχέρειαι προβάλλονται ἀπό καιρικάς συνθήκας, συνηθεστάτας εἰς τάς υψηλὰς συχνότητας (βραχέα κύματα), ἀλλὰ καὶ ἀπό εἰδικάς ὀνωμάτισ τῶν δεκτῶν ἡ ἀκαταλληλότητας των. Σήμερον, τά προσφέρομεν μηχανήματα τηλεπικονιωνιῶν είναι σημαντικάτατα καθε εἰδίους ἀνταπόκρισιν. 'Υπάρχουν, ὅμως, παλαιά, ἀκόμη πλοῖα, ἐφωδιασμένα μὲ ὄργανα πολεμικῆς ἡ μεταπολεμικῆς, τῶν πρώτων χρόνων ἐποχῆς, καὶ τά ὅποια, βεβαίως, δὲν προσφέρουν πλήρως αὐτήν τήν ικανότητα. 'Η δὲ ἀνταπόκρισις εἰς τάς υψηλὰς συχνότητας καὶ ἀπό μεγάλας ἀποστάσεις, αἱ καιρικαὶ συνθήκαι παρεμβάλλουν συνηθεστάτας ἀπροσπέλαστα ἐμπόδια, τά ὅποια μόνον διά τῆς υπομονῆς τά παρερχόμεθα.

Ἐπὶ τή εὐκαιρία, ἀξιζει νά ἐπαναληφθῇ, τό ὅτι ὁ Παρακτίος, σήμερον, παρουσιάζει ικανοποιητικήν βελτίωσιν καὶ μᾶλλον σπάταλον πλουτισμὸν εἰς μηχανήματα. Διά δέ το προσωπικόν του, κατηγορηματικά δηλοῦται ἀπό τοὺς ὄνωματας τῶν πλοίων, ὅτι διαθέτει καλυτέρους ἀσυρματιστάς παντός ἀλλού Παρακτίου εἰς τὸν κόσμον. 'Εκείνο, ὅμως, ὅπου δὲν είναι δυνατὸν νά ἀνταποκρίνεται το ποστο το ὃ εἰς τάς διογκωθείσας σήμερον ἀνάγκας τής Ἐλληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔθνικῆς καὶ... συμβεβλημένης, χωρὶς νά υπολογίζωμεν καὶ τήν διεθνή Ναυτιλίαν, τήν συναλλασσομένην μὲ τὸν ἐλληνικὸν μοναδικὸν Παράκτιον. 'Άλλα καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ, ή 'Εθνική Κυβέρνησις δὲν παρέλειψε τήν προσοχήν της. Δεύτερος Παρακτίος, προγραμματισθείσις, δημιουργεῖται δισονύπω εἰς τήν δυτικήν ἀκτήν τής Πελοποννήσου, μὲ πιθανότητα νά ἀκολουθήσῃ καὶ ὅλος, ἀν αἱ ἀνάγκαι τὸ επιβάλλουν.

## ΕΤΕΡΟΝ. ΕΚΑΤΕΡΟΝ

'Εχητήσαμεν νά πληροφορηθῶμεν ἐάν μετά τήν πώλησιν τής πλειοψηφίας τῶν μετοχῶν — τά 85% — τής πλοιοκτητρίας

CABLES : "NAFTIKA"  
TELEX : 6 - 7500 DN

P. O. Box 2110

PHONE : 25493

A/H 881407

836882

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

524/526 ALBANY HOUSE WEST. 65 VICTORIA EMBANKMENT

## DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

T R O Φ Ο Δ Ο Σ I A I

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

έλληνικής έταιρίας του έκ των 'Ιταλικών έπανορθώσεων κτηθέντος τουριστικού τέως «Αφροδίτη» νῦν «Στέλλα 'Οκεανίς» έπήλθεν ή δχι μετάστασις της κυριότητός του εἰς άλλοδαπούς και συνεπώς δύ όγοραστής του σκάφους από το 'Ελληνικόν Δημόσιον παρέβασις δη δη μαζί με την άπαγορευτικήν στην παραβάσιν του ρητού συμβολαίου, διὰ τού θόπού τού 'Ελληνικόν Δημόσιον παρεχώρησεν ύπό δρους σκανδαλωδώς εύνοικούς τό έξι ιταλικών έπανορθώσεων «Αφροδίτη», νῦν «Στέλλα 'Οκεανίς», είς τὸν κ. Κιοσέγλου.

'Αντι τό θέμα, ως δώμειν, ούτω νά τεθῆ ύπό τὴν κρίσιν τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου, τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας ήρκεσθη νά συναγάγῃ ἀδάσιμα, καθ' ήμας, συμπεράσματα επὶ τῆς νομιμότητος τῆς ἐκποιήσεως τῶν μετοχῶν τῆς πλοιοκτητρίας έταιρίας τοῦ «Στέλλα 'Οκεανίς» από γνωμοδότησιν τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου επὶ ἀσχέτου πρὸς τό θέμα μαζί ζητήματος. Τὸ Νομικὸν Συμβούλιον έγνωμοδότησεν επὶ ἐρωτήματος έαν καὶ κατὰ πόσον πλοΐα νηολογημένα βάσει τοῦ ἄρθρου 13, δέον νά διαγραφούν τοῦ έλληνικοῦ νηολογίου ἐφ' δσον ή κυριότης τῶν μετοχῶν τῆς πλοιοκτητρίας έταιρίας τῶν ὅπλων κατὰ τὸ ή μισυ περιήλθων εἰς διλοδοτὴν έταιρίαν.

"Ολως διάφορον τό θέμα τῆς Σὰν Λάιν μὲ τὴν άνωτέρω περίπτωσιν.

\* \* \*

'Ανεκοινώθη εἰς Ούασιγκτῶνα, ὅτι ή αὐτης τῆς T.W.A., διὰ τὴν ὄγοράν ἀπὸ τὴν "Ολλανδ - Αμερικαν Λάιν τῆς πλειοψηφίας τῶν μετοχῶν τῆς 'Οσεάνικ Σίππιγκ Κόμπανυ καὶ τῆς Σὰν Λάιν ἀπερρίφθη ἀπὸ τὸν ἀρμόδιον ἐπίτροπον τοῦ Συμβουλίου Πολιτικῆς 'Αεροπορίας. 'Ἐπρόκειτο ή συσταθησομένη έταιρία ύπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Holdco» νά διατηρήσῃ τὸ δόνομα τῆς Σὰν Λάιν, θὰ κατεῖχεν δύως τὴν πλειοψηφίαν τῶν μετοχῶν. 'Ο ἐπίτροπος εἰς τὴν ἀπόφασιν τούζει, ὅτι «τὸ δημόσιον συμφέρον δὲν έξυπηρετεῖται ἀπὸ τὴν ὄγοράν αὐτῆν». Δὲν θὰ προήγαγεν αὐτὴ τὸ συγκοινωνιακὸν ὄγαθόν. Συμφέροντας τῆς ἑτέρας ἀεροπορικῆς έταιρίας, τῆς Παν - Αμερικαν θὰ έθίγοντο. 'Ἐτιθετο αὐτὴ εἰς ησσονα συναγωνιστικὴν Ικανότητα εἰς τὰ συνδεδυσμένα ταξίδια ἀπὸ δέρος καὶ θαλάσσης. 'Απορρίπτεται ἀκόμη δισχυρισμὸς τῆς T.W.A., ὅτι δισχυροποιεῖται ή οἰκονομικὴ τῆς θέσις διὰ τῆς ὄγοράς τῶν μετοχῶν.

\* \* \*

'Άλλα ή ἀποτυχοῦσα ὄγοραπλησία τῆς πλειονότητος τῶν μετοχῶν τῆς «Οσεάνικ

Σίππιγκ» καὶ τῆς «Σὰν Λάιν» μᾶς ἀποκαλύπτει τὸ γεγονός, ὅτι ή διλοδοτὴ έταιρία «Ολλανδ - Αμερικαν Λάιν» κατέχει τὰς μετοχὰς αὐτὰς καὶ ἔγενετο κυρία αὐτῶν κατὰ παράβασιν τοῦ ρητού ἀπαγορευτικοῦ δρου τοῦ παλητηρίου συμβολαίου, διὰ τού θόπού τού 'Ελληνικὸν Δημόσιον παρεχώρησεν ύπὸ δρους σκανδαλωδώς εύνοικούς τό έξι ιταλικών έπανορθώσεων «Αφροδίτη», νῦν «Στέλλα 'Οκεανίς», είς τὸν κ. Κιοσέγλου.

Tὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, συνεπῶς, ἔχει τὴν υποχρέωσιν νά ἐρευνήσῃ τὸ δόλον ἀνακύψων θέμα καὶ νά ἐπιβάλῃ τὰς δεουσάς κυρώσεις εἰς τοὺς ἀγνοήσαντας τὴν ἀπαγόρευσιν

'Εξηγούμεθα, πιστεύομεν, ἐπαρκῶς καὶ δὲν θὰ παύσωμεν ἀσχολούμενοι μὲ τὸ ζῆτημα, μέχρι τῆς πλήρους ἐκκαθαρίσεως τοῦ.

## AKTOPOLOIKA

Θὰ ἐπληροφορήθησαν, ἀσφαλῶς, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ἐπὶ τοῦ ἀφορήτου συνωστισμοῦ, δόσις ἐπεκράτησε κατὰ τὴν περίοδον τῆς αἰχμῆς — τὸν 'Ιούνιον καὶ τὸν Αὔγουστον — εἰς δρισμένους ἀκτοπλοϊκάς γραμμάτους. Θὰ ἐπληροφορήθησαν, ἀκόμη, ὅτι διὰ τὴν ἔξασφάλισιν μιᾶς θέσεως εἰς τὰ ὄχηματαγωγὰ Κρήτης ἔχειάζετο δεκαπενήμερος προειδοποίησις τοῦ μέλη λοντού νά ταξιδεύσῃ προσώπου. Θὰ ἐπληροφορήθησαν, τέλος, ὅτι οἱ γεωργικοὶ συνεταιρισμοὶ τῆς Κρήτης ἀντιμετωπίζουν τὴν πρόσκτησιν ιδίων μεταφορικῶν ἀπὸ θαλάσσης μέσων, ἵνα ἐπαρκῶς ἔχουνται τὰς ἔξαγωγάς τῶν προϊόντων των καὶ ἀποφύγουν τὰς ύπερμέτρους ἐπιβαρύνσεις ἀπὸ τὸ ἐπιβληθὲν δυναμικὸν μονοπάλιον.

Καὶ ἐνῷ ἐπίμονος προσπάθεια ἔδει νὰ καταβάλλεται διὰ τὴν βέλτιστην τὸν ἀκτοπλοϊκῶν μαζὶ πραγμάτων, διὰ τὴν ἀνεντον διακίνησιν τοῦ ἐπιβάτου καὶ τοῦ ἐπίτοκον φορτίου, ἀπορρίπτονται ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον ὡς ἀκατάλληλα σκάφη συγχρονισμένα, ἀνετα, μεγάλα καὶ ταχύτατα, ἐν παντὶ Ικανά νά ἔχουνται τοῦ περιόδου, τὴν κίνησιν τῶν δύο ή τριῶν μεγάλων ἀκτοπλοϊκῶν μαζὶ γραμμῶν, δημοφέρησις ἐπισημαίνεται καὶ αἱ ταλαιπωρίαι τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ κατὰ τὸ θέρος εἶναι μεγάλαι.

'Ισχυρίζονται οἱ ἀρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου, ὅτι μᾶς χρειάζονται πλοΐα νεότευκτα ή καὶ μικράς, πεντετοῦς μόλις, ήλικίας, χω-

ρίς καὶ νὰ μᾶς υποδεικνύουν ποῦ θὰ τὰ ἔξειρωμεν καὶ πῶς τὸ ψηλὸν δι' αὐτὰ κεφάλαιον θέλει ἔξυπηρετηθῆ.

Μετ' ἐπιμονῆς ἐπανερχόμεθα εἰς τὸ θέμα. Πρέπει, ἐπὶ τέλους, οἱ πάντες νὰ κατανοήσουν τὰς προστιθέμενοι για τὸ γεγονός, ὅτι ή μαζί με τὸ ζῆτημα, μέχρι τῆς πλήρους ἐκκαθαρίσεως τῶν άναγκών τῶν άκτοπλοϊκῶν μαζὶ συγκοινωνιῶν. Καὶ αὐταὶ ἔγκεινται κυρίως εἰς τὴν προσθήκην δύο ίκανῆς χωρητικότητος, ταχέων σκαφῶν, μέσης, ἔστω, ήλικίας, διὰ νὰ ἐκτελούν ἡ μερισμή της ταξίδια πρὸς τὴν Κρήτην ('Ηράκλειον καὶ Χανιά) καὶ τὰ Δωδεκάνησα. "Αν είναι καὶ ὄχηματαγωγὰ — διὰ φορτηγὰ αὐτοκίνητα — τόσον τὸ καλύτερον.

## DIATI ANATIMΩΝΤΑΙ

Διαπιστώσεις καὶ προβλέψεις: Λόγοι πολλοὶ ἐπιτρέπουν τὴν γενικῶς κρατοῦσαν γνώμην ὅτι ή ζῆτησις τοντάζει πετρελαιοφόρων θὰ συνεχισθῇ σημαντική καὶ σταθερά ἐπὶ μακρὸν εἰσέτι χρόνον. Αἱ μεταφορικαὶ δυνατότητες αἰσθητῶς περιωρίσθησαν ἀπὸ τὴν διακοπὴν τῆς λειτουργίας τοῦ πετρελαιαγωγοῦ τῆς 'Αράμικο κατά Μάιον 1970. "Ἐκτοτε δὲν κατέστη ἐφικτή ή ἀποκατάστασίς του. 'Εξ αλλού μειωμέναι ήσαν ἀπὸ μηνῶν αἱ ἔξαγωγαι πετρελαιού ἀπὸ τὴν Λιβύην. Τέλος διὰ τὴν ἔγκαταστασίν περιστέρων σταθμῶν παραγωγῆς ήλεκτρικοῦ ρεύματος δι' ατομικῆς ἐνέργειας ἀντιμετωπίζονται δυσχέρειαι ἀπὸ αὐτὴν ταύτη τὴν ἀντίδρασην τῶν κατοίκων τῶν περιοχῶν, ὅπου τὸ πεπλέκοιτο οἱ σταθμοί νά συσταθούν.

Δύο ἀκόμη παράγοντες περιορίζουν τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ τονύνδα τῶν δεξαμενοπλοίων, προκαλούμενης ούτω τῆς ἀνατιμήσεως τῶν ναυλών: Τὸ μὲν ὁ περισσότερος χρόνος ὁ ἀναλογισμός διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν τῶν σκαφῶν, περισσότερος ἀπὸ τὸν προβλεπόμενον, λόγῳ τῶν ἐκρήξεων εἰς τὰ τρία μεγάλα πετρελαιοφόρα, τὸ δὲ λόγῳ τῶν μεγάλων καθυστερήσεων εἰς τὴν παραδόσιν τῶν νεοτεύκτων. 'Εργαστικαὶ χειρεῖς λείπουν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα.

Τὰ πάντα συγκλίνουν εἰς τὴν δημιουργίαν στενότητος μεταφορικῶν μέσων καὶ κατὰ δικολούθιαν εἰς τὴν σταθερὰν ψηφωσιν τῶν ναυλών. Καὶ ή κατανάλωσις αύξανει κατὰ ποσοστὸν μὴ προβλεφθέν, ἐνῷ ἀλλη πηγὴ ἐνέργειας ἀπὸ τὸ πετρέλαιον δὲν προσφέρεται πρὸς τὸ παρόν καὶ ἐπὶ μακρὸν εἰσέτι χρόνον.

Καὶ ή πρόδηλεψις: 'Η ναυλαγορὰ καὶ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη σταθερά, εἰς ψηλὸν ἐπίπεδα θὰ κινήται. Πρὸς τὸ παρὸν πρόδηλη-

## CHARTER MARINE AGENCIES

### SHIPBROKERS - SHIPPING AGENTS

JOINT MANAGING DIRECTORS: R. CARACANDAS,

SERVING SHIOPWNERS AND CHARTERERS AT THE FOLLOWING PORTS



#### LONDON:

4th Floor, 5 Camomile St., E.C.3  
Telegrams: PRACTOR.  
Tel. 283 6542. Telex 884854.

#### DURBAN:

P.O.Box 4311  
Tel. 23705. Telex 6.7443.  
Telegrams: GREKKA.

#### WALVIS BAY:

P.O.Box 1212.  
Tel. 3946. Telex 48792 WNK.  
Telegrams: GREKKA.

#### LOURENCO MARQUES:

P.O.Box 1252.  
Tel. 4006 and 92111.  
Telegrams: GREKKA.

#### CAPE TOWN:

P.O.Box 3190. Tel. 277713).  
Telegrams: GREKKA.  
Telex 5.7045.

#### BEIRA:

P.O.Box 788  
Tel. 3576  
Telegrams: GREKKA.

#### PORT ELIZABETH:

P.O.Box 558. Tel. 29154.  
Telex 74.7445.  
Telegrams: GREKKA.

#### MAURITIUS:

P.O.Box 36, Port Louis.  
Telegrams: GREKKA.  
Telex 216353.

#### EAST LONDON:

P.O.Box 78. Tel. 23767, 23769.  
Telegrams: GREKKA.  
Telex 75.642.

#### PIREAU:

17, Kapodistriou Street  
Tel. 429.552/3  
Telegrams: EVKOLIN  
Telex 216353

OUR LONDON AND PIRAEUS OFFICES ARE IN A POSITION TO GIVE YOU IMMEDIATE INFORMATION ON ALL PORTS REGARDING THE FOLLOWING • INDEPENDANT MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS • PORT DELAYS • OFF PORT LIMIT CALLS • DRY DOCKING • SHIP REPAIR YARDS • SHIP CHANDLERS • STEVEDORING RATES ETC.

## ΟΠΟΥ Η ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΙΝΕΙ

## Η ΒΑΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΙ ΠΕΡΙ ΑΥΤΗΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

μα έπαρκείας διὰ τὰς ηγένημένας ἀνάγκας ὀλοκλήρου τοῦ Κόσμου δὲν ύφίσταται. Ἡ ἀνεπάρκεια μέσων μεταφορᾶς προκαλεῖ τὴν κρίσιν, ἡτις ἄν ό χειμώνες εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Εὐρώπην εἶναι δριμύς, θὰ προκαλέσῃ περιορισμούς εἰς τὴν κατανάλωσιν καυσίμων.

## Η "ΕΣΤΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ".

Θὰ ἔχῃ, ἀσφαλῶς, ὑπ' ὄφιν του ὁ κ. Χολέδας, ὃστις πάνυ ἀξιεπαίνως ἔχωρησεν ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν ἐδῶ συστασιν τῆς «Ἐστίας τοῦ Ναυτικοῦ» τὸ κληροδότημα τοῦ μακαρίου Καραλάκη. Διὰ τὰς διαθήκης του προέβλεψε τὴν παραχώρησιν καταλλήλου στέγης διὰ τὴν λειτουργίαν παρεμπεροῦς ἰδρυμάτος, τοῦ «Φιλοδένου Οἴκου Διανυκτερεύσεως Ἀνέργων Ναυτικῶν».

Τὸ κληροδότημα αὐτὸ, ἀγνωστὸν διατί, δὲν ἔτυχε μέχρι τοῦδε ἐκτελέσως. Θὰ ἥδυντο ὁ κ. Χολέδας εἰς τὸ ἰδρυτικὸν διάταγμα τῆς «Ἐστίας τοῦ Ναυτικοῦ» νὰ περιλάβῃ καὶ τὸ κληροδότημα Καραλάκη, ἵνα ἀκριβῶς αἱ δύο καλαὶ ἐπιδιώξεις τύχουν τλητρέας πραγματοποιήσεως.

Ἡ κληροδότουμένη οἰκοδόμη — ἐπὶ τῶν ὄδων Μπουμουλίνας καὶ Νοταρᾶ — εἶναι μεγάλης ἀξίας. Δυνατὸν νὰ τύχῃ, μερίμην τοῦ Ὑπουργείου, περαιτέρω ἀξιοποιήσεως διὰ τῆς προσθήκης καὶ ἄλλων ὄρων.

Καὶ πρὸς ἐνήμερστους: Διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 341/1964 Πρακτικοῦ δημοσίας συνεδρίασεως τῶν ἐν Πειραιεῖ Πρωτοδικῶν τῆς 25ης Νοεμβρίου 1964 ἐδημοσιεύθη ἡ ἀπὸ 21ης Ἀπριλίου 1960 ιδιογραφος διασθήκη τοῦ ἀποβιώσαντος Νικολάου Καραλάκη, ἡτις ἐκπρόθυ κυρία διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 4872 25. 11.1964 ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶν.

## ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

Ἄδιαλείπτως σχεδὸν ἡ δσμέραι μεταβαλλομένη μορφὴ τῶν συγχρόνων θαλασσίων μεταφορῶν, παρουσιάζει καὶ μίαν νέαν ἐκδήλωσιν ἡ μίαν νέαν πρωτοδουλίαν. Τὰ διάφορα σκάφη ειδικῶν φορτίων, τὰ ειδικῶν συστημάτων φορτώσεως, τὰ πολυδύναμα, τὰ διπλῆς ἡ τριπλῆς χρησεως καὶ τὰ πλοῖα - κοντένερες, ἀπότολον κατηγορίας καθιερωθείσας ἐπιτυχῶς εἰς τὴν πρᾶξιν πρίν ἡ κανένας ἡ ἐπίσημος ὄρολογία προφθάσῃ νὰ τοὺς προσδώσῃ τὴν κατάλληλον ὄνομασίαν τοῦ τύπου των. «Ἡδη τὸ φενετερεύοντα πλοῖον, ἡ καλύτερον τὸ πλοῖον διανομῆς, τὸ μονολεκτικῶς, ὡς συνήθως, εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀποδιδόμενον διὰ τοῦ ὄρου feeder - ship, ἀνακύπτει ὡς παράγων αὐξόνυσης σημασίας εἰς τὸν παγκόσμιον θαλάσσιον στίδιον, παραλλήλως ἀναπτυσσόμενος μὲ τὴν πύκωσιν τῶν γραμμῶν τῶν μεγάλων πλοίων - κοντένερες.

Πρόκειται περὶ τῶν μικρῶν λάινερς, γύρω τῶν 2.000 - 3.000 τόν. d.w., τὰ ὅποια ἔκ του ὄλου ἔργου τῶν μεγάλων κοντένερσίτων ἐπωμίζονται τὸ δευτερεύον, ἀλλ' ὅχι ἀπόλυτον τῆμα τῶν προσεγγίσεων εἰς τοὺς δευτερευόντης κινήσεως λιμένας, ἡ προσέγγισης εἰς τοὺς ὅποιους εἶναι τελείως ἀσύμφορος κατὸς κανόνα εἰς τὰ μεγάλα σκάφη. «Ἀν ληφθῇ ὑπ' ὄφιν ὁ λίαν υψηλὸς βαθμὸς τῆς συναγωνιστικότητος καθώς καὶ ἡ στενότης τοῦ προκαθωρισμένου χρόνου τῶν ὑπὸ τῶν μεγάλων λάινερς παρεχομένων ὑπηρεσιῶν, ἡ διὰ τῆς μεσολαβήσεως τῶν feeder - ships ἀπόδεσμευτικῶν τῶν μεγάλων πλοίων καὶ ταχείαν καὶ ἔγκαιρον ἐκτέλεσιν τῆς διαδρομῆς των, δύναται νὰ σημαίνῃ αὐτόχρονο μὲ τὴν διαφορὰν μεταξύ τῶν μεγάλων λάινερς καὶ τῶν μεγάλων πλοίων - κοντένερες.

Κύριοι τομεῖς ἔργασίας τῶν feeder - ships εἶναι ἡ συνέχισης τῆς μεταφορᾶς πρὸς μικροὺς ἡ ἀπομερακρυσμένους λιμένας, οἵτινες ἄλλως θὰ παρέμενον ἐκτὸς τῶν διὰ κοντένερες μεταφορῶν, ἡ διὰ τῶν ἐσωτερικῶν ὅδων διοχέτευσις τοῦ

Παρακαλούμεν τὸν κ. Χολέδαν νὰ προσέξῃ τὰ κάτωθι ἐκτιθέμενα. Θὰ διαπιστώσῃ τὸ κρατοῦν εἰσέτι γραφειοκρατικὸν πνεῦμα εἰς τινας τῶν ὑπ' αὐτὸν ὑπηρεσιῶν καὶ θὰ ἔξαινιστη, ἀσφαλῶς, διὰ τὰς προσβάλλομένων δισχερείας εἰς τὴν ταχυτέρων δυνατήν λειτουργίαν ἔξοχως παραγωγικῶν ἔγκαταστάσεων, τῶν βιομηχανιῶν ἐπισκευῶν πλοίων εἰς τὸ Πέραμα. Καὶ εἰμέθα βέβαιοι, ὅτι αἱ διαταγαὶ τῆς ἐπιστεύσεως τῶν διατυπώσεων θὰ είναι ἀμεσαὶ ἀποτελεσματικές.

Πρόκειται διὰ τὸν κανονισμὸν λειτουργίας τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν τοῦ Περάματος, ἵνα τὸ ταχύτερον ἔγκατασταθοῦν καὶ λειτουργήσουν σὲ βιομηχανία πρός τὰς ὅποιας χώροι τῆς βάσεως παρεχωρήσην ἀπὸ τοῦ έτους καὶ πλέον, μετὰ καθυστέρησης ἔτῶν.

Εἰς τὴν κατωτέρω ἔκθεσιν ὅπαριθμούνται αἱ προσβάλλομεναι δυσχέρειαι.

1. Τὸ θέμα τοῦ Κανονισμοῦ ἐτέθη κατὰ τὴν πρόταν ὑποβολὴν τῆς ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Α.Π., περὶ ἐπεκτάσεως τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν Περάματος. «Οτε ἡ ὡς ἄνω ἀπόφασις ὑπεβλήθη εἰς τὸ «Ὑπουργείον Ναυτιλίας πρὸς ἔγκρισιν, περιλαμβάνουσα καὶ τὴν ἔγκαταστασιν εἰς τὸ Πέραμα τῆς ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας, ἐπεστράφη εἰς τὸ Ο.Α.Π., κατὰ τὸ δεύτερον σκέλος της, μὲ τὴν αἰτιολογίαν ὅτι θὰ ἔσει νὰ ὑπάρχῃ καὶ νὰ ὑποβλῆθῃ καὶ κανονισμὸς λειτουργίας τῆς προβλεπόμενής Ἐλευθέρας Ζώνης ειδικῶν διὰ τὰς ἐπισκευαστικὰς βιομηχανίας. Τὸ πρώτον μέρος, ἡτοι τὸ «περὶ ἐπεκτάσεως τῶν ὄριών της Ἐλευθέρας Ζώνης εἰς Πέραμα», ὑπογραφεν ἀρμοδίως, ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν Ἐφερίδην τῆς Κυβερνήσεως.

2. Τὸ ἐπιστροφὴ ἐμέρους τοῦ «Ὑπουργείου τοῦ δευτέρου μέρους τῆς ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Α.Π., περὶ σύνταξιν τοῦ Κανονισμοῦ Λειτουργίας τῶν ἐπισκευαστικῶν βιομηχανιῶν εἰς τὴν Ἐλευθέραν Ζώνην Περάματος καὶ ἐπανυποδολήν, ἐγένετο περὶ τὸν 25ην Ἀπριλίου 1970. «Ἐκτοτε τὸ θέμα κινεῖται ἀπὸ ἐπιτροπῆς εἰς τὴν ὑπηρεσίας καὶ τάναπαλιν, χωρίς, μέχρι σήμερον, νὰ ἔχῃ πρὸς ἔγκρισιν ἐνώπιον τοῦ Δ.Σ.

φορτίου εἰς τὴν ἐνδοχώρων καὶ ἡ ἔξ διλοκλήρου ἀνάληψις μικροτέρων γραμμῶν, τῶν ὅποιων θὰ ἡτο ἀδύνατος ἡ ἔξυπηρέτησις διὰ μεγάλων πλοίων.

Τοιουτοτρόπως τὰ «δευτερεύοντα» πλοῖα σήρχισαν νὰ γνωρίζουν μίαν πολλὰ ὑποσχόμενην ἀνάπτυξιν εἰς ὅλους σκέδον τοὺς τομεῖς τοῦ διειδεύνον διὰ τὸν διαλόστης ἐμπορίου. «Ιδιαιτέρως ἡ ἀνάπτυξις αὐτῆς ἐμφανίζεται εἰς τὰς γραμμὰς Βρετανίας καὶ Κόντινεντ, εἰς τὴν Βαλτικὴν καὶ εἰς τὴν Μεσόγειον, ὅπου αἱ μεγάλαι ὑπεραστατικοὶ γραμμαὶ ἔχουν ὄργανωτες δίστασιν σταθμῶν μεταλλαγῆς καὶ μεταφορτώσεων, χρησιμοποιούσαι μικρὰ ἰδιόκτητα ἡ ναυλωμένα σκάφη. «Ἐνα δεύτερον σημαντικὸν τομέα ἀποτελεῖ ἡ «Ἀπω Ανατολή, διόπου διὰ τὸν στήματος τούτου διανοίγονται νέοι ὄριζοντες εἰς τὴν διαφορᾶς ὁγκουμένην κίνησιν τῶν κοντένερες εἰς τὴν περιοχὴν ἑκείνην. «Ἀντιθέτως, περιωρισμένη φαίνεται πρὸς τὸ παρόν ἡ δράσις των εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν ἡ πειρον, ὅπου τὸ υψηλὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως συνιστᾶ πάντοτε σοβαρῶν ἀπαγορευτικῶν λόγων. Μολονότι πλέονται ἀμερικανικοὶ ἔταιροι αἱ ὑπεραστατικῶν γραμμῶν διατηροῦν στολίσκους «δευτερεύοντων» σκαφῶν — συνήθως ὑπὸ ζένην σημαίαν — εἰς τὰς Εὐρωπαϊκὰς υδατας, τὰς κυρίας ἐκδηλώσεις τοῦ φαινομένου εἰς τὰς Ἀμερικανικὰς

τοῦ Ο.Α.Π. Σημειώτεον, ὅτι ἀπὸ τῆς 9ης τρέχοντος μηνὸς εύρισκεται εἰς τὴν νομικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ο.Α.Π., πρὸς γνωμοδότησιν. «Ἐκεὶ καὶ παραμένει μέχρι καὶ τῆς σήμερον.

3. Ἐν τῷ μεταξύ, ἔχουν κομισθῆ, ἐκ τοῦ ἑπτετερικοῦ, μηχανήματα καὶ ἔργασιοι μηχανῆς σημαντικώτης ἀξίας, διὰ τὰς ὅποιας ἔχουν συναφθῆ σημαντικώτατου ψύους δάνεισα. Τὰ μηχανήματα ταῦτα, ἐξ ὧν μερικὰ λίσταν εύπαθους φύσεως, κινδυνεύουν νὰ ὑποστοῦν σοβαράς φθοράς, λόγω τῆς εἰς τὸ ὑπαίθριον παραμονῆς των. Δὲν ὑπάρχει κανονισμός λειτουργίας τῆς Ζώνης καὶ δὲν είναι δυνατή ἡ παραλαβὴ καὶ θεμελίωσις αὐτῶν εἰς τὰς προβλεφθείσας θέσεις των εἰς τὰ ἔργοστάσια Περάματος. Καί, βεβαίως, τὰ μὲν δάνεισα τρέχουν, τὰ δὲ μηχανήματα ἀναμένουν, φθερόμενα εἰς τοὺς χώρους τοῦ Ο.Α.Π., τὴν ὥραν της ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας των.

4. Ἐν τῷ μεταξύ, καὶ ὃν ἀκόμη ἔγκριθῆ ὁ ἐν λόγῳ Κανονισμός κατὰ τὴν συνεδρίασιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Α.Π. τῆς 29ης τρέχ., θὰ χρειασθῇ νὰ ἀποστολῇ πρὸς ὑπογραφὴν πρὸς τοὺς κ.κ. «Υπουργούς Ε. Ν. καὶ Οἰκονομικῶν.

5. «Ἐτερον θέμα ἔχει προκύψει διὰ τὴν ρευματοδότησιν τῶν ἔργοστασίων διὰ ρεύματος ὑψηλῆς τάσεως. «Ἡδη, ἀπὸ ἐνὸς καὶ ἡμίσεος περίπον τοῦ διεξάγονται συνεννοήσεις μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων βιομηχανιῶν, τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Α.Π. καὶ τῆς Δ.Ε.Η., χωρὶς νὰ είναι μέχρι στιγμῆς βέβαιον μετὰ ἀπὸ πόσους μῆνας θὰ ἔχῃ τοποθετηθῆ τὸ ρεύμα.

6. «Ομοίως, διὰ τὴν ὑδροληψίαν τῆς περιοχῆς, ἀπητήθη σημαντική προσπάθεια καὶ ἀναζητήσις μεταξύ τῶν διαφόρων ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Α.Π., διὰ νὰ γνωστοποιηθῇ, τελικῶς, ὅτι ἴσως μετὰ 20ήμερον θὰ είναι δυνατή ἡ παροχὴ υδάτος εἰς τὰ ἔργοστάσια. «Ἐν τῷ μεταξύ, αἱ ἀκόμης ἀνάγκαι διὰ τὰς ἐκτελούμενας ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων οἰκοδομικὰ κλπ. ἔργα ἔγκαταστάσεως, ἀντιμετωπίζονται δι' ὑδροφόρων ξηρᾶς.

Σημειώτεον, ὅτι ἡ ὑπόθεσις αὕτη ἔχει ἀρχίσει ἀπὸ τοῦ Οκτωβρίου 1966.

ἀκτάς, ἐκπροσωποῦν αἱ γραμμαὶ τῆς Καραϊβικῆς καὶ τῶν μίνι - λάινερς.

«Η Καραϊβικὴ ἀποτελεῖ τὸ ἐπίκεντρον ζωηρᾶς κινήσεως κοντένερες μεταξύ τῶν νήσων διὰ μικρῶν ἔξειδικευμένων σκαφῶν, ἡ δὲ γνωστὴ ἔταιρος Sea - Land μὲ βάσιν τὸ Πουέρτο - Ρίκο ἔχει ἔγκαταστήσει ἐκτεταμένον δίκτυον ἀκτοπλοίκων καὶ διανησιωτικῶν μεταφορῶν μὲ δευτερεύοντα πλοία ἀναλαμβάνοντα τὴν μεταφόρτωσιν καὶ περαιτέρω μεταφορῶν τῶν φορτοδοχείων ἐντὸς τῶν υπὸ τῆς Εταιρίας ἔξυπηρετουμένων μεγάλων διαδρομῶν. «Ἐξ ἄλλου, ὃς γνωστόν, ἡ ἀλληλικής πρωτοδουλίας γραμμὴ τῶν μίνι - λάινερς τοῦ κ. Γ. Λιβανού ἔχει ἀναλάβει δι' αὐτῶν τὴν ἀπὸ τῶν λιμένων τοῦ Μισσισιππη ἔξυπηρετησιν τοῦ ἐμπορίου τῶν ἔγκατων σημάντων φορτίων ὀλοκλήρου τῆς Κεντρικῆς Αμερικῆς.

Νέον λοιπὸν στάδιον ἐπιχειρηματικῆς ἐπιδόσεως. «Υπολογίζεται ὅτι φθάνουν τὰ 100 τὰ ὑπὸ παραγγελίαις ἡ ναυπήγησην μικρὰ πλοῖα κοντένερες. «Ἀποτελοῦνται τὸν ἀναγκαῖον κρίκον συνδέσεως τῶν ἀπέιρων διακλαδώσεων εἰς τὰς ραγδαῖος ἀναπτυσσομένας μεταφορᾶς τῶν φορτοδοχείων, τὰ «δευτερεύοντα» πλοῖα, ἔχουν ἔξησφαλισμένας τὰς προϋποθέσεις τῆς ἐπιτυχίας καὶ λαμπρόν, καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις, τὸ μέλλον.

# ASTILLEROS ESPANOLE S.A.

HEAD OFFICE: MADRID

## SHIPREPAIRERS

### SHIPREPAIR FACILITIES

AT BILBAO DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 15.000 TONS D.W.  
AT SANTANDER DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 50.000 TONS D.W.  
AT GIZON DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 20.000 TONS D.W.  
AT CADIZ DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 150.000 TONS D.W.  
AT SEVILLE DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 6.000 TONS D.W.

## SHIPBUILDERS

TANKER SHIPS UP TO 97.000 TONS  
CARGO SHIPS - REGRIGERATED SHIPS  
SPECIAL PURPOSE SHIPS  
PASSENGER SHIPS

### DIESEL ENGINE BUILDERS

UNDER LICENSE OF SULZER, B&W, STORK, WERKSPOR, MAN

### SHIPS EQUIPMENT MANUFACTURERS

LIPS PROPELLERS - ATLAS WINCHES ETC.

## REPAIRING COMMERCIAL SERVICE

NO. 4 PLAZA SAGRADO CORAZON - BILBAO  
CABLES: ASTIREBA - BILBAO TELEX: 33712

### ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ • REPRESENTATIVES:

ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

GOURDOMICHALIS & Co. (CHARTERING) LTD.

MANAGEMENT HOUSE,  
PARKER STREET, LONDON W.C.2 ENGLAND  
TELEPHONE: 01-242-0981 • TELEX: 267704  
TELEGR.: KAVOSHIP, LONDON W.C.2

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

AKTH MIAOUΛΗ 51  
ΤΗΛ. 429.333 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: KAVOS

## Εἰς σειρὰν εἰδικῶν ἄρθρων

# Ο ΝΕΟΣ ΠΟΙΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟΣ ΚΩΔΙΞ

ΤΟΥ κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ

'Ο Ποινικός καὶ Πειθαρχικός Κώδιξ 'Εμπορικού Ναυτικού, δστις ως Ν.Δ. 654/1970 ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 181 A/4.9.70 Φ.Ε.Κ., είναι εἰς νέος Νόμος ἔξαιρετικής σημασίας. Μολονότι πολλαὶ τῶν διατάξεων αὐτοῦ δὲν ἀποτελοῦν κατ' οὐσίαν νέας τοιάτας, ἐν τούτοις ἡ ἀποκάθαρσις τοῦ παλαιού κειμένου, ἡ μεθοδικὴ κατάταξις τῆς ὑλῆς, ἡ βαθεῖα τομῇ εἰς τὸν διαδικαστικὸν τομέα καὶ ἡ εἰσαγωγὴ ὠρισμένων νέων καὶ βασικῆς σημασίας ἀδικημάτων, καθιστοῦν τὸν νέον Κώδικα σταθμὸν ἐπὶ τῆς ἔξελίξει καὶ διαμορφώσει τοῦ δημοσίου ναυτικοῦ δικαίου. 'Ἐπιβάλλουν ἐπομένων τὸν εὐρύτερον δινοτάξεων σχολιασμὸν καὶ τὴν ἐρμηνείαν τῶν διατάξεων του πρὸς ἐνημέρωσιν τοῦ νομικοῦ καὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου καὶ ἐπισήμανσιν τῶν ούσιαστικῶν διαφορῶν, τὰς ὁποίας οὗτος ἐπέφερε εἰς τὸ ποινικὸν καὶ πειθαρχικὸν καθεστώς τῶν ναυτικῶν.

'Ο νέος Π.Π.Κ.Ε.Ν. διαιρεῖται εἰς τρία κύρια τμῆματα. Τὸ πρῶτον περιέχει τὰς ούσιαστικάς διατάξεις, τὸ δεύτερον τὰς δικονομικάς καὶ τὸ τρίτον τὰς πειθαρχικάς. Τὸ πρῶτον τμῆμα ὑποδιαιρεῖται εἰς δύο κεφαλαία ἕξ ὃν τὸ πρῶτον ὑπὸ τὸν τίτλον «Γενικαὶ διατάξεις» ρυθμίζει τὰ τῶν ὁρίων ἐφαρμογῆς τοῦ Κώδικος καὶ δίδει τὰς ἐννοίας τῶν ἐν αὐτῷ χρησιμοτοιουμένων ὅρων, τὸ δὲ δεύτερον ὑπὸ τὸν τίτλον «Εἰδικά ναυτικά ἐγκληματα» περιλαμβάνει εἰς 34 ἀρθρά τὰς πράξεις ἢ παραλείψεις αὐτινές συνιστοῦν τὴν ἀντικειμενικὴν ὑπόστασιν τῶν κατ' ιδίαν ναυτικῶν κακουργημάτων ἢ πλημμελημάτων.

### ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Τὸ πρῶτον θέμα ὅπερ ρυθμίζεται ἐν τῷ κεφαλαίῳ τούτῳ, εἶναι τὸ θέμα τῶν τοπικῶν ὁρίων ἐφαρμογῆς τοῦ Κώδικος. Εἰς τὸ ἄρθρον 1 ὄριζεται ὅτι τὸ Α' μέμπτα τοῦ Κώδικος ἐφαρμόζεται «ἐπὶ ἐγκλημάτων διαπραττομένων παρ' ἡμεδαπῶν ἢ ἀλλοδαπῶν ἐπὶ ἡμεδαπῶν πλοίων ἢ βοηθητικῶν ναυπηγημάτων». Συγχρόνως διατηρεῖται ἐπιφύλαξις ἐπεκτάσεως τοῦ Κώδικος καὶ εἰς ἄλλας περιπτώσεις ρητῶς ὑπὸ αὐτοῦ προβλεπομένας, πρὸς θεμελίωσιν προφανῶς τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 38 ὅπερ ἐπεκτείνει τὴν ἐφαρμογὴν πλειστῶν διατάξεων καὶ ἐπὶ ἡμεδαπῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν ἡσφαλισμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Τοιουτοτρόπως διὰ τῶν ἐν λόγῳ διατάξεων, ἐπαναλαμβάνεται ἡ γενικὴ ἀρχὴ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν Ἑλληνικῶν ποινικῶν νόμων ἐφ' ὅλων τῶν ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐδάφους τελουμένων ἀδικημάτων, ἀσχέτως τῆς ἀθνετότητος τοῦ ὑποκειμένου. 'Η ἀρχὴ αὐτῆς, ὡς γνωστόν, καθιεροῦται διὰ τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Ποινικού Κώδικος, δστις ἐν συνεχείᾳ ὁρίζει ὅτι ὡς ἔδαφος τῆς Ἑλληνικῆς ἐπικρατείας θεωροῦνται καὶ τὰ Ἑλληνικὰ πλοία, ὅπουδηποτε καὶ ἀν εὑρίσκονται. Καὶ προκειμένου μὲν περὶ Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὰ Ἑλληνικὰ χωρικὰ ὅδατα ἢ τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, δὲν γεννᾶται ζῆτημα. Προκειμένου δημοσίου περὶ ξένης χωρικῆς θαλάσσης ἢ ξένου λιμένου, παρὰ τὴν γενικὴν ἀρχὴν ἦν θέτει ὁ Π.Π.Κ.Ε.Ν., ἡ παρέμβασις τοῦ ξένου παρακτίου κράτους καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ἀλλοδαποῦ νόμου, δὲν δύναται ν' ἀποκλεισθῇ, ἀναλόγως τῆς ὑπὸ αὐτοῦ ἐφαρμοζομένης πρακτικῆς ἐπὶ τῆς νομικῆς θέσεως τῶν ξένων πλοίων εἰς τὰ ὅδατα του καὶ ιδίᾳ προκειμένου περὶ ἀδικημάτων δυναμένων νὰ

ἔκ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἐνοποιήσεως κανόνων τινῶν ἐπὶ συγκρούσεως πλοίων» (Κυρωτικὸς Νόμος ΓΩΠΣΤ/1911) καὶ τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ «περὶ ἀποφυγῆς συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ» (Κυρωτικὸς Νόμος 5849/1933). 'Ἐπίσης ἡ περὶ τοῦ ἐλέγχου ἀπόπλου τῶν ἀλλοδαπῶν πλοίων ἔξαιρεσις τοῦ ἄρθρου 33 εὐρίσκει σαφῶς ἔρεισμα ἐπὶ τῶν διατάξεων τοῦ κανόνος 19 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως «Περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ» (Κυρωτικὸς Νόμος 4258/1962).

"Οσον ἀφορᾶ τὰς κατηγορίας τῶν σκαφῶν, ἐνῷ ὁ παλαιὸς Κώδιξ δὲν ἐφηρμόζετο ἐπὶ τῶν «βοηθητικῶν μηχανημάτων εἰμὶ ἐφ' ὃν περιπτώσεων (μὴ συμμόρφωσις πρὸς Ἀρχάς, παράνομος ἀνάληψις κυβερνήσεως, παραβάσις κανονισμῶν κλπ.) ρητῶς παρέπεμπε τὸ ἄρθρον 45 αὐτοῦ, ὁ νέος Κώδιξ ὄριζε ὅτι ἐφαρμόζεται καὶ ἐπὶ βοηθητικῶν ναυπηγημάτων. Λαμβάνω δὲ τὸν ὄρισμὸν ἐκ τοῦ σχεδίου τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ. ἐπεξηγεῖ τοῦτο ὡς κατασκεύασμα προωρισμένον νὰ χρησιμοποιήσῃται ἐν σταθερᾷ παραμονῇ συνήθως ἐντὸς τῶν λιμένων ἢ δρυμῶν διὰ βοηθητικούς σκοπούς τῆς ναυτιλίας.

Εἰς τὸ ἄρθρον 3 ὃ νέος Κώδιξ ἐπεξηγεῖ τοὺς ἐν τῷ κειμένῳ του χρησιμοποιουμένους δρους. 'Ἐπι τῆς ἐννοίας τοῦ πλοίου παρουσιάζει σημαντικὴν διαφορὰν ἔναντι τῶν προηγημένων ὄρισμῶν, οἵτινες ὡς γνωστὸν ἔχουν παλαιάν ιστορίαν. Πορά τὸν ὄφιστάμενον τότε κλασικὸν ὄρισμὸν τοῦ 'Εμπ. Νόμου (Νόμος ΓΨΙΖ/1910) τὸ Διάταγμα τοῦ 1923 δριστεῖ τὸ πλοίον «ἄς παν πλοιόν» ἢ ναυπήγημα, ἔξαιρεσι τῶν πολεμικῶν. Τὴν εὐρύτητα τοῦ ὄρισμοῦ τούτου, δὲ ἐπενεγκὼν ριζικά μεταβολὰς Νόμος 6146 τοῦ 1934, δανεισθεῖς προφανῶς τὴν ἐννοίαν ἐκ τῆς περὶ Ν.Α.Τ. νομοθεσίας, περιώρισε σημαντικῶς ὄρισσας τὸ πλοίον ὡς «πᾶν σκάφος ἐφωδιασμένον διὰ ναυτολογίου». 'Αφεωρά δηλαδὴ μόνον εἰς τὰ ἔξερχομενα τοῦ λιμένου σκάφη, ἀτινα καὶ ἐφοδιάζονται διὰ ναυτολογίου, μὲ ρητὴν ἐπέκτασιν ἐπὶ τῶν «βοηθητικῶν μηχανημάτων μόνον εἰς τὰς προμηθείσας περιπτώσεις. 'Ο νέος Κώδιξ ἔταμε νέαν ὄδον. 'Αγνοήσας τὸν παραδεγμένον πλέον ὄρισμὸν τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. υιοθέτησε τὸν ὄρισμὸν τοῦ σχεδίου τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ. δστις θέτει προϋποθέσεις ἐνθυμι-

## ΣΧΟΛΗ

### PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ Κ.Λ.Π.

### ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

#### ΙΣΟΤΙΜΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ

• ΠΛΗΡΗΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΕΠΙ ΣΥΣΚΕΥΩΝ  
PANTAP — ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ — ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ Κ.Α.Π.  
• ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ

#### ΤΜΗΜΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ 1958 ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΚΑΡΑΙΤΣΙΚΟΥ 98 • ΤΗΛ. 471.041 • 422.308

## ΠΩΣ ΒΛΕΠΟΥΝ ΟΙ ΑΓΓΛΟΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΝ ΜΑΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΝ

## ΣΧΟΛΙΟΝ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ

Εις τελευταίον τεύχος της γνωστής ναυτιλιακής έπιθεωρήσεως τοῦ Λονδίνου «Shipping World and Shipbuilder», δημοσιεύεται τὸ κάτωθι ἑκτένες σχόλιον ἐπὶ τῆς ἔδω καταβαλλομένης προσποθείας διὰ τὴν δημιουργίαν ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς. «Οσον καὶ ἂν ἀντικειμενικαὶ είναι αἱ παρατηρήσεις τοῦ Ἀγγελοῦ σχολιαστοῦ, αὐτοὶ οἱ περὶ ἀντασφαλίσεων ὑπαινιγμοὶ καὶ ἔξαρτήσεως ἀπό τοὺς ἀντασφαλιστάς τῆς κάθε Ἐθνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς ὑποδεικνύουσαν σφασὶ τὸν ρόλον, τὸν ὅποιον πρόκειται νὰ διαδραματίσῃ καὶ εἰς τὴν ἔδω προσπάθειαν μας η ἀγγλική ἀγορά. Θὰ θελήσουν οἱ ἀντασφαλισταὶ νὰ τὴν «πατρονάρουν»;

Τό σχόλιον της ἀγγλικῆς ἐπιθεωρήσεως  
έχει, κατὰ πιστὴν μετάφρασιν, ὡς κάτωθι:

Όνειρον, από μακρού χρόνου τών οικονομικών κύκλων τής 'Ελλάδος και ιδιαιτέρως των ναυτιλιακών συμφερόντων η δημιουργία έθνικής άσφαλτιστικής άγοράς, ήτις και θά συνεπήλησε την συγκρότηση τής τεραστίου δύκου συγχρονισμένης Ναυτιλίας, ήτις τυχάνει διασφείρισεως ή έλεγχεται από 'Ελληνας. Τρέφεται άκομη η άπωτέρα έλπις, ότι μια έθνικη άγορά θα είναι εύνοικώτερον διατειμένην πρός τὸ ξῆ και τόσον σύγχρονον τοννά, διπερ τελεί είσοιτι υπό έκμεταλλευσιν 'Ελλήνων έφοπλιστών. Αυτὸς άκριδῶς τὸ τοννάδι, δικαιολογημένως υπῆρξεν άπειχθες κατά μεγίστην άναλογίαν εἰς τὰς κυριωτέρας άσφαλτικάς άγοράς τοῦ κόσμου και ἐπέβαλλοντο εἰς αὐτὸν άναλογάς άσφαλτιστρα. 'Επεικράτει, ἄλλως τε, γενικῶς ή ἀντίληψις ότι τὰ 15.20 ἑκατομμύρια τοῦ ἑλληνικοῦ τοννάδι, ἔτυγχανεν έκμεταλλεύσεως από μέρους τῶν ξένων άσφαλτικῶν άγορών. Θά ήδυντο πάντων νὰ λεχθῇ, θτὶ ἐξ αἵτιας κακῆς διαχειρίσεως από μέρους 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν, αἱ περὶ τοῦ ἑλληνικοῦ τοννάδι στατιστικαὶ ἀπαιτήσεων ἐπιδεικνύουν μεγάλας, διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς, ζημιάς, διὰ σημαντικάς χρονικάς περιόδους. 'Υφιστάνται, δημως, καὶ αἱ ἔξαιρεσεις τῶν καλῶν έφοπλιστῶν, τῶν δόπιον τὰ σκάφη οἱ κυριώτεροι τῶν ἀσφαλιστῶν ἐπιδιώκουν καὶ ἐπιθυμούν τὴν ἀσφάλισιν. Πλεῖστοι ἀσφαλισταὶ προσπαθοῦν νὰ κρατήσουν τοὺς στόλους αὐτῶν τῷ έφοπλιστῶν μὲτα τὰ καλά ἀποτελέσματα εἰς τὸ ἐπορτοφόλιον τῶν, ἵνα δι' αὐτῶν Ισοσκελίζουν τὰ δίλγωτερον ἐπιθυμητὰ ἀσφαλιστικά ἔγχειρήματα.

"Ολαί αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἐργασίαι δέον νὰ διενεργώνται μὲ βάσιν ὅπως τὸ πορτοφόλιον περιέχῃ τὴν μεγαλυτέραν δυνατήν ποικιλίαν κιβώνων, μὲ ἀσφαλιστρὰ τὰ ὅποια θὰ περιέχουν ἐπάρκεια κάλυμμα τῶν ἀνειλημμένων ὑποχρεώσεων καὶ μίσα λογικήν ἀπόδοσιν τοῦ διατεθείμενου κεφαλαίου.

Αυτή ή πλέον πρόσφατος έπιθυμία της συστάσεως ελληνικής έθνικής άγορας δι' ασφαλίσεις έπι τσακών έπειτέλεσεν ένα περαιτέρω βήμα με την συγχρότησην μιας κοινοπραξίας (ρυου) τών ελληνικών ασφαλιστικών έταιρων υπό τὸν τίτλον «ΕΚΑΡΑ» — «Ελληνική 'Ομοσπονδία δι' ασφαλίσεις στακών και άφερος στακών». Εάν η κοινοπραξία αυτή στηριχθῇ ἐπὶ υγιῶν ασφαλιστικῶν ἀρχῶν, δὲν ὑπάρχει ἀμφίβολία διτο μαζὶ μὲ τάς ἄλλας ελληνικὰς ἔταιριας, αἵτινες ἀσχολούνται με τὴν στακών ασφαλίσιν, ή νέα αὕτη ὁργάνωσις ὥφελιμον θά διαδραματίσῃ ρόλον, δῆστις καὶ θά διαμορφώσῃ εἰς τὸ μέλλον κατάστασιν ἀνεξαρτήτου καθορισμού τῶν ασφαλιστρων διὰ τὴν «Ελληνικὴν Ναυτιλίαν, υπὸ τῆς προϋπόθεσης τῆς ἐμπιστοσύνης εἰς τὴν συνέχισιν τοῦ τρόπου καθορισμού τῶν ασφαλιστρων καὶ τῆς ὀρθῆς ασφαλιστικῆς πολιτικῆς ἐπὶ σειράν ἑτῶν.

Ἐπισημαίνεται δύμας ὁ κίνδυνος, μήπως ἀντί της διαγραφομένης δυνατότητος τῆς δημιουργίας μιας ἀνέβαρτης δυνάμεως εἰς τάς θαλασσοφαλιστικάς ἄγορας, ἡ ἐλληνική τοιαύτη, σπως καὶ τόσαι ἄλλαι λεγόμεναι ἔθνικαι ἄγοραί, ἀπόδη τελικῶς ἀντικείμενον ἐκμεταλλεύσεως ὅποι τούς ἀντασφαλίστας.

Αλλά άντασφαλιστικαί διευκολύνσεις είναι ή σφριγγήλη δύναμις τής συνειδήσεως τῶν ναυτασφαλιστῶν, οἵτινες ἐπίζητον νὰ καλύψουν εἰς εὐρύτατην κιλμακόν κινδύνων, παρά τὸ γεγονός ὅτι αἱ προσωπικαὶ ἀσφαλιστικαὶ τῶν ὑποχρεώσεις δέον νὰ είναι, καὶ ἀνάγκην περιωρισμέναι. Καὶ ἐπιτυγχάνουν τὴν εὑρύτητα τῆς ἔργασίας τῶν διὰ τῶν ἐπιτυχῶν εὐκολίων ποὺ παρέχει ἡ ἀντασφαλιστική. Δὲν δύναται αὐτὸν ασφαλιστῆς ἢ ἀσφαλιστική ἄγορά νὰ ἀποδέψῃ εἰς τὴν ἀνάληψιν τοῦ μεγίστου ὄριου καλύψεως κινδύνων, ἥτις καὶ ἀποτελεῖ τὴν μεγαλύτεραν ἀναλογίαν εἰς τὴν ἔργασίαν τῶν ἐπί τοικαδίων ἀσφαλίσεων, χωρὶς στενατάπτην ἔξαρτησιν ἀπό τοὺς ἀντασφαλιστάς του.

ρικά, πλοηγικά κλπ.) έφ' ὅσον ὁ προορισμός των δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ «ἀνάλογος» τῶν ἐν τῷ ἀφριφρῷ ἀπαριθμουμένων. Φυσικός πρόκειται περὶ τοῦ ίδιωτικοῦ προσωπικοῦ τῶν σταφῶν τούτων, δεδομένου ὅτι τὸ στρατιωτικὸν προσωπικὸν ὑπάγεται εἰς τὴν ὑπὸ τῶν Νόμων περὶ τῆς καταστάσεώς των εἰδικήν δωσιδικίαν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ ἐν σχέσει πρὸς τοὺς ὄρισμοὺς τούτους, ἀμφιβολίας τινάς θὰ ἡδυνάμεθεν κὰ διατυπώσωμεν εἰς δύο μόνον περιπτώσεις. Ἡ πρώτη ἀφορᾷ εἰς τὰ κρατικά σκάφη ἐπιστημονικῶν ἔρευνῶν (θαλασσογραφικά, ὑδρογραφικά) ἄτινα ἔξαιρούμενα ὡς κρατικά, ρητῶς ἐν τούτοις ἀπόστρωμέως σκοποῦ ὑπάγονται εἰς τὸν Νόμον.

Ἡ δεύτερα ἀφορᾷ εἰς τὰ στερεούμενα ίδιασκινήσεως σκάφη, ὡς αἱ φορτηγίδες, στελέπαι κλπ., τὰ ὅποια μολονότι μεγάλης χρήσεως καὶ σημασίας, ἀφ' ἐνὸς μὲν δὲν ἀναφέρονται εἰς τὴν ἐνδεικτικὴν τῶν βοηθητικῶν ναυπηγημάτων ἀπαρίθμητον τὸν Νόμον καὶ ἀφ' ἔτερου δὲν φαίνεται σαφῶς ἐάν ἔξαιρούνται τῆς ἔννοιάς τοῦ πλοίου, δεδομένου δι τοις «μετακινούνται» ἐπὶ τοῦ ὕδατος, οὐχὶ οἵμως δι' ίδιας δυνάμεως.

Τέλος ούσον ἀφορῷ τοὺς περὶ τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων ὄρισμούς, παρατηρήσοντι δίδονται, ὡς θέματος, αἱ ἔννοιαι τοῦ πλοιάρχου, τοῦ ἀξιωματικοῦ καὶ τοῦ ἀρχώματος, τοῦ τελευταῖον τούτου περιλαμβάνοντος τὸ κατώτερον πλήρωμα καὶ τοὺς ἀξιωματικοὺς οὐχὶ ὅμις τὸν πλοίαρχον. Δὲν δίδεται ὅμις ή ἔννοια τῶν «ἐπιβαίνοντῶν», όπου χρησιμοποιούμενον ἐν τούτοις καὶ ἐπανάληψιν εἰς τὰ ἄρθρα 12-15 (στάσις, πειρατεία κλπ.). Προφανῶς ὁ ὄρος περιλαμβάνει πάντας τοὺς ἐπιβαίνοντας ἢτοι τὸν πλοιάρχον, τοὺς ἀξιωματικούς, τὸ κατώτερον πλήρωμα καὶ τοὺς ἐπιβάτας. Καὶ διὰ μὲν πάντας τοὺς ἄλλους, πλὴν τοῦ πλοιάρχου, τοῦτο προκύπτει ἀδιάστως ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 12, 13 καὶ 15, εἰς τὰς ὥποιας αἱ τιμωρούμενα πράξεις (στάσις, βιαιοπραγία, ἐπιδυνλῆ) στρέφονται κατὰ τοῦ πλοιάρχου. Τὸ διτὶ ὅμις καὶ ὁ πλοιάρχος ἐμπίπτει εἰς τὴν ἔννοιαν τῶν ἐπιβαίνοντων, συνάγεται ἐκ τοῦ τερὲ πειρατείας ἄρθρου 14, δεδομένου ὅτι ὁ κυβερνῶν πειρατικὸν πλοίον, διαπράττει ἀσφαλῶς καὶ πρώτος ἔξ οὐλῶν τῶν ἄλλων, πειρατείαν. Διάφορος φυσικά εἶναι ή ἔννοια τοῦ ἐπιβάτους (βλ. ἄρθρ. 35) εἰς ἣν δὲν περιλαμβάνεται οὔτε ὁ πλοιάρχος οὔτε τὸ πλήρωμα.

Δυνάμεθα νὰ τελειώσωμεν τὰς ἐπὶ τοῦ Κεφαλαίου τῶν Γενικῶν Διατάξεων παρατηρήσεις, μημονεύοντες τὴν καθ' ὀλοκληρίαν νέαν διάταξην τοῦ ἄρθρ. 2 παρ. 2. Κατὰ ταύτην, ἀναγνωριζούμενης κατ' ἀντιδιαστολὴν, τῆς ἀναστολῆς καὶ μετατροπῆς τῶν ὑπὸ τοῦ Κώδικος ἐπιβαλλομένων ποινῶν, προβλέπεται ἔξαιρεσις (ἀπαγόρευσις δηλαδὴ τῆς μετατροπῆς) εἰς τὴν δικιημάτων τινῶν κριθέντων ὡς ἰδιαιτέρως ὑστειδῶν διὰ τὴν τήρησιν τῆς τάξεως εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν (λιποταξία, ἔγκαταλειψις πλοίου, στάσις, ἐπιβουλὴ πλοιάρχου, μὴ αὐτοπρόσωπος κυβέρνησις, καθυστέρησις εἰσιτηρίου παλινοστήσεως). Ἀσχέτως τοῦ ὅτι δὲ ἔξαιρέσεις ἐπὶ τῆς ἔξαιρέσεως (ἀποδοχῆς δηλαδὴ τῆς μετατροπῆς κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου) αἱρεται ἡ τουλάχιστον ἔξασθενεῖ ὁ κανὼν τῆς μὴ μετατροπῆς ἐπὶ τῶν ὧν ἕννω ἀδικημάτων, σκέψεις τινὰς δύναται νὰ δημιουργήσῃ ἡ ἐπιτυχῆς πειλογίη τούτων, δεδομένου ὅτι είναι ἀμφίβολον ἂν ἡ κατὰ τοῦ πλοιάρχου βιαιοπράγια καὶ ἡ ἔγκαταλειψις συγκρουσθέντος πλοίου (ἄρθρ. 23) δὲν είναι ἔξι ἴσου σοβαρά ἀδικημάτα με τὴν ἐπιβουλὴν καὶ τὴν ἔγκαταλειψιν κινδυνεύοντος πλοίου (ἄρθρ. 8) ἡ ἀνὴρ μὴ χορήγησις τοῦ εἰσιτηρίου παλινοστήσεως καὶ ἡ μὴ αὐτοπρόσωπος κυβέρνησις είναι ἀδικημάτα σοβαρώτερα τῆς ἔγκαταλειψίας δισθενῶν (ἄρθρ. 27) καὶ τῆς ἐκτελέσεως πλού τὴν ἄνευ σωστικῶν μέσων (ἄρθρ. 34 πε'.)

Ε. Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΤΕ ΤΑΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ  
ΕΙΣ ΤΗΝ

# BALKANFRACHT CO.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 33 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477-293 - 472-427

TEI EX : 212378

AI KOIOPRAZIAI PYMOYAKON PROS TAS AIGYPTIAKAS ARXAS

## Θὰ μετάσχωμεν εἰς τὴν ἀπόφραξιν τῆς Διώρυγος;

ΟΕΥΣ Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΤΕΡΑΣΤΙΟΥ ΤΟΥΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΗΜΑΤΟΣ ■ ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΑΝΕΩΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΩΤΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ■ ΚΑΘΕΤΟΣ ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΜΕ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΝ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ

**'Αναπροσαρμόζονται κατὰ 14% τὰ ρυμουλκικὰ δικαιώματα**

'Υπὸ τῆς κοινοπραξίας τῶν ρυμουλκῶν ἐπαργματοποιήθησαν ἐπαφαὶ μετὰ τῶν αἰγυπτιακῶν Ἀρχῶν, ὅπως τὰ ἐλληνικὰ ρυμουλκά συμμετάσχουν κατὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ ἐκ τῶν ἑκεῖ ὑπαρχόντων ναυαγημάτων, ἐφ' ὃσον θὰ ἐπετρέπετο ἐκ τῶν περιστάσεων νὰ ἐπαναδοθῇ ἡ διεύθυνσις αὐτῆς θαλασσῆς ὀρτηρία εἰς τὴν ἐλεύθεραν ναυσιπλοΐαν.

Μέχρι στιγμῆς δὲν ὑπάρχουν θετικὰ ἡ ἀρνητικὰ ὀποτελέσματα. Πάντως, παρὰ τὸ διάδημα, αἱ πιθανότητες συμμετοχῆς τῆς κοινοπραξίας εἰς τὸ τεράστιον ἔργον τῆς ἀποφράξεως τῆς διώρυγος, εἰναι ὅλιγαι, ἀφ' ἐνὸς διότι εἰς τὴν περιοχὴν ἀναμένουν ἀπὸ χρόνου πολλού ρωσικαὶ καὶ ιαπωνικαὶ βυθοκόροι, ἀφ' ἑτέρου δὲ διότι εἰς παρομοίας περιπτώσεις προτιμῶνται οἱ περισσότερον ωργανωμένοι, ἑξωπλισμένοι καὶ προστηρομένοι εἰς τὰς συγχρόνους τεχνολογικὰς συνθήκας οἵκοι τοῦ ἔξωτερικοῦ.

'Οπωσδήποτε οὐδὲν ὀπεκλείετο σχετικῶς, ὑπεγραμμίζετο δὲ ἡ οἰκονομικὴ τόνωσις τῶν ἐλληνικῶν ἐταιριών ρυμουλκῶν εἰς περιπτώσιν συμμετοχῆς εἰς τὸ ἔργον, ὅπερ θὰ ὀποτελέσῃ τὸ μεγαλύτερον ἔργον τῆς τελευταίας δικαιοσύνης εἰς τὸν τομέα τῶν ναυαγιαιρεσιῶν.

### ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΑΝΕΩΣΕΩΣ

'Ἐν τῷ μεταξύ, ἀπὸ πλευρᾶς ἐργασιῶν τῶν σκαφῶν τῆς κοινοπραξίας, κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τρέχοντος ἔτου, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίτυχον περίοδον τοῦ 1969, αὐταὶ ἐκευμάνθησαν εἰς τὰ αὐτὰ μέτρα ἐπίπεδα, μολονότι διερισμέναι ἀξιόλογοι ἔργοισί αἱ ναυλήθησαν κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον 'Ιουλίου - Σεπτεμβρίου.

Σχετικῶς ὑπεγραμμίζετο, ὅτι ὁ κλάδος

τῶν ρυμουλκῶν, παρὰ τὰς σοδαράς ὑπηρεσίας, τὰς ὅποιας προσφέρει, ἔχει τελείως παραμεληθῆ. Τὰ σκάφη τῆς κοινοπραξίας εἶναι μικρᾶς ἀποδυνάμεως, μῆδαν δυνάμενα νὰ ἀναλάβουν ἐργασίας ἀναλόγους τῶν σημερινῶν μεγεθῶν τῆς Ναυτιλίας. 'Ηδη αἱ ξέναι ρυμουλκιστικαὶ ἐπιχειρήσεις διαθέτουν σκάφη τοχύντατα, τῶν 20 μιλίων, μὲ λίαν ισχυρὰς μηχανὰς τῶν 15.000 ἵππων (δύο τοιαύτα σκάφη ἡδη τελοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ), ἐνῶ τὰ ἐλληνικὰ ρυμουλκά εἶναι Ισχύος, τὸ πολύ, μέχρι 2.000 ἵππων. 'Εκεῖνο ὅπερ σήμερον χρειαζόμεθα, δὲν εἶναι ἡ αὐξησίς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ρυμουλκῶν, ὅσον ἡ ἀνανεώσις καὶ ἡ προσαρμογὴ τῶν. Περὶ ἀνανεώσεως, ὅμως, οὐδὲν κἄντιο σκέψις δύναται νὰ γίνη, καθ' ὃσον διὰ τὴν ναυπήγησιν καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν ἐνὸς συγχρόνου ρυμουλκοῦ, ίσχυος 15.000 ἵππων, ἀπαιτεῖται ποσὸν 1.5 ἑκατομμυρίου λιρῶν 'Αγγλίας.

'Αφ' ἑτέρου, αἱ ρυμουλκιστικαὶ ἐπιχειρήσεις τοῦ Πειραιῶν εἰδον, ἀπὸ τοῦ κλεισίματος τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ καὶ ἐντεύθεν, τὰς ἐργασίας τῶν καθέτως μειουμένας. Εἰς τὸν κλάδον τῶν ρυμουλκήσεων, ἡ μείωσις ἀνήλθεν εἰς 30% καὶ εἰς τὸν κλάδον τῶν ναυαγιαιρεσιῶν εἰς 50%.

Παραλλήλως, τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν τούτων ἀνήλθε σημαντικῶς, λόγῳ τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῶν μισθῶν καὶ τῆς ἀνατιμῆσεως τῶν καυσίμων. Σχετικῶς μᾶς ἀνεφέρθη, ὅτι ἐνῷ πρὸ διείσις ὁ τόνος τοῦ φιούντος ἐτιμότο πρὸς 14 δολλάρια, σήμερον ἔχει ἀνέλθει εἰς 21 δολλάρια.

Παρήγορον γεγονός ἀποτελεῖ ἡ ἀποφασισθεῖσα, (ἀλλὰ μὴ εἰσέτι κοινοποιήθεισα), ἀναπροσαρμογὴ τῶν τελῶν ρυμουλκήσεων. Κατὰ τὴν ἀπόφασιν, ἡ ὑπογραφὴ τῆς ὅποιας ἐπίκειται ἐκ μέρους τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τὰ τέλη ρυμουλκή-

σεως αὐξάνονται κατὰ 14%. 'Ως πληροφορούμεθα, οἱ ἐφοπλισταὶ προθύμως ἀπεδέχθησαν τὴν ἀναπροσαρμογὴν ταύτην.

### ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

Αἱ κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τρέχοντος ἔτους ἔργασίαι, ἀριθμοῦν 8 ναυαγιαιρεσίας, ἔξ δῶν μία πυρκαϊά καὶ 13 ρυμουλκήσεις, ἔκ τῶν ὅποιων ὀκτὼ ἐπραγματοποιήθησαν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. 'Εκ τῶν ἐργασιῶν τούτων, η σπουδαιοτέρα ἡ τοῦ φορτηγοῦ «Εὐγενία Γ.», 15.000 τόνων, τὸ διποίον εἶχε προσαράξει εἰς τὰ Κύθηρα. Εἰς τὸ ἔργον της Ἐλασθού μέρος 4 ρυμουλκά, δύο δὲ ἔξ αὐτῶν, τὰ «Νήσος Ανδρος» καὶ «Ατλας», ἐρρυμούλκησαν τὸ σκάφος εἰς τὸ Πειραιά.

Τὸν 'Ιουλίου ἔλαβε χώραν μία ναυαγιαιρεσία τοῦ φορτηγοῦ «Ορεμπτικ», ὅπερ εἶχε παρασείνει ἀκυβέρνητον εἰς τὸν Κορινθιακὸν Κόλπον, ώς καὶ μία ρυμουλκήσις, τοῦ φορτηγοῦ «Μιχαήλ Καραγεώργης», ἔκ Σουνίου εἰς Πειραιά.

'Ἐπισής τρία ρυμουλκά ἔλασθον μέρος εἰς τὴν κατάσθεσιν τοῦ πυρός, ἐκδηλωθέντος ἐπὶ τοῦ, μετασκευαζομένου εἰς τὸ Πέραμα, φορτηγοῦ «Τόννου».

Κατὰ τὸν μόνον Αὔγουστον ἐπραγματοποιήθη μία μόνον ἐργασία, διὰ τῆς ρυμουλκήσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ «Μπήντεφορ Βίκτορι», ὅπερ εἶχε παρασείνει ἀκυβέρνητον πλησίον τῆς νήσου Μυτιλήνης, κατόπιν ἀπωλείας τῆς Ελικός του. Τὸ σκάφος ἐρρυμούλκηθη εἰς τὴν Σμύρνην, δηνούς ἐξεφόρτωσε τὸ φορτίον του, ἀκολούθως δέ, ὑπὸ τῶν ρυμουλκῶν «Νήσος Κρήτη» καὶ «Βερνίκος Κίττου» ἐρρυμούλκηθη εἰς τὴν Ιταλίαν.

Τέλος, κατὰ τὸν Σεπτέμβριον ἐπραγματοποιήθησαν δύο ἐργασίαι: 'Η ρυμουλκήσις ἑκατόντα τοῦ ἀπίστηγον «Ηπειρος», ἐπὶ τοῦ ὅποιου, ώς γνωστόν, εἶχεν ἐκράγη καταστροφικὴ πυρκαϊά, εἰς τὸ Πέραμα πρὸς διάλυσιν, καὶ ἡ κατάσθεσις τῆς πυρκαϊᾶς ἐπὶ τοῦ μικροῦ δεξαμενοπλοίου «Πόρτολος 17», τὸ ὅποιον μᾶλλον προορίζεται πρὸς διάλυσιν. Εἰς τὴν ἐργασίαν ταύτην ἀπηχολήθησαν τὰ ρυμουλκά «Νήσος Καλύμνος».

Συναφῶς πληροφορούμεθα, δτι οἱ διαλυταὶ τοῦ Περάματος ἀπασχολοῦνται ίκανοποιητικῶς. Διαδύνουν περὶ τὰ 15 πλοῖα ἐπηργίας. Μόνον η κοινοπραξία ρυμουλκῶν ἐπηργίας κατά τὸ τρέχον ἔτος εἰς τοὺς διαλυτὰς τοῦ Περάματος 4 σκάφη, τὰ ὅποια εἶχον ἐγκαταλειφθῆ ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν.

### Κ. ΔΟΥΚΑΣ

# Steered, Stabilised by Brown Brothers



Brown Brothers' Electro-Hydraulic Steering Gears of all types installed in over 4000 vessels and Denny-Brown-AEG Ship Stabilisers, now installed in over 400 vessels from 80 to 80,000 tons, have established Brown Brothers' reputation throughout the world for excellence of design and manufacture. For details of the latest designs... write to

Brown Brothers & Co., Ltd., Rosebank Ironworks, Edinburgh 7

Phone : 031 556 2440. Telex : 72151. Telegrams : "Hydraulic, Edinburgh"

# ΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΑΝΟΙΓΜΑΤΟΣ & ΒΕΛΤΙΩΣΕΩΣ

**Σχέδια διὰ τὴν διέλευσιν τάνκερ τῶν 250.000 τόν. D.W.**

Ο Όργανισμός τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ ἔδωσεν εἰς τὴν δημοσιότητα τὸν προγραμματισμὸν ἀνοίγματος καὶ βελτιώσεων τῆς Διώρυγος διὰ δημοσιεύματος τοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον: «Η Διώρυξ τοῦ Σουέζ». Παραύσαι συνθήκαι καὶ προοπτικαὶ τοῦ μέλλοντος. Σχετικὴ μὲ αὐτῷ ἡτο καὶ πρόσφατος ἐπίσκεψις εἰς Λονδίνον τοῦ Προέδρου τοῦ ἀνωτέρω Όργανισμού Αιγυπτίου μηχανικοῦ Κ. Μασούρη Ἀχμέντ Μασούρη.

Καθ' ὅσν αφορᾷ τὸ ἀνοίγμα τῆς Διώρυγος καὶ τὴν ἀπόδοσίν της εἰς τὴν ἐλεύθεραν ναυσιπλοΐαν, ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἀπαιτηθῇ περίοδος 4 περίπου μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν σχετικῶν ἐργασιῶν ἑκκαθαρίσεως τῆς Διώρυγος καὶ διὰ βύθισμα 38 ποδῶν, ώς τσχεν μέχρι τῆς 5ης Ιουνίου 1967. Μετά παρέλευσιν ἑτέρων 6 μηνῶν τὸ ἀνωτέρω βύθισμα θὰ δύναται νὰ βελτιωθῇ εἰς 40 πόδας.

Οι παράγοντες τῆς Διώρυγος ὑποστηρίζουν ὅτι δὲν θὰ ὑπάρξῃ μεγαλύτερα καθυστέρησις λόγῳ τῶν ἔξι ίλιος ἢ ἄμμου προσχώσεων ἐπὶ τοῦ βυθοῦ τῆς Διώρυγος. Ιστορικῶς, ἔχει ἀποδειχθῆ τοῦτο καὶ ἐκ τοῦ Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὅποιου ἡ διὰ τῆς Διώρυγος ναυσιπλοΐα εἰχε περιορισθῆ εἰς ὀλίγα σχετικῶς ἐμπορικὰ καὶ πολεμικὰ σκάφη καὶ αἱ προσχώσεις οὐδαμοῦ ὑπερβένθησαν τὰ 20 ἑκατοστά μ. Ἐπίσης, κατόπιν ἐρευνῆς γενομένης τὸν Γαλινούριον τοῦ 1968, δηλαδὴ 8 μηνᾶς μετά τὸ κιεσίσμον τῆς Διώρυγος καὶ εἰς τὸ νότιον τμῆμα ταύτης δὲν διεπιστώθησαν προσχώσεις (εἰ μὴ μόνον μέχρι ὑψους 10 ἑκατοστῶν πλησίον ναυαγίων).

Ἀπὸ ἐπιστημονικῆς καὶ εἰδικώνερον, ἀπὸ γεωμηχανικῆς ἀπόφεως, ἡ Διώρυξ ὑποδιαιρεῖται εἰς τρία τμήματα:

- Τὸ βόρειον τμῆμα, τὸ ὅποιον χάρις εἰς τὴν Ἰλὺν τοῦ Νείλου τὴν ἐπικαθημένην ἐπὶ τοῦ βυθοῦ τοῦ ἔχει συνοχήν τοιαύτην ὥστε νὰ ἐνισχύῃ τὴν ἀντίστασιν τοῦ βυθοῦ εἰς τὰς ἑταῖρας τῶν ἀνέμων παρενέργεισας. Τοῦτο σημαίνει ὅτι μειούνται εἰς τὸ ἔλαχιστον ἡ ὑπὸ τῶν ἀνέμων παρασυρμένη ἄμμος καὶ ὅτι συνεπῶς δὲν διερρογούνται προσχώσεις τοῦ βυθοῦ ἐκ τοιαύτης αἵτιας.
- Τὸ μεσαίον τμῆμα, ὁ βυθὸς τοῦ ὅποιου εἶναι ἀμμώδης. Εἰς τὸ τμῆμα τοῦτο οἱ πνέοντες ἀνεμοὶ ἐπιθέτουν λεπτήν ἄμμον ἐπὶ τοῦ βυθοῦ, συμφώνως ὅμως πρὸς τὰς σχετικὰς διερευνήσεις τοῦ Όργανισμού τῆς Διώρυγος τὸ μέγιστον τῆς ἐκ τῆς αἵτιας ταύτης προσχώσεως δὲν ὑπερβαίνει τὰ 5 ἑκατοστόμ. Ἐπησίως. Εἰς τοῦτο συντρέχει καὶ τὸ γεγονός ὅτι, βορειώς τῆς Πικρᾶς Λίμνης, τὰ παλιρροιακά καὶ λοιπά συναφή ρεύματα ἐξουδετερώνουν σχεδόν πλήρως τοὺς κινδύνους προσχώσεων ἐκ τῆς παρασυρμένης λεπτῆς ἄμμου.
- Τὸ νότιον τμῆμα, ὁ βυθὸς τοῦ ὅποιου εἶναι βραχώδης. Ἐνταῦθα δὲν ύφισταται κίνδυνος προσχώσεων καὶ λόγῳ τῶν παλιρροιακῶν ρευμάτων.

## ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Οι ὀρμόδιοι τοῦ Όργανισμού τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ ἔξετάζουν τὰ τῆς προοπτικῆς τῆς Διώρυγος ὑπὸ τὸ πρᾶσμα δύο κυρίων παραγόντων:

- Τῆς Εὐρωπαϊκῆς ζητήσεως διὰ πετρέλαια τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, καὶ

2) Τῶν τάσεων πρὸς ναυπήγησιν σοῦπερ τάνκερ.

## Η ΖΗΤΗΣΙΣ ΕΞ ΕΥΡΩΠΗΣ

Ἡ κυρία πηγὴ προσδόσων ἐκ τῶν διοδίων τῆς Διώρυγος ἡτο ἡ τῶν πετρελαιοφόρων κατὰ τὰ 73% τοῦ συνόλου καὶ συνεπῶς ἡ πηγὴ αὕτη θὰ διαδραματίζῃ ρυθμιστικῶν ρόλον καὶ ἐπὶ τῆς περιτέρω ἔξελιξεως τῶν περὶ τὴν Διώρυγα θεμάτων.

Ἐξ ὅλου τὰ 25% τῶν διὰ τῆς Διώρυγος μεταφερομένων πετρελαίων είναι προελεύσεως ἔπει τῶν Ἀραβικῶν χωρῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, ἐνώ αἱ Εὐρωπαϊκαὶ χώραι ἀπορροφοῦν αὐξανομένην ἀναλογίαν τῶν διὰ τῆς Διώρυγος διερχομένων φορτίων πετρελαίων. Ἡ ἀναλογία αὕτη εἰχεν ἀνέλθει εἰς 88% κατὰ τὸ 1961 καὶ 92% τὸ 1966. Τὰ ὑπόλοιπα ήσαν προορισμοῦ διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ Καναδᾶν.

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ κατανάλωσις πετρελαίων γενικῶς εἶχεν αὔξησην κατὰ τὴν 5ετίαν 1960 - 65 κατὰ 13.5% καὶ ἐφεσεν σύτα τὴν ποσότητα τῶν 378.000.000 τόνων τὸ 1965, ἔξι δὲν 206.000.000 τόνοι προήλθον ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ἡτο ποσοστὸν 54.5% τοῦ συνόλου.

Οι ἀνωτέρω 206.000.000 τόνοι πετρελαίου διεκινήθησαν πρὸς τὴν Εὐρώπην ὡς ἀκολούθως:

56.000.000 τόνοι διὰ τοῦ πετρελαιαγάγου «Τάπτλαϊν» καὶ τῶν τοῦ Ίράκ (ἢ μεγίστη δυναμικότης τούτων ἀνέρχεται εἰς 62.000.000 τόν. Ἐπησίως, ἔξι δὲν οἱ 6.

Έτος	Συνολική Εὐρωπαϊκή κατανάλωσις πετρελαίων	Έξι δὲν πετρέλαια προελεύσεως Περσικοῦ Κόλπου	Έξι δὲν τὰ διακινηθεῖσαν διὰ τῆς Διώρυγος Σουέζ
1970	578.000.000 τόνοι	289.000.000 τ.	247.000.000 τ.
1975	772.000.000 >	386.000.000 >	344.000.000 >
1980	984.000.000 >	492.000.000 >	450.000.000 >

## ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΠΕΡΙ ΤΑ ΓΙΓΑΝΤΙΑΙΑ ΣΚΑΦΗ

Μέχρι τοῦ 1967, χρονολογία τοῦ κλειστοποίησης τῆς Διώρυγος, τὰ πλήρως ἔμφορτα πετρελαιοφόρα ἦσαν χωρητικό-

000.000 τόν. προορίζονται διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας) 143.600.000 τόνοι διὰ τῆς Διώρυγος 6.400.000 τόνοι διὰ πετρελαιοφόρων παραπλεόντων τὸ Κέππ.

206.000.000 τόνοι ὡς ἀνωτέρω σύνολον.

Τὸ ἔτος 1968 ἡ Εὐρωπαϊκὴ κατανάλωσις εἶχεν ἀνέλθει εἰς 495.000.000 τόνους — ἡτο ἡ ἐποία ποσοστιαία αὐξησίς τῆς ἡτο 11% — καὶ ἐκ τῆς ποσότητος τοῦτης οι 253.000.000 τόνοι ἦσαν προελεύσεως Περσικοῦ Κόλπου, ἡτο 51.5% τοῦ συνόλου, καὶ διεκινήθησαν ὡς ἀκολούθως:

56.000.000 τόνοι διὰ τῶν ἀνω πετρελαιαγάγων 197.000.000 τόνοι διὰ τοῦ Ακρωτηρίου.

Λαμβανομένων ὑπὸ δψιν καὶ τῶν ὅλων μορφῶν ἐνεργείας, ὡς πυρηνικῆς, ὑγραερίων, κινητ., οἱ κύλοι τοῦ Όργανισμοῦ τῆς Διώρυγος ὑπολογίζουν τὰς ποσοστιαίας αὐξησίες τῶν Εὐρωπαϊκῶν ἀναλώσεων τοῦ μέλλοντος ὡς ἔπειτα:

1968 - 1970 8%  
1970 - 1975 6%  
1975 - 1980 5%

Βάσει τῶν ἀνωτέρω καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἀναλογίας Εὐρωπαϊκῆς Κατανάλωσεως πετρελαίων Περσικοῦ Κόλπου τουλάχιστον 50%, ὡς εἰς τὸ παρελθόν κατὰ τὰ ἀνωτέρω, ὁ Όργανισμός τῆς Διώρυγος διατυπώνει τὰ ἀκόλουθα αἰσιόδοξα προγνωστικά:

της 60.000 τόν. μόνον. "Άλλα πετρελαιοφόρα χωρητικότης 60.000 - 110.000 τόν. διηρχοντο διὰ τῆς Διώρυγος ἡ ἀφορά μόνον ἡ καὶ μὲ μερικῶν φορτίων εἰς ὁρισμένας περιπτώσεις εἰδικῶν οικονομικῶν ὑπολογισμῶν. "Εκτοτε έχομεν τὸ φαινόμενον τοῦ γιγαντι-

16-20 TENNANT STREET  
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN

P. O. Box: 4797  
PHONES: 31339 - 28829 - 26057  
A/H 68040 - 492230 - 976480  
447718 - 444994

## CAPE TOWN FAROS & Co. (PTY.) LTD.

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935  
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικὸς Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης  
Διευθυνταί: Γεράσιμος Θωμάτος — Γεράσιμος Δεσιμόνης  
Α/Η Τηλεφωνήσατε: CAPTAIN Ιωάννης Βλαχοστέργιος. Τηλ. 976.480

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:  
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΑΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:  
ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΑΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ.

ΕΠΙΚΑΙΡΟΝ ΘΕΜΑ

Αἱ πυρκαϊαὶ ἐκ τῶν ἀερίων βενζίνης

ΤΟΥ κ. Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ, ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ.

Η προσφάτως σημειωθείσα έκρηξης και έν συνεχεία πυρκαϊά, έπι τοῦ μικρού δ/ξ «Πόρτολος» εἰς τὸν κόλπον τῆς Ἐλευσίνος, ή δποία εἶχεν ως ἀποτέλεσμα τὴν ἀπώλειαν τῆς ζωῆς τριῶν ναυτικῶν, ὑπενθυμίζει τὰς ἐπικινδύνους ιδιότητας γενικῶς, τὰς δποίας ἔχουν πλείστα σσα εὐθελεκτά ὑγρά και ίδιαι- τέων η βενζίνη.

Πρότι ένημέρωσιν τῶν ἀσχολουμένων ἐν γένει μὲ τὸν χειρισμὸν φορτίων βενζίνης (μεταφοραὶ, φορτ/σεις, καθαρισμὸς δεξαμενῶν κ.λπ.), παραθέτομεν, κατωτέρω, μερικάς ἐκ τῶν πλέον χαρακτηριστικῶν ίδιοτήτων, τοῦ τόσον χρησίμου, ἀλλὰ καὶ τόσον ἐπικινδύνου εὐνόλεκτον τούτου ὑγροῦ.

Τὰ αέρια τῆς βενζίνης εἶναι βαρύτερα τοῦ άέρου καὶ ἐπομένων, ἔχουν τὴν τάσιν νὰ συγκρούονται εἰς τὰ κατώτερα σημεῖα ἐνός χώρου· δυνάμενα νὰ εὑρεθῶνται μέσω σωληνώσεων, ἀγάγων, όχετῶν κλπ., εἰς ικανάς ἀποστάσεις, διὰ νὰ ἀναφλεγούν η ἐκραγούν-

Η βενζίνη είς οισαδήποτε θερμοκρασίαν, άκαμψι και είς θερμοκρασίας ύπό τό μηδέν, άναδιδει ἀέρια, τὰ δύοις ύπό δώρισμένας συνθήκας, είναι δυνατὸν νὰ ἀνάφεγγωσιν ἡ, άκόμη, και νὰ ἔκραγωσιν. Ἀπαραίτητος προ-ύπόθεσις διὰ τὴν ἀνάφλεξιν ἡ και ἔκρηξιν, άναδιδομένων ύπό τῆς βενζίνης ἀερίων, είναι ἡ ἀνάμιξις αὐτῶν μετά τοῦ ἀτμασφαιρικοῦ

άέρος είλι γρίσμενον ποσοστόν. Έαν το ποσοστόν τών ύπαρχοντων είναι ένα χώροι δερίων βενζίνης, έν σχέσει με τὸν εἰς αὐτὸν υπάρχοντα ἄέρος, κυμαίνεται μεταξύ 1% ἔως 6% ἀερίων βενζίνης πρὸς τὸν δγκον ἄέρος, τὸ μῆγμα αὐτό, ὑπὸ γρίσμενην πίεσιν, πυροδοτούμενον δι' οιουδήποτε τρόπου, ὡς π.χ. ἐπινιθρός στατικοῦ ἡλεκτρισμοῦ, εἰναι δυνατόν νὰ ἔκραγῃ μὲ ἀφάνταστον ἔντασιν. Έαν τὸ μῆγμα ἀερίων βενζίνης καὶ δέρος εἰναι κάτω τοῦ δρίου 1% βενζίνης πρὸς 99% ἄέρος ή εἰναι διπλα τοῦ δρίου 6% βενζίνης πρὸς 94% ἄέρος, τὸ μῆγμα τοῦτο δὲν θὰ ἔκραγῃ, ἀποκαλούμενον εἰς τὴν πρώτην περιπτώσειν πυρκαϊδός της, σε-<sup>ν</sup>

## Η ΑΥΝΑΜΙΚΟΤΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Η υφισταμένη δυναμικότης της Διώρυγος είναι διὰ περίπου 25.000 πλοιά έπεισίων, ήτοι 68 κατά μέσον όρον ήμερησίων. Τὸ Σχέδιον Νάσερ ἀποβλέπει εἰς τὴν διέλευσιν 28.500 πλοιά έπεισίων, ήτοι 78 μονάδων, κατά μέσον όρον, ήμερησίων.

Πρό τού κλεισμάτος της Διώρυγος, ήτοι μέχρι του 1966 αι διελεύσεις είχον φθάσει μόλις εις 21.250 πλοΐα, ήποι ήσαν κατώτεραι της άνωτάτης δυναμικότητος των 25.000 Επτακών.

Η πραγματικότης της υπάρξεως; καὶ τῶν περαιτέρω ναυπηγήσεων τῶν γιγαντιάων πετρελαιοφόρων 250.000 τόνων d.w. — ὡς καὶ ἄλλων μεγάλων χωρητικότητος ἐμπορικῶν πλοίων σημαίνει ὅτι καὶ αἱ δεδομέναι ἡ ὑπολογιζόμενη ποσότητες τῶν διεθνῶν φορτίων θὰ ἀπαιτήσουν μικρότερον ἀριθμὸν δισκινήσεων καὶ προκειμένου περὶ τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ μικρότερον ἀριθμὸν διόδων, ἐναλλακτικῶς, ὅτι μικρότερος ἀριθμὸς γιγαντιάων σεφαῶν θὰ ἐπαρκέσῃ διά τὴν μεταφορὰν καὶ τῶν ηὔξεμένων ποσοτήτων τοῦ μέλλοντος. Οὕτω πῶς, δὲ Ὁργανισμὸς τῆς Διώρυγος ὑποστηρίζει ὅτι μετά τὴν δόλοκληρωσιν τοῦ σχεδίου Νάσερ ἡ πλήνης πραγματοποίησι τῆς ἀνάτατης δυναμικότητος τῶν 28.500 πλοίων (διελεύσεων) πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις θὰ δύναται νὰ συμπεριλάβῃ ἀνέτως — καὶ βάσει ἀλλων στοιχείων — καὶ τὴν διέλευσιν 18 ἐμφόρων δεξιαμενοπλοίων ἡμερησίου. Ἐάν ὁ μέσος δρός χωρητικότητος τῶν δεξιαμενοπλοίων τούτων είναι 150.000 τόνων d.w. τούτο σημαίνει ὅτι ἡ ἡμερησίς δυναμικότης μεταφορᾶς πετρελαιών θὰ είναι 2.700.000 τόνοι, ίση πρὸς 980.000.000 τόνους ἐτησίως, ἥτοι ὑπερβιδασία τῆς διὰ τὸ 1980 ὑπόλογοι ζητούμενης Εὐρωπαϊκῆς ζητήσεως διὰ τὰ πετρέλαια Περσικοῦ Κόπτου.

SUMMARIT S.L.

Shipchandlers

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ  
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Fresh Provisions, Bonded-, Cabin-,  
Deck-, Engine-Stores

Christos Anemis  
Captain of Merchant Marine

c/Capitán Mendizábal, 30, 2º C  
Tel.: 255710—251900—254301  
Cables: SUMAR

SANTURCE - BILBAO (SPAIN)

-5°F ή βενζίνη άναδιδεί αέρια, τά δποια, πυροδοτούμενα, άναφλέγονται και συνεχίζουν καιόμενα (θερμοκρασία ή σημείον καύσεως - Fire Point). Τέλος, εις θερμοκρασίαν 440°F (θερμοκρασία άναφλέψεως - Ignition Temperature), τά άναδιδόμενα υπὸ τῆς βενζίνης άέρια, άναφλέγονται αφ' ἑαυτῶν και συνεχίζουν καιόμενα, άνεξαρτήτως πυροδοτήσεως αὐτῶν.

Τά άρεια της βενζίνης είναι βαρύτερα του άρρενος και έπομενως, έχουν την τάσιν να συκεντρώνονται εις τά κατώτερα σημεῖα ένος χώρου, δυνάμενα να εύρεθωσιν μέσω σωλήνωσεων, αγγώνων, όχετών κλπ., εἰς ικανάτης άποστασίες, διὰ τὰ άναφελογόνα, ή έκραγονδής άπροσόπως, εἰς χώρους άπεχοντας ἀπό τὰ σημεῖαν προδειλύεσών των, εύθυνς ως Ελθουσίαν εἰς ἐπαφὴν μετά σπινθήρος ή ύπερθερμασμένης μεταλλικῆς ἐπιφανείας ή πυροδοτηθούνδη. οίσυδήποτε ἄλλου τρόπου. Τά άναφλέγοντα οὕτα άρεια δύνανται να διαφέρουν την πυρκαϊάν διὰ τῆς ίδιας άδον, εἰς τὸ σημεῖον τῆς προδειλύεσών των, προκαλοῦντα οὕτω τὴν ἔξαπλωσιν τῆς πυρκαϊᾶς.

Αι περιπτώσεις πυρκαϊάς ή έκριξεως, συνεπείᾳ ανάφλεξεως άεριών βενζίνης, άτινα μετεκινήθησαν δι' άγωγών, σωληνώσεων κλπ. εἰς σημεία στέχοντα από το σημείον προελύσεως αύτών, είναι, δυστυχώς πλαισίωριθματικοί, έχουσαι προκαλέσει έκτατα μέσαν ταστροφάς και θύματα, άπαιτουσαι τὴν λήψιν μέτρων προσεκτικής ἑξετάσεως, ἀκόμη και τῶν χώρων ἐκείνων, οἵτινες περιβάλλουν δεξαμενάς, αἱ ὅποιαι είχον ἡ ἔχουν βενζίνην ὡς είναι ή χρήστις λυχνιών ἀνίχευσεως άεριών (Flame Safety Lamp) ή ἀκόμη καλύτερον, φορητών συσκευῶν ἀνακαλύψεως εὐθέλειας κτῶν άεριών (Combustible Gas Indicator or Explosimeter), ὡς ταῦτα ἀναφέρονται λεπτομερέστερον εἰς τὸν Μέρος, Κεφ. ΙΙΟν τοῦ Κίνδυνοι καὶ ἔξοπλισμὸς προσωπικοῦ, τοῖς βιδώνιοι ήμῶν Πυρκαϊᾶι ἐπὶ πλοίων, τὰ προβλήματα τῆς προλήψεως καὶ καταπολέμησης αύτῶν.

Τὰ άέρια τῆς βενζίνης, εἰσπνεόμενα, ἔστω καὶ ἐπ', ὀλίγους, εἰς ποσοστὸν πυκνότητος αὐτῶν, ἀκόμη καὶ κάτω τοῦ 1%, προκαλοῦν ναυτίαν καὶ πονοκέφαλον, ἐνῷ ἐάν τὴ πυκνότητας αὐτῶν εἰναι μεγαλυτέρα, προκαλεῖται εἰς τὸν εἰσπνέοντα ἔνα αἰσθημα διεγέρτεως, δηγούν εἰς τὴν ἀπώλειαν τῶν αἰσθήσεων, ὡς συμβαίνει καὶ μὲ τὴν εἰσπνοὴν αἰθέρος ἢ χλωροφοριμίου, τέλος δέ, ἡ εἰσπνοὴ μεγαλυτερας πυκνότητος ἀέρων βενζίνης εἶναι δυνατὸν νὰ δημηγήσῃ καὶ εἰς τὸν θάνατον ἀκόμη· Ἡ ἔγκαιρος ἀναπνοὴ καθαροῦ ἄερος, ὡς καὶ ἡ ἀνάπταυσις εἶναι δυνατὸν νὰ ἀποκαταστήσουν τὴν δημαλὴν λειτουργίαν τοῦ ὅργανου, ἀλλὰ πάντως, φρόνιμον εἶναι, δπως κάθε σημειώμενη ἀντίδρασις συνεπείς εἰσπνοής ἀέρων βενζίνης ἀναφέρεται τὸ ταχύτερον εἰς τὸν Ιατρὸν.

Λόγω τῶν ἀντιδράσεων τούτων, καθίσταται ἐπιτακτικὸν δῆμος δσάκις πρόκειται τι νὰ εἰσέλθῃ εἰς δεξαμενή πρὸς καθαρισμόν προστατεύεται οὐτός δι' αὐτονόμου ἀντεπο- στικῆς συσκευῆς καὶ καταλλήλου λιματισμοῦ καὶ καταλλήλων ἐργαλείων, τούλαχιστον μέ νοις διου ἡ δεξαμενὴ καταστῆ Gas Free.

Εις προσεκές ἄρθρον ήμων, θέλομεν τονίσει τὰς ιδιαιτέρας προφυλάξεις, αι δποταδέον νὰ λαμβάνωνται εἰς περιπτώσεις Βενζήνης, (ώς ειναὶ τὰ περισσότερα εἴδη Βενζήνης), περιεχούσης ιδιαιτέρας χημικάς ουσίας.

**I. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ**  
Πλοιάρχος Λ.Σ.

# BILDCOTE®

**The unique 'one-coat'  
protective paint that  
replaces multi-coat systems**

ICI BILDCOTE is a pure epoxy coating

- Easy to apply
- Gives 300 microns or more film thickness
- No runs or sags
- Needs only standard airless spray equipment
- Presents no overcoating problems
- Economical in use
- A universal coating for all ships

another first by



PAINTS  
DIVISION



pioneers of thick coatings

Let us give you full technical information and a demonstration

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD PAINTS DIVISION MARINE SALES DEPT

Wexham Road Slough Bucks Telephone: Slough (0753) 31151

Sole agents for I.C.I. Marine Paints in Greece

The Star Commercial • Maritime & Provisions Company Limited, Yannoulatou Building, Karaiskaki Square, Piraeus.

Η ΝΕΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΙΩ. Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

## Συντόμως καὶ ἐδῶ ἡ συναρμολόγησις τοῦ ἡλεκτροκινήτου αὐτοκινήτου

ΕΙΝΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ, ΑΣΦΑΛΕΣ, ΕΥΕΛΙΚΤΟΝ, ΜΕ ΕΛΑΧΙΣΤΟΝ  
ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΤΗΝ ΜΟΝΑΔΙΚΗΝ ΛΥΣΙΝ  
- ΕΑΝ ΕΞΑΙΡΕΘΟΥΝ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΟΝ ΑΤΜΟΚΙΝΗΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΝ - ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΜΟΛΥΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ

### Η ΕΠΙΔΕΙΞΙΣ ΤΟΥ «ΕΝΦΗΛΝΤ 800» ΕΙΣ ΤΟ «ΧΙΛΤΟΝ»

Θάττο, ίσως, ξένη πρόδη τάς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἡ προβολὴ τῆς ύπτο ἵδρυσιν βιομηχανίας συναρμολογήσεως ἡλεκτροκινήτων αυτοκινήτων εἰς τὴν Σύρον, έαν δημιουργήσεις αὐτῆς δὲν ἔκρυπτετο ἡ ἀνήσυχος ἐφοπλιστική πρωτοβουλία τοῦ κ. Ιωάννου Γουλανδρή. Είναι χαρακτηριστική ἡ κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη παρατηρούμενή στροφὴ τῶν «Ελλήνων ἐφοπλιστῶν» πρὸς ἄλλας συναφεῖς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐπιχειρήσεις ἡ καὶ ἄλλας, οὐδεμίαν σχέσιν ἔχουσας μὲν αὐτήν, πρὸς χερσαίας ἐπεινύσσεις. Η πρωτοβουλία, ὅμως, τοῦ κ. Γουλανδρή, χρήζει ιδιαιτέρας ἔξαρσεως, ἀφ' ἐνὸς διότι ἡ ἐπιλεγέντα πρὸς ἀνάπτυξιν νέα βιομηχανία είναι ἡ πλέον διαφοροποιημένη καὶ ἀσχετος πρὸς τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐνασχόλησιν, πολλά, ἄλλως τε, ὑποσχομένη εἰς τὸν τομέα τῆς χερσαίας κινήσεως τῆς σημερινῆς καταναλωτικῆς κοινωνίας, ἀφ' ἔτερου διότι ἐπελέγει ἡ «Ἐλλάς καὶ δὴ η ναυτική Σύρου», διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐν λόγῳ βιομηχανίας μὲ δᾶς τὰς εὐεργετικάς ἐπιπτώσεις ὑπέρ τῆς «Εθνικῆς Οἰκονομίας».

Η ἐπίδειξις τῶν δύο μοντέλων τῶν ἡλεκτροκινήτων αὐτοκινήτων τύπου «Ενφήλντ 800» ἐγένετο τὴν παρελθοῦσαν Πέμπτην, εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Χίλτον», παρουσίᾳ τοῦ πρέδρου τοῦ ὁμίλου «Ενφήλντ κ. Ιω. Γουλανδρή». Κατόπιν συντόμως προσφανήσεως τοῦ ἐκπροσώπου τοῦ ἐν λόγῳ ὁμίλου ἐν «Ἐλλάδικ. Κυρ. Φιλιππάκων, ἔξεβισεν εἰς τοὺς ἐκπροσώπους τοῦ Τύπου τὰ πλεονεκτήματα τοῦ νέου αὐτοκινήτου ὃ πρέδρος τῆς «Ενφήλντ Ωτομότιβ κ. Κων. Αδραστάς».

Τὸ νέον αὐτοκινήτον δὲν προορίζεται, βεβαίως, τούλαχιστον πρὸς τὸ παρόν, νὰ ικανοποιήσῃ τοὺς ρέποντας πρὸς τὰς ἐπικινύνους ταχυτήτας καὶ ἄλλους παραμερεῖς ἀκροβασισμούς ἐπὶ τῆς ἀσφάλτου, ἀλλὰ θὰ ἀποτελέσῃ ἐπὶ ἀπλούν μεταφορικὸν μέσον διὰ τὰς μεγάλας λασικάς μάζας, προσφέρομενον εἰς χαμηλήν τιμὴν καὶ ἔξασφαλίζον ικανοποιητικά ταχύτητα, ἀσφάλειαν, ἀνεστιν καὶ οἰκονομικήν κίνησιν. Βασικῶς, δημοσ., τὸ ἡλεκτροκινήτον αὐτοκινήτον ἐπενοήθη διὰ τὴν ἀποφυγὴν μολύνσεως τῆς ἀτμοσφαίρας ἐκ τῶν βενζινοκινητῶν. «Ο κίνδυνος ἔκ τῶν ἐκατομμυρίων ὀχημάτων, τιθεμένων κατ' ἔτος εἰς

τὴν κυκλοφορίαν καὶ προστιθεμένων εἰς τὰς μηρίδας τῶν ἥδη ὑπερχόντων, είναι θανάσιμος διὰ τὰς μεγαλουπόλεις, δι' ὃ καὶ αἱ κυβερνήσεις λαμβάνουν δραστικά μέτρα διὰ τὸν περιορισμόν τοῦ κινδύνου τούτου. Εἰς τὴν Ἀμερικὴν αἱ αὐτοκινητοβιομηχανίαι υποχρεούνται διῶς μέχρι τοῦ 1976 ἔχουν ἐπιφέρει τοιαύτας βελτιώσεις εἰς τοὺς κινη-

ποιηθῆ ρεύμα τιμολογίου T3 καὶ... 16 χιλιόμετρα μὲν βιομηχανικὸν ρεῦμα (T4). Τὰ στοιχεῖα του φορτίζονται κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς νυκτὸς δι' ἐνὸς ἀκροδέκτου, τοποθετουμένου εἰς τὸν ρευματολήψην τῆς οἰκίας. Βεβαίως, ἡ ἀκτίς δράσεως τοῦ «Ενφήλντ» εἶναι σχετικῶς, πρὸς τὸ παρόν, μικρά, κυμανούμενη μεταξὺ 110 - 130 χιλιομέτρων, ἀναλόγως τῶν κυκλοφοριακῶν ἀναγκῶν. Διεξάγονται δῆμως μελέται ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου καὶ ἀσφαλῶς ἡ κατάστασις θὰ βελτιωθῇ. «Ἄλλως τε, ὑπελογίσθη, ὅτι ὁ ἐποχούμενος εἰς τὰς πόλεις δὲν διανεί ημερησίων, κατὰ μέσον δύο, ἄνω τῶν 20 χιλιομέτρων, ὅπότε ἡ ὑπάρχουσα σήμερον αὐτονομία τοῦ «Ενφήλντ» δύναται νὰ κριθῇ ὡς ίκανον ποιητική. Ήξερεις ἀλλου, ὁ κινητήρης ἔχει ζωὴν ὅσην ἐπισκευής, ὑπολογιζομένην εἰς 80.000 μίλια!

Είναι, δῆμως, καὶ ἄλλα πολλὰ τὰ πλεονεκτήματα τοῦ «Ενφήλντ 800», μὴ δυνάμενα νὰ ἀπαριθμηθούν ἀπό τὰς παρούσας στήλας. Ο κόσμος τοῦ αὐτοκινήτου θὰ τὰ πληροφορηθῇ ἀπό τὰ εἰδικὰ περιοδικά. «Εκεῖνο ὅπερ προέχει, είναι τὸ ρητικέλευθον πνεῦμα τοῦ σχόντος τὴν πρωτοβουλίαν ἐφοπλιστοῦ, νὰ ἀσχοληθῇ ἐνεργῶς μὲ τὴν Ἐλλάδι μαζικήν παραγωγὴν τοῦ αὐτοκινήτου τοῦ μέλλοντος. Διότι, πράγματι, περὶ αὐτοῦ πρόκειται. Φανταζόμεθα τὴν ειδωλιακήν ἀτμόσφαιραν,



*«Better things are electrics»* ἔχουν ως διαφημιστικὸν σλόγκαν τὰ δύο εἰκονιζόμενα ἡλεκτροκίνητα αὐτοκίνητα τύπου «Ενφήλντ». Οἱ κατασκευασταί των δὲν ἔχουν διόλου ἄσκον.

τέρας, ὥστε ἡ μάλιστις τῆς ἀτμοσφαίρας νὰ περιορισθῇ κατὰ 90%.

«Ἔτερον πρόδηλημα, ὅπερ ἐπιλύει τὸ ἡλεκτροκινήτον αὐτοκίνητον εἴναι καὶ τὸ κυκλοφοριακὸν — χωρὶς, βεβαίως, νὰ ἀγνοήται καὶ τὸ τελείως ἀδόρυθον τῆς κινήσεως του — λόγῳ τοῦ μικροῦ του μεγέθους καὶ τῆς εὐελίξιας του.

Τὸ ἐπίδειχθὲν «Ενφήλντ 800», εἶναι λίστα οἰκονομικῶν εἰς τὴν κίνησιν καὶ τὴν συντήρησίν του. «Ἐχει ὑπολογισθῆ, ὅτι μὲ τὸ πλέον οἰκονομικὸν αὐτοκίνητον, κινούμενον διὰ βενζινοκινητῶν, ὁ κάτοχος του διανεί μὲ μίαν δραχμήν δύο χιλιόμετρα. Μὲ τὸ ἡλεκτροκίνητον διανούνται 8 χιλιόμετρα, ἔαν χρησιμο-

ήτις θὰ ἐπικρατῇ εἰς μίαν μεγαλούπολιν, δηποτού ἀθρούων, σκινδύνως καὶ διὰ τὸν ἐκπομπῆς καυσαερίων, θὰ κινούνται ἀφρονικῶς μόνον ἡλεκτροκίνητα αὐτοκίνητα. Θὰ είναι ἡ ἐποχή, καθ' ἡνὶ θὰ ἔχῃ «κατανοηθῆ πόσον ἀνώφελος ἔτος η ἄλλοτε καθημερινή ἀνθρωποθυσίας εἰς τὸν Μολλών τῆς ἀσφάλτου καὶ ἡ μεθοδικὴ δηλητηρίας τῆς ἀνθρωπότητος. «Υπὸ τὴν ἐποψίην αὐτῆς η ἐπιχειρηματική πρωτοβουλία τοῦ κ. Ιω. Γουλανδρή ἐκφεύγει τῶν δρίων τοῦ στενῶς ἐνωσιμένου ἐπιχειρηματικοῦ κέρδους, προσλαμβάνουσα μέγια ἡθικὸν ἐρείσμα.

Κ. Δ.

*Gia tā*

**ΕΦΟΔΙΑ & ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**  
σάς έχετε την Ελλάδα ή

**ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ**  
η μεγαλύτερη πιό οργανωμένη έπιχειρησία

Τηλεφωνήσατε  
410.435  
410.628

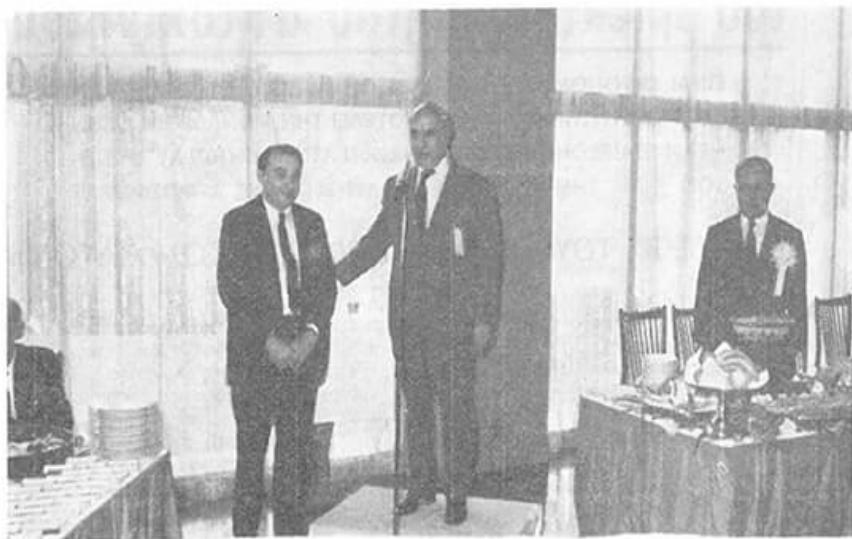
TELEX 21-465 ATMA GR.

ΟΡΓΑΣΜΟΣ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ  
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ Ο.Β.Ο.  
ΤΩΝ 150.000 ΤΟΝ.  
ΠΑΡΑΔΙΔΕΤΑΙ ΕΙΣ  
ΤΟΝ κ. Κ. Μ. ΛΕΜΟΝ



# ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ - ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ



Ο ς. Κώστας Μιχ. Λεμόν δημιύλων ακολά την αποθέλλουσαν την σκάφους του νίαν.

Παραδίδεται, κατ' αύτας, άπό τα ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα εις τὸν πλοιοσκτήτην κ. Κώσταν Μιχ. Λεμόν τὸ πρώτον μιᾶς σειρᾶς δύο των σκαφών και τεσσάρων όψιον τῶν 150.000 τόννων, τύπου Ο.Β.Ο. Τὸ σκάφος καθειλαύνθη τὴν 25ην Ιουλίου, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Αἰοῖ καὶ ὀνομασθεῖ «Εξότικ».

"Όλα τὰ ὡς ἄνω σκάφη εἶναι προναυλωμένα διὰ τὸ σκέλος τῶν ταξιδίων των μὲ γαιάνθρακας ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος καὶ μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν δι' Ιαπω-

νίαν. "Ας σημειωθῇ, ὅτι εἰδικῶς διὰ τὰ μεγάλα αὐτὰ σκάφη οἱ Ιάπωνες κατεσκεύασαν εἰδικὴν ἀποβάθραν καὶ ἔξεβάθυναν τοὺς λιμένας τῆς ἐκφορτώσεώς των εἰς τὰ χαλυβουργεία.

Τὸ «Εξότικ», σπώς καὶ τὰ ἄλλα ἀδελφά του σκάφη — εἰδικῶς σχεδιασθέντα — ἔχουν τὰ ἔξης χαρακτηριστικά: Μῆκος 278.8 μέτρα, Πλάτος 44.5 μέτρα, "Υψος" 24 μέτρα. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, 24.000 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15.7 μίλια.

**"Εξ εἰδικὰ φορτηγὰ τῶν 19.000 τόννων**

## ΑΙ ΝΕΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΜΙΤΣΟΥΓ' ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Γεγονός ή ἐδώ πρὸ διημερῶν (18ην Σεπτεμβρίου) ἔλευσις τοῦ προέδρου τῆς μεγάλης ναυπηγικῆς καὶ ναυτιλιακῆς ιαπωνικῆς ἑταίριας Μιτσού — μιᾶς τῶν μεγαλυτέρων τοῦ κόσμου — τοῦ κ. Ισαμού Για-

μασίτα, πρὸ διημερῶν τῶν συμβολαίων τῆς παραγγελίας τοῦ κ. Μιχ. Καραγεώργη, δι' ἔξ εἰδικὰ φορτηγὰ ἔξειλιγμένου τύπου «Κόνκορντ», τῶν 19.000 τόννων. "Ας σημειωθῇ, ὅτι σπανιώτατα οἱ πρόεδροι τῶν μεγάλων ιαπωνικῶν συγκροτημάτων ἀναλαμβάνουν ταξίδια εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Ο κ. Γιαμασίτα ἥλθεν ἐδώ, συνοδευόμενος ἀπὸ ἔξ ἄλλους Ιάπωνας τεχνικούς, διὰ νὰ συζητήσῃ μὲ τοὺς κ.κ. Καραγεώργη, πατέρα καὶ υἱόν, καὶ τὰ τῆς τεχνικῆς συμπαραστάσεως, τὴν ὁποῖαν πρόκειται νὰ παράσῃ ἡ Μιτσού εἰς τὸ μέγα ἔγχειρημα τοῦ Οίκου Καραγεώργη, τὸ ναυπηγικὸν καὶ βιομηχανικὸν συγκρότημα τῆς Πύλου.

Ἐντύπωσιν ιδιαίτεραν προεκάλεσεν εἰς τὸν κ. Γιαμασίτα ὁ λιμὴν καὶ ἡ πόλις τοῦ Πειραιῶς. "Απὸ τοῦ μεγάρου Καραγεώργη, ὃπου ἐπὶ ὥρας παρέμεινεν, ἥδηντην νὰ ἐκτιμήσῃ τὴν ζωηροτάτην κίνησιν τοῦ λιμένος. "Ἐξήτησε πληροφορίας ἐπ' αὐτῆς καὶ τῶν παρεχομένων διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς μέσων. "Ως γνωστόν, τὰ σκάφη γραμμῶν τῆς ἑταίριας Μιτσού, τὰ ὅποια ἐδῶ πρακτορεύει ὁ Οίκος Καραγεώργη, τακτικῶς ἐπισκέπτονται τὸν λιμένα μας κατὰ τὸ ἔξ Ιαπωνίας ταξιδίον τῶν πρὸς τὴν Δυτ. Εὐρώπην καὶ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν.

Οι Ιάπωνες τεχνικοὶ συνεζήτησαν μὲ τὸν κ. Αριστομένην Καραγεώργην τὰ λεπτομερῆ σχέδια τῆς βάσεως τῆς Πύλου καὶ ἐνημερώθησαν ἐπὶ τῶν διεξαγομένων μὲ τὸ

Ύπουργείον Συντονισμοῦ διαπραγματεύσεων διὰ τὰ ἔργα ὑποδομῆς. "Ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ 15θημέρου αἱ διαπραγματεύσεις θέλονται ὀλοκληρωθῆναι, ὥστε ἡ σύμβασις διὰ τὴν βάσιν τῆς Πύλου νὰ υπογραφῇ πρὸ τῆς λῆ-



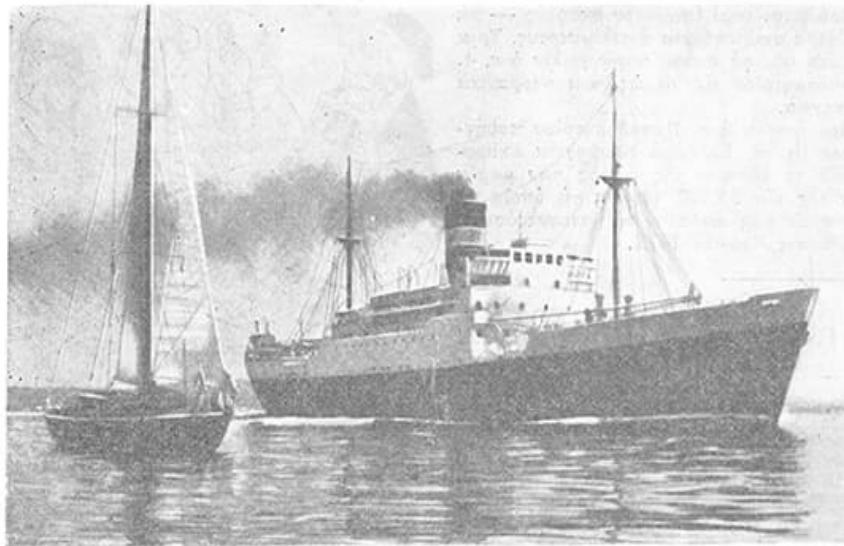
# - ΑΓΟΡΑΙ ΠΟΛΥΤΕΛΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ

ξεως του έτους. Έν τῷ μεταξύ, ὁ κ. Καραγέωργης ἔξησφάλισε τὴν ἀδειαν (license), διὰ τὴν ἐδώ κατασκευὴν τῶν μηχανῶν Σοῦλτζερ, αἵτινες, ὡς γνωστόν, εἶναι αἱ περισσότερον χρησιμοποιούμεναι διὰ τὴν πρώσιν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων.

Ἡ ἐπίσκεψις, πάντως, τῆς ιαπωνικῆς ἀντιπροσωπείας, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν κ. Γιαμασίτα, ἔρχεται νὰ ὑποδηλώσῃ τὸ ζωηρότατον ἐνδιαφέρον τῶν Ἰαπωνῶν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Οἰκονομίας μας καὶ διὰ τὴν ἔφεσιν στενωτάτης συνεργασίας μὲ τοὺς ἐδῶ παράγοντας αὐτῆς. "Οπως ἐδηλώθη καὶ ἀπὸ τὸν κ. Γιαμασίτα, ἡ Ἐλλὰς δυνατῶν καταστῆ τὸ προγεύμα τῆς ἐκρηκτικῆς, τῷ ὅντι, ιαπωνικῆς δραστηριότητος πρὸς τὸν εὐρωπαϊκὸν — ίδιαιτέρως τὸν μεσογειακὸν — χώρον.

"Ἄς σημειωθῇ, τέλος, ὅτι ὁ Οἶκος Μιχ. Καραγέωργη ἔχει ήδη ὑπὸ παραγγελίαν καὶ κατασκευὴν 22 ἐν ὅλῳ σκάφη εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, ἀξίας ἑκατὸν περίποτον ἐκατομμυρίων δολλαρίων.

'Η ὑπογραφὴ τῶν συμβολαιῶν διὰ τὰ ἔξ φορτηγά τῶν 19.000 τόν.



## NEON ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ ΤΟΥ κ. ΣΠ. ΜΠΙΛΙΝΗ

Κατέπλευσε, πρὸ ἡμερῶν, παραληφθὲν εἰς τὴν Μασσαλίαν τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ τὸν κ. Σπύρον. Μπιλίνην γαλλικὸν ἐπιβατηγὸν «Djebel Dira». Πρόκειται περὶ ἐπιλέκτου σκάφους, ὅπερ θέλει ἐδῶ μετασκευασθῆ εἰς τουριστικόν. Εἶναι γκρός χωρητικότητος τόν. 4.258,59, μὲ μηχανάς ἀτμοστροβίλους. Ταχύτης εἰς τὰ 14 μίλ., μὲ 24 τόν. φιούει δῆλ καὶ εἰς τὰ 17 μίλια μὲ 36 τόνους. Διχιστάσεις: Μήκος 113,23 μέτρων. Πλάτος 15,54 μ. "Υφος 8,48 μ.

Μετασκευαζόμενον εἰς τουριστικόν, θὰ διαθέτῃ 200 δικλίνους καμπίνας καὶ εύρυτάτους κοινοχρήστους χώρους, μὲ πλήρη, καθ' ὅλον τὸ σκάφος ἐγκατάστασιν κλιματισμοῦ. Διακοσμητής ὁ κ. Καντοῦ. Ναυπηγὸς ὁ κ. Σκαρίφας. Παράδοσις μετὰ ἔτος.

## ΑΓΟΡΑ ΜΕΓΑΛΟΥ ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ



Παρὰ τοῦ κ. Τάσου Ποταμίανου ἡγοράσθη ἀντὶ ποσοῦ 1.4 ἑκατομ. δολ. τοῖς μετρητοῖς τὸ γνωστὸν ἐπιβατηγὸν τῆς Ζίμ «Μολεντέ». Πρόκειται περὶ σκάφους ὑψηλῆς στάθμης, προωρισμένον, μετὰ τὴν μετασκευὴν του εἰς τουριστικόν, νὰ ἀποτελέσῃ τὴν ναυαρχίδα τοῦ τουριστικοῦ μας στόλου. Θὰ είναι τὸ μεγαλύτερον καὶ τὸ μικροτέρας ἡλικίας τουριστικὸν σκάφος.

Τὸ «Μολεντέ» ἔκαυπτηγήθη εἰς Γαλλίαν τὸ 1961. Εἶναι τόνων γκρός 7.811, μὲ δύο μηχανάς δῆζελ, ταχύτητος 16 μῆλών.

Τέσσερα είναι τὰ καταστρώματα μὲ πολυτελεστάτην τὴν ὅλην ἐμφάνισιν τῶν διαμερισμάτων δι' ἐπιβάτας καὶ τῶν κοινοχρήστων χώρων του. Ἡ μετασκευὴ του εἰς τουριστικὸν θὰ ἀποδέψῃ κυρίως εἰς τὴν διαφρύθμισιν τῶν ἐπιβατικῶν διαμερισμάτων μιᾶς καὶ μόνης θέσεως μὲ τὴν αὐτὴν

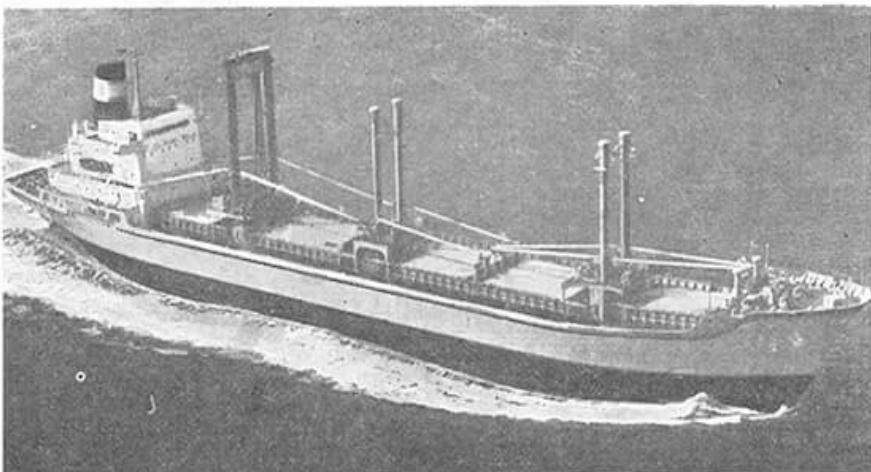
ἐπίπλωσιν, ἔξοπλισμὸν καὶ διάκοσμον δι' ὅλας τὰς θέσεις.

\* \* \*

'Εκ παραλλήλου δὲ κ. Ποταμιάνος ἐπόλησε εἰς Νιγηριανοὺς τὸ ἐπιβατηγόν του σκάφος «Ἐρμῆς», τοῦ 1930, ἀντὶ 500 χιλ. δολλαρίων.

## ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΑΝΤΙΔΙΜΠΕΡΤΥΣ

ΤΡΙΑ ΠΑΡΗΓΓΕΙΛΕΝ Ο κ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΕΙΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ



Παρεδόθη, τελευταίως, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Βέζερ τῆς Βρέμης τὸ δηζελόποιον φορτηγὸν 16.000 τόννων d.w. «Ἀλίκη I. Π.», τοῦ κ. I. N. Παπαδημητρίου. Εἶναι τύπου 36L, ἔχον τὴν ίκανότητα τῆς μεταφορᾶς κοντένερς δι' αὐτοκινήτων. Τὰ χαρακτηριστικά του: Μήκος 497 πόδες καὶ 6.5 ἵντσες. Πλάτος 89 πόδες. Μηχαναὶ M.A.N. τύπου K7Z, μὲ δύναμιν 9.800 Ίππων. Ταχύτης 18.5 μίλια κατὰ τὰς δοκιμάς, ὑπηρεσιακὴ 16.5.

Πρόκειται περὶ ἐπιλέκτου σκάφους — τὰ καλύτερα σχεδιασθέντα ἀντιδιμπέρτυς. Τρία τοιαῦτα ἀδελφὰ σκάφη παρήγγειλεν ὁ κ. I. Παπαδημητρίου εἰς τὰ ὡς ἄνω γερμανικὰ ναυπηγεῖα.

Πρὸ ἡμερῶν ὁ κ. Παπαδημητρίου παρήγγειλεν εἰς τὰ Ἑλληνικά Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά τὸ ἔδυδον τῆς σειρᾶς τῶν μπάλκ κάρριερ τῶν 35.500 τόννων, τὰ δόπια τὰ ναυπηγεῖα μας ἀνέλασθον νὰ κατασκευάσουν. Παράδοσις 'Ιουνίου 1973.

## ΝΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΘΑ ΝΑΥΠΗΓΗΘΟΥΝ ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Μία νέα ἀξιόλογος μονάς πρόκειται, συντόμως, νὰ ἐνταχθῇ εἰς τὸν ἀκτοπλοϊκὸν μας στόλον. Πρόκειται διὰ τὸ ἐπιβατηγόν - ὀχηματαγώγον «Αἴγενος», τῆς ἑταῖρίας «Αἴγενος Ε.Π.Ε.», τὸ οποῖον καθειλκύσθη τὴν 30ῆν Σεπτεμβρίου, ἐκ τῶν ναυπηγείων «Ἅργα» τοῦ Περάματος. Τὸ σκάφος ἐναυπηγήθη συμφώνως πρὸς τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς ναυπηγικῆς τεχνολογίας, διαθέστων πρωρίαν ἔλικας, διὰ τὴν εὐχερεστέραν ἐκτέλεσιν τῶν ἐλιγμῶν ἐντὸς τῶν λιμένων καὶ αὐτοματοποιημένον μηχανοστάσιον, τὸ οποῖον δύναται νὰ λειτουργῇ διὰ τηλεχειρισμῶν ἐκ τῆς γεφύρας. Χωρητικότης 1.075 κ.ο.χ. 750 κ.κ.κ., τὸ σκάφος θὰ δύναται νὰ παραλαμβάνῃ 500 ἐπιβάτας καὶ 11 φορτηγά αὐτοκίνητα ἢ 35 ἐπιβατηγά I.X., ἐνῷ διαθέτει ψυκτικοὺς χώρους, χωρητικότητος 200 κ.μ., διὰ τὴν μεταφορὰν εύπαθῶν προϊόντων. Τὸ «Αἴγενος» ἐφωδιάσθη διὰ δύο μηχανῶν SKL, Ιπποδυνάμεως 1.320 Η.Ρ. καὶ 420 στροφῶν ἀκάστης, αἱ ὀποῖαι θὰ τοῦ προσδίδουν μεγίστην ταχύτητα 18 μίλιων. Τὸ ὑπὸ καθέλκυσιν πλοῖον ἔχει μήκος 62,3 μ., πλάτος 10 μ. καὶ ὑψός καταστρώματος 3,80 μ., καλύπτει τὰς ἀπαιτήσεις τῆς SOLAS 1964 καὶ φέρει τὴν ἀνωτάτην «κλάσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ νηογνώμονος.

### ΝΕΟΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΝ - ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ

Ἐνεκρίθη ὑπὸ τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς ἡ κατασκευὴ εἰς ἑλληνικὸν ναυπηγεῖον πόλυτελοῦς ἐπιβατηγοῦ-ὄχηματαγώγου σκάφους διὰ λογαριασμὸν τῶν κ.κ. Π. Λάλη, Γ.

Μπούντου καὶ Διαμ. Πατέρα.

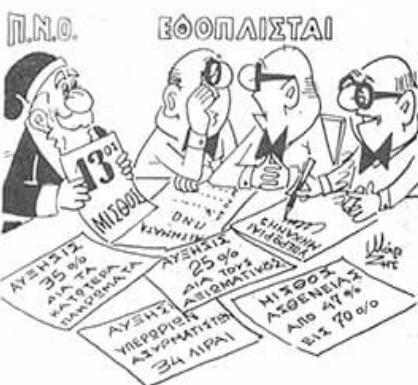
Πρόκειται περὶ τοῦ ὑψηλῆς κλάσεως ἐπιβατηγοῦ «Φοίδος», διπερ ὡς κατασκευασθῆ εἰς τὸ ναυπηγεῖον τοῦ κ. Θ. Μπεκρῆ τοῦ Περάματος. Μεταφορικὴ ίκανότης: 900 ἐπιβάται καὶ 80 ἐπιβατηγά αὐτοκίνητα ἢ 30 φοιτηγά τῶν 25 τόνων. Τὸ σκάφος θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ δύο μηχανῶν τηῆς τύπου «Ντάουτ», γερμανικῶν προελεύσεως, ἐκάστης ισχύος 4.000 Ίππων, αἵτινες θὰ προσδίδουν εἰς τὸ διπλέλικον σκάφος ταχύτητα 20 μιλίων. 'Επιβλεψις ἀμερικανικοῦ νηογνώμονος. Συνολικὸν κόστος 65.000.000 δρχ.

Τὸ «Φοίδος» θὰ πληροῖ τοὺς δρους τῆς SOLAS 1960. Τὸ μήκος τοῦ σκάφους θὰ είναι 90,30 μ., τὸ πλάτος 14,60 μ. καὶ τὸ ὑψός 5,60 μ. Χωρητικότης 3.000 τόν. γκρός. Παράδοσις ἐντὸς 14 μηνῶν.

Τὸ σκάφος ὅπ' ἄκρου εἰς ἄκρον θὰ είναι πλήρως κλιματισμένον. 'Απὸ ἀπόφεως πυρασφαλείας τὸ «Φοίδος» θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ συστήματος αὐτομάτου κατασκευασθῆς τῆς πυρκαϊᾶς εἰς τὸν τόπον γενέσεως τῆς («στριγκόλερ»), μὲ σύστημα ἀναγγελίας πυρκαϊᾶς καὶ μὲ φορητοὺς πυροσβεστῆρας. Αἱ καμπίναι καὶ οἱ κοινόχροτοι χώροι θὰ ἐπενδυθοῦν διὰ τοῦ ἀκάνθου ὑλικοῦ εμπρινάτη, ἐνῷ τὰ δάπεδα θὰ ἐπιστρωθοῦν μὲ πλακάκια «φάτη προύφ», ἐκ πυριμάχου ὑλικοῦ.

Ἡ τεχνικὴ μελέτη κατηρτίσθη ὑπὸ τοῦ γραφείου Κουΐμάνη - Σιωπούλου. Τὸ σκάφος πρόκειται νὰ ἔξυπερετήσῃ τὴν γραμμὴν Πειραιῶν - Σύρου - Τήνου - Μυκόνου.

## ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ



## Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΛΙΤΙΚΑΣ

— "Ωχ! "Αρχισαν τίς... γρουσουζές!"



ΧΩΡΙΣ ΛΟΓΙΑ  
(Τελ. κ. ΜΑΡΙΟΥ ΖΗΤΗ)

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΑΙ ΠΑΝΑΜΑ·ΙΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

Άξιότιμε κ. Διευθυντά,

Δέν συμμερίζομαι καθ' όλην τήν γραμμήν τας άνωσυχίας του έκλεκτού συναδέλφου κ. Π. Σαρλή, τας όποιας έκθετε εις τὸ ἀρθρον του, δημοσιεύθηκε εις τὰ εναυτικά Χρονικά τῆς 1.9.70 ἐξ ἀφορμῆς ἀποφάσεως τοῦ κ. Εἰσηγητοῦ τοῦ Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιῶς (δημοσιεύεται καὶ αὐτὴ εἰς τὸ ὡς ἄνω τεῦχος τοῦ αὐτοῦ περιοδικοῦ). "Οπως βεβαιοῖ δὲ κ. Π. Σαρλής εἰς τὸ ἀρθρον του, τὴν ἀπόφασιν τοῦ κ. Εἰσηγητοῦ ἀπεδέχθη καὶ τὸ Πολυμελές Πρωτοδικείου Πειραιῶς. Ούχι ἐκ προθέσεως ἀντιδικίας, ἀλλ' ἐν τῷ προσπαθεῖν ψυχρώματι της ἀνατενίσεως τοῦ προβλήματος, ἔκθέτω καπωτάρως ἀπόφεις τινάς, αἵτινες πιθανών νὰ συμβάλουν εἰς τὴν ἔξειρεσιν λύσεως, ηπὶς ὡς πληροφορούμαι ἀναζητεῖται δραστηρίας, μετὰ τὸ ἀρθρον τοῦ κ. Π. Σαρλή.

I. 'Η ἀντιληφις διτὶ η ἔδρα τῆς ἑταῖρίας εὑρται εἰς δὲ τὸπον πράγματι λαμβάνονται αἱ ἀποφάσεις αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὴν διοίκησιν καὶ τὴν λειτουργίαν τῆς ἀνωνύμου ἑταῖρίας, ἀνεξαρτήτως τυχὸν διαφόρου τόπου ἔδρας τῆς ἑταῖρίας ἀναγραφομένου ἐν τῷ Καταστατικῷ, εἰναι η παρ' ἡμῖν κρατοῦμσα (βλ. τὰς ἐν τῇ ἀποφάσει τοῦ κ. Εἰσηγητοῦ παραπομπάς).

Δέν νοιώτω — ως δὲ κ. Σαρλής φρονεῖ — διτὶ η ἐρμηνεία αὕτη εἰναι ἐρμηνεία contra legem, ηποὶ ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθρου 64 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος. 'Η διάταξις αὕτη δρίζει διτὶ δηνοικον πρόσωπον, ὥνσας ἐν τῇ συστατικῇ πράξει η τῷ καταστατικῷ δὲν ὠρίσθη ἄλλως, ἔχει ἔδραν τὸν τόπον ἐνθα λειτουργεῖ η διοίκησις αὐτοῦ.

'Η διάταξις αὕτη δὲν ἀντιθίθεται παντάπαιον πρὸς τὴν κρατοῦσαν παρ' ἡμῖν ἐρμηνείαν, περὶ ης ἀνωτέρω. Παρέχει τὸ κείμενον τὴν εύχερειαν ν' ἀναγραφῇ ἐν τῷ καταστατικῷ, ως τόπος ἔδρας τῆς ἑταῖρίας, τόπος διάφορος ἔκεινου εἰς δὲν λαμβάνονται αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὴν διοίκησιν τῆς ἑταῖρίας, ἀπόφεις. 'Η διάταξις, μετὰ ταῦτα, ρυθμίζει τὶ θά ισχύει ἐάν χωρὶς νὰ ἔχῃ δρισθῆται ἐν τῷ καταστατικῷ, η διοίκησις τοῦ νομικοῦ προσώπου ἐνεργεῖται εἰς τὸπον διάφορον τοῦ ἐν τῷ Καταστατικῷ ἀναγραφομένου ως τόπου τῆς ἔδρας καὶ δρίζει διτὶ ἐν τῇ περιπτώσει ταῦτη ὁ τόπος τῆς τοιάτις της πραγματικῆς ἐνεργείας τῆς διοίκησεως εἰναι καὶ διτὶ τῆς ἔδρας τῆς ἑταῖρίας.

Δέν χρειάζεται περαιτέρω ἐπιχειρηματολογία πρὸς ἀπόδειξιν τοῦ διτὶ η ἐκτεθεῖσα καὶ ἐπικρατοῦσα παρ' ἡμῖν ἐρμηνεία εἰναι ἀπολύτως σύμφωνος πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθρου 64 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος.

Τοῦ πράγματος οὕτως, εἰναι σαφές διτὶ ἀπόκειται εἰς τὴν ἀδέσμευτον πρωτοβουλίαν τῶν Ἑνδιαφερομένων νὰ περιλάβωσιν μνείαν ἐν τῷ Καταστατικῷ περὶ τοῦ τόπου τῆς ἔδρας ἄμα δὲ καὶ περὶ τῆς εύχερειας τῆς ἐνεργείας πράξεων διαχειρίσεως καὶ διοίκησεως τῆς ἑταῖρίας ἐξ ὅλου τοῦτου.

II. Παραπήρω διτὶ πρὸς τὴν ἀνωτέρω ἀντιληφιν προσχωρεῖ ἐν μέρει καὶ δὲ κ. Σαρλής γράφων διτὶ αἱ ἀλλοδαπαὶ ἑταῖραι αἵτινες ἔχουν μεταφέρει τὴν διεύθυνσιν τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν εἰς 'Ελλάδα δυνάμει τῶν Α.Ν. 89/1967 καὶ 378/68 «ἐφ' δοσον δὲν ἀποδεικνύουν τὴν ὑπαρκίαν καταλληλούσα καὶ διοίκησεως τῆς ἑταῖρίας ἐξ ὅλου τοῦτου».

'Εαν ηδη διτὶ ἀπόδειξις αὕτη προκύπτει ἐκ

ρητῆς μνείας ἐν τῷ Καταστατικῷ ως ἔγω ἀνωτέρω ὑπεστήριξα, τότε δὲν δικαιολογεῖται διτὶ ἀνδοιασμός ηνα μη εἶπω η ἀνησυχία, ηπὶς διατρέχει τὸ ἀρθρον τοῦ φίλου συναδέλφου.

III. 'Ο κ. Σαρλής ὑποδεικνύει διόρθωσιν τοῦ πράγματος, προτείνων νὰ καθιερωθῇ διτὶ κατὰ τὴν ἑλληνικὴν ἔννοιαν τάξιν, ἀλλοδαπαὶ εἰναι πᾶσα ἑταῖρια συσταθεῖσα κατὰ τὸ δικαιον ἀλλοδαπῆς πολιτείας καὶ ἔχουσα συμφώνων πρὸς τὴν ἔλευθεραν βούλησιν τῶν ἰδρυτικῶν αὐτῆς μελῶν, τὴν ἔδραν τῆς εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. 'Ἐκ τῶν ἐν συνεχείᾳ προτάσεων, φαίνεται διτὶ δὲ κ. Σαρλής ἔχει ὑπ' ψινού του νομοθετικὴν καθιέρωσιν τῆς ἀνωτέρω προτάσεων.

Εἶναι δημος δικολον νὰ γίνη σαφῶς ἀντιληφτὸν πῶς η καθιέρωσις τῆς προτεινομένης ἀρχῆς, θὰ ἀρη τὰς ἐκ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἀνωσυχίας. 'Η ἐρμηνεία ηνοικολύθησεν τὸ Πρωτοδικείον, δὲν ησχολήθη μὲτο ποια εἰναι ἀλλοδαπή ἑταῖρια. 'Εδέχθη κατὰ τὰ κοινῶν παρ' ἡμῖν διδασκόμενα, διτὶ διτὸποια πράγματι λαμβάνονται αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὴν διοίκησιν καὶ τὴν λειτουργίαν τῆς ἑταῖριας ἀποφάσεις, εἰναι διτὸποια τῆς ἔδρας τῆς ἑταῖριας ἔστοι καν ἐν τῷ Καταστατικῷ ἀναγράφεται ἐπερος τόπος ως ἔδρα αὐτῆς. 'Ωστε καὶ ἀν καθιερωθῶσιν τὰ ζητούμενα δὲν πράκειται νὰ ἐπηρεάσουν τὴν ἐρμηνείαν ταῦτην τῶν ἀρθρων 10 καὶ 64 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος.

IV. 'Ἐχω τὴν γνώμην διτὶ ἔκεινο ὑπερ πράγματι ζητούν οι ἑνδιαφερόμενοι εἰναι οὐσιαστικὴ τροποποίησις τῶν ἀρθρων 10 καὶ 64 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος ἐπὶ τῷ σκοπῷ διτῶν διὰ κανόνος δικαιού ἀποκλεισθῇ διὰ τὰ Δικαστήρια ἐπὶ ἀλλοδαπῶν ἑταῖριων ἡ ἔρευνα ἐκ ποιο τόπου πράγματι ἀσκεῖται διτὶ διοίκησις τῶν ἑταῖρικῶν ἐργασιῶν ὑποχρεωτικῶν λαμβανομένης ὑπ' ψινού τῆς ἐν τῷ Καταστατικῷ ἀναφερομένης ἔδρας τῆς ἑταῖριας. 'Ἐν τοιστὴν τροποποίησις τῶν ἐν λόγῳ ἀρθρων τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος εἰναι εύχερης η οὐ, εἰναι ἀλλο ζητημα. 'Η ἐνδεχομένη δημος δυσχέρεια διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῆς τροποποίησεως ταῦτης, δὲν ἀναιρεῖ τὸ διτὶ μόνον τοιστὴ τροποποίησις λύει δριστικῶν τὸ ζητημα. Θὰ προσέθετα διτὶ η

τροποποίησις περιοριζομένη μόνον εἰς τὰς ἀλλοδαπὰς ἑταῖριας, δὲν θὰ πρέπει νὰ συναντηθῇ αἵσιας λόγου ἀντιρρήσεις.

V. 'Ο κ. Σαρλής ὑβρίζεται υποστηρίζει τὴν ἀνάγκην νὰ ίθριθῇ ἐκ νέου η δωσιδικία τοῦ τόπου τῆς καταρτίσεως τῆς συμβάσεως, τὴν ψινού κατήργησεν διότις η νέος Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας, θύσας ὑπέρ τὸ δέον εἰς ἀλλοδαπὰς δικονομικὰς ἀντιλήψεις. 'Αυτοὺς πολλὰ ἐκ τοῦ λόγου τούτου κατηργήθησαν, διχώς νὰ ἐκτιμήθῃ προσηκόντως η ἐπὶ μακρά ἔτη ἐπιτυχής ἐφαρμογὴ τῶν καταργηθέντων θεσμῶν. Οι νομοθέται διφείλουν νὰ ἐνθυμούνται τοὺς ἀρχαίους "Ελληνας παραδοσαντας ημῖν τὸ χρυσοῦν ἀπόφθεγμα ετοῖς μὲν νόμοις παλαιοῖς χρῶ, τοῖς δὲ ψινοὺς προσφέτοις. 'Ο δρεγόμενος νὰ πεισθῇ περὶ τῆς ἀληθείας τούτου, ἀς ἀναλογισθῇ τὴν ύπ πο τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας γενομένην κατάρρησιν τοῦ πινακίου ἐκ τῆς διποίας η μόνη ὀφέλεια υπῆρξεν, η ἀφάνταστος δυσχέρανσις δικαστῶν, δικηγόρων καὶ δικαιοστικῶν ὑπολλήλων.

VI. Θὰ συμφωνήσω μὲ τὸν φίλον κ. Σαρλήν ἐν σχέσει πρὸς τὸν θεσμὸν τῆς εἰδικῆς ἀνωνύμου ναυτικῆς ἑταῖριας. Θὰ ἐπεθύμησον ἐν τούτοις νὰ προσθέσω διτὶ ἐνδεχομένως η ἐμφανισθεῖσα ἀπροθύμησα περὶ τὴν ίθριστην εἰδικῶν ναυτιλιασκῶν ἀνωνύμων ἑταῖριων δὲν διφείλεται μόνον εἰς δισα μειονεκτήματα τοῦ θεσμοῦ δικ. Σαρλής ἐκθέτει, ἀλλὰ λίαν πιθανῶν αἴτιων ηδη ἔχει τὸ γεγονός διτὶ μετὰ τοὺς Α.Ν. 89/1967 καὶ 378/68 ἔξετονώθη τὸ ἑνδιαφέρον πρὸς ίθριστην τοιούτων εἰδικῶν ναυτικῶν ἑταῖριων, ἀφού Ικανοποιούνται ἀλλως πληρέστερον αἱ ἐπιχειρηματικαὶ ἀπαιτήσεις τῶν ἑνδιαφερομένων.

Μετὰ πλείστης τιμῆς  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ  
Δικηγόρος

Πειραιεὺς 12.9.1970

## ΤΑ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

Κύριε Διευθυντά,

Ἀναφερόμενοι εἰς σχόλιον, δημοσιεύθη εἰς τὸ Ἕγκριτον υμῶν περιοδικὸν «Ναυτικά

## ΕΙΣ ITALIAN ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:  
N. K. TOMAZOS  
S. G. LERIOTΗΣ

## ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ • ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ • ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

## ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

## ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ • ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ •

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

312210

321225

328543

ΤΕΛΕΣ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

**Χρονικά** της Ιης Σεπτεμβρίου έ.ξ. ύπο τὸν τίτλον «Κατά τῆς πυρκαϊᾶς», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γωνίσωμεν ὑμῖν καὶ πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν ἀναγνωστῶν σας τὰ κάτωθι:

Ο λιμὴν οὐδέποτε ἔμεινε, τούλαχιστον κατὰ τὴν τελευταίαν ζετίαν, ἀκάλυπτος κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς, ὡς τοῦτο ἔχει ἀποδειχθῆ δσάκις πορέστη πρὸς τοῦτο ἀνάγκη.

Σήμερον ἡ πυρασφάλεια του λιμένος καλύπτεται διὰ δύο, εἰς θέσιν ἐτοιμότητος καθ' δόλον τὸ 24ωρων, πυρσοσβεστικῶν πλωτῶν μέσων καὶ πολλῶν τοιούτων ξηρᾶς.

Πλήγη τούτου, η διοίκησις τοῦ Ο.Α.Π. ἔχει λάβει διὰ τὰ ἐνδεικυόμενα διὰ τὴν περίπτωσιν μέτρα, διὰ τὸν πλήρη ἐκσυγχρονισμὸν τῶν πυρσοσβεστικῶν μέσων τοῦ λιμένος.

Οὕτω, ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας ἔχει προγραμματισθῆ ἡ προμήθεια πυρσοσβεστικῶν πλοιαρίων, συγχρόνων καὶ πλήρως ἔξωπλισμένων μὲ πυρσοσβεστικὰ μέσα, ἀνταποκρινομένων ἀπόλυτῶς εἰς τὰς ἀπαίτησεις τῆς πυρσοσβεστικῆς τακτικῆς.

Παραλήνως, ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν. ἔξετάζεται ἡ περίπτωσις τῆς προσφορᾶς τῶν δύο μεταχειρισμένων πυρσοσβεστικῶν ρυμουλκῶν, περὶ ὧν τὸ ὑμέτερον σημείωμα ἀναφέρεται, συγκροτηθεῖσης πρὸς τοῦτο ειδικῆς ἐπιτροπῆς.

ΘΕΜ. ΣΑΒΒΑΣ  
Γενικός Διευθυντής Ο.Α.Π.

Πειραιεύς, 16 Σεπτεμβρίου 1970

#### ΤΑ ΣΥΝΗΟΥ ΚΡΟΥΣΜΑΤΑ

Ἄξιοτίμοι Κύριοι,

Τὴν 14ην Αύγουστου 1970 ὁ ὑπόπολοιοί αρχος Ε. Π. ὑπέγραψε μεθ'. ἡμῶν ἀτομικῆν σύμβασιν ναυτολογήσεως, ἵνα ἔργασθῇ ὡς ὑποπλοίαρχος ἐπὶ τοῦ ὑπὸ τὴν πρακτόρευσίν μας Ἑλληνικοῦ πλοίου π/ν «Ντίνος Μ.», λαδῶν δὲ πρακταδολήν 10.000 δρ., ἀνέχρηστην ἔξοδοις μας τὴν 21ην Αύγουστου 1970 διὰ Καζαμπλάκων, ὅπου εύρισκοτο τὸ πλοῖον. Ἐναυλώθη εἰς αὐτὸν τὴν 22ην τοῦ ίδιου μηνός.

Τὴν 1ην Σεπτεμβρίου 1970 τὸ ὡς ἄνω πλοῖον προσήγγισεν εἰς Ντακάρ, πρὸς παραλαβὴν καυτίων, ὃν δὲ λόγω δὲ ναυτικός, παραπομέθεις δι' ισχυρούς πόνους εἰς τὴν κοιλιακήν χώραν καὶ ἔχετασθεὶς ὑπὸ ιατροῦ, ἀπελύθη καὶ ἐπανεπατρίσθη, ἔξοδοις μας, πρὸς περαιτέρω ἔξετασιν. Πλήγη, δύμας, ὁ ιατρός, διστής ἔδων τὸν ἔχετασιν, εὔρεν αὐτὸν ὑγιά καὶ ίκανὸν πρὸς ἔργασιαν.

Ο φερόμενος ὡς ἀσθενής, ἔχητης 15 - 20 ἡμερῶν ἀδειαν, ἀρνηθέντος δὲ τοῦ ιατροῦ, τοῦ εἶπεν διτὶ «ἡτο εἰς τὸ χέρι του νὰ χορηγήσῃ εἰς αὐτὸν τὴν ὡς ἄνω ἀδειαν, καθ' διτὶ ἡ ἑταῖρισ ἀδυνατεῖ νὰ τὸν ἐλέγχῃ».

Ἐκ τῶν ἀνώτερων καταφάνεται, διτὶ ἐπρόκειτο περὶ καταφώρου περιπτώσεως φευδαρισθενείας, γεγονός δηπερ ἀποδεικνύεται καὶ ἔξ ἐπιστολῆς τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου, εἰς ἣν ἀναφέρεται διτὶ ὃ ἐν λόγῳ ναυτικός δεν ἦθελε νὰ ἀκολουθήσῃ τὸ πλοῖον εἰς τὴν «Απω Ανατολήν. Σημειωτέον διτὶ ἡρηθῆ καὶ νὰ ἐπιστρέψῃ τὴν ληφθεῖσαν προκαταβολήν. Δὲν χρειάζεται, βεβαίως, νὰ συζητήσωμεν διτὶ τὰ ὑπόλοιπα ἔξοδα.

Τὰ περαιτέρω σχόλια περιττεύουν.

Καλὸν θὰ εἴναι ὅπως δημοσιεύσωται τὰ

ἀνωτέρω καὶ εὐχαριστοῦντες, διατελοῦμεν μετὰ πάσης τιμῆς.

Διὰ τὴν Θεναμάρις Καρπ.  
Α. Δ. ΜΕΛΑΣ

Πειραιεύς, 11 Σεπτεμβρίου 1970

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: «Ἐπερπεν αἱ περιπτώσεις αὐταὶ νὸν καταγγέλλωνται εἰς τὸ ὑπουργείον καὶ αὐτὸν νὸν προβαίνῃ ὄνομαστοὶ εἰς τὴν δημοσιεύσιν των. Θά ἐλάμβανον οὕτω γνωστιν καὶ τὰ ἄλλα γραφεῖα καὶ θά προελάμβανον τὰς εἰς βάρος των τοιαύτας καταχρήσεις. Ισως καὶ αὐτοὶ οἱ πειρόμενοι νὰ τὰς διαπράξουν νὰ καθίσταντο ἐπιφυλακτικῶτεροι, φοδούμενοι, ἀκριβῶς, τὴν δημοσιότητα.

#### ΔΙΑ ΤΟΝ Κ. ΧΟΛΕΒΑΝ

«Υπὸ τοῦ ἔφοπλιστοῦ κ. Μίν. Κολοκοτρώνη ἀπέταλη εἰς τὸ ἐν Πειραιεί γραφεῖον τοῦ κατώθι ἐπιστολή. Τὴν δημοσιεύμενην ἀδείᾳ τῶν πρός οὓς ἀπευθύνεται, λόγῳ τοῦ γενικοτέρου ἐνδιαφέροντος:

Αγαπητοὶ Κύριοι,

Προσεγγίσεις εἰς λιμένας Νοτίου Ἀφρικῆς

Ἐπιθυμούμενον νὰ σᾶς πληροφορήσωμεν ὅτι τὸ ἐν Κέππ Τάσου Λιμεναρχείον, ἔχει λάβει εἰδοποίησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Γενικοῦ Προξενείου διτὶ, ἐάν δὲ Πράκτωρ πλοίου ὑπὸ Ἑλληνικοῦ σημαίαν δὲν παρουσιάσῃ Clearance Certificate τοῦ Ἑλληνικοῦ Προξενείου, νὰ μὴ χορηγῆται ἀδεια ἀπόπλου τοῦ πλοίου παρὰ τοῦ Πράκτορος.

Τὸ ὡς ἄνω μέτρον, ὡς ἀντιλαμβάνεσθε, ἔξεπληξε καὶ αὐτοὺς τοὺς Πράκτορας διότι, ἀνεξαρτήτως τῶν ἔξδοσεων τῶν πιστοποιητικῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ Προξενείου, δημιουργούνται ἀσκοποὶ καθυστερήσεις.

Ὄς σᾶς είναι γνωστόν, τὰ ἀμισθα Προξενείας τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς ἐργάζονται μόνον τὰς πρωίνας ὡρας, ἐνῷ τὰ πλοῖα ἔρχονται καθ' διτὸν τὸ 24ωρον διὰ νὰ παραλάβουν τρόφιμα, καύσιμα καὶ νερόν, ἔνιστε δὲ διὰ νὰ ἀποβιβάσουν ἀσθενεῖς ἢ διὰ νὰ παραλάβουν ἀληλυγραφίαν καὶ τὸ σύνολον προσεγγίσεων τῶν εἰς λιμένας Νοτίου Ἀφρικῆς, δὲν ὑπερβαίνει συνήθως τὴν ἡμίσιαν ὡραν, ὅποτε μὲ τὸ ὡς ἄνω μέτρον, καὶ ἔνων ἡ προσεγγίσις γίνεται εἰς ἀπογευματινάς ὡρας ἢ τὸ Σαββατοκύριακον τὸ Clearance Certificate παρὰ τοῦ Προξενού, θά ἐκδοθῇ μετὰ παρέλευσιν ὡρῶν ἢ καὶ ἡμερῶν, μὲ καθαύτηρον τοῦ πλοίου ἀδικαιολόγησιν εἰς βάρος βέδια τῶν Πλοιοκτιῶν, μὲ δυσαρέστους ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν Χρονοναυλωτῶν κιλπ.

Δὲν γνωρίζομεν ἔαν καὶ κατὰ πόσον, τὸ ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ «Εισαγωγέων Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, ἔχουν γνωστιν τῶν ὡς ἄνω μέτρων, νομίζομεν διτὶ εἰναι ἀπαραίτητον νὰ ζητήσετε τὴν ἐπέμβασιν τῶν διὰ τὴν ἀκύρωσιν τῆς ὡς ἄνω διαταγῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ Προξενείου.

Νομίζομεν διτὶ, σκοπὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ Προξενείου διτὶ διεσπράξεις τελῶν ὑπὸ τῶν ἀμισθων Προξένων, δηπερ καὶ ἀντίκειται πρὸς τὴν ἀπόληψιν καὶ ἀξιοπρέπειαν τῶν Ἑλληνικῶν Αρχῶν τοῦ Εξωτερικοῦ.

Τὸ μέτρον αὐτὸν, είναι κάθε ἄλλον παρὰ ἔχηπεται διὰ τὴν Ἑλληνικήν Εμπορι-

κήν Ναυτιλίαν καὶ γνωρίζεται καλύτερον ἀπὸ τὸν καθένα πόσον στοιχίζει ἡ ἀσκοποὶ καθυστερήσις ἐνὸς πλοίου, ίδιως τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων, τὰ ὅποια διέρχονται ἐκ τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς.

Καθήκον τῆς Προξενικῆς Ἀρχῆς, είναι ἡ ἔχηπεται διεσπράξεις καὶ διχὶ δημιουργία δυσκολίων, εἴτε ἔξ ἀγνοίας, εἴτε διὰ τὴν εἰσπράξιν χρημάτων.

Σᾶς παρακαλούμενον δημιουργίαν τῶν ἐνεργειῶν σας καὶ εἰμεθα πεπισμένοι διτὶ ἡ Ἐθνικὴ Κυβέρνησις θά λάβη ὑπὸ διανοίας τῆς παραστήσεις. Ισως καὶ αὐτοὶ οἱ πειρόμενοι νὰ τὰς διαπράξουν νὰ καθίσταντο ἐπιφυλακτικῶτεροι, φοδούμενοι, ἀκριβῶς, τὴν δημοσιότητα.

Εὐχαριστοῦντες διὰ τὴν συνεργασίαν, σᾶς χαιρετοῦμε, καὶ,

Διατελοῦμεν πρόθυμοι  
MIN. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ

#### ΤΟ ΜΕΤΡΟΝ ΤΗΣ ΑΠΟΤΑΜΙΕΥΣΕΩΣ

Κύριες Διευθυντά,

Εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς Ιης Σεπτεμβρίου, σελ. 4, ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὸ ναυτεργατικὸν συνάλλαγμα» (ἀπευθύνεται ἡ Π.Ν.Ο. τὴν κάτωθι ἐγκύλιον πρὸς τὰ μέλη της), δημοσιεύεται ἀνακοίνωσις τῆς Π.Ν.Ο. καὶ ἐνυχεῖται ταύτης σχόλιον, τὸ διότον, ὃς φίνεται, ἔχει συνταχθῆ μᾶλλον ἀπὸ τὴν Διεύθυνσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἔξ οὐ καὶ θεωρούμενη ταύτην ἀρμόδιαν, ἵνα ἀπευθύνωμεν τὴν παρούσαν. Εἰς τὸ σχόλιον ἀναφέρεται: «Δέν βλέπομεν τὸν λόγον διατί καὶ παρ' ἡμῖν νὰ μὴ φασμούσθῃ διτὶ εἰς ἄλλας χώρας...» νὰ παντρεύωνται ἀρσενικοὶ μὲ ἀρσενικοὺς καὶ θηλυκοὶ μὲ θηλυκούς καὶ ἀκόμη νὰ μᾶς κινήσῃ τὸ ἐνδιαφέρον μία νέα εἰδῆσις, δημοσιεύσηση εἰς τὴν «Εστίαν» τῆς 5.9.70, καθ' ἥπατος: «Εἰς τὸ ἐν Γενεύῃ συνελθόν διεθνὲς φαρμακευτικὸν συνέδριον κατὰ τῶν ναυτικῶν, διὰ τὸν ολλανδὸν ἀντιπρόσωπος ἐπρότεινε... νὰ νομιμοποιηθῇ ἡ χρῆσις... τοῦ χασίς, νὰ λιδουθυνὲν δὲ εἰδικά καταστήματα, διπού θὰ πωλήσηται τούτο ἐπὶ τὴ βάσει διατημέσων! Καὶ περαιτέρω τὸ σχόλιον ἀναφέρει: «Ἀπὸ πολλοὺς τῶν ναυτικῶν μας — τοὺς νεωτέρους ίδια — κατασπαταλῶνται οἱ μισθοί των εἰς διασκεδάσεις...» καὶ περαιτέρω. «Η φράσις «ἀναγκαστικὴ ἀποταμίευσις, ἀκούεται, ίσως, εὐχάριστα ἀπὸ πολλούς, πάντως διχὶ καὶ ἀκέινους εἰς βάρος τῶν διότων, διὰ τὸν σχόλιον, ἔρχονται εἰς ἀντίθεσιν μὲ τὰ κίνητρα τὰ διότα της Κυβέρνησης: τῆς χώρας μας προσπαθεῖ σήμερον νὰ ἐφαρμόσῃ διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Ός είναι φυσικόν, εἰς τὸ ἐρωτηματολόγιον τῆς Π.Ν.Ο., δῆλοι τῶν ναυτικῶν θὰ ἀπαντήσουν ΝΑΙ καὶ δῆλοι ΟΧΙ. Οι ναυτικοί μας εἰναι νοικοκυραῖοι, ἔχαι-

new & reconditioned  
available for prompt supply  
with certificates

ASK FOR STOCKLIST

• Anchors      • Chain Cables      • Winches  
• Windlasses    • Generators      • Pumps  
• Lifeboats      • Spare Parts      • Etc.

LARGE STOCKS

WILLEM POT N. V.

ROTTERDAM : 45 Stationsplein - Tel. 119870 - Telex 22496 - Telegr. "Windlass"

ρέσει, ίσως, έλαχίστων, έστω νέων, είναι δὲ εἰς θέσιν νάδιακανονίζουν πάντα διάφορά τάς αποδοχάς των, οίκονομιας, αποταμιεύσεις καὶ τάς οικογενείας των καὶ δὲν έχουν άνάγκην ούτε θά διπτέρευουν τὴν κατ' αὐτῶν ἐπιβολήν μέτρων άναγκαστικῶν, κατὰ λογικῆν δὲ συνέπειαν, πάντες ούτοι καὶ διὰ λόγους ἀξιοπρεπείας καὶ αὐτοσεδασμοῦ ἀκόμη, θά ἀπάντησουν ΟΧΙ, ἐκτὸς ἐάν ηθελούν τυχόν πιστεύεις τινές, διτὶ διατελούν υπὸ σκιάν τινα ψυχολογικού ἔκβιασμοῦ, πρᾶγμα διὰ τὸ διόποιον δὲν φαίνονται ικανοὶ οἱ "Ελληνες ναυτικοί".

Καὶ τώρα, διὰ τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὸ σχόλιον, ὡς κατασπαταλώντας τοὺς μισθούς των εἰς τὴν ξένην, κ.λπ. Αὔτοι, ἀσφαλῶς, ΟΧΙ θά ἀπαντήσουν.

"Αναφέρεται ἀκόμη εἰς τὸ σχόλιον «Κερδίζει διμος καὶ ή Οίκονομία μας πολύτιμον συναλλαγμα, πάντα διόποιον υπὸ τὸ σημερινὸν καθεστώς τῆς ἀσυδοσίας ἀσκόπως εἰς τὴν ξένην διαρρέει...». Καὶ ἐν προκειμένῳ δύμας ἡ ἀποφις αὐτῆς εὑρίσκεται εἰς ἀντίθεσιν μὲ τὰς ἐπισήμους ἀνακοινώσεις τοῦ Y.E.N. Κατὰ τὴν ἀνακοινώσην τοῦ Y.E.N. τὸ υπὸ τὸν ναυτικῶν μας εἰσαγόμενον εἰς τὴν πατρίδα των συναλλαγμάτων ηγένηθη τὸν μῆνα Ιούλιον 1970 κατὰ 133.634 δολλάρια, ἔναντι τοῦ εἰσαχθέντος τὸν προηγούμενον μῆνα Ιούνιον.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ συγχαρητήρια διὰ τὴν Π.Ν.Ο., ὑπάρχουν, βεβαίως, ἄλλαι ἐνέργειαι τῆς, ποὺ εἶναι ἀξιαὶ συγχαρητηρίων, οὐχί, δύμας, καὶ ἡ προκειμένη περίπτωσις, δηλ., περὶ ἀναγκαστικῆς ἀποταμιεύσεως... καὶ δὲν συμμαζεύεται...

Μετὰ πάσης τιμῆς  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΑΦΝΗΣ

Πραξιτέλους 194 Πειραιεὺς

Πειραιεύς, Σεπτέμβριος 1970

#### ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΚΑ

Κύριε Διευθυντά,

Θεωρῶν ὡς μοναδικὴν εἰς τὸ εῖδος της τὴν ἔγκριτον ὑμῶν ναυτιλιακὴν ἐπιθεώρησην «Ναυτικά Χρονιά», τῆς ὁποίας τυγχάνων τακτικὸς ἀναγνώστης, θεωρῶ σκόπιμον διόποιον ἀνημένως διὰ τὰ κατωτέρω:

Τὴν 14ην Σεπτεμβρίου ὑπέβαλα αἴτησιν εἰς τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ Y.E.N. (τιμῆμα διπλωμάτων), πρὸς ἕκδοσιν βεβαιώσεως, διτὶ εὕρηνται κατατεθείμενα παρὰ τῷ "Υπουργείῳ τὰ κάτωθι πιστοποιητικά:

- α) Ἀπολυτήριον Γυμνασίου.
- β) Πιστοποιητικὸν A.N.Y.E. (περὶ τῆς ἀρτίας μου ὥρασεως, ἀκοῆς κ.λπ.).
- γ) Ἀποδεικτικὸν ἐπιτυχοῦς φοιτήσεως εἰς σχολὴν P/τηλεγραφῆτων (Δ.Σ.Ε.Ν.).
- δ) Πιστοποιητικὸν Ποινικοῦ Μητρώου, καὶ
- ε) Πιστοποιητικὸν Κοινωνικοῦ Φροντιμάτων.

Ἡ βεβαίωσις αὐτῆς μοὶ ηθελε χρησιμεύει ὡς δικαιολογητικὸν διὰ τὴν συμμετοχήν μου εἰς τὰς ἔξετάσεις, περιόδους "Οκτωβρίου, διὰ τὴν ἀπόκτησην διπλωμάτους P/τοῦ παρὰ τῷ "Υπουργείῳ Συγκοινωνιῶν.

Τὸ ἀποτέλεσμα, χωρὶς νὰ ἔξετάζω τὴν ταλαιπωρίαν τῆς ἑκδόσεως, τῆς βεβαίωσεως, ἢ τὸ δέξης: "Ἡ βεβαίωσις ηττις ἔξεδόθη, ἐπιποτοποίει διτὶ εὕρηνται κατατεθείμενα παρὰ τῷ Y.E.N. τὰ ἔχη:

- α) Τὸ ὑπ' ἀριθ. Δ. 355/1.3.69 ἀντίγραφον πτυχίου μετεκπαιδεύσεως P/τηλεγραφῆτου τῆς Δ.Σ.Η.Ν.Ο. τοῦ Y.E.N., καὶ
- β) Τὸ ὑπ' ἀριθ. πρωτοκόλλου 2229/Φ. 939/2.8.65 πιστοποιητικὸν Δ.Σ.Ε.Ν. (ἀριθ. διπλῶμ. 95 Δοκίμου "Ἀξιωματικοῦ Ασυρμάτου").

"Ἐπίσης ἀναφέρει, διτὶ τυγχάνων διπλωμάτους P/τηλεγραφῆτης β' τάξεως (ἀριθμ. διπλωμάτου 2143).

Προσκομίσας τὸ ἀνωτέρω πιστοποιητικὸν εἰς τὴν ἀρμόδιαν "Αρχὴν τοῦ "Υπουργείου Συγκοινωνιῶν, μοὶ ἀνέφερον, ὡς ἦτο φυσικόν, διτὶ ἡ Ισχύς του ἔγκειται εἰς τὸ ὑπ'

ριθ. 2229/Φ. 939/2.8.65 πιστοποιητικὸν τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. καὶ συνεπῶς ἔπρεπεν, διόποιος ἐπιληφθῆ τῆς ἑκδόσεως τῶν ὑπολογίων τεστάρων πιστοποιητικῶν.

Καὶ ἐρωτῶ:

"Υπάρχουν τὰ ὑπόλοιπα τέσσαρα πιστοποιητικά εἰς τὸν ἀτομικὸν μου φάκελλον εἰς τὰ ἀρχεῖα τοῦ Y.E.N.;

"Εἴναι ὑπάρχουν, διτὶ διτὶ βεβαίωσις δὲν τὰ ἀναφέρει, ἐφ' ὅσον τοῦτο ἔζητηθῇ υπὸ τῆς αἰτήσεως;

"Εάν, πάλιν δὲν ὑπάρχουν, τί ἀπέγιναν; Θεωρῶ σκόπιμον νὰ ἀναφέρω, διτὶ διμετοχή μου εἰς τὰς ἀνωτέρας ἔξετάσεις θεωρεῖται ἀδύνατος καὶ ματαίωνεται, λόγω ἐκποῆς τῆς προθεσμίας διὰ τὴν ἔγκαιρον ὑποβολὴν τῶν δικαιολογητικῶν.

Εύχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν  
Διατελῶ μετὰ πάσης τιμῆς  
ΔΗΜ. ΓΡΙΤΣΟΠΟΥΛΟΣ  
P/τηλεγραφῆτης Β' E.N.

Αθῆναι, 19 Σεπτεμβρίου 1970

#### ΠΑΡΕΜΠΙΠΤΟΝ ΘΕΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Πρώτον, θέλω νὰ σᾶς συγχαρῶ καὶ νὰ ἔκφρασω τὰς εἰλικρινεῖς μου εὐχαριστίας, διότι διὰ τῆς στάσεώς σας ἔδειξατε εἰς τὴν βεβαίωσιν οικογένειαν καὶ δύνους τοὺς ἀναγνώστας σας, διτὶ τὸ ἔντιμον περιοδικόν σας ἀκολουθεῖ πιστῶς κάθε λεπτομέρεια τῆς δημοσιογραφικῆς δεοντολογίας.

"Αδιακρίτως σχολίων καὶ κριτικῆς, δίδετε εἰς τὸν ἀναγνώστην τὴν εύκαιριαν νὰ κατατοπισθῇ εἰς τὰ διαφορὰ διαφιλονεικούμενα ζητήματα τῆς Ναυτιλίας μας, μετὰ τὸν πρόποντον ποὺ τὰ βλέπουν καὶ οἱ διαμένοντες εἰς τὸ ἔξωτερικόν, οἱ διόποιοι έχουν τὴν εύκαιριαν περιστότερον ἀπό τοὺς ἐν "Ελλάδι" «ένθρονισμένους» νὰ μελετήσουν τὸ κάθε πρόβλημα εἰς δλάς τους τὰς πτυχάς καὶ φάσεις. Συχνὰ τὸ ἀντιμετωπίζουν ούτοι καὶ τὸ ζοῦν, γεγονός διπέρ τοὺς δίδει τὸ προύμιον καὶ τὴν ικανότητα νὰ βλέπουν τὰ πράγματα ἀπό τὴν «ευκοπιάν» των, μέσω τοῦ πρίσματος τοῦ ρεαλισμοῦ, ἀμερόληψίας καὶ θετικῆς προσεγγίσεως.

Εἰς τὸ μικρόν σας σχόλιον τῆς ἐπιστολῆς μου, δημοσιεύσθησης εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ης Σεπτεμβρίου, «ρίχνετε τὸν προβολέα» εἰς τὸ θέμα τῆς ἀγορᾶς τοῦ παλαιού τονίζεται μὲ ἐπιφύλαξιν ἀπάντησης εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχος.

Παραδόξως καὶ πάλιν προσποθοῦμε νὰ ξεφύγωμεν ἀπό τὴν οὐδίαν τοῦ κυρίως προβλήματος διὰ συγκεντρώσεως σχολίων καὶ κριτικῆς ἐπὶ ἐνὸς ζητήματος, τὸ διόποιον μολονότι ἀναφέρεται ἐκτενῶς εἰς τὸν ἐπιστολῆς ποὺ ούτοι καὶ τὸ ζοῦν, γεγονός διπέρ τοὺς δίδει τὸ προύμιον καὶ τὴν ικανότητα νὰ βλέπουν τὰ πράγματα ἀπό τὴν "Ελλήνων" γιγαντῶν τῶν ἐφοπλιστῶν οὐδέποτε τὸ ζεντικούργούντο.

"Άλλα γιατὶ προσποθοῦμε νὰ ξεφύγωμεν ἀπό τὴν οὐδία τοῦ προβλήματός μας, ἀπορρίπτοντας τὰς εὐδόνας εἰς οἰανδήποτε ἄλλην αἵτιαν, ἐκτὸς ἀπό τοὺς ίθύοντας ὑπευθύνους καὶ τοὺς «φιλοδοξούντας» συνδικαλιστάς; Τὸ πρόβλημα εἰναι δι τοὺς δημιουργηθεῖσα τρομερὰ Ἑλλειψι πληρωμάτων.

"Αρά γε, εἰς ποίων τὰς "Αρητικάς" ἐνεργείας πρέπει νὰ ἀποδοθῇ ἡ εὐθύνη τῆς δημιουργίας ἀπὸ τοῦ τούρκου Καρκινώματος, τὸ διπόδιον κατατράω τὴν ἔθνικήν μας οἰκονομίαν καὶ τὸ πατείνων τὸ ζεντικόν μας ιδεονήσιον, διτὶ διαδοσίες εἰς τὸν διεθνή Τύπον, δύνανται νὰ ἀναπτέψουν τοὺς συντελεστάς κατὰ 180 μοίρας.

Πολλοὶ ἀπό τοὺς μικρονεοεφοπλιστάς, οἱ ὅποιοι έχουν τὴν ἐμπορικὴν διορατικότητα, τὸ θάρρος, τὴν τόλμην καὶ τὴν ἐπιμονήν, ἀναμφιδόλως θα γίνουν οἱ γίγαντες τῆς αὔριον. "Εὰν δὲ δι καθένας ἀπό αὐτούς, καθὼς καὶ δι καθένας ἀπό τοὺς γίγαντας τῆς σήμερον ἀκολουθουσαν τὴν πολιτικὴν τοῦ «Αρητικού» καὶ σὲ κάθε βῆμα ποὺ ἔκανε ἐκοίταξε πίσω του, τρέμων, μῆπως ἡ δισί κατάστασις ἐπαναληφθῇ, νὰ είσθε βέβαιος διτὶ δλοι τους θὰ «εκποτίσανε» καὶ τὰ σημερινὰ δύναμτα τῶν "Ελλήνων" γιγαντῶν τῶν ἐφοπλιστῶν οὐδέποτε τὸ ζεντικούργούντο.

"Άλλα γιατὶ προσποθοῦμε νὰ ξεφύγωμεν ἀπό τὴν οὐδία τοῦ προβλήματός μας, ἀπορρίπτοντας τὰς εὐδόνας εἰς οἰανδήποτε ἄλλην αἵτιαν, ἐκτὸς ἀπό τοὺς ίθύοντας ὑπευθύνους καὶ τοὺς «φιλοδοξούντας» συνδικαλιστάς; Τὸ πρόβλημα εἰναι δι τούς δημιουργηθεῖσα τρομερὰ Ἑλλειψι πληρωμάτων.

"Αρά γε, εἰς ποίων τὰς "Αρητικάς" ἐνεργείας πρέπει νὰ ἀποδοθῇ ἡ εὐθύνη τῆς δημιουργίας ἀπὸ τοῦ τούρκου Καρκινώματος, τὸ διπόδιον κατατράω τὴν ἔθνικήν μας οἰκονομίαν καὶ τὸ πατείνων τὸ ζεντικόν μας γόγτρον εἰς τὸ ζεντερικόν;

"Είμεθα ἀπολύτως βέβαιοι, διτὶ δι τούς δημιουργίας καὶ τούς δημιουργηθεῖσα τρομερὰς βέβαιοις πληρωμάτων.

**"CATALINA" LTD**  
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ  
ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ : ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΜΟΥΖΗΣ

**ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ**  
**'Η πεῖρα μας θὰ σᾶς ἔξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν**  
**καὶ οἰκονομικήν ἀποστολήν.**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ  
ΤΗΛ. 422.671 - ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ

ρελθόντος, είς δια τὰ πεδία, θά ἀρπάξῃ καὶ ἔω τὴν πρωτοδουλίαν πρὸς ἔξακριβωσιν τῶν πραγματικῶν αἵτιναν καὶ ὑπευθύνων καὶ διὰ γρήγορα θὰ φάσῃ στὶς ρίζες τοῦ κακοῦ.

Σάς εὐχαριστῶ  
καὶ διατελῶ μετὰ τιμῆς  
**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΚΗΣ**

Νέα Υόρκη 18 Σεπτεμβρίου 1970

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Εἰς ἄλλην σελίδα ὁ ἀξιότιμος ἐπιστολογράφος μας ἔχει τὴν ἀπάντησιν.

### ΣΕΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ

Κύριε Διευθυντά,  
Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου.

1. 'Ἐν διαι τῶν δυσχερεῶν, αἵτινες παρουσιάζονται ἐκ τῆς ἐλλειψεως ἐνὸς καθιερωμένου εἰδικοῦ ἐντύπου λογοδοσίας τοῦ πλοιάρχου, θὰ ἐπεθύνουν νὰ προτείνων, διὰς ἐπιχειρήθη προσπάθεια χρησιμοποίησεως ἐνὸς τοιούτου ἐντύπου, ὡς τὰ δῆμη ὑφιστάμενα τοιαῦτα ἡμερολογίου, ἀσυρμάτου, τροφίμων κ.λπ.

2. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ οι πλοιάρχοι δὲν θὰ εὑρίσκωνται ἐκάστοτε πρὸ νέας καταστάσεως πραγμάτων, διῶς ἰσχύει κατὰ κανόνα σῆμερον, μὲ τὴν πληρώραν ποικίλου μορφῆς καὶ διατάξεως ἐντύπων Γ.Λ.Π., συχνάκις δὲ μὴ ὑπαρχόντων οὐδὲ καὶ τοιούτων, οὗτοι λογοδοτεῖ δι' αὐτοσχεδίου τρόπου ἐπὶ μονορρήγου χάρτου.

3. 'Ἡ καθιέρωσις ἐνὸς τοιούτου ἐντύπου Γ.Λ.Π. θὰ διευκολύνῃ καὶ τὰ λογιστήρια τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐπιβάλλουσα ταύτοχρων καὶ κάποιαν στοχειώδη ὄργανάσιν καὶ ἐφαρμογὴν συστήματος, ἀπὸ τὰ διποῖς πολλοῖς, πολλὰ θὰ ὀφεληθοῦν.

4. 'Ἐπειδὴ διὰ Νόμου ἡ κατ' ἄλλους ὑποχρεωτικὸν τρόπου δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιβληθῇ ἐν τοιούτου ἐντύπου, θίγον τὴν λογιστικὴν ὄργανων καθε ἐπιχειρήσεως, δὲν ἀπομένει παρὰ νὰ γίνῃ προσπάθεια καθιέρωσεως ἐνὸς ἐντύπου Γ.Λ.Π., παραδεκτοῦ ὑπὸ μιᾶς μεγάλης μερίδος ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐπὶ ἐλευθέρας βάσεως, μὲ μόνον κριτήριον τὴν κάλυψιν ἐνὸς κενοῦ εἰς τὸν τομέα αὐτοῦ, ἀπὸ τὸ διποῖον πάσχοντας εἰς ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσεις, ἀλλὰ καὶ οι πλοιάρχοι.

5. Δεδομένου διτοῦ οι πλοιάρχοι δὲν εἶναι λογισταί, οὔτε εἶναι δυνατὸν νὰ ζητηθοῦν ἀπὸ αὐτοὺς περιτέρω ἐπιβαρύνσεις διὰ προσθήκης νέων καθηκόντων, δσον ἀφορὰ τὴν λογοδοσίαν των, εἶναι βέδαιον διτοῦ πρῶτον αὐτοῖς θὰ ἀποδεχθοῦν τὴν πρότασιν, ἢ διποία περισσότερον παντὸς ἄλλου τοὺς συμφέρει.

6. 'Εσωκλείστως λαμβάνεται ἐντύπου Γ.Λ.Π., τὸ διποῖον ἀπὸ μακρῷ χρησιμοποιοῦν διάφοραι ἑταῖροι, διπερ καὶ νομίζω διτοῦ δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ἀρχῆ καθιέρωσεώς του γενικωτέρας, χωρὶς δῆμως καὶ νὰ

θεωρηθῇ ὅτι εἶναι τὸ μοναδικὸν καὶ τέλειον.  
7. Εἶναι γκωστὰ τὰ δῆμα πολλὰ ἔχετε προσφέρει εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ τὸ μεγάλο κύρος σας. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, ἂν θὰ εύρετε τὴν πρότασιν χρήσιμον καὶ ἐφαρμόσιμον, ή συμπαράστασίς σας, ἐν προκειμένῳ, θὰ σημαίνει καὶ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ επιδιωκομένου σκοποῦ.

Μετὰ τιμῆς  
**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΧ. ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ**  
Οικονομαλόγος - Ναυτιλιακός Σύμβουλος

Αθήναι, 21 Σεπτεμβρίου 1970

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Υπερθεματίζομεν καὶ παρακαλούμεν τὸν κ. Νικολάκην ἐν καιρῷ νὰ διαπιπέξῃ ἀπὸ τῶν στηλῶν μας τὰς ἀπόφεις του ἐπὶ τῆς πληρεστέρας ὄργανωσεως τῆς λογιστικῆς ὑπηρεσίας τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. 'Αναγκαιοτάτη ἡ ἐπ' αὐτῆς συζήτησις.

### TIMOYN TO ΣΩΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλῶ διποῖς δημοσιεύσητε εἰς τὸ Ἑγκρίτον ὑμῶν περιοδικὸν τὰς ἀπειρούς εὐχαριστίας μου πρὸς τὸν Προξενικὸν Λιμενάρχην Μασσαλίας κ. Μαραγκόν, διὰ τὴν μεγάλην προθυμίαν του καὶ τὴν ἔξυπηρέτησιν, τάς διποίας μου προσέφερε κατὰ τὴν ἐπίσκεψίν μου εἰς Μασσαλίαν, προκειμένου νὰ παραλάβω τὸ ἀγορασθὲν ὑπ' ἐμοῦ ἀ/π. *'Φοίνιξ'*, ἐκ Djebel Dira.

Συγχαίρω τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ὑπουργείου διὰ τὸν διορισμὸν τούτου εἰς τὴν ὡς δῶν θέσιν. Τοιοῦτοι ἀξιωματικοὶ τιμοῦν τὸ ἐλληνικὸν δυνατα καὶ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα.

Μετὰ τιμῆς  
**ΣΠΥΡΟΣ ΜΠΙΛΙΝΗΣ**

Πειραιεύς, 17 Σεπτεμβρίου 1970

### ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

'Ἐπανερχόμεθα, διὰ τελευταίων, διποῖς ποράν, ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ ὑποπλοιαρχοῦ Σταύρου Ἀντωνιάδη, περὶ οὐ ἡ ἀπὸ 29 'Οκτωβρίου 1969 ἐπιστολή μας πρὸς ὑμᾶς, δημοσιεύσησα εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ης Νοεμβρίου 1969, διευκρινίζοντες τὰ ἔξῆς:

1. 'Αφορμή εἰς τὴν ὡς δῶν ἐπιστολὴν μας ὑπῆρξεν ἡ προηγηθεῖσα δημοσίευσις τριῶν ἐπιστολῶν τοῦ κ. Ἀντωνιάδη εἰς τὰ τεύχη τοῦ Ἑγκρίτου περιοδικοῦ σας, τῆς 1.9.69, 1.10.69 καὶ 15.10.69.

2. Τὰ περιέχοντα εἰς τὰς παραγράφους 2 καὶ 3 τῆς ὡς είρηται ἐπιστολῆς μας, ἐν σχέσει μὲ τὸ ὑπὸ τοῦ κ. Ἀντωνιάδη προβαλλόμενον ἀτύχημα, (περὶ τοῦ ὅποιου, ὡς

πληροφορούμαι, ἔδημοςιστεύθη ἐν τῷ μεταξύ ἡ ἀπὸ 23.5.70 ἐκθεσις ἐνόρκου προανακρίσεως τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς, δεχθεῖσα διτοῦ οὐτος ὑπέστη ἀτύχημα ἐπὶ τοῦ πλοίου), ἔδασισθησαν ἐπὶ τὸν πρὸς ἡμᾶς πληροφοριῶν τοῦ πλοιάρχου, δοτικαὶ προέδη εἰς σχετικὴν κατάθεσιν ἐνώπιον τοῦ κ. Προανακρίτου Πειραιῶς.

3. Τὸ ὑπόλοιπον τῆς ἐπιστολῆς μας ἀναφέρεται εἰς γεγονότα, περὶ τῶν ὅποιων εἴχομεν ιδίαν ἀντίληψιν καὶ διτικαὶ προκύπτουν ἐκ τῶν εἰς χειρας μας ἔγγραφων (ἀλληλογραφίας μετά τοῦ Κ.Α.Τ., ἀποδείξεων ἑσοφήσεως ὑποθέσεως νοσθείας, Ιατρικῶν ἀμοιδῶν, προκαθολῶν, ὡς καὶ δικαστικῶν ἔγγραφων).

4. 'Ἐνεργήσαντες ὡς πράκτορες τοῦ πλοίου καὶ κατ' ἐντολὴν τῶν πλοιοκτητῶν, οὐδεμίαν πρόθεσιν εἴχομεν, οὔτε ὅλως, τε καὶ οι πλοιοκτήται, μειώσεως ἢ δυσφημίσεως ἢ ἀμφισβήτησεως τῆς ἐντιμότητος τοῦ κ. Ἀντωνιάδη, τοῦ ὅποιον προσωπικῶς μόλις προσφάτως ἔγνωρίσαμεν. Τούντιον, ἔχομεν πληροφορίας, διτοῦ δ. κ. Ἀντωνιάδης, ἀπὸ ἀπόψεως ἐπαγγελματικῆς ἐπιδόσεως καὶ τεχνικῆς καταρτίσεως, εἶναι ἐν τάξει.

Μετὰ τιμῆς

Διὰ τοὺς πλοιοκτήτας καὶ ἐντολῆι αὐτῶν  
**ΤΡΙΤΩΝ** ΗΝΩΜ. ΝΑΥΤ. ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ  
Ι. ΠΑΡΑΣΧΟ

Πειραιεύς, 10 Σεπτεμβρίου 1970

### ΕΚΚΛΗΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Τὸ ἡρωϊκὸν καὶ εὔανδρον Γαλαξεῖδι ἀποτείνεται εἰς τὰς στήλας τοῦ Ἑγκρίτου περιοδικοῦ στας διά τὴν δημοσίευσιν ἐκιλῆσεως εἰς τοὺς ἀπαντοχούς ναυτιλομένους μας καὶ φίλους τοῦ Γαλαξεῖδιου πλοιοκτήτας, ἀξιωματικούς καὶ πληρώματα, πρὸς ἐνίσχυσιν ἀρξαμένου πρὸ ἔτους ἑράνου, διὰ τὴν ἀνακαίνησην τοῦ περιακοῦ Μητροπολιτικοῦ μας Ναοῦ Ἀγίου Νικολάου, Προστάτου τῶν Ναυτικῶν μας. Χρήματα ἐκ τοῦ ἑράνου ἔχουν συγκεντρωθῆ, ἀλλ' εἶναι ἀνεπαρκῇ λόγῳ τῶν τεραστίων ἀναγκῶν τοῦ 'Ιερού Ναοῦ, δοτικαὶ ἔχει πληγή, κατὰ καιρούς, ἐκ σεισμῶν. Πάσσα εἰσφορὰ ναυτιλομένων φίλων μέσῳ ὑμῶν ἡ ἀπ' εὐθείας πρὸς τὴν 'Ἐρανική' Ἐπιτροπὴν η 'Εκκλησιαστικὸν Συμβούλιον (ἀποτελούμενα, τὸ πλεῖστον, ἀπὸ ἀπομάχους ναυτικούς), θὰ εἶναι εὐπρόσδεκτος.

'Ο Πρόεδρος τοῦ 'Εκκλ. Συμβούλιου  
**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΦΑΡΔΕΛΛΟΣ**  
'Ιερεὺς

Τὰ μέλη: 1) Παντελῆς Χονδρομιχάλης, Σ. Ν.Α.Τ., 2) Νικόλαος Παπανικολάου, Σ. Ν.Α.Τ., 3) Αναστάσιος Μακρής, Σ. Ν.Α.Τ., 4) Κων/νος Τσιλίκης

Γαλαξεῖδι, 23 Αύγουστου 1970

## THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.

"MEDOV"

Ship Managers and Operators, Liner and General Shipping Agents,  
Chartering, Sale & Purchase and Insurance Brokers.



30 VIA BALBI, GENOA

Telephone: 67541 Telex: 27006 (MANAGEMENT & CHARTERING)  
62217 27046 (OPERATIONS & PASSENGERS) Cables: "MEDOV"

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping

## Η ΑΣΦΑΛΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΤΑ

# ΠΡΑΚΤΙΚΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΤΟΥ PANTAP

TOY k. Γ. ΧΑΤΖΗΛΙΑ

Τρεῖς συνεχεῖς έκδόσεις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔφεραν στὴν δημοσιότητα τὴν ἐκτενῆ καὶ καθ' ὅλα ἡμεριστικῶν μελέτην τοῦ κ. Σπ. Μ. Ράνη περὶ τῆς χρήσεως τοῦ ραντάρ καὶ περὶ τῶν μελλοντικῶν δυνατοτήτων καὶ τῶν μέσων, διὰ τῶν ὃποιών εἰναι ἐπόμενον νὰ ἀποφεύγωνται αἱ παρεμπινεῖαι τῶν ὑποτυπώσεων ἀφ' ἑνὸς, καὶ αἱ συγκρούσεις ἀφ' ἑτέρου.

Ἡ ἐν λόγῳ μελέτη εἶναι ὅντας ἔξοχος καὶ ἔξαιρετικὰ ἐνδιαφέρουσα: 'Ο συγγραφεὺς καὶ πονήσας εἶναι ἄξιος συγχαρητήριων. "Οπως ἀξιέπαινος πρέπει νὰ εἶναι ὁ καθὲ καλὸς παραπτηρῆταις καὶ χειριστῆς, μὲ τὸ προσὸν τῆς παραπτηρῆτητος καὶ τοῦ ἐπαγγελματικοῦ ἐνδιαφέροντος, ποὺ περιστρέψει δεδομένα καὶ στοιχεῖα ἀπὸ τὴν πρᾶξιν, καὶ δὲν διστάζει νὰ τὰ παρουσιάσῃ μὲ ἀντικειμενικὸν σκοπὸν νὰ συντελεσθῇ εἰς τὴν διεύρυνσιν τοῦ τομέας τῶν λύσεων.'

Ἡ μεγαλυτέρα καὶ τραντέρα ἀλήθεια δηποτὲ ἀπόρρει ἀπὸ τὴν μελέτην τοῦ κ. Ράνη, εἶναι τὸ ἀναμφισβήτητον γεγονός διὰ δοσον περισσότερον ὀσχολούμενο μὲ τὴν χρῆσιν τοῦ ραντάρ, τόσον περισσότερα καὶ νέα στοιχεῖα ἀπόκαλυπτομε, καὶ τόσον περισσότερον πειθόμεθα πάλι ἡ τελευταία τριακονταετία ἐλάχιστα μᾶς ἐδίδαξε.

Αὐτὰ ἀπὸ ἀπόρρεως ἀλήθειας. "Άλλη δηποτὶς τοῦ θέματος εἶναι ἡ ἀκόμη ὑφισταμένη διάστασις γύμνως καὶ ἀποφάσεων δῶν ἑκείνων, οἱ ὅποιοι ὑποτίθεται διὰ θὰ ἀντιληφθούν τὰς ἀνάγκας καὶ θὰ δώσουν τὰς ἀμέσους λύσεις. Ἀπὸ αὐτοὺς ἔξαρταται ἡ προσβολὴ μᾶς διεμνοῦς κατανοήσεως τοῦ δῶλου ζητήματος. Ἀπὸ αὐτοὺς ἀναμένονται δραστικαὶ λύσεις, δραστικὰ μέτρα, καὶ σύντομοι ἀποφάσεις. 'Η διάστασις εἶναι δὲ πεύθυνος παράγωγος τῆς εκαρκινοθασίας» δηποτὲ τὴν παραπτηρούμε νὰ συμβαίνῃ καὶ παρεμποδίζῃ τὴν λύσιν τῶν πολλῶν καὶ γνωστῶν προβλημάτων.

Εἶναι καταφανές, δηποτὲ εἶναι καὶ δισυζητητὸν, διὰ οἱ Κανονισμοὶ Ἀποργυῆς Συγκρούσεως κατὰ θάλασσαν καὶ σὲ καλῇ ὀρατότητι, εἶναι τελείως ἀνεφάρμοστοι, διὰ τὴν ἐπικρατῆση ἡ ἀσκεῖ δρατόποτες ἡ ἀδιμήλη. Τὸ παραδέχεται ἡ μεγάλη πλειοφθιά τῶν ὑπευθύνων χειριστῶν. Τὸ ἀπόδεικνύει ἀτελεύτητος σειρὰ περιπτώσεων ποὺ μοιραίως καταλήγουν σὲ ἀνεπανόρθωτα καὶ πολλές φορὲς πολύνεκρα ἀτυχήματα. Τὸ διαλαϊδῶν δισοὶ ἀναγκαστικὰ εὐρέθησαν ἀντιμέτωποι μὲ τοὺς ἐπικινδύνους παράργοντας τῶν συγκρούσεων. Περιουσιακὰ καὶ ἀσφαλιστικὰ συμφέροντα διακυβεύονται, καὶ αὐτὸ διφείλεται στὸ γεγονός διὰ τὰ «περιστήματα» τῶν εἰδικῶν, ὅντιτίθενται μὲ τὴν ἀπόφασιν ἡ τὴν λογικήν κίνησιν τοῦ πετειραμένου χειριστοῦ κατὰ τὴν «ῶραν τοῦ κινδύνου». Καὶ δὲν πρέπει νὰ παρακινηθῇ τὸ γεγονός διὰ θὰ δυναμικὴ τάσις ὑποστηρίξεως τῶν συμφέροντων, τὶς περισσότερες φορὲς ἀποτελεῖ πραγματικὴν δύκιναν ὡς πρὸς τὸ συνειδήτον τῆς πράξεως τοῦ ἐν λόγῳ χειριστοῦ.

Διεθῆς λοιπὸν ἡ ἀναγνώρισις τῆς ἀνάγκης νὰ θεσπισθοῦν νέοι καὶ εἰδικοὶ κανονισμοὶ, γιὰ νὰ ἐφαρμόζωνται διὰ τὴν κίνησις τῶν πλοίων ἐπιφανείας κατ' ἀνάγκην γίνεται ὑπὸ συνήκας κατῆς ἡ «μηδὲν» δρατότητος.

Εἰς τὴν «χορείαν» τῶν δῶν ὕψωσαν φωνὴν καὶ διεπύωσαν τὸ «έμεσον» τῆς ἀνωτέρω ἀνάγκης, προστέθη (πρὸ καιροῦ) καὶ ὁ γράφων. Εἰς τὰ τεύχη τῆς Ἐλληνικοῦ Ναυτικοῦ περιοδικοῦ «Ναυτιλία» [Μάρτιος καὶ Ἀπρίλιος 1968, 18. (122). καὶ 18. (174)].

μὲ τίτλον «'Η ὅρθη χρησιμοποίησις τοῦ ραντάρ διὰ τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεων», προσέφεραν προσωπικήν, ἐκτενῆ καὶ πρακτικήν μελέτην τοῦ κ. Σπ. Μ. Ράνη περὶ τῆς χρήσεως τοῦ ραντάρ καὶ περὶ τῶν μελλοντικῶν δυνατοτήτων καὶ τῶν μέσων, διὰ τῶν ὃποιών εἶναι ἐπόμενον νὰ ἀποφεύγωνται αἱ παρεμπινεῖαι τῶν ὑποτυπώσεων ἀφ' ἑνὸς, καὶ αἱ συγκρούσεις ἀφ' ἑτέρου.

α) Καλυτέρα, εὔκολωτέρα καὶ καθ' ὅλα πρακτικωτέρα είναι ἡ ἀλητικὴ ὥπποτε παραπτηρῆταις τῆς ἀνάγκης διὰ τὸ παραπτηρῆταις τῆς χρῆσης διοπτεύσεων καὶ ἡ μέτρησης ἀποστάσεων γίνεται ἐπὶ τετραγωνισμούν χάρτου. Αἱ γνώσιαι μετρήσανται μὲ τὸ μοιρογνωμόνιον καὶ ὅχι μέσω τοῦ ἀνεμολογίου. 'Αποφεύγωνται αἱ συγκρούσεις διότι ἡ πορεία τοῦ πλοίου δὲν λαμβάνεται ὑπὸ δύνην.

β) Πάντα καταφθάνοντα πλοίον, τοῦ ὅποιον ἡ ταχύτης πολλαπλασιαζομένη ἐπὶ τὸ ἡμίτονον τῆς γνωσίας προσεγγίσεως, δίδει γινόμενον μεγαλύτερον τῆς ταχύτητος τοῦ καταφθανομένου πλοίου, ἐμφανίζεται ἐπὶ τοῦ ἐνδείκτου αὐτοῦ πρώραθεν τῆς ἐγκαρσίου γραμμῆς τῆς διότιον τοῦ πλοίου.

γ) Πάντα καταφθάνοντα πλοίον, ἡ ταχύτης τοῦ ὅποιον πολλαπλασιαζομένη ἐπὶ τὸ ἡμίτονον τῆς γνωσίας προσεγγίσεως δίδει γινόμενον ἵστον πρὸς τὴν ταχύτητα τοῦ καταφθανομένου πλοίου, ἐμφανίζεται ἐπὶ τοῦ ἐνδείκτου αὐτοῦ ἐπὶ σχετικῆς διοπτεύσεως 090° ἢ 270°, μὲ ὅλους λόγους ἐμφανίζεται ἀκριβῶς ἐπὶ τῆς ἐγκαρσίας γραμμῆς τῆς διότιον τοῦ ραντάρ.

τὰ ἀνωτέρα συμπεράσματα ἐνέχουν κεφαλαιώδη σημασίαν, διότι ἀποδεικνύεται πέραν πάσης δυνατῆς ἀμφιβολίας, διὰ διαμήκους τοῦ πλοίου καὶ ἐκατέρωθεν μὲ ταχύτητα μεγαλύτεραν τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου τοῦ παραπτηρῆταις τοῦ πλοίου καὶ συνιστοῦν καὶ δυνατούν τοῦ πρώτου πρώτης τοῦ πλοίου τοῦ παραπτηρῆταις τοῦ πλοίου καὶ συνιστοῦν καὶ δυνατούν τοῦ πρώτου πρώτης τοῦ πλοίου τοῦ παραπτηρῆταις τοῦ πλοίου.

δ) 'Αντιθέτως, στόχοι ἐμφανίζομενοι ἐντὸς τοῦ πρυμναίου ἡμικυκλίου τῆς διότιον, εἶναι στόχοι ἀκίνηνοι.

ε) 'Εξαίρεσιν ἀποτελεῖ ἡ περίπτωσις

πλοίου τὸ δόποιον κεῖται ἀκριβῶς πρύμνηθεν τοῦ πλοίου τοῦ παραπτηρῆταις καὶ πλει ἐπὶ τῆς αὐτῆς πορείας μὲ σημαντικῶς ὑπερτέρων ταχύτητα. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, αἱ διαδοχικαὶ θέσεις τῆς ἡχοῦς τοῦ καταφθάνοντος πλοίου θὰ ἐμφανίζωνται ἐπὶ τοῦ πρυμναίου μέρους τῆς διαμήκους γραμμῆς τοῦ πλοίου τοῦ παραπτηρῆταις, καὶ ἐφ' δοσοῖς ἡ σχετικὴ διότιος παραμένει ἀμετάβλητος συνιστᾶ δυνατότητα συγκρούσεως. Παρὰ ταῦτα, τὸ καταφθάνοντα πλοίον βλέπει τὸ καταφθανόμενον πλοίον πρώραθεν τῆς ἐγκαρσίου γραμμῆς τοῦ ἐνδείκτου του, καὶ κατὰ συνέπειαν, ἡ ὑποτύπωσις θὰ θέσῃ τὸ καταφθανόμενον.

στ) Τὸ πρῶτον πρῶραθεν ἡμικυκλίου τῆς διότης ἐμφανίζει τοὺς στόχους ἐντὸς τριῶν χαρακτηριστικῶν τομέων. 'Ο πρῶτος σχηματίζεται κατὰ τὸ διάμπτες τοῦ πλοίου καὶ ἔχει εὐρος 25 περίπου μοιρῶν ἐκατέρωθεν τοῦ διαμήκους ἔξονος τοῦ πλοίου. Οι δύο ὅλοι σχηματίζονται ἀπὸ τὰ ἐκατέρωθεν μέρη τῆς ἐγκαρσίου γραμμῆς τοῦ ἐνδείκτου, μὲ εὐρος γνωσίας 20 περίπου μοιρῶν πρὸς τὴν πρώρα.

τὰ ἀνωτέρα ἀπεδείχθησαν μαθηματικῶς καὶ γραφικῶς.

ζ) Εἰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὅποιας μεταξὺ τῆς πρώτης καὶ τῆς δευτέρας παραπτηρῆσεως τῆς διότης τοῦ διότου πλοίου, σημαντικὴ διαφορὰ ἀποστάσεων, αἱ θέσεις αὐταὶ ἐμφανίζονται ἐπὶ τοῦ ἐνδείκτου ΠΛΗΣΙΕΣΤΕΡΟΝ τῆς διαμήκους γραμμῆς τοῦ πλοίου (καὶ τοῦ ἐνδείκτου).

η) 'Αντιστρόφως, εἰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὅποιας μεταξὺ τῆς πρώτης καὶ τῆς δευτέρας παραπτηρῆσεως τῆς διότης τοῦ διότου πλοίου, μικρὰ διαφορὰ ἀποστάσεων, αἱ θέσεις αὐταὶ ἐμφανίζονται ἐπὶ τῆς διότης τοῦ πλοίου ΠΛΗΣΙΕΣΤΕΡΟΝ τῆς διαμήκους γραμμῆς τοῦ πλοίου.

## THE WEST OF ENGLAND

SHIP OWNERS MUTUAL

PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG)

PROTECTION & INDEMNITY  
OF  
SHIP OWNERS

The West of England Ship Owners Mutual Insurance

Association (London) Limited

1 LLOYD'S AVENUE, LONDON E.C.3

Telephone : 01 - 480 7272

Telex : WESTENG LONDON 262130

Cables : WESTENG LONDON E.C.3

έγκαρσίας γραμμής του πλοίου (και τού ένδεικτου).

Θ) Τό πρυμναίον ήμικύλιον τής θύρων ραντάρ δέν πρέπει νά απασχολή τὸν ναυτίλον ή παραπηρητήν, διότι εἰς αὐτὸν φαίνονται στόχοι πλοίων, τά δοτοία έχουν άντιπαρέλθει και δὲν αποτελούν πλέον κίνδυνον συγκρούσεων, έστω και ἀνή σχετική αυτάν διόπτευσις έξακολουθεῖ νά παραμένῃ ἀμετάβλητος. Τό πρυμναίον ήμικύλιον τού ένδεικτου χρησιμεύει ὅταν ἐντὸς αὐτοῦ υπάρχουν άντικείμενα, ἀκάτι, ἀκρωτήρια, φαρόπλοια, σημαντήρες, τῶν όποιων αἱ διοπτεύσεις και ἀποστάσεις δύνανται νά προσδιορίσουν στίγμα.

Ι) Αἱ διὰ τού θελογράφου σημειώσεις θέσεις πρέπει νά ἀπαλείφωνται (διαγράφωνται) ἀπό τὸν ένδεικτην τού παραπηρητοῦ, ὅποτε δημοποιεῖται συντρέχει και ἀποφασίζεται και ἔκτελεται ἀλλαγὴ πορείας. "Ἄλλως, ή ἀνεπιθύμητος παραμονή τῶν θελογράφημένων ένδειξεων (δηπως κάλλιστα ἀποδεικνύεται γραφικῶς) προκαλεῖ τὴν ὀρταῆν, ἀλλὰ ἐπικινδύνως ἐσφαλμένην ἐντύπωσιν ὅτι τὸ ἕτερον πλοίον ἔξετέλεσε ΤΟΝ ΑΥΤΟΝ ΑΚΡΙΒΩΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΝ.

Δημιουργεῖται λοιπὸν ή ψευδάσθησις και ἡ ἐσφαλμένη ἀντίληψη, ή όποια καθησυχάζει τὸν Ναυτίλον ὅτι ἐφ' ὅσον ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἐστράφησαν ΔΕΞΙΑ, ή ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἐστράφησαν ΑΡΙΣΤΕΡΑ, κίνδυνος συγκρούσεως δὲν υπάρχει.

Ἡ ἀνωτέρω περίπτωσις ἔχει σπουδαιοτάτην σημασίαν, διότι καθίσταται ἀφορμὴ ἐσφαλμένων χειρισμῶν, και δῆ εἰς θέσεις πλοίων, τά δοτοία ἐλάχιστα ἀπέχουν τὸ ἐν ἀπό τὸ ἄλλο. "Οταν δηλαδή καθε τελικῶς μελετημένος χειρισμὸς δύναται νά ἀποβῇ ἰκανὸς πρὸς ἀποσόδησιν τού κινδύνου.

ια) Διοπτεύσεις, αἱ όποιαι κατὰ τύχην λαμβάνονται ἀπό στόχους εύρισκομένους

πλησίον τῆς διαμήκους γραμμῆς τοῦ πλοίου, εἰναι αἱ ἀκριβέστεραι. 'Ἐν ἀντίθεσι μὲ τὰς διοπτεύσεις, αἱ όποιαι συμπίπτουν πλησίστερα πρὸς τὴν ἔγκαρσίαν γραμμὴν τοῦ σκάφους, αἱ όποιαι δυνατὸν νό περιέχουν σφάλμα μετρήσεως ἀνώτερον τῶν 5 ή καὶ πλέον μοιρῶν.

Πέραν τούτου, διεπύωσα τὴν γνώμην ὅτι εἶναι ἀπαραίτητον νὰ ἀναθεωρηθούν οἱ διεθνεῖς Κανονισμοὶ ἀποφυγῆς συγκρούσεων και νὰ ληφθοῦν σοδαρώς ὑπ' ὄψιν ὅλα τὰ ἀνωτέρω. "Οπως και νὰ θεσπισθούν νέοι κανόνες ἐπισημάνσεως τῶν πλοίων και ἀλλοι κανόνες οἱ όποιοι νὰ ἐπιτρέπουν χειρισμούς ἐπιτρέποντας τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν ὅμιλῃ, οἱ όποιοι διαμετρικῶς ἀντιτίθενται πρὸς τοὺς ἐν Ισχύ Κανονισμοὺς, ὃς ἐφαρμόζονται ὅταν τὰ πλοῖα εὑρίσκονται εὖν ὄψιει.

Πάντα τὰ ἀνωτέρω δίδονται ἐν περιλήψει. Μὲ μοναδικὸν σκοπὸν τὴν ἀναμφισθήτητον ἐπίδειξιν με γάλον ο ς αριθμοῦ στοιχείων, τά όποια δημολογῶ δέν συνήντησα νὰ περιέχωνται εἰς διδακτικὰ κείμενα ή ἀνεγκωρισμένα βιβλία. Εἶναι ὅντως πιθανὸν (και ὁ γράφων συνειδητὰ τὸ παραδέχεται) δι το πολλοὶ ἀλλοι πρακτικοὶ χειρισταὶ θὰ ἔχουν πληθώραν στοιχείων νὰ ὑποδείξουν και νὰ συσχετίσουν μὲ τὰ ἡδη γνωστά και ἡπάρχοντα.

Πρὸς τὸ παρόν, ή συνεργασία μεταξὺ ναυτίλου και εἰδικοῦ, δυσχεραίνεται κατὰ τὰ κατωτέρω:

- 1) Ο ειδικός (κατὰ κανόνα Καθηγητής, εἰδικευμένος περὶ τὴν θεωρίαν και λειτουργίαν τῶν συσκευῶν) λαμβάνει ὑπ' ὄψιν του τὰς ἐκάστοτε περιπτώσεις μὲ τὴν τάσιν νὰ τὰς ἀναγάγῃ περισσότερον εἰς τὴν θεωρίαν, παρά εἰς τὴν μορφήν, τὴν όποιαν ἔχουν ὅταν ὁ χειριστής

ἀναποτρέπωνται θὰ τὰς ἀντιμετωπίσῃ.

2) Ο χειριστής (παραπηρητής ναυτίλος) συνήνθως (και κατὰ τὸ πέρας τοῦ πλοίου) ἀμελεῖ ή παρατείνεται τῆς ὑποχρέωσεως νὰ παρουσιάσῃ λειπομερείας τῶν διαφόρων περιπτώσεων, τὰς όποιας συνήντησε, και ή τελική ἀνάλυσις τῶν όποιων εἶναι δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ εὐεργετικά λύσεις διὰ τὴν ὀλότητα.

"Ἄλλως, ή παρελθούσα τριακονταετία ἔπειτε νό ἔχῃ ἡδη λύσεις δηλα τὰ ύφισταμενα και ἐπικινδύνα προβλήματα.

"Ἐπ' αὐτοῦ, δη γράφων ἔχει νὰ διατυπώσῃ τὰς ἀκολούθους προτάσεις:

Πρῶτον: Τὴν ὅμεσον και μηχανικὴν συνάρτησιν φωτογραφικῆς μηχανῆς, ή όποιας κατὰ τὸ σύστημα Polaroid αὐτομάτως ἐμφανίζει τὰς φωτογραφίας ἐντὸς 60 δευτερολέπτων. "Η μηχανὴ αὐτὴ δύναται νὰ είναι ηλεκτρονικῶς συνδεδεμένη, δηστε νὰ λαμβάνῃ τὴν φωτογραφίαν τῆς διόδης τοῦ ραντάρ ἀνά ἔξι λεπτά τῆς ὥρας (δέκατον τῆς ὥρας και δέκατον τῆς ταχύτητος). "Η λῆψις τῶν φωτογραφῶν δύναται νὰ ἐκτελήται μέσω ηλεκτρονικοῦ μετρητοῦ διαφορᾶς χρόνου, και ἐπὶ τῆς αὐτῆς φωτογραφίας μηχανῆς.

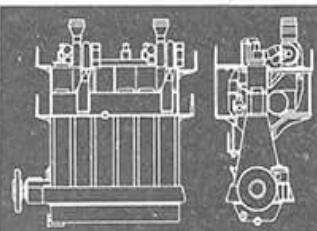
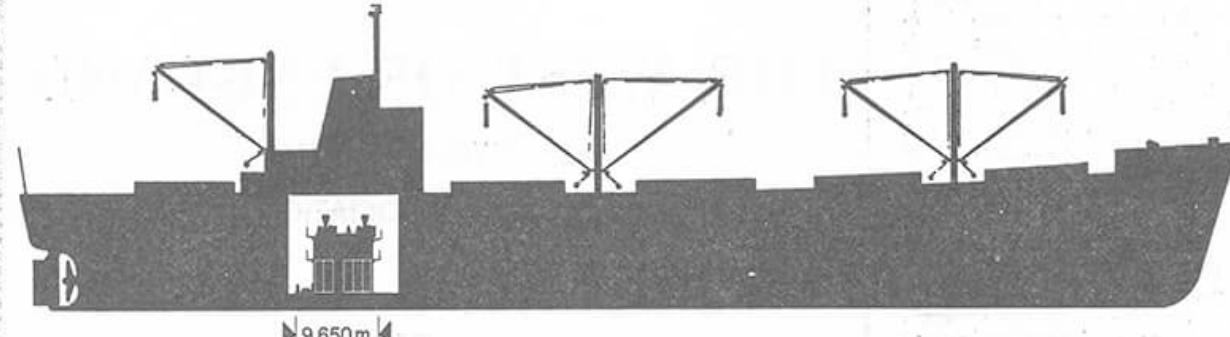
Μετὰ σχετικὸν διάστημα (κατὰ προτίμησιν μετά εικοσάλεπτον διάστημα) ή αὐτόματος ἐμφάνισης τῆς φωτογραφίας θὰ παρουσιάζῃ ΟΛΟΥΣ τοὺς ΣΤΟΧΟΥΣ, τὰς ΣΧΕΤΙΚΑΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΤΩΝ και τὰς ΣΧΕΤΙΚΑΣ ΔΙΟΠΤΕΥΣΕΙΣ αὐτῶν.

Αἱ ἀναλυτικαὶ ὑποτυπώσεις θὰ ἐκτελοῦνται μὲ περισσοτέραν εὐχέρειαν. Διότι θὰ ἀποκλείωνται σφάλματα μετρήσεως, ἀποστάσεως και διοπτεύσεων.

"Ἐπιπροσθέτως, ή χρησιμοποίησις μεγαλυτέρας ἐμβελείας (12 ή 20 μιλίων) εἰς τὴν δόθην (τομεὺς εἰς τὸ διπόιον κατὰ κανόνα

## LIBERTY SHIP REPLACEMENT VESSELS

with  
BURMEISTER & WAIN  
DIESEL PROPULSION



B&W K62EF

High-pressure turbocharged, low-speed, 2-stroke, single acting, cross-head type direct coupled Marine Diesel Engines developing 1340 BHP per cylinder (Max. Cont. Rating) at 144 rpm.

5 cyl. K62EF: 6,700 BHP

# BURMEISTER & WAIN



General Representatives for GREECE  
GÖSTA ENBOM Co. LTD.,  
Akti G. Kondili 12  
Piraeus 24.

κατά τὴν ὑελογράφους γίνονται τὰ περισσότερα καὶ σοβαρώτερα σφάλματα μετρήσεως, θά ἐπιτέρητη τὴν πλέον ἀκόμη ἔγκαρπην ἡ αἰρόν ὑποτύπωσιν, παρὰ ἀν αἱ λῆψεις τῶν στόχων γίνουν εἰς ἀπόστασιν 7 ἢ διλιγωτέρων μιλίων.

"Ἄλλο προσδύν θὰ εἰναι ἡ τελεία ἀποφυγὴ τῆς ἀνάγκης ὑελογραφήσεως. Ἡ φωτογραφία δύναται νὰ ἔχῃ τὰς διαστάσεις (διάμετρον) τῆς ὅδηνς τοῦ ραντάρ, καὶ αἱ γραμμαὶ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ, σημεῖον καὶ ἀπόστασις ΕΛΑΧΙΣΤΗΣ ἀποστάσεως, δύνανται νὰ χαραχθοῦν ἐντὸς δευτερολέπτων μετά τὴν ἐμφάνισιν τῆς θετικῆς φωτογραφίας.

"Ἐν καταλεῖδι, ἡ φωτογραφία θὰ ἀποτελῇ ἀνατίρρητον ἀποδεικτικὸν τῶν κινήσεων τῶν πλοίων, τῶν κειρισμῶν οἱ ὄποιοι ἔξετελέσθησαν, καὶ θὰ ἐμφαίνῃ κάθε λεπτομέρειαν ἐν περιπτώσει ἀναποφεύκτου συγκρούσεως. Θὰ ἀποφεύγωνται αἱ προχειρολογίαι, αἱ εἰκασίαι, καὶ τὰ ἀπόλυτα τῆς νοοτροπίας δῶλον σκαλοντυνταὶ νὰ κρίνουν τὰ ἐκ τῶν ὑστέρων ὑποβαλλόμενα.

"Ἀπὸ ἀπόψεως παραδολῆς κινήσεων καὶ τελικῆς φάσεως τῆς συναντήσεως δύο ή περισσότερων πλοίων, οὐδὲν εἶναι τῶν δύνατον νὰ ὑπάρχῃ ἀνώτερον ἀπὸ τὴν πιστὴν ἀναπάραστασιν αὐτὸ-έμφανιζομένης φωτογραφίκης πλακάς.

"Ἡ συσκευὴ τῆς φωτογραφικῆς μηχανῆς εἶναι δυνατόν νὰ συνδεθῇ ἡλεκτρονικῶς, ὥστε νὰ ἀλλάξῃ τὴν πλάκα ἢ τὸν φωτογραφικὸν χάρτην, διποτεδήποτε γίνεται ἀλλαγὴ πορείας.

Αἱ σημειώσει φωτογραφικαὶ μηχανῆς εἶναι δυνατόν νὰ συνδεθῇ ἡλεκτρονικῶς, ὥστε νὰ ἀλλάξῃ τὴν πλάκα ἢ τὸν φωτογραφικὸν χάρτην, διποτεδήποτε γίνεται ἀλλαγὴ πορείας.

Δεύτερον: Τὴν υιοθέτησιν ἡλεκτρονικού συστήματος ἐπιστημάνσεως τῶν πλοίων, καὶ τὴν δυνατότητα τῆς ἐκπομπῆς ιδιαιτέρων καὶ χαρακτηριστικῶν σημάτων, τὰ ὄποια νὰ γίνωνται ὅρατα ἐντὸς τῆς ὅδηνς τοῦ ραντάρ, καὶ νὰ μεταδίδουν τὴν ὑπὸ σκέψην ἡ τὴν ἐκτελουμένην ἀλλαγὴν τῆς πορείας.

Ως γινωστόν, ἐν σχετικῷ κύρωσί τοῦ φωτογραφικού συστήματος εἶναι τὸ πλοίον τοῦ Raco, διάκρισις τοῦ σώματος (ἢ σκάφους), ἀλλὰ ὅπεις αὐτομάτως φάνεται ἐπὶ τῆς ὅδηνς τοῦ ραντάρ ἡ ἀπόστασις τοῦ φαροπλοίου ἀπὸ τὸ πλοίον ἐκ τοῦ ὄποιού γίνεται ἡ ραδιο-έρωτησις.

Κάτι πολὺ παρόμοιον τοῦ Raco, μικρότερας ἐμβελείας καὶ μεγαλύτερας ἀπόβοτος, δύναται νὰ ἔγκατασταθῇ ἐπὶ τὸν πλοϊκὸν ών. Τὸ ἔπειρον πλοίον δύναται νὰ ἔκτεινῃ τὰς ἡλεκτρονικὰς ἔρωτήσεις καὶ νὰ λαμβάνῃ τὰς ἀπαντήσεις. "Οπότε, ἀντὶ τῆς ἀποστάσεως, ὅπως συμβαίνει μὲ τὰ φαροπλοία, θὰ εἰναι δυνατή ἡ ἀντίληψης ἀναλογισμῶν ἐντὸς τῆς ὅδηνς τοῦ πλοίου τὸ ὄποιον θὰ ἔρωται.

Πρὸ πολλοῦ κατιού, εἰς ἄρθρον του, σχετικὸν μὲ τοὺς φανοὺς καὶ τὰ σήματα ναυσιπλοίας, τὸ ὄποιον ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ τεύχος τοῦ 'Ιουλίου 1967 τοῦ βρετανικοῦ περιοδικοῦ «The Journal of the Institute of Navigation», δὲ κ. Douglas Lindsay προτείνει τὴν προσθήκην εἰς τὸ διεθνή κανονισμὸν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως ἐν θαλάσσῃ, ἡχητικοῦ σήματος τοῦ γράμματος EΝ τοῦ Μορσικοῦ Κώδικος. Τὸ σήμα αὐτὸ προτείνεται δηποτε ἔκτεινεται ἀπὸ πλοίον, τὸ δηποτον θαλασσοποτεῖ ἐν διμήλῃ καὶ τὸ δηποτον κατὰ τύχην, ἢ δὲν ἔχει ραντάρ, ἢ ἡ συσκευὴ τοῦ εἶναι βεβλασμένη καὶ δυρχοτος. "Υποτίθεται δητὶ τὰ πλοῖα μὲ ἔγκατάστασιν ραντάρ, θὰ σημαίνουν τὰ νενομισμένα ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ σήματος. "Οπότε ἡ ἀναγνώρισις τοῦ ἡχητικοῦ σήματος θὰ προκαλῇ τὴν προσοχὴν τοῦ ἔχοντος τὸ ραντάρ ἐν λειτουργίᾳ, κατὰ

τὸ ὅτι τὸ ἔπειρον πλοίον δὲν παρακολουθεῖ τὰς κινήσεις τῶν δῆλων.

Προσωπικῶς προτείνω, (δυνατῆς γενομένης τῆς ἔγκαταστάσεως τῆς βοηθητικῆς συσκευῆς) ὅπως τὰ ἔχοντα ραντάρ πλοίοι καὶ διατίθεμενα νὰ διατηρήσουν ἀμετάδηλητον τὴν πορείαν των, ἐκπέμπουν τὸ γράμμα «Ἄν τοῦ Μορσικοῦ Κώδικος, ὅστε ὁ λήπτης νὰ τὸ διακρίνῃ εἰς τὴν ὁδόν του. Κίνησις πρὸς τὰ δεξιά νὰ σημαίνεται μέσω παρατεταμένου Μακρῶν τοῦ αὐτοῦ Κώδικος, ἐνῷ κίνησις πρὸς τὰ ἀριστερά νὰ σημαίνεται μὲ παρατεταμένην σειράν Βραχέων.

Εἶμαι βέβαιος, ὅτι τόσον ἡ μίση, δυον καὶ ἡ ἔτερη τῶν προτάσεων θὰ προκαλέσουν δχι μόνον τὴν ἀπλοποίησιν τῶν καθηκόντων τοῦ ναυτιλίου παρατηρητοῦ, ἀλλὰ θὰ συντείνουν εἰς τὴν ἀποφυγὴν παρερμηνείων καὶ συγχύσεων, αἱ ὄποιαι, ἀναποφεύκτως, δηγούν εἰς σοδομὰ καὶ συνήθως ἀνεπανόρθωτα σφάλματα.

Πρέπει νὰ λάβωμεν ὑπὸ σοβαράν ἔποιν, ὅτι 20 λεπτά τῆς δραστηρίας (τρεῖς διαδοχικαὶ ἐπισημάνσεις ἡχών) εἰς μικράν ἀπόδοσιν (τὴν συνήθη τῶν 8 μίλιων διὰ τὴν ἀνάγνωσιν ἀποστάσεων καὶ διστούσεων), ἀπότελον μέτρον τοῦ διπλασίου σχεδὸν τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου. Πλοῖος, τὰ ὄποια τρούν τὴν αὐτὴν πορείαν καὶ ἔχουν ὡριάσιν ταχύτητα 12 μίλιων, θὰ προκαλέσουν κίνησιν τοῦ στόχου ἐπὶ τῆς ὁδόντος τοῦ ἄλλου πλοίου, ἀκριβῶς τῶν 8 μίλιων. "Οταν, δηλαδή, γίνεται ἡ ἀνάλυσις τῆς ὑποτυπώσεως, τὰ πλοῖα εἶναι εἰς ἀπόστασιν μέτρων τὸ ἐν ἐκ τοῦ δῆλου. 'Εξ οὐ καὶ ἐνδείκνυται (θὰ ἔλεγος ὅτι ἐπιβάλλεται) ἡ παρακολούθησις στόχων μὲ τὸν μετρητὴν τῆς ὁδόντος τῆς τάξεως τῶν 12 μίλιων καὶ ἀνώ.

"Ἡλεκτρονικὴ ἀποκρινομένη κεραία (όμολογῶς, ὅτι δὲν κατέχω τὸν ἐλληνικὸν τεχνολογικὸν δρόν τῆς λέξεως Transponder) εἶναι ὑπεραπλουστάτη ὑπόθεσις. Πομπός ὑπερβραχέων κυμάτων, τῆς τάξεως τῶν χρονιμοποιουμένων εἰς τὴν ἐκπομπήν - λήψην τῶν παλμώσεων ραντάρ καὶ ἐμβελείας τῶν 12 καὶ μόνον μίλιων, εἶναι σχεδὸν ἀμελητέα ὑπόθεσις. Λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἡ κατά

τασκευὴ τῆς δύναται καθολικῶς νὰ γίνῃ μέσω τρανσίστορ.

Ἄμφοτερα λοιπὸν τὰ μέσα εἶναι προσιτά καὶ ωρισμένως θὰ ἀποδοῦν κοσμοσωτήρια ἐν θαλάσσῃ, ἀν ἡ διεθνής καὶ δυστυχώς παρατεινομένη διστακτικότης κάποτε ἀνασταλῆ.

Τίποτε τὸ σημαίνον καὶ τὸ θετικὸς ὀφέλιμον ἔχει προκύψει ἀπὸ μονολιθικὴν προσπάθειαν ἢ προσφοράν. Τὰ τέλεια κατορθώματα καὶ τὰ ἔργα ποὺ συνοδεύονται μὲ πιθανότητας ἐπιτυχίας τῆς προστικούς πινόης, εἶναι πάντοτε πολυλιθικά τρόπαια συνειδητῆς συνεργασίας τῶν πολλῶν καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων.

Τὸ θέμα τῆς χρήσεως τοῦ ραντάρ ἐπὶ μαρκόν ἀκόμη θὰ ἀπασχολή, τόσον τοὺς θεωρητικῶς εἰδικούς, δυον καὶ τοὺς κατ' ἀνάγκην προστικούς χειριστάς, τοὺς ἐφαρμοστάς τῆς ἀπλῆς θεωρίας εἰς τὰ δριστὶς ὑπερποληπτόκου πράξεων.

Μόνον ἡ στενή συνεργασία τῶν δύο τομέων καὶ ἡ ἀμεσος ἀντιληφτικής τῶν ἐκάστοτε καὶ πολυμόρφων προβλημάτων τῆς πράξεως, θὰ προκαλέσῃ συντονισμὸν ἔργασίας, ἡ ὄποια θὰ καρποφορήσῃ μὲ ἐπιτυχίαν.

"Ἐπιβάλλεται, λοιπόν, ἡ συστηματικὴ μελέτη καὶ παρακολούθησις δῶλων τῶν λεπτομερειῶν, αἱ ὄποιαι χαρακτηρίζουν μίαν Ιδιαιτέραν προπίτωσιν. 'Ἐπιβάλλεται ἡ ἀνάλυση τῶν παραγόντων (εἰμενῶν ἢ δυσμενῶν) καὶ ἡ προσεκτικὴ τῶν ταξινόμησις. Αὐτὴ εἶναι ἡ συνειδητὴ μού σύστασις, εἰς δῶλους δύσους καθημερινῶν μεταχειρίζονται τὴν ὁδήν τοῦ ραντάρ. 'Αναμένοντες ἀπὸ αὐτὴν δῆλος τὰς πιθανάς λύσεις.

"Ἡ ἀσφαλεία τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν λογικὴν ἐκτίμησιν τῶν παραγόντων. 'Η λογικὴ προϋποθέτει κατάρτισιν καὶ γνώσιν. 'Άλλως, πάντοτε, εἰς τὸ μέλλον (ὅπως συνέβη εἰς τὸ παρελθόν), παρεξηγήμενά εἰς τὴν δικτύων προκαλούν συγκρούσεις, ὑλικάς ζημιάς καὶ γενικῶς ἀπώλειας. Περιουσίας καὶ ζωῆς. Οἱ χειριζόμενοι τὴν γνωστὴν συσκευήν, ἀς φροντίσουν νὰ βαίνουν «ετοῖς ἀνωτέρω ρήμασιν» πειθόμενοι.

**Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ**  
**Α.Ε. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΑΡΥΣΑΕΩΝ 1919

#### • ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

- ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΙΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ.
- ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.479, 477.365, 412.433, 474.273.

#### • ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΙΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 475.227, 412.433.

#### • ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η. Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ.
- ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6 — 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 412.433, 474.273, 425.371.

#### • ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

- ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΗ ΠΑΡΑ ΤΑ ΛΙΟΥΔΥ'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.365, 412.433, 425.371.

#### • ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

- ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΗΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ.

#### • ΤΜΗΜΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

- ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 479.439, ΤΕΛΕΞ : 212.544, 212.545, 212.546 ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ ΜΟΥΓΕΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS).

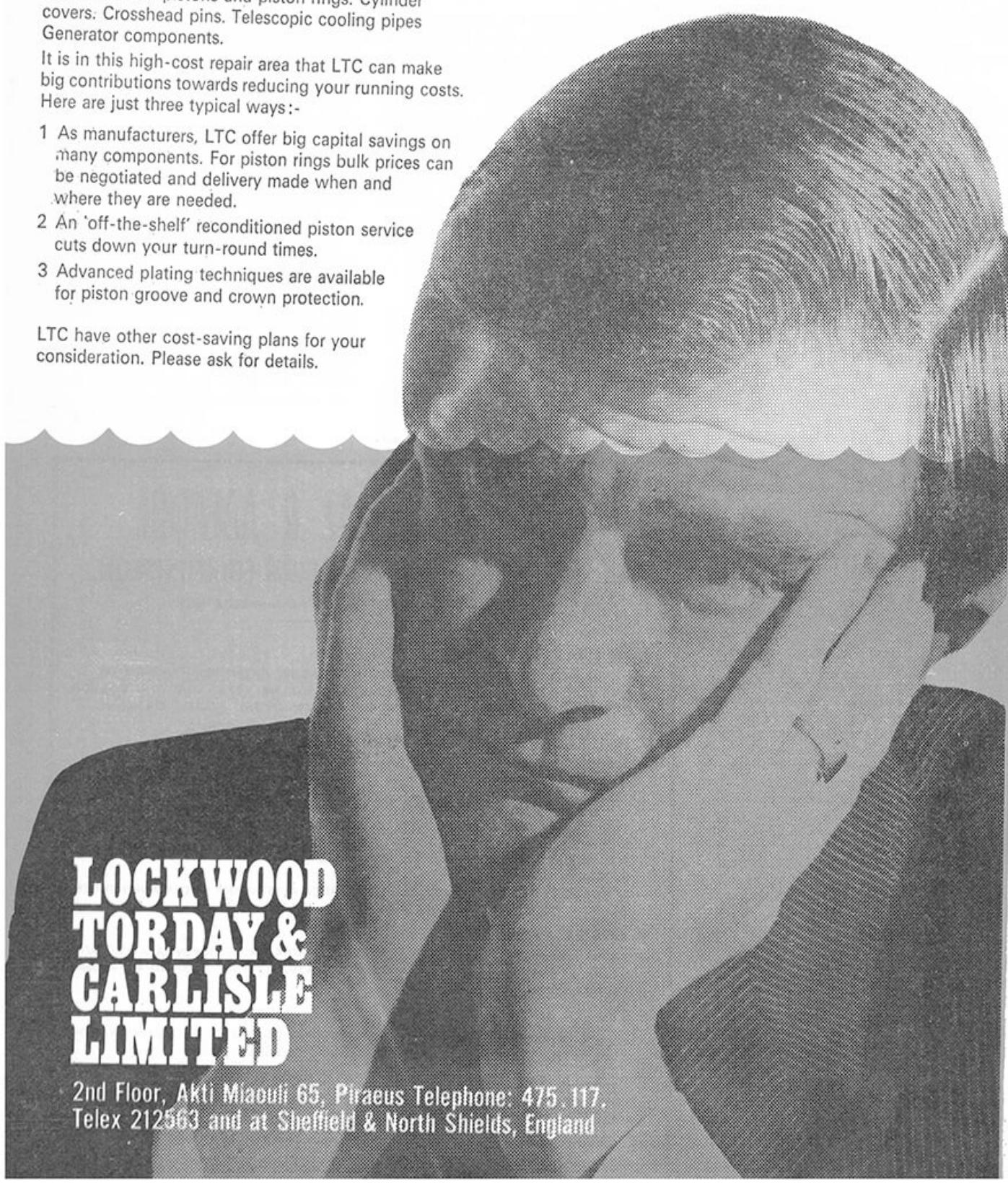
# DON'T LET MAJOR REPAIR BILLS DRAG YOU DOWN

Even the best-planned engine maintenance programme contains expensive reconditioning and replacement items. Such as pistons and piston rings. Cylinder covers. Crosshead pins. Telescopic cooling pipes. Generator components.

It is in this high-cost repair area that LTC can make big contributions towards reducing your running costs. Here are just three typical ways:-

- 1 As manufacturers, LTC offer big capital savings on many components. For piston rings bulk prices can be negotiated and delivery made when and where they are needed.
- 2 An 'off-the-shelf' reconditioned piston service cuts down your turn-round times.
- 3 Advanced plating techniques are available for piston groove and crown protection.

LTC have other cost-saving plans for your consideration. Please ask for details.



**LOCKWOOD  
TORDAY &  
CARLISLE  
LIMITED**

2nd Floor, Akti Maauli 65, Piraeus Telephone: 475.117,  
Telex 212563 and at Sheffield & North Shields, England

## ΤΑ ΑΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Σου μορφή περιουσίας διεκδικούμενης από δύλο διαφωνούντων κληρονόμων. Και άναφέρω περικά:

"Ενα μεγάλο οικόπεδο στὸ κέντρο τῆς Αθήνας, ἡ γυνὴ Πατησίων καὶ Καποδιστρίου. Τεράστια ἔκτασι, πάνω ἀπὸ ἣν στρέμα. "Ἐτος ἀποκτήσεως 1950. Μένει περιφραγμένη μάζηρα, γιὰ νὰ προσφέρεται ἄλλοτε γιὰ παρατάσσεις τετράκιν, ἀλλοτε γιὰ παραδίσια πρόβειρο μάτοκινήτων καὶ ἄλλοτε γιὰ τὴν ἐγκατάστασις διαφόρων παχυνήδων, διπλῶς εἰναι: ἀπὸ τὴν στιγμή. Καὶ δημος, στὴν περιοχὴ αὐτῆς, ἣν πολυόφορο μέγαρο θὰ ἦται ὑπολογίσιος ἐνισχυσθεῖσας στὸ πόρου τοῦ Ταμείου μας.

Δεύτερο κοινωνικό μάζητο δικό μας εἶναι μία ἄλλη κεντρικότατη γενική, μὲ ἔκτασι ἑνὸς στρέμματος καὶ αὐτῆς, στὸ κεντρικότατο σημεῖο τοῦ Πειραιῶς. Γεωνία Γούναρη καὶ Ναυάρχου Μπῆττου. Στὸ 1950 ἀγοράσθηκε καὶ αὐτὸς τὸ κτήμα. Βρίσκεται δημος ἀγοράσθηκε, κατεληγμένο ἀπὸ μερικὰ μονόφρονα μαγαλιά τῆς κακής δρασ. Προσφυγικὲς παράγκες, κυριολεκτικά. "Ἐνα ἄλλο πολυόφορο μέγαρο καὶ ἄκετ, ἀπιθάλλεται νὰ ἀνυψωθῇ, μὲ ἐξησφαλισμένη πολύτιμη ἐκμετάλλευσι.

Καὶ συνεχίζουμε: Στὴν ὁδὸν Κριεζώντου, στὴν Αθήνα, ὑπήρχαν ὅδοι παλαιὰ σπίτια, δημο ποπολεμικά στεγαζόταν τὸ "Πουργείον Ναυτιλίας, στὸ ἣν καὶ τὸ Ν.Α.Τ. στὸ διπλανὸν ἄλλο. Μεταπολεμικά, αὐτὰ τὰ σπίτια δὲν ἦσαν ὑπολογίσιμα στὴν ἐκμετάλλευσι τους, λόγῳ τῆς παλαιότητος. Μάλιστα, στὰ τελευταῖα δέκα χρόνια, περίπου, πρέμειναν κλειστά. Τελευταῖς κατεδαφίσθηκαν καὶ τὰ δύο, γιὰ νὰ χρησιμοποιούνται, τώρα, σὲ πρόγειο σταθμὸν αὐτοκινήτων. Καὶ δημος, τὸν ἔκτασις καὶ τέτοια ποτοποιεῖσι, ἀξιέστει καλύτερης τύχης. "Ἐνα ἔνοδοχειο Β' κατηγορίας, ἥσα πολυόφροφο γκαράδας καὶ πολλῶν ζλλων προσφέρει μέριμναν ἀξιοποίησις, θὰ ἦσαν πολλοὶ μόφιλιμες γιὰ τὴν Ιδιοκτήτη τους. Χρονολογία κτήσεως 1925!...

Στὸ 1949 ἀγοράσθηκαν τρία καὶ ἄλληντα. "Ἐνα τεράστιο οικόπεδο στὴν ὁδὸν Καραϊσκού καὶ Σκουλέ, στὸν Πειραιά, ἡ γυνωτὴ "Μάνδρα τοῦ Σκυλίτση". Γεωνία καὶ τὸ κτήμα αὐτὸς, μὲ ἔκτασι σχεδὸν ὅδο στρέμματα. "Ὀπως ἀγοράσθηκε, ἔτοι καὶ μένει μέριμνα στιγμῆς. Δεύτερο, ἡ γυνὴ καὶ αὐτῆς, στὴν ὁδὸν Καραϊσκού καὶ Κ. Παλαιολόγου, στὸν Πειραιά. Μεγάλο οικόπεδο, μὲ παλαιὰ κτήρια, νοικιασμένο, τώρα, σὲ σχολεῖο Ιδιωτικοῦ. Χαρακτηρισμένη περιουσία, δηλαδή, πολλὰ θύλακα προσφέρει, δη τόχαινα διαφορετικοῦ γειτονισμοῦ. Τρίτο κτήμα, μεγάλο καὶ αὐτός, στὴν ὁδὸν Δραγατσανίου καὶ Πολυδεύκους, στὴν περιοχὴ "Άγιας Σοφίας. Βρίσκεται, καθὼς ἀγοράσθηκε, νοικιασμένο πρόβειρο καὶ ἐπεισόδιον, γιὰ ἐγκατάστασις οιδηρούργειον.

"Ἄλλα, δὲν εἶναι μόνο αὐτά. "Απὸ τὰ είκοσι-

πέντε περίπου ἀκίνητα τοῦ Ναυτικοῦ "Απομαχικοῦ Ταμείου, μόνον γιὰ τὰ πέντε θὰ μπροσσούσι νὰ μιλήσουμε πώς βρίσκονται σὲ κατάλληλη καὶ συγχρονισμένη κατάστασι καὶ φυσικά ἐκμετάλλευσι. Τὰ ἄλλα, δὲν τὰ ἄλλα, περιμένουν.

"Αλλὰ δὲν θὰ μιλούσαι μὲ εἰλικρίνεια, ἀναποφεύγωμε νὰ δημολογήσουμε τὴν μεγάλη πτοργή ἐνδιαφέροντος καὶ χειρισμοῦ ἀπὸ τὴν Εθνική μας Κυβέρνηση, ἀνάλογη στροφή καὶ ἔδη, δημος καὶ στὴν οἰκονομία τοῦ Κράτους, τῶν δραγανισμῶν καὶ τῶν ιδιωτῶν. "Ολα τὰ ἐμπόδια ἄρχισαν νὰ παραμερίζονται συστηματικά. Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον καὶ ἡ διεθνήσιος τοῦ Ταμείου προωθοῦνται σὲ δρᾶσι καὶ σεβαστοὶ ποσὶ τῶν κεφαλαίων προγραμματίζονται, δημο μόνο γιὰ τὴν ἀξιοποίησι καὶ συγχρονισμένη ἐκμετάλλευσι τῆς περιουσίας μας, ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ ἄλλα ἐπέκτασι τῆς.

"Πήδη, τὸ οικόπεδο τῆς ὁδοῦ Πατησίων, ποδὸν αναπέραμε, βρίσκεται ὑπὸ μελέτην μηχανικῶν γιὰ ἀνοικοδόμησι. Τὸ ίδιο καὶ γιὰ τὸ ἄλλο, τῆς «Μάνδρας τοῦ Σκυλίτση», γιὰ δὲν μέγαρο στὴν ὁδὸν Σταδίου — παλαιὸ τόρα — καὶ γιὰ τὸ παλαιὸ σπίτι τῆς ὁδοῦ Καραϊσκού - Κ. Παλαιολόγου, στὸν Πειραιά.

Εἴκαις, πός παράλληλα μὲ τὶς ἀνοικοδομήσιες τῶν κατεχομένων μας κτημάτων, τὸ Ναυτικὸν "Απομαχικὸν Ταμείον ἔξορμό καὶ γιὰ ἄλλη τέτοια ποτοποιεῖσι κεφαλαίων. "Πήδη, ἔνα δραματικό μέγαρο στὸν Πειραιά, στὴν γυνία Νοταρᾶ καὶ Β' Μαραρχίας προσετέθη. "Απόλυτα συγχρονισμένο — κτίσθηκε στὸ 1970 — σπου στεγαζόθηκαν διάφορες κρατικὲς δημοσιεύσεις δημος τὰ δημοτικά τῶν Ναυτικῶν, ἡ Μηχανογραφικὴ "Πηγεσία, διάφορες ἀλλες οἰκονομικὲς δημοσιεύσεις κ.λπ. Τὸ μέγαρο αὐτὸς στοιχεῖος γόρω στὰ 22 έκαπομμύρια. "Η ἀξία του αὐτῆς τὴν στιγμὴν ἔπειρνε τὰ 30, λόγῳ τῆς κεντρικωτάτης ποτοποιείας του, τῆς ἀναπτύξεως τοῦ Πειραιῶς, ἀλλὰ καὶ τῆς ἀριστηρᾶς κατακευής του. Τὰ εἰσοδήματά του ἔπειρνον τὸ 8%

"Π κοιμημένη ἀκίνητος περιουσία τοῦ Ν.Α.Τ. ἀρχικά λοιπόν νὰ κινήται καὶ αὐτῆς. "Ο γενικός ληξιαρχὸς ἔξαφαντίζεται, γιὰ νὰ ἀντικατασταθῇ ἀπὸ τὴν εδλογημένη δρᾶσι, δρᾶσι δημιουργική καὶ ζωογόνη.

Γιὰ τὴν ἀκίνητο περιουσία τοῦ Ταμείου τους, οἱ ναυτικοὶ μας ἔχουν μᾶλλον ζητοῦσι. Εἶναι ἀπληροφόροτο. Σὲ δεσμ., συνεπόδ., κρήσιμα ἡ περιττὰ καταπιάνεται: ἡ στήλη μου, δὲν νομίζω διεισδύεις πρόσφετος, δη τόχαινα διαφορετικοῦ γειτονισμοῦ. Τρίτο κτήμα, μεγάλο καὶ αὐτός, στὴν ὁδὸν Δραγατσανίου καὶ Πολυδεύκους, στὴν περιοχὴ "Άγιας Σοφίας. Βρίσκεται, καθὼς ἀγοράσθηκε, νοικιασμένο πρόβειρο καὶ ἐπεισόδιον, γιὰ ἐγκατάστασις οιδηρούργειον.

**ΘΑΝΑΣΗΣ Π.**

### N. J. GOULANDRIS LTD.

Lee House, London Wall, LONDON E.C.2  
CABLE ADDRESS : LANFALL - LONDON - TEL. NATIONAL 8481

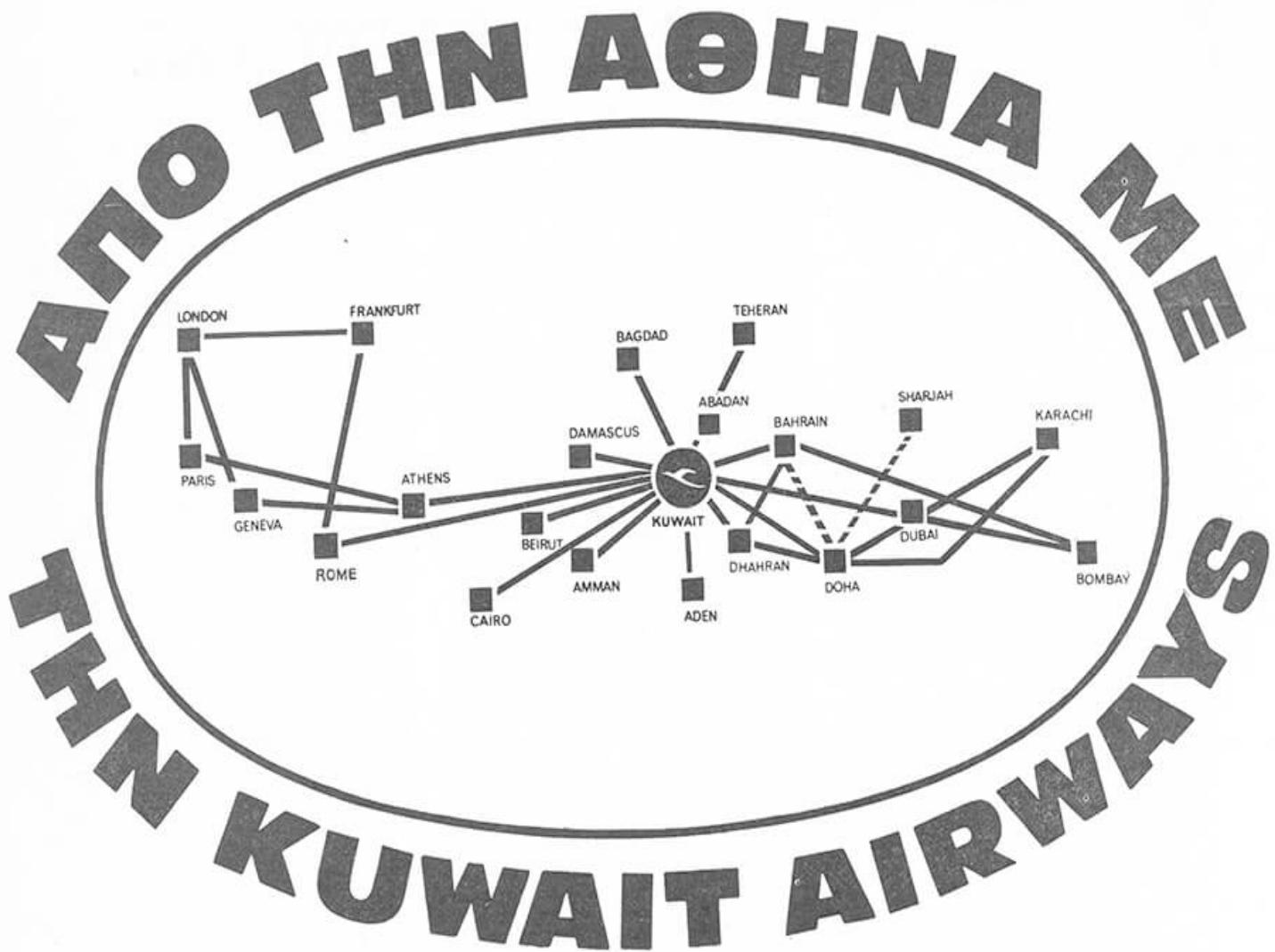
### UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 Madison Avenue, NEW YORK, N.Y. 10021  
CABLE ADDRESS: "ΟΚΕΑΝΙΣ,, - NEW YORK - TEL. 838-6900

### ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II Merarchias Street, PIRAEUS  
CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS - TEL. 421.011, 012, 013





Γιὰ τὴν Δυτ. Εύρώπη, Μέση 'Ανατολή,  
 'Αραβικὸ Κόλπο καὶ "Απω 'Ανατολὴ  
 μὲ τὰ πιὸ μοντέρνα ἀεριωθούμενα  
**BOEING 707 - 320C**

Τώρα ταξιδεύετε πλέον "διεθνῶς,, μὲ τὴν KUWAIT AIRWAYS...  
 Μὲ τὰ νεώτατα καὶ πιὸ μοντέρνα  
 ἀεριωθούμενα BOEING 707 - 320C  
 ἔχουν προτείνει όλο τὸ διεθνές μας  
 δίκτυον.

Οἱ πτήσεις μας εἶναι κανονισμένες χρονικὰ μὲ τόση προσοχὴ  
 ώστε νὰ σᾶς ἔχουν προτείνει καλύτερα...

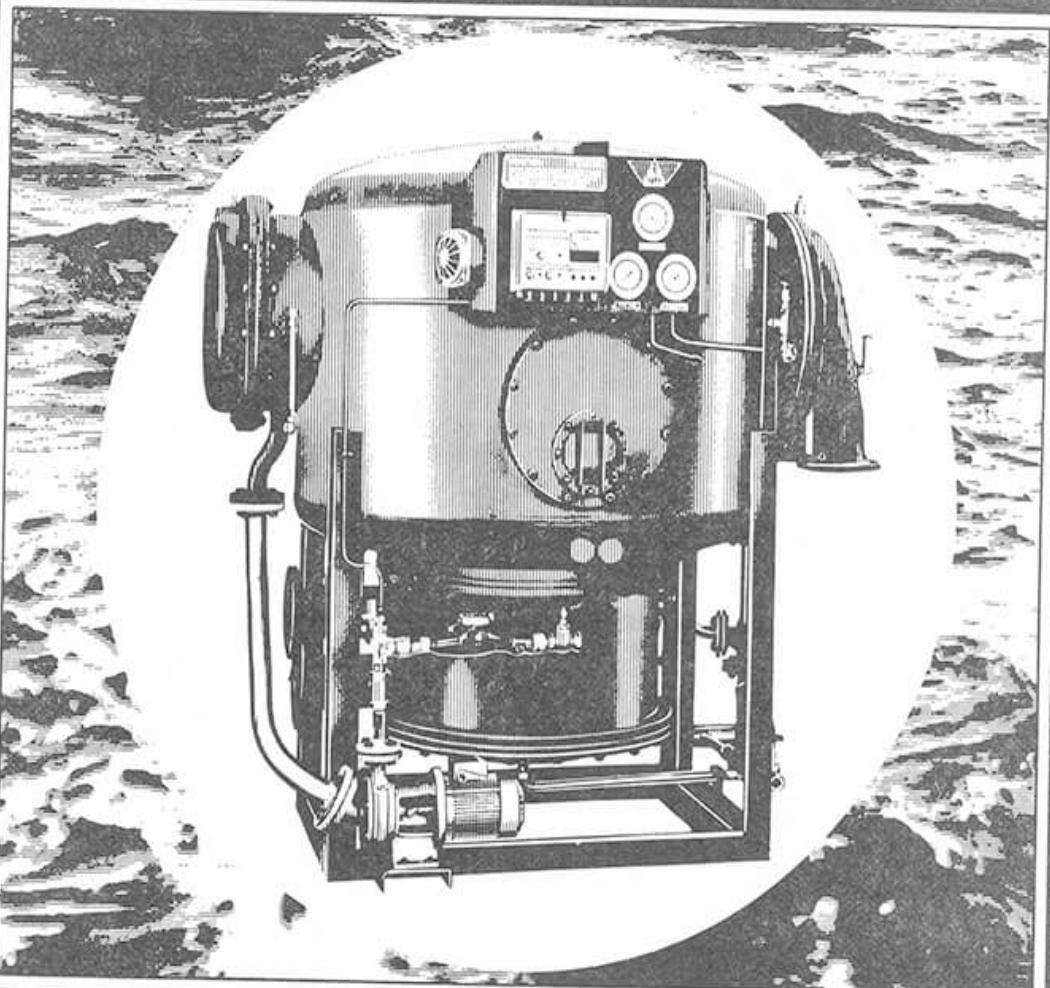
Καὶ γιὰ τὴν περιποίηση μας πάνω  
 στὰ ἀεροσκάφη μας δὲν ὑπάρχει  
 ἄλλη λέξη παρά... ΑΠΑΡΑΜΙΛΛΗ

Ζητῆστε νὰ δῆτε τὸν Ταξιδιωτικὸν σας Πράκτορα (μέλος τῆς IATA) καὶ κανονίστε τὸ ἐπόμενό σας  
 ταξείδι μὲ τὴν KUWAIT AIRWAYS. 'Αξίζει τὸν κόπο. "Η ζητῆστε πληροφορίες ἀπ' εύθειας ἀπὸ τὴν

 **KUWAIT AIRWAYS**

‘Οδὸς Φιλελλήνων 17 τηλ. 234.147-234.506 ΑΘΗΝΑΣ





ΣΥΣΚΕΥΕΣ  
ΠΟΣΙΜΟΥ  
ΥΔΑΤΟΣ ATLAS,  
ΔΑΝΙΑΣ  
ΤΟΣΟ ΑΠΛΗ ΕΙΝΑΙ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ ΕΠΕ  
Ακτή Γ. Κονδύλη 12 - Πειραιεύς/24  
Τηλ. 476.573 471.889

Sole marine agents for U.K. and Ireland  
CHADBURNS (LONDON) LTD.  
118, Victoria Dock Road, London, E.16  
Phone: 01-476 8800



A  
S ATLAS

154, Baltorpvej · DK-2750 Ballerup  
Copenhagen · Denmark · Telephone: (01) 97 48 64  
Cables: ATLAS Copenhagen · Telex: 5977

# Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

## Νέα προβλήτης θά κατασκευασθή εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν Περάματος

ΚΑΙ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΙΣ ΥΠΑΡΧΟΝΤΟΣ ΜΩΛΟΥ

'Εν τῷ πλαισίῳ τῆς σταδιακῆς ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος πρὸς Πέραμα (μείζων λιμήν), πληροφορούμεθα ὅτι θά περιληφθή εἰς τὸ πρόγραμμα κατασκευῆς λιμενικῶν ἔργων τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὸ 1971 καὶ μελέτη κατασκευῆς μᾶς προβλήτης δυτικῶς ἔκεινης τοῦ λιμένος 'Ηρακλέους.

'Ἐν τῷ μεταξύ, διὰ τὴν ἀρτίαν ἔχουστην τῶν τακτικῶν ἀφίκουμενών εἰς τὸν Πειραιά πλοίων κοντένερος, ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ προμήθεια εἰδικοῦ ἀνυψωτικοῦ καὶ πρωθητικοῦ μηχανήματος κοντένερος («Στράντ Κάρριερ»), διὰ τὴν μεταφοράν, στοιχεσίαν καὶ ἐνστόθεσιν τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων. Τὸ μηχάνημα τοῦτο, ἀγγλικῆς προελεύσεως, θά τοποθετηθῇ εἰς τὸ κρηπίδωμα Α - Β τοῦ λιμένος, πρόκειται δὲ νὰ παραδοθῇ, κατὰ τὰς προδιαγραφάς, ἐντὸς διὰ τὸν κατασκευαστήν. Τὸ κόστος προμήθειας ἀνήλθεν εἰς 4 ἑκατομμύρια δρχ.

• 'Επιότης, ἐνεκρίθη ἡ μελέτη καὶ πρόκειται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν νὰ γίνῃ ἡ δημοπράτησις διὰ τὴν προμήθειαν μᾶς κινητῆς γερανογεφύρας, ἀνυψωτικῆς Ικανότητος 41 τόνων, ἡτὶς θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν κοντένερος.

• 'Εξ ἄλλου ἐνεκρίθη ἡ μελέτη κατασκευῆς ψυκτικῶν χώρων καὶ προμήθειας τῶν ἀναγκαίων ψυκτικῶν μηχανημάτων εἰς τὴν περιοχὴν τῆς προβλήτης V τοῦ λιμένος 'Αγίου Γεωργίου. Η ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ Ο.Λ.Π. εύρισκεται εἰς συνενοήσεις μετὰ τοῦ 'Υπουργίου 'Εμπορίου διὰ τὴν διακήρυξιν τῆς δη-

μοπρασίας μὲ διεθνῆ συμμετοχήν. Τὸ κόστος τοῦ ὅλου ἔργου προϋπελογίσθη εἰς 70 ἑκατομμύρια δρχ.

• 'Επαναλαμβάνεται ἡ δημοπρασία διὰ τὴν κατασκευὴν τριωρόφου ὑποστέγου καὶ ἀποδήμης εἰς τὴν προβλήτη τοῦ λιμένος 'Ηρακλέους.

• Λόγω τοῦ παραπρομένου όργασμοῦ εἰς ἐπισκευάς πλοίων παρὰ τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν Περάματος καὶ τῆς θετικῆς προβλέψεως, ὅτι αἱ συναφεῖς ἐργασίαι θὰ αὐξηθοῦν κατακορύφως μετά τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. ἐνεκρίθη ἡ κατασκευὴ καὶ δευτέρας προβλήτης εἰς τὴν ἐν λόγω περιοχήν. 'Ηδη συντάσσεται ἡ μελέτη διὰ τὴν προκήρυξιν τῆς δημοπρασίας.

'Ως πληροφορούμεθα, ἡ νέα προβλήτης θὰ μήκος περὶ τὰ 350 μέτρα καὶ πλάτος 100 μέτρων. Τὸ ὅλον ἔργον, τὸ κόστος τοῦ ὅποιου προϋπελογίσθη εἰς 70.000.000 δρχ., προβλέπεται νὰ περατωθῇ ἐντὸς 18 μήνου ἀπὸ τῆς ἀναλήψεώς του.

• 'Αρ' ἔτερου, ἐνεκρίθη ἡ διαπλάτυνσις τοῦ μῶλου μεταξὺ Δραπετσώνας καὶ Ψυτταλείας ἀπὸ 8,5 μέτρα εἰς 17 μ., προκειμένου καὶ οὕτος νὰ χρησιμοποιηθῇ δι' ἐπισκευάς πλοίων. 'Αναμένεται ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορίκης Ναυπλίας, διὰ τὴν ἔγκρισιν τῆς πράξεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. 'Η διαπλάτυνσις θὰ γίνη ὑπὸ τῆς αὐτῆς ἐργολαβίας, ἡτὶς κατεσκεύασης τὸν μῶλον.

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Ο κ. ΠΙΠΠΑΣ

Λίαν εὐχάριστον εἶναι τὸ γεγονός τῆς διατηρήσεως εἰς τὴν ἀντιπροεδρίαν τοῦ Ο.Λ.Π., τοῦ κ. Δημησθένους Πίππα, καίτοι οὐτος κατελήφθη ὑπὸ τοῦ ὄριου ἡλικίας καὶ ἀπεχώρησεν ἐκ τῆς καθηγητικῆς ἔδρας τῶν λιμενικῶν ἔργων, τοῦ Πολυτεχνείου. 'Ο κ. Πίππας κατελήφθη ὑπὸ τοῦ ὄριου ἡλικίας τὴν 31.8.70 καὶ ἐφ' ὅσον ἔπαινε νὰ είναι καθηγητής ἐν ἐνεργείᾳ, κανονικῶς ἔπαινε καὶ ἡ θητεία τοιούτου τοῦ Ο.Λ.Π., ὡς πρόβλεπται ὁ νόμος. 'Οστόσον, ἔξεδόθη ὑπουργικὴ ἀπόφασις διὰ τῆς ὅποιας διωρίσθη μέλος τοῦ διοικητικοῦ συμβούλιου τοῦ 'Οργανισμοῦ καὶ ἐν συνεχείᾳ, διὰ ψηφοφορίας μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π., ἐξελέγη παμφηφεί, ἐκ νέου ἀντιπρόεδρος.

• Ήτο μία ἀναγνώρισις τῶν ὑπηρεσῶν τοῦ κ. Πίππα πρὸς τὸν λιμένα, ἡ ἐκ νέου ἀνάθεσις εἰς αὐτὸν τοῦ ἀξιώματος τοῦ ἀντιπροέδρου.

### ΤΟ ΕΡΓΑΤΙΚΟΝ

Παρηλθε, βεβαίως, ἡ περίοδος τῶν «λευκῶν», τῶν «καθολικῶν» καὶ τῶν ἀπεργιῶν

έργατῶν. Οἱ ἐκπρόσωποι τούτων ἐκλήθησαν ἀπὸ τὸν πρόεδρον κ. 'Αν. Οίκονόμου, ὁ ὅποιος ἤκουσε τὰς ἀπόψεις των καὶ ἀκολούθως ὁ στρατηγὸς συνεσκέψθη μὲ ὑπηρεσιακὰ στελέχη, ὡστόσον ὅμως εἰς τὸ νομοσχέδιον δὲν προσδόθη ἡ πληρότης ἐκείνη, ἡ ὅποια θὰ εὑρίσκεται ἀποδύτως συμφώνους καὶ τοὺς δοκίμους τεχνικούς, ὡς ἐπίσης καὶ τοὺς φύλακας φορτηγίδων.

• 'Η ἀντίδρασις τῶν χειριστῶν ἔφασε μέχρι τοῦ σημείου νὰ ἀρνηθούν τὴν ἐκτέλεσιν ὑπερωριακῆς ἐργασίας μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προκύψῃ κάποια προσωρινὴ ἀνάσχεσις, εἰς τὸν ρυθμὸν λειτουργίας τοῦ λιμένος.

• Κατόπιν τὸν ἀνωτέρω ἀδημιουργήθη ἡ ἀντίληψις ὅτι ὁ στρατηγὸς κ. Οίκονόμου δὲν ἔνεστερίσθη ἀποδύτως τὸ ἐργατικὸν ζῆτημα. 'Ενα δυσεπίλυτον πρόβλημα, τὸ ὅποιον κατὰ τὸ παρελθόν εἶχε κατατήσει γάγγραινα διὰ τὸν λιμένα. 'Απαιτεῖται τόλym καὶ εύστροφία. Καὶ εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ὑπηρετοῦν πεπειραμένοι ὑπάλληλοι, οἱ ὅποιοι θὰ εἴχαν μεγαλυτέραν ἀνεσιν εἰς τὸν χειρισμὸν τοῦ ιδιομόρφου καὶ πολυπλοκότατου προβλήματος. Τὸ ζῆτημα τελικῶς ἐρυθμίσθη.

### Η ΨΥΤΤΑΛΕΙΑ

Μετὰ τὴν Κυνουσύραν ἡ Ψυτταλεία. Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π. ἐνέκρινε, κατ' ὄφρην, τὴν πρόσκτησιν τῆς ὅλης νήσου Ψυτταλείας, προκειμένου νὰ κατασκευασθούν, ἐν καιρῷ, κατὰ μῆκος τῆς ἀκτῆς της καὶ κυρίως τῆς βορειοδυτικῆς, τὰ ὑπὸ τὸν προγραμματικὸν σχεδίου περὶ μείζονος λιμένου, προβλεπόμενα ἔργα, ὡς προβλήτες καὶ κρηπιδώματα. 'Εξουσιοδοτήθη δὲ ὁ πρόεδρος, στρατηγὸς Οίκονόμου, ὥστε προέλθει εἰς διαπραγματεύσεις μετὰ τῶν ἀρμόδιων, διὰ τὴν ταχυτέρων καὶ οἰκονομικῶν πρόστασιν.

• Αὐτή ἡτο μία ἀπόφασις ὀρθοτάτη, μακράς πνοῆς, ἡ ὅποια λαμβάνεται εἰς τὴν πλέον, κατάλληλον στιγμήν. Καὶ ὅχι μόνον διὰ τὸ περιωρισμένης ἐκτάσεως ἔργα διὰ τὸν μείζονα λιμένα, ἀλλὰ κυρίως διὰ τὸ μέλλον, ὅποτε ἡ Ψυτταλεία θὰ είναι ἀπαραίτητος διὰ τὸν Ο.Λ.Π. καὶ ἵσως... ἀπρόσιτος διὰ τὰ οἰκονομικά του. 'Ενω ἀπὸ σήμερον δύναται ὁ 'Οργανισμὸς νὰ καταστρώνται ἀνέτης τὰ σχέδια του, δίχως νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς δυσχερείας χώρων, τὰς ὅποιες τοῦ παρεμβάλλοντον οἱ κάτοχοι τῶν οἰκοπέδων εἰς τὴν Κυνουσύραν. Καὶ ταχέως ἡ ὑπόθεσις αὐτῆς πρέπει νὰ πρωθηθῇ, ὥστε νὰ μὴ ἀφυπνισθούν ώρισμένοι, οἱ ὅποιοι ἐνδεχομένως νὰ προβάλλουν ἀπαιτήσεις, διὰ τοιούτων ὑπάρχοντων πράγματι.

### ΛΙΜΗΝ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΕΩΣ

• Ως πληροφορούμεθα ἐξ ἐγκύρου πηγῆς, δύο πουργόδες 'Εξωτερικῶν τῆς Ρουμανίας ἐνδέχεται νὰ ἐπισκεφθῆ, μέχρι τέλους τοῦ ἔτους, τὴν χώραν μας. Μεταξὺ τῶν ὑπό συζήτησιν θεμάτων ἀναφέρεται καὶ τὸ ἐνδεχόμενον τῆς διαμετακομίσεως φορτίων μέσω τοῦ Πειραιῶν λιμένος. 'Εκπρόσωποι τοῦ ρουμανικοῦ ἐμπορίου ἀφίχθησαν, πρὸ καιροῦ, εἰς τὸν Πειραιά καὶ συνεζήτησαν σχετικῶς μετὰ τοῦ προέδρου τοῦ Ο.Λ.Π. στρατηγού Οίκονόμου.

• Ως ἐπληροφορήθηκεν, οἱ Ρουμάνοι θὰ εἴται ἔτοιμοι διὰ τὴν ἀποστολὴν φορτίων εἰς τὸν Πειραιά κατὰ Φεβρουάριον ἢ Μάρτιον τοῦ 1971, ὅποτε ὁ λιμὴν πρέπει νὰ ἔχῃ δεύτην προετοιμασθῆ.

• Είναι ἀγνωστός ἀκόμη ὁ δγκος τῶν φο-

τίων, τὰ δόποια θέλουν οἱ ξένοι νὰ διακινήσουν μέσω τοῦ λιμένος μας. "Αγναστον ἐπίσης εἶναι, διατὶ οἱ Ρουμάνοι δὲν χρησιμοποιοῦν τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, δὲ δόποιος τοὺς προσφέρεται, ἀπὸ μίαν ἄποψιν περισσότερον.

Ἐκεῖνο, δῆμως, τὸ δόποιον ἔνδιαφέρει τὸν Ο.Λ.Π. εἶναι ἡ ἔγκαιρος προετοιμασία τοῦ λιμένος, ὅπερ νὰ μὴ ἐμφανισθῇ δὲ Πειραιᾶς λιμῆν ὡς καθυστερημένος καὶ ἡσσονός ἀξίας.

## KANONISMOΣ ΕΥΦΛΕΚΤΩΝ

Ἐπὶ τέλους, εἰσῆλθεν εἰς τὴν τελικὴν φάσιν τῆς ἐπιλύσεως του, τὸ ἀπὸ ἑτῶν ἐκκρεμοῦν θέμα τῆς φορτοεκφόρτωσεως εὐφλέκτων καὶ ἐκρητικῶν ὑλῶν εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα, διὰ τῆς ἐκπονήσεως ἑνὸς παραρτήματος τοῦ «Κανονισμοῦ Λιμένος». 'Ο Κανονισμὸς οὗτος ὑπὸ τῶν ἄρθρων του 46 ἥσας καὶ 58, ὡς καὶ ὑπὸ τοῦ ὑπὸ ἀριθμὸν 69 παραρτήματος του, ρυθμίζει, βεδαίως, ὡρισμένα θέματα τῆς φορτοεκφόρτωσεως εὐφλέκτων, ἐκρητικῶν, ναυτικῶν χρωμάτων, ὑφαλοχρωμάτων, τοξικῶν κ.λ.π., ἀλλὰ σήμερον, διάφοροι συνθῆκαι ἔχουν δημιουργηθῆνει εἰς τὸν λιμένα, ἀπὸ τὰς κρατούσας εἰς τὸ παρελθόν. 'Η τελειοποίησις καὶ ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τῶν ἐγκαταστάσεων ὑπόδοχης καὶ τῶν μέσων ἔξυπρητήσεως τῶν πλοιών, ἡ μεγαλύτερα ἀσφάλεια, ἡ ὁποία σήμερον ἐπιτυγχάνεται κατὰ τὸν χειρισμὸν τῶν φορτίων, λόγῳ συσκευασίας, ἡ τελειοποίησις τῶν μέσων ἔξυπρητήσεως τῶν πλοιών, καθὼς καὶ τὰ διατιθέμενα μέσα πυροσβέσεως, κατέστησαν τὸν λιμένα Πειραιῶς περισσότερον ἀσφαλῆ ἀπ' ὅτι ἡτούσιος κατὰ τὸ παρελθόν. Διχως, βεδαίως, νὰ ὑποστηρίζεται ὅτι ύφισταται ἐν πλήρεις σύστημα πυροσβέσεως, ὡστόσον, ἡ γενικὴ κατάστασις, συγκρινομένη πρὸς τὴν τοῦ παρελθόντος, εἶναι, ἀναμφισβώλως, καλυτέρα. Συνεπῶς ἔθεωρή ἡ ἐπιβεβλημένη ἡ ἀναθεώρησις τοῦ σχετικοῦ κανονισμοῦ περὶ φορτοεκφόρτωσεως εὐφλέκτων καὶ γενικῶς ἐπικινδύνων φορτίων.

Οὕτω, διὰ τοῦ νέου παραρτήματος, ὡς χῶροι φορτοεκφόρτωσεως τῶν ἐν λόγῳ ὑλῶν, προτείνονται τὸ Ντόκ 3, ἀπαντὰ τὸ λιμενικὰ ὑπόστεγα, ἡ προβλήση 5/6 καὶ τὸ Ντόκ ξυλείας, ἀναλόγως τοῦ εἰδούς καὶ τοῦ βαθμοῦ ἐπικινδυνότητος τοῦ πρὸς ἐκφόρτωσιν φορτίου.

Διὰ τοῦ νέου παραρτήματος ἀποσκοπεῖται:

• 'Η λῆψις τῶν ἀπαραιτήτων μέτρων ἀσφαλείας, κατὰ τὰς φορτοεκφόρτωσεις εὐφλέκτων καὶ ἐκρητικῶν ὑλῶν, ὡς ἐπίσης ναυτικῶν χρωμάτων, ὑφαλοχρωμάτων, τοξικῶν κ.λ.π., βάσει τῶν σημειώνων δεδομένων, πρὶς προστατεύει τὰς ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ λιμένος ἐκ τοῦ κινδύνου πυρκαϊάς.

• 'Η δοσον ἔνεστι μικροτέρα οἰκονομικὴ ἐπιβάρυνσις τῶν διακινουμένων φορτίων, ἐκ

τῶν δόποιών πλείστα εἶναι χημικὰ προϊόντα, ἀποτελούντα πρώτας ὑλας, τῆς ἐν 'Ελλάδι ἀναπτυσσομένης βιομηχανίας.

• 'Η κατὰ τὸ δυνατὸν μικροτέρα οἰκονομικὴ ἐπιβάρυνσις τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ τῆς δημιουργίας συνθηκῶν φορτοεκφόρτωσεως καὶ χειρισμοῦ τῶν εὐφλέκτων καὶ ἐκρητικῶν, πλέον προσφέρεται.

Πρὸς σύνταξιν τοῦ νέου παραρτήματος συνειργάσθησαν ἀρμόδιοι ἀξιωματικοὶ τοῦ 'Υπουργείου 'Επιτορικῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου, μετὰ ὑπηρεσιακῶν παραγόντων τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ἐκπροσώπων τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς 'Εινώσεως. 'Ητο τὸ θέμα δυσχερές. "Αλυτὸν πρόβλημα παρέμεινεν ἀπὸ ἑτῶν, μέχρις ὅτου τεθῇ ἐπὶ τάπτος καὶ ἔξετασθῇ ἐν πλάτε. Καὶ ἐπεδήληθε τοῦτο ἐκ τῶν διαμαρτυριῶν τῶν πλοιοκτητῶν, οἱ δόποιν παλλάκις εἰχον ἔμμισθη, λόγῳ τῆς μακράς παραμονῆς σκαφῶν των ἔξωθι τοῦ λιμένος. Διὰ τοῦτο δὲν πρέπει νὰ βραδύνῃ ἡ δημοσίευσις τοῦ παραρτήματος εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυθερνήσεως οὐδὲ στιγμήν.

## Η ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΑΔΕΙΑ

Εἶναι γνωστὸν εἰς δόλους τοὺς εἰσιτηργαγεῖς καὶ τοὺς συναλλασσομένους μὲ τὰς τελωνειακὰς Ἀρχὰς, ὅτι διὰ τὴν παραλαβὴν τῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων, ἀπαιτεῖται ἡ ἀδεια τοῦ πράκτορος τοῦ πλοίου.

Σαφής ἐπὶ τούτου, μὴ ἐπιδεχομένη ἀμφισθήτησιν εἶναι ἡ παράγραφος 3 τοῦ ἄρθρου 25 τοῦ Τελωνειακοῦ Κώδικος, ἔχουσα ἐπὶ λέξει σοῦτα:

«'Η ἀδεια τοῦ πράκτορος εἶναι ΑΠΑΡΑΤΗΤΟΣ, ὁσάκις τὸ ἐμπόρευμα κομίζεται διὰ πλοίου ἀντιπροσωπευμένου ἐν τῷ λιμένι διὰ πράκτορος».

«'Η ὑπαρξίς πράκτορος, ἀφ' ἔτέρου, ἐν τῷ λιμένι τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου διαπιστούται ἐκ τῆς καταθέσεως σχετικοῦ δηλωτικοῦ εἰς τὸ οἰκεῖον τελωνείον.

Ἐν τούτοις πληροφορούμεθα, ὅτι τὰ ναυπηγεῖα, παρὰ τὴν ρητὴν διάταξιν τοῦ Νόμου, παραλαμβάνουν ἀπὸ μακρού χρόνου τὰ ἐμπορεύματα τῶν ἀπ' εὐθείας ἀπὸ τῶν πλοίων, ἐπὶ τὴν προσκομίσει μόνον τῆς σχετικῆς φορτωτικῆς.

Δέν είναι τοῦ παρόντος νὰ ἀναπτύξωμεν οὔτε τὴν συμβολὴν τοῦ πράκτορος εἰς τὴν δημιουργασίαν τῆς μεταφορᾶς καὶ ἐκφόρτωσεως τῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ φορτίων, οὔτε τὴν ἀναγκαιότητα τῆς προσκομίσεως τῆς πράκτορειακῆς ἀδείας.

Ο νομοθέτης θεσπίσας ὑποχρεωτικὴν τὴν προσκόμισην τῆς πράκτορειακῆς ἀδείας, κατέστησεν ὑπεύθυνον τὸν πράκτορα ὅπως βεδαίωση διὰ τῆς χορηγουμένης παρ' αὐτοῦ διατακτικῆς ὅτι τὸ ἐμπόρευμα εἶναι ἔτοιμον πρὸς παραλαβὴν παρὰ τοῦ παραλίποντος, ἀπηλλαγμένον πάσης ὑποχρεώσεως ἔναντι

τρίτων ἢ τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου.

Οὕτω τὰ πράκτορεῖα ἔχουν σωρείαν ἐκκρεμῶν δηλωτικῶν «ἄκλειστων», λόγῳ μὴ προσκομίσεως εἰς αὐτὰ παρὰ τῶν ἐλληνικῶν πράκτορείων τῶν οἰκείων φορτωτικῶν.

'Ως ἐκ τούτου ἡ ναυτικάσθησαν ταῦτα, διὰ τῆς Διεθνούς Ναυτ. 'Εινώσεως νὰ ἀποταθοῦν καὶ εἰς τὴν 'Υπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Διεύθυνσιν Τελωνείων Πειραιῶς, ἥτις δι' ἑγγράφου της πρὸς ἀπαντα τὰ ὑπ' αὐτὴν τελωνεία, τονίζει τὴν ὑποχρέωσιν τῶν παραληπτῶν, δημοσίων τῶν προσκομίσουν πράξεων.

Παρ' ὅλα ταῦτα, τὰ ναυτηρεῖα ἀρνοῦνται νὰ συμμερφωθοῦν, κατὰ τὰς πληροφορίας μας, πρὸς τὴν ἄνω ὑποχρέωσιν των παρακαλούντων, οὕτω, τὸ «κλείσιμον τῶν δηλωτικῶν τῶν κομιζόντων φορτίας εἰς παραλαβὴν τῶν πλοίων.

'Εὰν τὰ πράγματα ἔχουν οὕτω, διαποροῦμεν διὰ τὴν διένεξιν καὶ ἀπίστιον, διὰ τὴν ἔξευρηθή ὁ τρόπος τῆς ταχείας ρυθμίσεως τῆς διαφοράς.

## ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• 'Ενεκρίθη πιστωσις 3.162.000 δρ., διὰ τὴν προμήθειαν καὶ ἐγκατάστασιν ἡλεκτρικοῦ ὑποσταθμοῦ, εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα.

• 'Ετέρα πιστωσις 1.020.000 δρ. ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ τὴν προμήθειαν ἡλεκτροπαραγωγοῦ ζεύγους, ἡλεκτρικοῦ ρεύματος.

• 'Ενεκρίθη ἡ μελέτη προμηθείας ύλικῶν ἡλεκτρολογικῆς ἐγκαταστάσεως τεσσάρων μεταλλικῶν ὑποστέγων, διαπάντης 294.000 δρ.

• Ποσὸν 367.000 δρ. θὰ διατεθῇ ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ, διὰ τὴν προμήθειαν 4 μεταφορικῶν ταιωνῶν, ἔκφορτωσεως ἀποσκευῶν ἐπιβατῶν, ἐκ μεσογειακῶν, ἐπιβατηγῶν πλοίων.

• Εἰς τὸν ἀγγλικὸν οἰκον Rutherford Owen κατεκυρώθη ὅτι τὸν ἀνάδοχον διαγνωστικόν, διὰ τὴν διαμόρφωσιν τῶν χώρων καὶ τὴν κατασκευὴν τοίχων ἐπενδύσεως, εἰς τὴν περιοχὴν Λούκου, ἡμιευφλέκτων, προϋπολογισμοῦ 11.000.000 δρ.

• 'Επιστης, κατεκυρώθη εἰς τὸν ἀνάδοχον κ. 'Αν. Ράδον, διαγνωστικός, διὰ τὴν διαμόρφωσιν τῶν χώρων καὶ τὴν κατασκευὴν τοίχων ἐπενδύσεως, εἰς τὴν περιοχὴν Λούκου, ἡμιευφλέκτων, προϋπολογισμοῦ 11.000.000 δρ.

• 'Αντι 3.811.962 δρ. κατεκυρώθη εἰς τὸν ἀνάδοχον N. Μπούχαλη, τὸ ἔργον κατασκευῆς τοῦ β' τμήματος, τῆς περιφεριακῆς δούλου Ξαρδείρου.

• 'Ενεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ ἐκτέλεσις ἐργασιῶν διαπλατύνεσις τοῦ μώλου Δραπετσώνας, διὰ τὴς ἐνεργείας ἐργολαβίας, τῆς κοινωνίας «Αρχιμήδης - Γενικά Εργασίας καὶ δι' ἐγκριθείσης πιστώσεως 3.000.000 δρ.

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253  
5254

Residences : Director - 4456  
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS  
C. R. KNIGHT & Co.  
101 Leadenhall St.  
LONDON E.C.3.

*N. Kassimatis, Ltd.*

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS  
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

THE STANDARD  
BANK OF S.A. Ltd.  
BARCLAYS BANK D.C.O.

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS  
19 Rue da Electricidade — 62 Av. Alvaro Cabral

CORRESPONDENTS OF  
INTERNATIONAL MARITIME SUPPLIES Co. Ltd.  
5, QUAI DU MONT - BLANC  
GENEVA - SWITZERLAND

# Tò εἰς "Άγιον Φραγκίσκον ἑτήσιον συνέδριον τῆς Διεθνοῦς Ένώσεως Ναυτασφαλιστῶν

## ΤΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΝ

Τὴν 13ην Σεπτεμβρίου συνήλθεν εἰς "Άγιον Φραγκίσκον, ἐπὶ 5θήμερον, τὸ ἑτήσιον συνέδριον τῆς Διεθνοῦς Ένώσεως Ναυτασφαλιστῶν τῇ συμμετοχῇ 300 ἑκτροσώπων καὶ ἀσφαλιστῶν ἐκ 30 χωρῶν.

Τὸ πρόγραμμα ἔργασιῶν τοῦ συνεδρίου περιελάμβανε διαβούλευσεις ἐπὶ τῶν τρεχόντων ζωτικῶν ναυτικῶν καὶ ἀεροπορικῶν ἀσφαλιστικῶν προβλημάτων, τὰ δόποια εἶναι πολλὰ καὶ εἰς ἀριθμὸν καὶ εἰς ἕκτασιν. Μεταξὺ αὐτῶν συμπεριλαμβάνονται τὰ σχετικὰ μὲ τὴν σειράν τῶν γνωστῶν καταστρεπτικῶν ἐκρήξεων 1969 τῶν γιγαντιαίων τάκερς «Μάκτρω», καὶ «Κόνγκρο Χακόν VΙΙ», τὰ τῶν δισεκόρων ἀποχημάτων ἐκ κατασκευαστικῶν ἀλαττωμάτων ἵσπανικῆς ναυπηγήσεως μπάλι κάρριερς κ.ἄ., τὸ θέμα τῶν προσφάτων ηὔξημένων ἀσφαλιστρων τῆς βρετανικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς διὰ ναυπηγικῶν κινδύνων, αἱ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν νομικῶν ἀπικρίσεις τῶν μεθόδων ἀσφαλίσεως κινδύνων πλέονται.

Τὰ θέματα τῶν ἐκ ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαίων ζημιῶν, ἀκόμη δὲ καὶ ἡ αὐξουστα ἀνάτασσαρχή ἐν Ἐλλάδι μεταξὺ ὀρισμένων ναυτιλιακῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν κύκλων περὶ τὴν δημιουργίαν ἔθνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

Καὶ νέον τίθεται σοδαρὸν πρόβλημα, ὡς πρὸς τὸν καθορισμὸν ἀσφαλιστρων εἰς ἐπίπεδον τὸ δόποιν θὰ καλύπτῃ καὶ τοὺς ἐκ τοῦ πληθωρισμοῦ κινδύνους.

Κατὰ τὸ περιστιών εἰς Λονδίνον συνέδριον εἶχε συζητηθῆναι καὶ ἄλλο σοδαρὸν θέμα τῶν ἀναβαλλόμενών ἡ διεσκορπισμένων ἐπισκευῶν, ὅτι οἱ ναυτασφαλισταὶ ἐπεδίωξαν τὴν μετάθεσιν τοῦ βάρους ἀντιμετωπίσεως τῶν οἰκονομικῶν συνδυασμῶν τηματικῶν πληρωμῶν δι' ἐπισκευάς, εἰς τὸν τραπεζικὸν τομέα. Ἐν τούτοις, ὑπάρχουν χώραι, ὅπου οἰκονομικαὶ διευκολύνσεις — πληρωμαὶ διὰ δόσεων — παραχωροῦνται ὑπὸ ναυτηγίειν, προκειμένου καὶ περὶ ἐπισκευῶν. Ἐπὶ τοῦ εἰδικοῦ τούτου θέματος τὰ μελη τῆς Διεθνοῦς Ένώσεως Ναυτασφαλιστῶν ἡροτήθησαν κατὰ τὸ ἐφετεινόν των συνέδριον:

1. Ἐὰν τὰ εἰς αὐτὰ ὀφειλόμενα ἀσφαλιστραὶ καταβάλλωνται τοῖς μετρητοῖς ἡ ἐπὶ πιστώσει.

2. Ποιὸν τὸ σύνολον τῶν παρεχομένων προμηθειῶν καὶ ἔαν τὸ ἐπίπεδον τῶν προμηθειῶν ἔξαρταται ἀπὸ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀσφαλιστρων τοῖς μετρητοῖς ἡ ἐπὶ πιστώσει.

TEL. 327422 GRAM:  
OFF. 332449 LEONEGRIS  
RES. 332202 BOMBAY

**I.C. NEGRIS**

SHIPCHANDLERS, GENERAL MERCHANTS'  
SHIP REPAIRERS AND CHIPPING & PAINT-  
ING CONTRACTORS  
P.O. BAG 5121  
273/277 NARSHI NATHA STREET  
ANANT DEEP 5th FLOOR  
BHAAT BAZZAR  
BOMBAY - 9

3. Ἐὰν ἡ ἀσφάλισις πραγματοποιῆται τῇ μησολαβήσει μεσίτου, ποιὸν μέρος τῆς ἀντέρευτης προμηθείας θεωρεῖται μεσιτικόν.

4. Ἐπὶ ἀσφαλιστρων καταβαλλομένων ἐπὶ πιστώσει, ἀλλὰ εἰ ἐπὶ τῶν δόποιν παρεχόμεναι προμηθειαι εἶναι αἱ αὐταὶ, ὡς τῆς περιπτώσεως τοῖς μετρητοῖς ωπάρχει μέθοδος ἐναλαστική χρεώσεως προσθέτου ἀσφαλιστρου, ὡς λ.χ. δι' ἐπιβολῆς πληρωμῆς ἐπιτοκίου ἐπὶ τῶν δόπειλομένων δόσεων.

### ΤΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ

Τὸ γενικὸν συμπέρασμα ἐκ τῶν εἰς τὸ συνέδριον τοῦ "Άγιον Φραγκίσκου συζητήσεων εἶναι διὰ ἐπαπειδούνται περατέρω αὐξήσεις τῶν ἀσφαλιστρων εἰς βάρος τῶν πλοιοκτητῶν καὶ μάλιστα διὰ — ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς βρετανικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ιδιαιτέρως, — διαγράφονται σαφεῖς ἐνδείξεις περὶ τῆς ἀναθεωρήσεως τοῦ δόλου συστήματος διατιμήσεως καὶ ἀφθρώσεως τῶν ἀσφαλιστρων.

Ἐν προκειμένῳ, χαρακτηριστικά εἶναι καὶ σημεῖα ἐκ τῆς ὀμιλίας τοῦ πρόεδρου τοῦ συνεδρίου Νορβηγοῦ κ. H. Chr. Buisse καὶ ιδίᾳ τὰ ἀναφέρομενα εἰς τὰ ἀσφαλιστρα ἐπὶ σκαφῶν. Οὕτως ἐτόνσιν, διὰ τὰ ἀσφαλιστρα τῆς κατηγορίας αὐτῆς — ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν καὶ τῶν ἐν ἀρχῇ ἀναφερομένων καταστρεπτικῶν ἐκρήξεων τῶν τριῶν συνύπτων τάκερς — ηὔξησησαν σηματικῶς κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καὶ διὰ τοῦτο ἡτο ἐπάνωγκες, λόγω τῶν λίαν χαμηλοῦ μέχρι τότε ἐπιπέδου ἀσφαλιστρων. Ἡ ἀνοδικὴ αὐτὴ τάσις, ὑπεγράψιμεν διὰ μιλητῆς, θὰ συνεισθῇ κατὰ τὰς ἀναφερομένων καταστρεπτικῶν ἐκρήξεων τῶν τριῶν συνύπτων τάκερς — σφαλιστραὶ στηρίων συμβολοῦνται λόγων παραχωρούνται καὶ ὑποχρεώσεων, τὸ δόποιν διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ μόνον ἀνῆλθεν εἰς δολ. 27.000.000.000. Τὰ

φισταμένων καὶ ὑπὸ παραγγελίαν τάκερς εἶναι τόσον τεραστία, διότε μὴ ἴκανοποιητικὸν ἐπίπεδον ἀσφαλιστρων δύναται νὰ ἔχῃ καταστρεπτικὰς συνεπείας διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς.

Ο Νορβηγὸς πρόεδρος ἀνεφέρθη ἐπίσης, εἰς τὰ πληθωριστικὰ φαινόμενα καὶ τὴν ἀνά τὸν κόσμον ἀνόδον τοῦ ἐπισκευαστικοῦ κόστους καὶ ὑπεργάμμισε τὴν ἐν τούτῳ σημασίαν τῆς χαρακτεριστικῆς κινδύνου τῶν διαφόρων ἀσφαλιστικῶν ἀγορῶν, ὡς πρὸς τὸν καθορισμὸν τῶν ἀσφαλιστρων.

Πλήγη τῶν ἐκ τοῦ συνεδρίου τοῦ "Άγιου Φραγκίσκου" γνωσθέντων, εἰδικώτερα στοιχεῖα, ἀναφέρομενα εἰς τὸ σύγχρονον ναυτασφαλιστικὸν τομέα περιέχονται εἰς λίαν πρόσφατον ἀρθροῦ τοῦ "Ἀμερικανοῦ ναυτασφαλιστρου" κ. Τζών Β. Ρίκερ εἰς τὸ «Ζουρνάλ οφ Κομμέρσ». Χαρακτηριστικὸν τῶν ἀντιδράσεων, τῶν σημειουμένων ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ἀνιδιαφερομένων, λόγω τοῦ ὑψηλοῦ ναυτασφαλιστικοῦ κόστους, εἶναι τὸ γεγονός διὰ τοὺς τὰς "Ἡνωμένας Πολιτείας" γίνεται λόγος περὶ αὐτασφαλιστικῶν κ.ἄ. σχεδιων.

Τὸ ἀρθρον τοῦ κ. Ρίκερ παρέχει λίαν ἐνδιαφέροντα συγκεκριμένα στοιχεῖα καὶ δὴ εἰς τὸ εὐρύτερον πλαίσιον τῆς ἐν γένει διεθνοῦς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ὡς καὶ ὑπὸ τὸ εἰδικώτερον πρίσμα τοῦ σύγχρονον ναυτασφαλιστικοῦ κόστους.

Οὕτω, τὸ ἀνωτέρω ἀρθρον παρέχει τὴν πληροφορίαν, διὰ τὸ κατά τὸ 1969 συνολικὸν παγκόσμιον ποσὸν ναυτασφαλιστρων ἀνῆλθεν εἰς δολ. 1.700.000.000, τὸ δόποιν ἀποτελεῖ μικρὸν μόνον ποσόν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ παγκόσμιον ποσόν ἀσφαλιστρων περιουσιακῶν στοιχείων καὶ ὑποχρεώσεων, τὸ δόποιν διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ μόνον ἀνῆλθεν εἰς δολ. 27.000.000.000. Τὰ

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY (BERMUDA) LIMITED

## ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εἰπροσύμοστος καὶ πλήρης κάλυψης 'Απεργιῶν καὶ Λόκ-αουτ, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα. Οἱ όροι καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων.

Διὰ λεπτομερείας ἀποταθῆτε:

Thos. R. Miller & Son (Bermuda), Mercury House, Front Street, Hamilton, Bermuda, (P.O. Box 665). Τηλέφωνον: Hamilton 24724. Τελέξ: Bermuda 317. Τηλεγραφήματα: Mutuality Bermuda.

\* Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ: Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London E.C.3. Τηλέφωνον: 01-283 4571. Τελέξ: 23544. Τηλεγραφήματα: Mutuality, London EC3.



## Αύξησις κατά 6,2% τὸ Α' έξαμηνον τρέχ. έτους

# 140,3 ΕΚΑΤ. ΤΟΝΝΩΝ D.W. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΤΟΝΝΑΖ ΑΝΕΡΧΕΤΑΙ ΕΙΣ 23,6 ΕΚΑΤ. ΤΟΝΝΩΝ D.W., ΤΑ 17% ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ■ ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΥΠΟΛΟΓΙΖΟΝΤΑΙ ΕΙΣ 8 ΕΚΑΤ. ΤΟΝΝΩΝ ■ ΟΛΙΓΩΤΕΡΟΣ ΔΙΣΤΑΓΜΟΣ ΔΙΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΜΕΓΕΘΗ, ΠΑΡΑ ΤΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ■ ΡΑΓΔΑΙΩΣ ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ, ΜΕ ΟΡΟΥΣ ΕΙΣ ΤΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΜΕΧΡΙ ΤΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ■ ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗ Η ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

## ΑΙΣΙΟΔΟΞΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΝ

Κατά τὸ πρώτον έξαμηνον τρέχοντος έτους δημόσιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ηγέτηθη ἀπὸ ἀπόφεως χωρητικότητος κατά 6,2% (5,9% κατά τὴν ἀντιστοίχον περιόδου τοῦ προηγουμένου έτους), ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν δύναμιν τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1969.

Οὕτω δὲ ή συνολική χωρητικότης ἀνήρχετο εἰς 140.322.745 τόννων d.w. μὲ ἀριθμὸν σκαφῶν 3.185 μονάδων. Ή κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου παρελθόντος έτους δύναμις ἡριθμεῖ 3.160 σκάφη 132.137.444 τόννων d.w. 'Ο στόλος ἐντὸς έξαμηνος ηγέτηθη κατά τι ὀλιγότερον τῶν 8,5 ἑκατομμύριών τόννων d.w., ἢτοι κατά 1,5 ἑκατ. τόννων πλέον τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ προηγουμένου έτους.

Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ προκύπτουν ἐκ τῶν στατιστικῶν στοιχείων τῆς γνωστῆς ναυλομεσιτικῆς ἑταῖρίας Τζένης Τζείνκομπς, καὶ ἀντικατοπτρίζουν τὰς ἐπελθούσας μεταβολὰς εἰς τὴν δύναμιν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερων εἰς τὸ τέλος τοῦ πρώτου έξαμηνού τοῦ τρέχοντος έτους.

Οὕτω, καθ' δύον ἀφορᾶ εἰς τὰς παραδόσεις παρεδόθησαν εἴκοσι ἑνέτη τάνκερς ἄνω τῶν 200.000 τόννων ἔξι δισ. 13 εἰς τὰς ἑταῖρίας πετεδελάτων. Οἱ διδώται πλοιοκτήται παρέλθουν 16.

Τὴν 30ὴν Ιουνίου ὑπῆρχον 82 τάνκερς τῆς τάξεως τῶν 200.000 ἔως 250.000 τόννων d.w., συνολικῆς χωρητικότητος 17.509.408 τόν. d.w.. δύο πετρελαιοφόρων τῆς τάξεως τῶν 250.000 ἔως 300.000 τόν. d.w., συνολικῆς χωρητικότητος 507.210 τόν. d.w. καὶ 6 πετρελαιοφόρων ἄνω τῶν 300.000 τόν. d.w. συνολικῆς χωρητικότητος 1.960.212 τόν. d.w. Κατὰ τὴν ίδιαν θεωρούμενην ὑπῆρχον ὑπὸ παραγγελίαν 409 δεξαμενόπλοιοι 63.022.200 τόν. d.w., ἔξι δισ. 111 πλοῖα τῆς τάξεως τῶν 200.000 ἔως 250.000 τόν. d.w. (24.632.200 τόν. d.w.), 95 πλοῖα τῆς τάξεως τῶν 250.000 ἔως 300.000 τόν. d.w. (24.854.900 τόν. d.w.) καὶ 9 πλοῖα ἄνω τῶν 300.000 τόνων (3.120.600 τόν. d.w.).

### ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑΝ

Η Λιβερία συνέγισε νὰ διατηρῇ τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὰς νηολογήσεις τάνκερων καὶ δίδη διατηρεῖ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς τὸ ἐν τεταρτοῖς τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερων. Ή Βρετανία ηγέτησε σημαντικῶς τὴν χωρητικότητά της καὶ διετήσθησε σταθερῶς τὴν δουτεράν θέσιν μὲ προσθήκην 1,7 ἑκατομμύριών τόνων. Σημαντική χωρητικότης προσετέθη καὶ εἰς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ἀνελθόμενα εἰς 800.000 τόνων. Η 'Ελλάς πρόγυμπτι ὑπερεδιπλασίσει τὴν εἰς δεξαμενόπλοια χωρητικότητα κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἑπταὶ καὶ πρωθήθη ἀπὸ τὴν 10ην εἰς τὴν δην θέσιν. Η διπλ. ἐλληνικὴ δινέλγειχον συνολικὴ χωρητικότης (συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν λοιπῶν σηματιδῶν) ἀνέρχεται δίδη εἰς 23,6

ἐκατομμύρια τόννων, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 17% τοῦ παγκοσμίου στόλου. 'Η διαφορὰ μεταξὺ τρίτης καὶ τετάρτης θέσεως συνεχίζει νὰ σημικρύνεται μεταξὺ Νορβηγίας καὶ Ισπανίας.

### ΝΕΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Αἱ δοθεῖσαι παραγγελίαι διὰ νέον τονάλι συνεχίζουν νὰ ὑπερβαίνουν τὸν μέγαν δύκον χωρητικότητος τῆς εἰσελθούσας εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, οὐτω δὲ τὸ ἐπίπεδον ρεκόρ τῶν νέων ναυπηγήσεων πρὸς έξαμηνον ἐπεσκιάσθη διὰ μίαν εἰσέτι φοράν καὶ δίδη ἀνέρχεται εἰς 63 ἑκατομμύρια τόννων d.w.

### ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1969 αἱ προβλεψθεῖσαι παραδόσεις διὰ τὸ πρώτον έξαμηνον τρέχοντος έτους, ἀνήρχοντο εἰς 10.5 ἑκατομμύρια τόννων. 'Άω τοῦ 20% τοῦ δύκου τούτου δὲν παρεδόθη ἐντὸς τῆς προγραμματισθείσης περιόδου, αἱ δὲ ἡμερομηνίαι διποπερατώσεων τοῦ τονάλι τούτου μετετέθησαν διὰ τὸ δεύτερον ἡμίσεον τοῦ τρέχοντος έτους. Αἱ συμπληρώσεις ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθουν εἰς 10.5-11 ἑκατομμύρια τόννων, μὲ ἡτησίον σύνολον 19-20 ἑκατομμύριών τόνων. 'Ο ἀριθμὸς οὗτος φαίνεται διὰ ἑταῖρων τοῦτο θά είναι κατὰ τὸ 1971 ή νὰ είναι κατὰ 2 ἑκατομμύρια τόνων μεγαλύτερος.

### ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΝΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Κατέστη περισσότερον ἐμφανές διὰ ἀρκετῶν μεγάλαις ἑταῖρισι πετρελαίων, κατόπιν ἀποχῆς εἰς παραγγελίας νέου τονάλι, ἀνανέων τῶρα τὰ προγράμματά των. Κατὰ τὸ πρώτον έξαμηνον τοῦ τρέχοντος έτους ἀδόθησαν παραγγελίαι διὰ 19 σκάφων ἄνω τῶν 200.000 τόνων d.w. ἐκαστον, ἔξι δισ. 15

εἰναι ἄνω τῶν 250.000 τόνων, ἐνῷ καὶ ἄλλαι παραγγελίαι ἀνεφέρθησαν μετὰ τὴν 30ην Ιουνίου, μὴ περιλαμβανόμεναι εἰς τὴν παροῦσαν στατιστικήν. 'Ο συνολικός δύκος τονάλι ὑπὸ παραγγελίαν διὰ λογαριασμὸν τῶν ἑταῖρων πετρελαίου, κατόπιν σημαντικῶν παραδόσεων σκαφῶν τελούντων δίδη ἐν ὑπερεσίᾳ κατὰ τὸ πρώτον έξαμηνον τρέχοντος έτους, ἐσημείωσεν αὐξῆσιν κατὰ 1,6 ἑκατοντάρια, τόνων, καθ' ὃν χρόνον τὸ παραγγελθὲν τονάλι ὑπὸ τῶν ιδιωτῶν πλοιοκτητῶν ηγέτηθη ἄνω τῶν δύο ἑκατομμυρίων τόνων. 'Η σχέσης μεταξὺ ἑταῖρων πετρελαίου καὶ ιδιωτῶν πλοιοκτητῶν προσεγγίζει τὸ ἐν τρίτον περίπου καὶ τὰ δύο τρίτα ἀντιστοίχων.

Αἱ ὑπὸ παραγγελίαν ναυπηγήσεις διὰ λογαριασμὸν τῶν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν ἀνέρχονται συνολικῶς εἰς 8 ἑκατομμύρια τόνων. Σημειούνται μείωσις πλέον τοῦ ἐνδὸς ἑκατομμυρίου τόνων διπολεθόντος Δεκεμβρίου.

### ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ

'Η ἔκθεσις τοῦ ναυλομεσιτικοῦ οίκου ἀναφερούνται εἰς τὰ μεγέθη τῶν πλοίων τονίζει διὰ ἐπικοστεῖ διλιγώτερος σκεπτικισμός. δοθέντος διὰ προσφάτως ἡ Ισπανικὴ κυβερνητικὴς παρέσχε τὴν συγκατάθεσίν της διὰ τὴν κατασκευὴν τάνκερον τῶν 477.000 τόνων d.w. ὑπὸ τῆς 'Ισικοσθατζίμα - Χασίνα. Τὸ σκάφος τούτο θά είναι κατὰ 200.000 τόνων μεγαλύτερον τοῦ παραγγελθέντος ὑπὸ τῆς Τόκιο Τάνκερς χωρητικότητος 372.400 τόνων.

Τὸ τάνκερον τῶν 477.000 τόνων ἐγρονονικώδη ἐπὶ 20 έτη εἰς νεῦλον θλιψφόρων κατώτεον τοῦ 1 δολ. κατὰ τόνων d.w. καὶ μῆνα, δοσίς ἀντιστοίχη εἰς 33 μονάδας Γουορλόντσκετή.

Πεοὶ τὰ τέλη τοῦ 1970 θὰ ὑπάρχουν μόδιον 10-12 Εύωναπτικοὶ λιμένες, οἱ δοποὶ οι θά δινούνται νὰ ἔμπτοετήσουν σκάφον τῶν 200.000 τόνων. 'Αναμφισβήτητως δίστα-

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ**  
**PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.**  
**SHIP AGENTS & BROKERS**  
 524)526 ALBANY HOUSE WEST — 65 VICTORIA EMBANKMENT.  
**DURBAN**  
 Cables: "PANDORA"  
 Phone: 62921  
 SOUTH - AFRICA  
 D. P. SYRRIS — G. B. GOULACOS

Telex: 7500 DN  
 P.O.Box 2110

ται άναγκη επιταχύνσεως της άναπτυξεως των λιμενικών εύκολιών, δεδομένου ότι μεγάλα ποσά χρημάτων χάνονται λόγω της άδυναμίας διαχειρίσεως των σκαφών εις τὴν μεγίστην αύτῶν ἀποδοτικότητα.

Πάντως τὸ πρόβλημα τῆς ἀσφαλείας τῶν τάνκερς μοιμοῦ ἔξικολουθεὶ νὰ εἶναι εἰς τὴν ἡμεροσίαν διάταξιν, κυρίως εἰς στιγμὴν κατά τὴν ὅποιαν πολλαὶ μεγάλαι μονάδες ὑπέστησαν καταστροφικάς ζημιάς, ἐνῷ ἔξαιρετικῶς ἐπιβαρυτικά εἶναι καὶ τὰ ἀσφαλίστρα. 'Ος γνωστὸν τὰ πλεῖστα ἐκ τῶν μεγαλύτερων ἀπολεσθέντων σκαφῶν ἐτέλουν εἰς κατάστασιν ἔξαερώσεως κατά τὴν στιγμὴν τοῦ ἀτυχήματος. Οἱ πραγματικοὶ πάντως λόγοι θὰ γνωθοῦν μόνον περατωθοῦν αἱ ἔρευναι. Οἱ ἀσφαλίσται καὶ οἱ πλοϊοκτῆται ἀγνωστοὶ ἀναμένοντες τὰ συμπεράσματα τῶν κατασκευαστῶν καὶ τῶν Νηογνωμόνων.

\*Ισως κατόπιν τῶν προσφάτων γεγονότων δροιμένοι 'Ιάπωνες ναυπηγοί, ἀν καὶ παραδέχονται ὅτι εἶναι τεχνικῶς δυνατή ἡ κατασκευὴ μονάδων τοῦ 1.000.000 τόνων, θεωροῦν διὰ τὰ προσεχῆ ἔτη ὡς τὸ μεγαλύτερον μέγεθος τὰ σκάφη τῶν 400.000 τόνων d.w. 'Η ἀποψίς αὐτῆς συμφωνεῖ ἀπολύτως μὲ ἕκείνην ὅλων εἰδικῶν, οἱ ὅποιοι μᾶλλον ἐκ λόγων οἰκονομιῶν παρὰ ἀσφαλείας, δυμιλοῦν περὶ μεγίστου μεγέθους 370.000 τόνων d.w. Πέραν τοῦ ὄρου τούτου τὸ κόστος κατασκευῆς θὰ ηὔξανετο.

Αἱ σημαντικότεραι διαπιστώσεις πρόκειται νὰ προκύψουν ἐκ τοῦ προαναφερθέντος τάνκερ τῶν 370.000 τόνων, τὸ ὅποιον παρηγγέλθη πρὸ ἔτους καὶ πλέον. 'Εξ ὅλου 6 τάνκερ τῶν 325.000 τόνων τελοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ 5 ὅλα τοῦ ίδιου τύπου ὑπὸ παραγγελίαν. 36 παραγγελίαι πλοίων μεταξὺ διακοσίων καὶ τριακοσίων χιλιάδων τόνων ἐνηλογήθησαν κατά τὸ δεύτερον ἔξαμπτον τοῦ 1969. Τὰ πλεῖστα ἔξ αὐτῶν ήσαν τῆς τάξεως τῶν 250/280.000 τόνων, ὑφίσταται δὲ κίνδυνος νὰ προβληματισθοῦν οἱ λιμένες, οἱ ὅποιοι ὑπελόγιζαν περισσότερον εἰς μίαν συγκέντρωσιν σκαφῶν πέριξ τοῦ μεγέθους τῶν 225.000 τόνων.

Οἱ εἰδικοὶ πιστεύουν ὅτι τὰ περισσότερα τῶν πλεονεκτημάτων εἰς τὰ ὅποια ἥπτιζον αἱ ἀταρίαι τῶν μεγάλων τάνκερς, ἀπωλέσθησαν λόγω κυρίως τῶν ἔξιδων ναυπηγή-

σεως καὶ τῶν ὑψηλῶν ἀσφαλίστρων. 'Εκ τοῦ γεγονότος τούτου τὸ ὑφιστάμενον περιθωριακὸν κέρδος μεταξὺ τῶν πολὺ μεγάλων καὶ πολὺ μικροτέρων σκαφῶν. περιωρίσθη σημαντικῶς.

'Ἐν τούτοις αἱ παραγγελίαι τάνκερς μαμούθ παραμένουν σημαντικαί. 'Εκτὸς τῆς κιλάσεως αὐτῆς, ὑπάρχουν ἀξιόλογοι παραγγελίαι μόνον εἰς σκάφη μεταφορᾶς διύλισμένων προϊόντων τῶν 20 ἑως 30.000 τόνων (31 νέα συμβόλαια, μὲ σύνολον 88 πλοίων).

Οἱ σημειωνόδηστοι περιλαμβάνει 61 τάνκερς πλέον τῶν 200.000 τόνων συνολικῆς χωρητικότητος 13,7 ἑκατομμυρίων τόνων, ἔξ ὧν 25 μονάδες τῶν ἀταριῶν πετρελαίου καὶ 36 τῶν ἐφόπλων.

Οἱ στόλοι τῶν γιγαντιάων σκαφῶν ὑπὸ κατασκευὴν ἢ παραγγελίαιν περιλαμβάνει 203 πλοία 48 ἑκατομμυρίων τόνων d.w. (ἐπὶ συνόλῳ 59,2 ἑκατομμυρίων) ἀνα τῶν 200.000 τόνων, ἔξ ὧν 63 διὰ λογαριασμὸν τῶν ἀταριῶν καὶ 140 διὰ λογαριασμὸν τῶν πλοϊοκτητῶν.

#### ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Μὲ παραγγελίας τάνκερς μεταφορικῆς ἴκανοτητος 63 ἑκατομμυρίων τόνων, πέρων τῶν πολλῶν σκαφῶν ἔτηρον φορτίου, εἶναι ἔξησθλισμένη ἢ ἀπασχοληστις τὸν ἀνά τὸν κόσμον ναυπηγείων κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη. Ἀναφέρετο πάντως ὅτι αἱ ἔδομαδιαι ἐπιβαρύνσης εὐρωπαϊκού ναυπηγείου διὰ μισθούς, ηὔξησθαν, κατά τὸ ἔξαμπτον, καὶ τὸ 50%. Λόγω τῶν μεγάλων ζημιῶν καὶ τοῦ συνεχιζομένου ἐπὶ παγκοσμίου κοίλιακος νοισματικού πληθωρισμοῦ, ἡ καθέρωσις τοῦ ὄρου κλιμακώσεων εἰς τὰ ναυπηγικὰ συμβόλαια κατέστη περισσότερον συνήθης. Εἶναι ὀλὴθες ὅτι εἰς πλεῖστας περιπτώσεις ἢ πρόδελψις ἀναπροσαρμογῆς τῆς τιμῆς μέχρι τῆς παραδόσεως ἀναφέρεται μόνον εἰς τὸ ἀνερχόμενον ἐργατικὸν κόστος. Τώρα δημῶς ὑφίσταται ἡ προσπτική ἐπεκτάσεως τοῦ μέτρου καὶ διὰ τὴν ἀνατίμησιν τῶν ὄλικων.

'Αναμφισβώλως τὸ ναυπηγικὸν κόστος τελευταῖς ἀνῆλθε θεαματικῶς, εἰς τρόπον ὃς τε νὰ καθίσταται ἀδύνατος ἡ πρόδελψις μὲ ποιάν τινα βεβαιότητα, πόσον τελικῶς θὰ στοιχίσῃ ἐν σκάφος παραγγελλόμενον σήμερον μὲ παράδοσιν ἔστω μετέ δύο ἔτη. Πολλὰ ἐκ τῶν τάνκερς τῶν 200.000 τόνων, &

τινὰ προσφάτως εἰσῆλθον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, εἶχον παραγγελθῆ εἰς τιμᾶς 65 ἑως 70 δολ. κατὰ τόνον d.w., ὡλὰ σκάφος τῆς ίδιας χωρητικότητος παραγγελλόμενον σήμερον μὲ παράδοσιν 1973/4, θὰ στοιχίσῃ 100 δολ. τὸν τόνον, πέρα τῶν ὅρων ἀναπροσαρμογῆς τῆς τιμῆς μέχρι τῆς παραδόσεως.

'Ἐκ τοῦ συνόλου τῶν ὑπὸ παραγγελίαιν τάνκερς τὰ 36% θὰ κατασκευθῶν εἰς τὴν Ιαπωνίαν, τὰ 61% εἰς τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα καὶ τὸ ὑπόλοιπον μικρὸν ποσσότον εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ἢ τὰ ναυπηγεῖα ὅλων χωρῶν.

#### ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

'Η κατανάλωσις πετρελαίου σταθερῶς ὑπερβαίνει τὰς προβλέψεις καί, μολονότι αἱ πωλήσεις μιᾶς ἀταρίας δὲν ἀποτελοῦν τὸ πρότυπον δι' ὅλας ἡ τὴν συνολικήν αὔξησιν τῆς κατανάλωσεως, ἀξίζει ἐν τούτοις νὰ ἀναφερθῇ ὅτι αἱ πωλήσεις ἀργοῦ πετρελαίου ἐκτὸς Βορείου Ἀμερικῆς ηὔξησθαν κατά τὸ πρώτον ἔξαμπτον τρέχ. ἔτους κατὰ 14%.

Τὰ προβλήματα διὰ τὴν οἰκονομικὴν μεταφορὰν τῆς παραγωγῆς τῆς Ἀλάσκας σχὶζον μόνον παρέμειναν ὅλτα, ὡλὰ τὸ δῶλον σχέδιον συνήτησε τόσας δυσχερείας διστούσεων νὰ καθυστερήσῃ ἐπὶ ἐν ἔτος ἐκ τῆς ἀρχικῆς προσδοκίας διὰ τὸ 1972. 'Αφ' ἔτερον δημῶς ἡ παραγωγὴ τῆς Νιγηρίας ηὔξησθε σημαντικῶς μετὰ τὸν τερματισμὸν τῶν ἔχθροπραξιῶν μετὰ τῆς Μπιάφρα.

'Οσον ἀφορᾷ τὰς μεταφοράς, ἡ τελικὴ προοπτικὴ κατὰ τὸν ἐπερχόμενον χειμῶνα θὰ εἶναι ἡ λίαν περιωρισμένη διαθεσιμότης ἐλεύθερου τονών διὰ τὴν ικανοποίησιν ἔστω καὶ τὸν περιθωριακὸν ζητήσεων. Εἰς προσφάτους ἐποχάς προσεφέρετο πρὸς ναύλωσιν καθὼς ἐκαπάτησεν μῆνα χωρητικότης 5-6 ἑκατομμυρίων τόνων. Τώρα αἱ χρονοναύλωσεις δι' ἀρκετὰ ταξιδία διπερρόφθησαν τόσον ἐλεύθερον τονών, διστούσεων ναύλων, διστούσεων τούτων τούτων, διστούσεων τούτων μηνιαίων πρὸς ναύλωσιν κατὰ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ ἔτους.

'Η ἔκθεσις περαιτέρω προβλέπει ὅτι διὰ τὸ ἔγγυς μέλλον ἡ σταθερὰ ναυλαγορὰ τῶν τάνκερς θὰ συνεχισθῇ μὲ πιθανότητα ἀκόμη ὑψηλοτέρων ναύλων, ίδιως ἔστω δύο δημιουργηθῆ θέμα ἀποθεμάτων, ἡ δὲ ἐπερχόμενος χειμῶν εἶναι δριμύς.

## MEANDROS MARITIMA Y COMERCIAL S.A.C.I.F.I.



PHONES :  
332.615  
342.673

C. S. HALKIAS - PRESIDENT

AVENIDA BELGRANO 355

BUENOS AIRES - ARGENTINA  
SHIP OWNERS - MARITIME AGENTS - EXPORTERS - IMPORTERS

CABLES :

MEANDROS  
MINOTAUROS

GENERAL AGENTS FOR :

## MEANDROS EAST MEDITERRANEAN REEFER LINE

REGULAR DEPENDABLE REEFER SERVICE FROM  
RIVER PLATE TO PIRAEUS - BEIRUT AND EAST  
MEDITERRANEAN ARAB PORTS SERVED BY  
THE TOTALLY REFRIGERATED MOTORVESSELS :

M/V SANTA TRINIDAD - M/V AGHIA TRIADA  
M/V KYRIOS STELIOS - M/V ARIMATHIAN

#### AGENTS IN PIREAUS

JOHN PARASCHOS  
SKOUZE 1 - PIRAEUS  
PHONES: 478371 - 474.216 - 472.839  
477.742 - 474.126  
CABLES : IOPAR - PIRAEUS

#### MONTEVIDEO

MACLEAN & STAPLEDON S.A.  
COLON 1486-90  
PHONES: 97474/8  
CABLES : MACSTAPLE

#### BEYROUTH

NATIONAL SHIPPING CO  
P. O. BOX 847  
BEIRUT - LEBANON  
PHONES: 252001/4  
CABLES : NASHIPCO

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Η ρύπανσις της θαλάσσης

### Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΤΟΥ I.M.C.O.

Την 21ην τρέχ. ήρξαντο αι ἐργασίαι τῆς Ομάδος 'Ἐργασίας τῆς Νομικής 'Ἐπιτροπῆς τοῦ I.M.C.O., ή ὅποια ἐπεξεργάζεται τὸ Σχέδιον 'Ιδρυσεως Διεθνούς Κεφαλαίου, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ζημιῶν ἐκ ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαίου, συνεπείᾳ ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Τὴν 'Ελλάδα ἐκπροσωπούν εἰς τὴν ἐν λόγῳ Ομάδα 'Ἐργασίας ὁ πλωτάρχης Λ. Κ. Σπ. Πλυτζανόπουλος καὶ ὁ γενικός γραμματεὺς τοῦ N.E.E. κ. Γεώργιος 'Ι. Κολύμβας, δικηγόρος.

Τὸ θέμα εἶχε τύχει ἐπεξεργασίας ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου, ὅπερ συνέστησε πρὸς τοῦτο εἰδικὴν ἐπιτροπήν, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ καθηγητοῦ κ. Κυρ. Σπηλιοπούλου. Σχετικὴν εἰσήγησιν συνέταξεν ὁ κ. Γ. Κολύμβας, ητις, δῆμος, δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ συζητηθῇ, δύο τῶν θερινῶν διακοπῶν καὶ τῆς ἐκ τοῦ λόγου τούτου ἀποστίας τῶν πλείστων τῶν μελῶν τῆς 'Ἐπιτροπῆς.

Κατὰ μῆνα Αὔγουστον ἔ.ξ. ὁ I.M.C.O. ἐκυκλοφόρησεν ἐν ἔγγραφον, προερχόμενον ἐκ μέρους τῶν ἑταῖρων πετρελαίου, ἐμφανιζόμενων ὑπὸ τινὰ μορφὴν συνεργασίας εἰσεῖν ὀκαθορίστου, ὀνομασθείσης «Oil Companies International Marine Forum».

Εἰς τὸ ἔγγραφον τοῦτο, ἡ ὑπὸ τὴν ἀνωτέρω ὄνομασίαν συνεργασία τῶν ἑταῖρων πετρελαίου ἐλαυνομένη ὑπὸ τῆς ἐπιθυμίας, νὰ ίθρυθῇ δργαγισμὸς διλγοδάπανος, εὐκί-

νητος, ἀποτελεσματικῆς παρεμβάσεως καὶ διευκολύνων τὴν ἀνεμόδιστον διακίνησιν τῶν πετρελαιοειδῶν ἐν θαλάσσῃ, περιέλαβε τὰς ἀντιλήψεις αὐτῆς, αἵτινες ἦρξαντο συζητούμεναι ἐνώπιον τῆς Ομάδος 'Ἐργασίας τῆς Νομικής 'Ἐπιτροπῆς.

Τὸ θέμα ὡς ἀντεμετοπισθεὶς ὑπὸ τῶν ἑταῖρων πετρελαίου, δὲν είχε τεθῆ ἐνώπιον τῆς Εἰδικῆς 'Ἐπιτροπῆς τοῦ N.E.E., ητις ἡννόει τοῦτο, δταν συνῆλθεν εἰς τὰς διαφόρους συνεδριάσεις αὐτῆς πρὸ τοῦ Αὔγουστου ἐ.ἔ.

Πρέπει νὰ ὀμολογηθῇ, ὅτι αι ἀποτιλήψεις τῶν ἑταῖρων ἔχουν τὸ προτέρημα τῆς πρακτικότητος. 'Ως πληροφορούμεθα, συζητούνται νῦν διερευνητικῶς αἱ προτάσεις τῶν ἑταῖρων πετρελαίου καὶ εἰναι λίαν ἐναρίσ, ἵνα κριθῇ ποιά θὰ είναι ἡ δριστικὴ τύχη τῶν προτάσεων τούτων.

Τὸ Ναυτικὸν 'Ἐπιμελητηρίου ἐτέθη ἔγκαιρως ἐν ἐπικοινωνίᾳ μὲ τὸ Committee Λοιδίνου καὶ προέτεινεν ὅπως προστεθῇ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν παρὰ τῇ 'Ομάδῃ 'Ἐργασίας, εἰς ἡ περισσότεροι εἰδικοὶ ἐπὶ τῶν θεμάτων μεταφορᾶς πετρελαίου διὰ θαλάσσης, ὑποδεικνύμενοι ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων διαχειριζομένων μεγάλα δεξαμενόπλοια καὶ ἐχόντων ὡς εἰκὸς ζωηρὸν ἐδιαφέοντος εἰς τὸ θέμα. Δὲν ἔγνωσθη, δῆμος, εἴτην οὐιθετήθη ἡ πρότασις αὕτη.

## Γαλλικὴ Νομολογία

● Διαιτητικὴ ρήτρα ἐν συμβάσει πωλήσεως φοστίου. — "Ἐγκυρος καὶ δεσμευτικὴ διὰ τοὺς ἐν τῇ συμβάσει συμπράξαντας. — 'Η διάταξις τοῦ σκόδου 14 τοῦ Γαλλικοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος περὶ ὀμοδιότητος τῶν γαλλικῶν δικαστηρίων δὲν εἶναι δημοσίᾳς τάξεως καὶ ὅρα δεκτικὴ ρητῆς ἡ σιωπηρᾶς παρακτήσεως. — 'Η συνυπολόγησις διαιτησίας συνιστᾶ σιωπτράν, παραπτίσουν ὅπὸ τῆς διατάξεως ταύτης. — Σύμβασις γραφεῖσα εἰς γλώσσαν ἥν ἀγνοεῖ δ. συμβαλλόμενος. — 'Υποκρέωσις τούτου νὰ ζητήση μετάφραστιν, πρὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς. — 'Ο πλοϊάρχος καὶ ὁ πλοιοκτήτης δὲν εύθυνονται διὰ βλάβας τοῦ φοστίου, ἀναγομένας εἰς τὸν πρὸ τῆς φορτώσεως χρόνον.

Τὸ ιστορικὸν τῆς ὑποθέσεως ἔχει διὰ βραχέων ὡς ἔξης: Δυνάμει διαφόρων μεταβάσεων τῶν φορτωτικῶν ἔγγραφων τοῦ &/π. ε'Ελένη Κυριακοῦ, ἐπωλήθησαν εἰς πλείονας ἀγοραστάς, διάφοραι ποσότητες τοῦ ἐν τῷ πλοίῳ φορτίου. Τὸ πλοῖον ἐφόρτωσεν εἰς Κοραμσχάρ τὴν 25.9.1967 καὶ κατέπλευσεν εἰς Μασσαλίαν τὴν 'Ιανουαρίου 1968. Λόγω τῆς ἀσυνήθους διαρκείας τοῦ ταξιδίου, οἱ ἀγορασταὶ τοῦ φορτίου ἐξήτησαν ἐν Μασσαλίᾳ τὴν διενέργειαν δικαστικῆς πραγματογνωμοσύνης, ἔξ ής προέκυψε σημαντικὴ φθορὰ αὐτοῦ.

'Επηκολούθησεν ἡ ἔγερσις ἀγωγῶν ἐκ μέρους τῶν ζημιωθέντων, ἐνώπιον τοῦ 'Ἐπιποροδικού Μασσαλίας, οἵτινες ἐνήγαγον τὸν πλοϊάρχον, τὴν πλοιοκτήτην ἑταῖρον, τὴν ἐκπροσωπούμεναν ταύτην ἑταῖρον (πι-

φθεῖσαι συμβάσεις, δὲν περιείχον ρήτραν διαιτησίας.

Τέλος, ὁ πλοϊάρχος, ἡ πλοιοκτήτης καὶ ἡ διαιτηρίστρια ἡτήσαντο νὰ τεθῶσιν ἐκτὸς δικης, διότι ὁ ἐμπειρογνώμων ἐθενεῖσαν διτι αἱ βλάβαις τοῦ φορτίου εἶχον ἐπέλθει, πρὸ τῆς εἰς τὸ πλοῖον φορτώσεως αὐτοῦ.

Τὸ 'Ἐμποροδικείον ἔκρινεν, δτι ἡ μεταξὺ πωλητοῦ καὶ ἀγοραστοῦ σύμβασις, ητις συνωμολογήθη μέσω πράκτορος ἀποστολῶν, ἀναλύεται εἰς τρεῖς διαιτηρίμενας ἀλλήλων συμβάσεις. Τὴν σύμβασιν μεταξὺ πράκτορος καὶ ἀγοραστοῦ, τὴν σύμβασιν μεταξὺ πράκτορος καὶ πωλητοῦ καὶ μίαν τρίτην σύμβασιν, ητις ίθρεύει τὴν καθ' ἐσυπήν σύμβασιν πωλησεως καὶ ητις πραγματοποιεῖται διὰ τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν ὑπογραφῶν μέσω τοῦ πράκτορος.

Παρέπεται δτι οἱ δροι καὶ συμφωνίαι μιᾶς ἐκάστης τῶν συμβάσεων τούτων δεσμεύουν μόνον τοὺς ἐν τῇ συμβάσει συμβληθέντας, οὐχὶ δὲ τοὺς μὴ συμπράξαντας ἐν αὐτῇ. 'Ἐν προκειμένῳ, ἡ περὶ διαιτησίας ρήτρα δὲν περιέχεται μὲν εἰς τὰς μετὰ τοῦ πράκτορος ἀποστολῶν συμβάσεις, περιελήφθη δῆμος εἰς τὰς μεταξὺ πωλητῶν καὶ ἀγοραστῶν συμβάσεις.

'Ο Ισχυρισμὸς δτι αἱ συμβάσεις αὗται εἰχον συνταχθῆ εἰς γερμανικὴν γλώσσαν καὶ δτι ἐκ τοῦ λόγου τούτου δὲν ἔλασθον πλήρη γνῶσιν αὐτῶν (οἱ ἐνάγοντες), δέσμοις προβάλλεται, διότι πάσι σφράων συμβαλλόμενος, προκειμένου νὰ ὑπογράψῃ ἔγγραφον συντεταγμένον, εἰς γλώσσαν ἥν ἀγνοεῖ, δφεῖται ποσοστατέων τὰ συμφέροντά του, νὰ ζητήσῃ νὰ μεταφρασθῇ τοῦτο.

'Ο δικοῦ τοῦ διόρθου 14 τοῦ Γαλλικοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος Ισχυρισμὸς εἰναι ἐπίσης δέσμοις, διότι ἡ διάταξις αὗτη δὲν εἴναι διάταξις δημοσίᾳς τάξεως, παρέσχεται διπλῶς εἰς τοὺς Γάλλους εύχεταιν νὰ δικάζωνται ἐκώπιον τῶν γαλλικῶν δικαστηρίων, ἡς οὐτοὶ δικάζωνται νὰ πασοπιτθοῦν ρητῶς ἡ σιωπηρᾶς. 'Η σιωπηρᾶς αὗτη πασοπίτησις δὲν ἐπιτοπεύεται νὰ τεκμαίσεται, ἀλλὰ δέοντα ποκούπητη ἐκ τῶν πράξεων εἰς τοῦτο κατατείνουσῶν καὶ τοιαύτη είναι ἡ συνυπολόγησις διαιτητικῆς ρήτρας, ἔξ ής ποκούπητη σιωπηρᾶ πασοπίτησις, ἔκ της διόρθου 14 τοῦ Γαλλικοῦ 'Α-Κώδικος εύνερείσας.

'Ἐπομένως, τὸ δικαστήσιον ἐκηρύχθη διαπομπόν τοῦ πράξεων πρὸ τοῦ ποκούπητης εἰς τὸν πράξεων εἰς τοῦτο κατατείνουσῶν καὶ τοιαύτη είναι ἡ συνυπολόγησις διαιτητικῆς ρήτρας, ἔξ ής ποκούπητη σιωπηρᾶ πασοπίτησις, ἔκ της διόρθου 14 τοῦ Γαλλικοῦ 'Α-Κώδικος εύνερείσας.

'Ἐπομένως, τὸ δικαστήσιον δικαστήσιον τῶν ἐνώπιον ἀγωγῶν, δέσμων, δεδουλεύεται, διότι οἱ σύμβασις σύντελας ἀλλως συμπλέγεται διουδίτης ἐκ τῆς διωσιδικίας τῆς δέδρας τῶν ἐνογκουένων ἀλλοδαπῶν ἑταῖοιδῶν.

'Οσον διφορᾶ τὸν πλοϊάρχον, τὴν πλοιοκτήτην καὶ τὴν διαιτησίστριαν, τὸ δικαστήσιον ἐδέκεται, δτι οὐχὶ ὁρθῶς ἐνήρθησαν, ἔφ' δοσιν ἐκ τῆς ποσοπιτηγνωμοσύνης προέκυψεν, δτι αἱ βλάβαις τοῦ φορτίου δινάνγουνται εἰς τὸν πράκτορος συμβάσεις.

## VENUS MARITIME AGENCIES SHIPPING & FORWARDING AGENTS

ARE YOU LOOKING FOR A SHIPPING AGENCY IN GREECE;  
THEN WRITE TO: VENUS MARITIME AGENCIES FILONOS 145 PIRAEUS, GREECE.  
or CABLE: "VENUSMAR — PIRAEUS"  
or PHONE: 428.784

- OUR SPECIALISED AND CAPABLE STAFF
- KNOW HOW TO RENDER YOU EXCELLENT SERVICE WITH EXTRA CARE AND ATTENTION
- WHATEVER YOUR PROBLEM WE CAN HANDLE IT QUICKLY AND EFFICIENTLY
- WE ARE THE PROUD OWNERS OF THE MOST EXPERIENCED AND UNIQUE AGENCY
- THINK OF US NEXT TIME ONE OF YOUR SHIPS HEADS FOR GREECE
- WE CAN DO THE JOB FAR BETTER AND MUCH FASTER
- WE INVITE YOU TO WRITE TO US FOR ANY INFORMATION YOU REQUIRE AND GLADLY ANSWER YOU WITHOUT ANY OBLIGATION.

# 'Αγγλική Νομολογία

- Ναυλωσις. — Συμφωνία «έτοιμον πρὸς φόρτωσιν κ.λπ.», ἀποτελεῖ αἵρεσιν διαλυτικήν. — 'Η περὶ τούτου δῆλωσις δέον νὰ γίνεται ἐν καλῇ πίστει καὶ ἔξ εὐλόγου αἰτίας. — 'Εν παραβάσει, δικαιοῦται ὁ ἀντισυμβαλλόμενος εἰς ἀκύρωσιν τῆς συμβάσεως, ἐφ' ὅσον ἡ δῆλωσις δὲν ἐγένετο καλοπίστως. — Cancelling Date. — 'Η περὶ ἀκύρωσεως δῆλωσις ἐκ τῆς ρήτρας ταύτης, δύναται νὰ γίνῃ πρὸ τῆς ταχείστης ἡμερομηνίας, ἐὰν εἶναι σαφὴ ὅτι τὸ πλοῖον δὲν θὰ εἶναι ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν, κατ' αὐτήν.

Κατὰ τοὺς ὄρους τῆς συμβάσεως ναυλώσεως τὸ ἀ/π. «Μιχάλης 'Αγγελος» ὑπεχρεούτω ὑπὲρ τὴν πλεύση εἰς ἥνα δύο ἀσφαλεῖς προκυμαῖς εἰς Χαϊδόγκ, κατ' ἔλογον τῶν ναυλωτῶν καὶ νὰ φορτώσῃ ἑκατὸν πλήρες φορτίον 9.500 μετρικῶν τόνων μεταλλεύματος, μεθ' ὃ νὰ πλεύσῃ εἰς ἔνα ἐκ τῶν τριῶν λιμένων Ἀμβούργου, Ροστόκη ή Σεττίνου, κατ' ἔπιλογην τῶν ναυλωτῶν, πρὸς ἑκόρτωσιν. Τὸ ναυλοσύμφωνον ἡτο τύπου Cencom ὑπὸ ἡμερομηνίαν 25 Μαΐου 1965. Κατὰ τοὺς ὄρους τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, ἡ προθεσμία φορτώσεως (στάδιοι) δὲν θὰ ἥρχιζε πρὸ τῆς 1ης Ἰουλίου 1965, ἔκτὸς ἀν ἀλλῶς συγκατείθεντο οἱ ναυλωταί. Κατὰ τὸν ὄρον 11 τῆς συμβάσεως, ἔὰν τὸ πλοῖον δὲν ἦτο ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν — ἐν προκυμαΐᾳ ἢ μὴ — πρὸ ἡ κατὰ τὴ 20ην Ἰουλίου 1965, οἱ ναυλωταὶ ἀδικαιοῦτο νὰ θεωρήσουν ἀκυρον τὴν σύμβασιν, ὑποχρεούμενοι νὰ δηλώσωσι τοῦτο ἐν τῆς ἡγετεῖτος τούτων 48 ὥρας πρὸ τῆς ἀναμενομένης ἀφίξεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως.

Κατὰ τὴν 25ην Μαΐου 1965 τὸ πλοῖον ἀπείχεν 7 ἢ 8 ἡμέρας πλοῦ ἀπὸ τὸ Λός «Αντζέλες», μὲ φορτὸν πλασιοσιδῆρων, κατευθύνομενον πρὸς Χόγκ - Κόγκ, πρὸς ἑκόρτωσιν. Εἰς Χόγκ - Κόγκ έφθασε τὴν 23ην Ἰουνίου, ἥρξαστο ἑκόρτωσιν, ἡ ἑκόρτωσις δῆμας συνεπληρώθη τὴν 23ην Ἰουλίου. Περαιτέρω, ἀπητοῦντο δύο ἡμέρατο πρὸς γενικήν ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου, ἵνα τοῦτο διατηρήσῃ τὴν καλάσιν του, προκειμένου νὰ ἐκτελέσῃ πλοῦ πρὸς Εύρωπην. Δύο ἡμέραι ἐπίσης ἀπητοῦντο ἵνα πλεύσῃ τὸ πλοῖον ἀπὸ Χόγκ - Κόγκ εἰς Χαϊδόγκ. 'Εν τῷ μετα-

ξύ, οἱ ναυλωταὶ ἐπληροφορήθησαν, ὅτι δὲν ὑφίστατο τὸ ὑπὸ μεταφοράν μετάλλευμα εἰς Χαϊδόγκ, ἔχοντες δὲ τὴν ἐντύπωσιν δτὶ τοῦτο ὠφειλετὸ εἰς τὸν πόλεμον τοῦ Βιενάμ, προέθησαν τὴν 17ην Ἰουλίου εἰς ἀκύρωσιν τοῦ ναυλοσύμφωνου, λόγῳ ἀνωτέρας βίας. Οἱ πλοιοκτῆται ἀπεδεχθήσαν τὴν δῆλωσιν ταύτην, ἥν ἐθεωρήσαν ὡς ὑπονοχώρησιν ἐκ τῆς συμβάσεως, δέν ἔναιλωσαν ἀλλοχοῦ τὸ πλοῖον, ἀλλ' ἐπώλησαν τοῦτο εἰς Χόγκ - Κόγκ.

Ἐπηκολούθησε διαιτησία ἐπὶ τῆς ἀπαιτήσεως τῶν πλοιοκτητῶν, ζητούντων ἀποζημίωσιν 4.000 λιρῶν, καθ' ἣν οἱ διαιτηταὶ ἀπέρριψαν τὸ αἴτημα τούτο, κρίνοντες δτὶ οἱ πλοιοκτῆται δὲν ἔχουμιάθησαν τι, διότι καὶ ὃν τὸ πλοῖον ἔπλευν εἰς Χαϊδόγκ, πάλιν οἱ ναυλωταὶ θὰ προέσθαινεν εἰς ἀκύρωσιν τοῦ ναυλοσύμφωνου, ἀφοῦ τὸ πλοῖον ἔλεγχον ὑπερβόλη τὴν ἡμερομηνίαν ἀκυρώσεως (Cancelling Date). 'Επὶ προσφυγῆς τῶν πλοιοκτητῶν, τὸ δικαστήριον, κατὰ πρῶτον βαθμὸν, ἐπεδίκασε τὴν ἀποζημίωσιν, ἀσκηθείσης δυμᾶς ἐφέσεως, ἤχθη ἡ ὑπόθεσις ἐνώπιον τοῦ 'Εφετείου.

Εἰς τὸ 'Εφετείον ἐκριθή, δτὶ τὸ ναυλοσύμφωνον περιείχε δῆλωσιν τῶν πλοιοκτητῶν, καθ' ἣν τὸ πλοῖον ἀνεμένετο ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν περίπου τὴν 1ην Ἰουλίου 1965. Οἱ πλοιοκτῆται δὲν ἔλεγχον εὐλόγους αἰτίας νὰ πιστεύουν τοιαύτη ἀφίξιν τοῦ πλοίου εἰς Χαϊδόγκ. Τὴν 25ην Μαΐου, δτὶ ὑπεγράφετο τὸ ναυλοσύμφωνον, τὸ πλοῖον εύρισκετο εἰς τὸν Εἰρηνικὸν, κατευθυνόμενον εἰς Χόγκ - Κόγκ, λιμένα, διότι δὲν θὰ κατέπλευε πρὸ τῆς 25 - 26 Ἰουνίου. 'Απητοῦντο 14 ἡμέραι πρὸς ἑκόρτωσιν ἐκεῖ, δτὶ ἐστὶ μέχρι τῆς 9ης Ἰουλίου. 'Ωστάτης ἀπῆτοῦντο δύο ἡμέραι διὸ τὴν γενικὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου, ἀκόμη δὲ δύο ἡμέραισι διὰ τὸν διάπλον ἀπὸ Χόγκ - Κόγκ εἰς Χαϊδόγκ. 'Ωστε τὸ πλοῖον ἀνεμένετο νὰ καταπλεύσῃ εἰς Χαϊδόγκ τὴν 13ην ἢ τὴν 14ην Ἰουλίου. 'Οθεν, δτὶ δῆλωσις τῶν πλοιοκτητῶν, δτὶ ἀνεμένετο τοῦτο ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν εἰς Χαϊδόγκ, τὴν 1ην Ἰουλίου, δτὶ ἀνακριβῆς. Ρητέον, δτὶ λόγῳ καθυστερήσεων εἰς Χόγκ - Κόγκ, δτὶ ἑκόρτωσις συνεπληρώθη τὴν 23ην Ἰουλίου.

Τὸ 'Εφετείον, ἐν συνεχείᾳ, ἔκρινεν δτὶ τὸ κύριον ζήτημα ἐν προκειμένῳ ἂν δέν δρος «ἀναμένεται ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν

κ.λπ.», ἀπετέλει αἵρεσιν διαλυτικήν, παρέχουσαν εἰς τοὺς ναυλωτὰς τὸ δικαίωμα ν' ἀποκρούσουν τὴν σύμβασιν ὅτι δρον ἐν παραβάσει τοῦ δποίου ἐτίκτετο μόνον δικαίωμα ἀποζημιώσεως, ἐφ' ὅσον ἡ «άκιντη» στὸν δημόσιο οικονομικό δικαίωμα δέλλη ρήτρα (Cancelling Clause).

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ 'Εφετείου, ἐν τῇ περιήληψι τοιούτου δροῦ (ἀναμένεται ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν), δτὶ πρὸς δην τοιαύτη δῆλωσις ἀδικαιούμενον νὰ θεωρῇ, δτὶ διποιμένος αὐτὴν ἐτέλειη ἐν καλῇ πίστει, ἔχων εὐλόγους αἰτίας, βάσει τῶν γνωστῶν αὐτῷ γεγονότων, νὰ πιστεύῃ δτὶ θὰ ἦτο τότε τὸ πλοῖον πρὸιμον πρὸς φόρτωσιν.

Τὸ 'Εφετείον ἐθεωρήσεν δτὶ δ συμπειλαμβάνων τοιαύτην ρήτραν εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον, ἐδίλου δτὶ ἐν καλῇ πίστει ἐπιστεύεν, δεσμευόμενος περὶ τῆς ἀληθείας. 'Εάν μη τηρουμένης τῆς προύποθέσεως ταύτης πρέβαινεν εἰς δῆλωσιν μη ἀληθή, διότι δὲν είχεν εὐλόγους αἰτίας νὰ πιστεύῃ εἰς τὸ ἀκριβές τῆς δῆλωσεως ταύτης, δέον ν' ἀντιμετωπίσῃ τάς συνεπείας τῆς ἀνακριβούς δῆλωσεως τοῦ. 'Ετέρων, παρέχεται εἰς τὸν ἀντισυμβληθέντα τὸ δικαίωμα ν' ἀποκρούσῃ τὸν σύμβασιν ἀνακαλύπτων τὸ ἀκριβές τῆς τοιαύτης δῆλωσεως.

Ἐκριθή, συνεπώς, δτὶ οἱ ναυλωταὶ ἀδικαιούντων τὴν 17ην Ἰουλίου νὰ θεωρήσουν ἀκυρού τὴν σύμβασιν, ἐπειδή δ τοιοικτῆτης δὲν ἐπήρησε τὸν δρόν «ἀναμένεται ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν, μη ὑποχρεούμενοι, συνεπῶς, πρὸς ἀποζημιώσιν. 'Επειδή, ἐν τούτοις, τὸ θέμα ἐκριθή ὡς δεκτικὸν διαφόρου λύσεως, παρεσχέθη ἡ ἀδεια περαιτέρω προσφυγῆς ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων.

Διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ Βουλὴ τῶν Λόρδων ἱθελεί κρίνει διαφόρως τὸ θέμα, τὸ 'Εφετείον ἐκρίνει δτὶ τὴν 17ην Ἰουλίου θὰ σαφές, δτὶ τὸ πλοῖον δὲν θὰ δυνατὸν νὰ φορτώσῃ περίπου τὴν 20ην Ἰουλίου 1965. Συνεπῶς, οἱ ναυλωταὶ ἀδικαιούντων νὰ θεωρήσουν ἀκυρού τὴν σύμβασιν ναυλώσεως. Εἰς τοῦτο οἱ πλοιοκτῆται ἀπήντησαν, δτὶ δτὶ αἰσκησης τοῦ δικαιώματος ἀκυρώσεως ἔδει νὰ γίνῃ ούχι τὴν 17ην Ἰουλίου, ἀλλὰ τὴν 20ην Ἰουλίου οι δη μετὰ τὴν πάροδον τῶν ἐργασίμων ὠρῶν τῆς ἡμερομηνίας ταύτης.

Τὸ 'Εφετείον ἐκρίνει ἐν τελεί, δτὶ οἱ πλοιοκτῆται δὲν ὑπέστησαν ζημίαν τίνα καὶ δη δικαιούμενος αἰσκησίας ποτέ δημόσια δικαιώματος ἀκυρώσεως, αὐτὴ δειπνεῖται συμβολικῆ.

**SOL**

*Always at  
your service*



**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS: "ESOLEL."

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

# 'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΛΥΣΕΙΣ

## ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

### ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Τὸ ἄρθρον 72 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, παρέχει τὸ ἀπόλυτον δικαίωμα εἰς τὸν πλοιάρχον νὰ καταγγέλῃ κατὰ πάντα χρόνον τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ, μὴ ὑποχρεούμενος νὰ τηρήσῃ οἰανδήποτε προθεσμίαν.

Τὸ δικαίωμα τοῦτο τοῦ πλοιάρχου ὑφίσταται εἰς οἰανδήποτε μορφή συμβάσεως, ἀριστου ἢ ὡρισμένου χρόνου, εἴτε ὡρισμένου πλοῦ, χωρὶς νὰ ὑφίσταται καὶ ὑποχρέωσις αὐτοῦ, ὥσπερ ἐπικαλεσθεῖ δικαιολογητικὸν λόγον τινά, διὸ τὴν καταγγελίαν. Τὸ ἀπόλυτον δικαίωμα τοῦ πλοιάρχου, ὡς πρὸς τὴν ἀνεμπόδιστον καταγγελίαν τῆς συμβάσεως τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὸ ὅποιον παρέχεται ἐκ τοῦ νόμου, δικαιολογεῖται ἐκ τῆς εὐθύνης, τὴν ὅποιαν ἔχει ὁ πλοιάρχος διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, τοῦ φορτίου, τῶν ἐπιβαίνοντων καὶ τῆς ἐν γένει διεξαγωγῆς τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔργασίας.

Λαμβανομένων ὑπὸ δικαίωμα τοῦ πλοιάρχου, τὸ 'Υπουργείον συνέστησεν εἰς πλοιάρχον φορτηγού ποντοπόρου πλοίου ἕξ ἀφορμῆς περιουσιασθήσης διαφορᾶς ὥσπερ εἰς τὸ Ναυτικὸν Φυλλάδιον ἀπολυμένου ναυτικοῦ, ἀναγραφῆ ὡς αἰτιολογικὸν ἀπολύσεως «λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου» ἀντὶ τοῦ ἀσφαλείαν τοῦ ναυτικοῦ «ἀμοιβαίδα συναντέσιτο».

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, καὶ ἀνεξαρτήτως τῶν ἀντούτων, καὶ ἡ ἀπώλεια τῆς ἐμπιστούνης τοῦ πλοιάρχου πρὸς τὸν ναυτικόν, ἀποτελεῖ ἐπαρκῆ δικαιολογίαν διὰ τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἀσχέτως ἔτοις εἰς τὴν πρᾶξιν τοῦ δικαιώματος τούτου σπανίως κάνουν χρῆσιν οἱ πλοιάρχοι, διότι αἱ συχναὶ ἀπολύσεις καὶ ἡ ἔξ αὐτῶν ἀνάγκη ἀντικαταστάσεως τῶν ἀπολυμένων, ἔχουν ὥστε ἀποτέλεσμα τὴν αὔξησιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, λόγω τῶν δαπανῶν ἀποζημιώσεως παλιννοστήσεως κλπ.

Ἐξ ἄλλου, εἰς τὸ σχετικὸν ἔγγραφον τοῦ 'Υπουργείου τονίζεται ὅτι ὁ οὕτω ἀπολυμένος ναυτικός δικαιούνται ἀποζημιώσεως

καθοριζομένης ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 75 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.

Εἰς περίπτωσιν ὅμως, κατὰ τὴν ὅποιαν ἡ ἕκ μέρους τοῦ πλοιάρχου καταγγελία τῆς συμβάσεως δικαιολογεῖται ἐκ παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ, τούτῳ πρέπει νὰ είναι διαπιστωμένον καὶ περὶ τὴν πειθαρχίαν, ἀκόμη, δεὸν ὅπως διαπιστωθῇ ἀνακριτικῶς ὑπὸ Λιμενικῆς ἢ Προξενικῆς Ἀρχῆς, καθ' ὃσον ἡ λόγω παραπτώματος ἀπόλυτος τοῦ ναυτικοῦ συνεπεγείται στέρησην ἀπόζημιώσεως καὶ παλιννοστήσεως κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 75 καὶ 78 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.

### Η ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΞΗΡΩΝ ΚΑΙ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΛΟΓΟΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Ἐπὶ τοῦ ἑρωτήματος, ἐὰν ἡ μεταφορὰ ὑπὸ τοῦ πλοίου ἐκτὸς ἔηρων φορτίων (χύδην) καὶ ποσότητος πετρελαιοειδῶν, δύναται νὰ ἀποτελέσῃ νόμιμον αἰτίαν πρώρου λύσεως τῆς συμβάσεως ἀφίστου χρόνου ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, ἐκλήθη νὰ γνωμοδοτήσῃ τὸ 'Υπουργείον.

Οὕτω, ἡ ἀρμοδιός ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν. ἀπεφάνθη ὅτι ἡ ὡς ἄνω περίπτωσις δὲν δύναται νὰ ἀποτελέσῃ νόμιμον αἰτίαν πρώρου λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀφίστου χρόνου ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ. 'Εξ ἄλλου ἡ ἀπενίκητηρού ἐπὶ τῆς αὐτῆς περιπτώσεως ἑρωτήματος, ἔγνωσθη παρὰ τοῦ 'Υπουργείου ὅτι ἡ ἐναλλακτικὴ χρησιμοποίησις τοῦ δεξαμενοπλοίου εἰς μεταφορὰς ἔηρων καὶ ύγρων φορτίων, δὲν θεμελιοὶ δικαιώματος τοῦ ναυτικοῦ νὰ καταγγείλῃ πρώρως τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως ὑπαιτιότητι τοῦ πλοίου, ἐκτὸς ἔτοις εἰς τὴν ἀπομικήν σύμβασιν τοῦ ναυτικοῦ περιλαμβάνεται ρητὸς ὄρος, περὶ μεταφορᾶς ὑπὸ τοῦ πλοίου ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ἔηρων ἢ ύγρων φορτίων.

Ἐν προκειμένῳ, σημειώμενον ὅτι δι' ἑτέρας Διοικητικῆς Λύσεως περιληφθείσης εἰς τὴν ὑπὸ ἀριθ. 35282/3332 ἀπὸ 2.5.66 'Εγκύλιον τοῦ Υ.Ε.Ν., ἡ ὑπηρεσίης εἰχεν ἀποφασθῆ ὅτι μεταβολὴν τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως συνιστῷ μόνον ἡ ὄριστηκή ναυτηγική μετατροπή τοῦ δεξαμενοπλοίου, εἰς πλοίον ἔηρου φορτίου, ὅπεις καὶ παρέχεται εἰς τὸν ναυτικὸν τὸ δικαίωμα καταγγελίας τῆς συμβάσεως.

### Η ΧΑΡΤΟΠΑΙΞΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑ ΚΑΙ ΛΟΓΟΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Ἡ ἀρμοδιός ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου, ἀσχοληθεῖσα μὲ τὴν λαμβάνουσα χώραν εἰς τὰ πλοία χαρτοπαιξίαν, ἔξητασε τὴν περίπτωσιν ἔτοις αὕτη δικαιολογῆ τὴν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπαιτιότητι τοῦ ναυτικοῦ.

Κατὰ ταῦτα, τὸ 'Υπουργείον ἔκρινεν ὅτι ἐκ τοῦ ὅλου πνεύματος τῶν διατάξεων τοῦ Α.Ν. 258 τῆς 17/20 'Οκτωβρίου 1936 «περὶ τοποποιήσεως, συμπληρώσεως καὶ κωδικοποίησεως τῶν περὶ τυχηρῶν καὶ μὴ παιγνίων, διατάξεων», ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρον 105, ἐδάφ. (ια') τοῦ Κανονισμοῦ 'Εσωτερικῆς 'Υπηρεσίας Φορτηγῶν πλοίων, καὶ τὰ ἄρθρα 8, 9, 34 καὶ 70 τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ε.Ν. συνάγεται, ὅτι ἡ διενέργεια τυχηρῶν καὶ μικτῶν παιγνίων εἰς τὰ πλοία ὑπὸ μέλους τοῦ πληρώματος συνιστᾷ πειθαρχικὸν παράπτωμα, δικαιολογούν τὴν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, λόγω παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ, κατὰ τὰ ἄρθρα 73 καὶ 75 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.

### ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΜΠΟΛΕΜΟΝ ΖΩΗΝ Ο ΛΙΜΗΝ ΣΙΧΑΝΟΥΚΒΙΑ

Ἐξ ἀφορμῆς τῶν διεξαγομένων εἰς τὴν Καμπότζην πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων ἐντήθη ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον νὰ γνωμοδοτήσῃ ἐάν ὁ λιμὴν Σιχανούκβιλ τῆς περιοχῆς Καμπότζης θεωρεῖται ἐμπόλεμος ζώνη, δικαιολογούντος τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπαιτιότητι τοῦ πλοίου.

Ἐκ τῆς ἀρμοδιας ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν. ἔγνωσθη, ὅτι ἡ παρούσα καταστασίς τοῦ ἀνωτέρω λιμένος δὲν δικαιολογεῖ τὸν χαρακτηρισμὸν τούτου ὡς ἐμπόλεμου ζώνης, οὐδὲ τὴν πρώρων λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ πληρώματος.

### ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΙΣ ΔΡΑΠΕΤΕΥΣΑΝΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Διὰ Διοικητικῆς Λύσεως τοῦ Υ.Ε.Ν., σχετικῆς μὲ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πλοιοκτητρίας ἐταίριας τοῦ πλοίου νὰ παλιννοστήσῃ δραπετεύσαντα ναυτικόν, ἔγνωσθησαν τὰ ἀκόλουθα:

Ἐφ' ὃσον ἡ παλιννοστησίς τοῦ δραπετεύσαντος ἐπὶ πλοίου ναυτικοῦ αἰτεῖται ὑπὸ τῶν μεταναστευτικῶν ἀρχῶν, ἡ πλοιοκτήτρια τοῦ πλοίου ὑποχρεούται νὰ παλιννοστήσῃ τούτον. Αἱ γενόμεναι εἰς βάρος τοῦ πλοίου σχετικαὶ δαπάναι δύνανται νὰ συμψηφισθοῦν μὲ τὰς τυχὸν ὄφειδομένας εἰς τὸν ναυτικὸν ἀποδοχὰς ἢ νὰ διεκδικηθοῦν δικαιοτικῶν.

Πρὸς ὅλοκλήρωσιν τοῦ θέματος ὑπεθυμίζομεν λύσιν τοῦ Υ.Ε.Ν. δοθείσαν διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 35282/3332 ἀπὸ 2.5.66, εἰς τὴν ὅποιαν τονίζεται ὅτι δικαιολογεῖται καὶ ἡ εἰς βάρος τοῦ ναυτικοῦ καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπαιτιότητος (λόγω παλιννοστησίας) ἐπὶ εἰναὶ ἀνεπιθύμητος (λόγω παλαιᾶς δραπετεύσεως ἢ ἀλλῆς αἰτίας) καὶ παρὰ τὴν ἀπαγόρευσιν, ἔχηλθε τοῦ πλοίου.

### ΜΙΣΘΟΣ

#### ΕΝΑΡΞΙΣ ΚΑΙ ΛΗΞΙΣ ΜΙΣΘΟΥ

Συμφώνως εἰς τὴν παράγραφον 7 τοῦ Κεφαλαίου ΙΑ' τῆς ισχυόσυνης Συλλογικῆς Συμβάσεως φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w., εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὅποιαν τονίζεται ὅτι δικαιολογεῖται καὶ ἡ εἰς βάρος τοῦ ναυτικοῦ καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἐφ' ὃσον ὁ ναυτικὸς εἰδοποιήθη ὑπὸ τῶν μεταναστευτικῶν ἀρχῶν ἵνα εἰναὶ ἀνεπιθύμητος (λόγω παλαιᾶς δραπετεύσεως ἢ ἀλλῆς αἰτίας) καὶ παρὰ τὴν ἀπαγόρευσιν, ἔχηλθε τοῦ πλοίου.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

**BERA**

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ  
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικὴ

πληροφορία:

Γράφτα "Ενυπομ. Ε.Π.Ε.

Άκτη Γ. Κονδύλη 10 - Πειραιεὺς  
Τηλ. 476.573, 471.889

ΠΟΛΕΙΤΑΙ ΣΚΑΦΟΣ σημαία Χονδούρας 9,30 πλάτους 2,20 μ.,

χωρητ. 7,28 κόρων, 10 ἐπιβατῶν 4 κοιτῶνες, W.C. νιπτήρ, μαγειρείον, μηχανὴ PERKINS 48 HP καύσιμα διὰ 18ωρον πλούν βοηθητικὴ ἐξωλέμβιος

PENTA 16 HP δύο ἀντλίαι, ἄγκυραι, τέντες, καλύμματα κλπ. Τιμὴ δραχμ.

120.000.— Εύκολιαι. Τηλ. 477.800, 472.623, 8048.478.

μέρεσ της ναυτολογήσεως του έπι τοῦ πλοίου ύπό τὸν δρον δτι αύτη θά γίνεται ἐντὸς 24 τὸ πολὺ ώρων ἀπὸ τῆς ἀφίξεως τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸν λιμένα τῆς ναυτολογήσεως του.

Τὴς ἀνωτέρω διάταξιν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, ἑπεκαδέσθη τὸ 'Υπουργεῖον ἐπὶ ναυτεργαστικῆς διαφορᾶς ἀχθείσης πρὸς ἐπίλυσιν καὶ κατὰ τὴν ὁποῖαν ναυτικὸς ἀπολυθεῖς λόγῳ πωλήσεως τοῦ πλοίου καὶ ἀφοῦ ἔλασε ἀποζημίωσιν ἐξ ἀποδοχῶν 45 ἡμερῶν ἀπῆτησε καὶ τὴν καταβολὴν μισθοῦ διὰ τὰς ἡμέρας τοῦ ταξιδίου του, πρὸς συνάντησιν τοῦ πλοίου, διαρκείας 12 ἡμερῶν.

Οὕκων νοεῖται ὅτι ἐάν ἡ ναυτολογήσης δὲν πραγματοποιηθῇ ἐντὸς 24 ώρῶν ἀπὸ τῆς ἀφίξεως τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸν λιμένα ναυτολογήσεως, ὁ μισθός θὰ ἀρχίσῃ μετὰ τὴν παρέλευσιν τούτων. 'Ωσαύτως ὁ μισθός λήγει μὲ τὴν λήψιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως καὶ ὡς ἐκ τούτου, ὁ ναυτικὸς δὲν δικαιοῦται μισθὸν καὶ διὰ τὰς ἡμέρας τοῦ ταξιδίου ἐπιστροφῆς.

'Εξ ἀντιθέτου κατὰ τὴν αὐτὴν ὡς ἄνω διάταξιν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως προκειμένου περὶ τοῦ Α' μηχανικοῦ, ὁ μισθός αὐτοῦ ἔρχεται ἀπὸ τῆς ἡμέρας ἀναχωρήσεως πρὸς συνάντησιν τοῦ πλοίου.

### ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

#### ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΘ' ΗΜΕΡΑΝ ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΗΣ ΕΟΡΤΗΣ

Εἰς τὸ Κεφάλαιον Θ' τῆς Ισχυνόσης Συλλογικῆς Συμβάσεως ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων, δρίζονται 17 θρησκευτικαὶ ἑορταὶ, αἱ ὁποῖαι θεωροῦνται ὡς ἡμέραι ἀργίας μόνον ἐφ' ὅσον συμπίπτουν μὲ παραμονὴν τοῦ πλοίου ἐν λιμένι. 'Ωσαύτως, εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ αὐτοῦ Κεφαλαίου τονίζεται ὅτι ἐργασίαι ἔκτελούμεναι κατὰ τὰς ἀργίας ταύτας ἀμείβονται ὑπερωριακῶς.

Εἰς πολαιστέραν 'Εγκύλιον τοῦ Y.E.N. τὴν ὑ' ἀριθ. 101680/8745 ἀπὸ 18.12.67 ἀπερὶ μεθοδεύσεως τῆς ἐργασίας κατὰ Κυριακὰς ἐν τῷ καὶ ἐν λιμένις ἀναφέρεται ὅτι ἀνάλογος μὲ τὴν κατὰ Κυριακὴν ρύθμισιν τῆς ἐργασίας κατὰ τὴν ὁποῖαν τὰ πληρώματα δέοντα νὰ ἀσχολοῦνται μόνον μὲ ἐργασίας ἐπειγούσας καὶ μὲ ἐργασίας μὴ ἐπιδεχομένας ἀναβολήν, πρέπει νὰ είναι καὶ ἡ ρύθμισις τῆς ἐργασίας τοῦ προσωπικού

τῶν πλοίων κατὰ τὰς ἐν πλῷ συμπιπτούσας μεγάλας ἔθνικὰς καὶ χριστιανικὰς ἑορτὰς.

Οὕτω, συμφώνως, εἰς τὸ πενύμα τῆς ὡς ἄνω διατάξεως τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ὡς ἀνωτέρω 'Εγκυλίου, ἡ ἀρμοδιά Διεύθυνσις τοῦ 'Υπουργείου ἐπὶ τεθέντος ἐρωτήματος, ποία είναι ἡ ὑπερωριακὴ ἀμοιβὴ διὰ ἐργασίας ἐν ὅρμῳ ἢ λιμένι, κατὰ τὰς καθορίζομένας ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως θρησκευτικὰς ἑορτάς, ἔγνωμοδότησες ὡς ἀκολούθως:

Ἐργασίαι ἔκτελούμεναι ἐν λιμένι ἢ ὅρμῳ, κατὰ τὰς ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως καθορίζομένας θρησκευτικὰς ἑορτάς, ἀμείβονται δι' ἀπλῆς ὑπερωρίας, μέχρι συμπληρώσεως ὀκταώρου καὶ διὰ διπλῆς τοιαύτης, διὰ πάσαν ἐργασίαν προσφερούμενην πέραν τοῦ ὀκταώρου καὶ μέχρι συμπληρώσεως διωδεκάρου.

### ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

#### ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΔΟΚΙΜΟΥ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ

Καθηκόντων Δοκίμου Μηχανικοῦ συνέχεια. Εἰς τὸ τεύχος τῶν «N.X.» τῆς 15.5.70 ἡ σχολοήθημεν μὲ τὴν ἔκτελεσιν τῶν καθηκόντων τοῦ λιπαντοῦ ὑπὸ τοῦ Δοκίμου Μηχανικοῦ ἐφ' ὅσον ἡ ὄργανικὴ σύνθεσις τοῦ πλοίου δὲν προβλέπει λιπαντήν. Τὸ 'Υπουργεῖον ἐπανερχόμενον, ἐπὶ τοῦ ἐρωτήματος ἐάν ὁ Δόκιμος Μηχανικὸς μετέχει τῆς ἐργασίας καθαρισμοῦ καὶ χρωματισμοῦ τοῦ Μηχανοστασίου, ἔγνωμοδότησεν ὡς ἀκολούθως:

Συμφώνως πρὸς τὸν ισχύοντα Κανονισμὸν 'Ἐργασίαις φορτηγῶν πλοίων, ἀνω τῶν 800 κ.ο.χ. ὁ Δόκιμος Μηχανικὸς μετέχει τῶν φυλακῶν ὡς βοηθός τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς καὶ τῶν διστασσομένων ἐπισκευῶν μηχανικῆς φύσεως. Κατόπιν τούτου, ἡ ἐργασία καθαρισμοῦ καὶ χρωματισμοῦ τοῦ μηχανοστασίου ἀνάγεται εἰς τὰ καθήκοντα τῶν Μηχανοδηγῶν Β', Λιπαντῶν, Θερμαστῶν καὶ Καθαριστῶν.

'Εξ ἄλλου, ζήτημα ἐτέθη ἐάν ὁ Δόκιμος Μηχανικὸς ὑποχρεούται νὰ ἔκτελῃ τὸν καθαρισμὸν τοῦ διασωριστήρος πετρελαίου καὶ ἐλασίου, εἰς ἥν περιπτωσιν ἡ νόμιμος ὄργανικὴ σύνθεσις τοῦ πλοίου δὲν προβλέπει Λιπαντήν.

'Ἐν προκειμένῳ, ἡ ὑπηρεσία ἔκρινεν ὅτι ἐφ' ὅσον ἡ νόμιμος ὄργανικὴ σύνθεσις τοῦ

πλοίου δὲν προβλέπει λιπαντήν, αἱ ἔργασίαι καθαρισμοῦ τοῦ διασωριστήρος πετρελαίου καὶ ἐλασίου ἔκτελούνται ὑπὸ τοῦ Δοκίμου Μηχανικοῦ, εἴτε κατὰ τὴν φυλακήν, εἴτε ἐκτός αὐτῆς — ἀμειδόμενος εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ὑπερωριακάς — ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν τοῦ πλοίου.

#### ΛΙΠΑΝΣΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΙΣ ΑΝΤΑΙΩΝ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Διὰ Διοικητικῆς Λύσεως τοῦ Y.E.N. περιληφθείσης εἰς τὸ Κεφάλαιον Γ' (ἐρώτημα 24) τῆς ὑπ' ἀριθ. 70440/25/70) 6.5.70 κωδικοποιήσεως ναυτεργατικῶν διαφορῶν ἐγνωμοδοτήθη ὅτι ἡ λίπανσις καὶ ἡ παρακολούθησις τῶν ἀνταίων φορτοεκφορτώσεως ἀνάγονται εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ λιπαντοῦ.

Συμπληρώσας τὴν ἀνωτέρω λύσιν ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου, διὰ προσφάτου τοιαύτης, ἀποφαίνεται ὅτι ἡ παρακολούθησις τῶν ἀνταίων φορτοεκφορτώσεως ἀνάγεται εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ λιπαντοῦ ἢ τοῦ λιπαντοῦ ἐφ' ὅσον ἔλλειπει ὁ ἀντλιώρος.

#### ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΤΟΥ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΜΕΧΡΙ 250 Κ.Ο.Χ.

Ζήτημα ἐγεννήθη ἐάν εἰς τὴν φορολογίαν εἰσοδήματος τὴν προβλεπομένην ὑπὸ τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 3323/55 διὰ τούς ἀξιωματικοὺς τοῦ E.N., ὑπόκεινται καὶ αἱ ἀποδοχαὶ τοῦ κυβερνήτου ρυμουλκῶν μέχρι 250 κ.ο.χ.

'Η Διεύθυνσις 'Ἐργασίας τοῦ Y.E.N. γνωμοδοτήσασα ἐν προκειμένῳ, ἔκρινεν ὅτι οἱ κυβερνήται τῶν ρυμουλκῶν μέχρι 250 κ.ο.χ. δέοντον νὰ ὑπαχθῶσιν εἰς τὴν διατάξιν τῆς παραγράφου 1Ε' τοῦ ἀριθμοῦ 7 τοῦ N.D. 3323/1955 «περὶ φορολογίας τοῦ εἰσοδήματος» καὶ ὅχι εἰς τὴν τοιαύτην τῆς παραγράφου 4 τοῦ ἀριθμοῦ 9 τοῦ αὐτοῦ N.D. ἀπαλλασσόμενοι οὕτω, τῆς φορολογίας ὡς πρὸς τὰ ἐκ τῆς ἐργασίας των κτώμενα εἰσοδήματα.

Τοῦτο διότι, οἱ κυβερνήται τῶν ρυμουλκῶν μέχρι 250 κ.ο.χ. τῶν ἐργαζομένων ἐντὸς λιμένων δὲν είναι ἀξιωματικοὶ E.N., ἐπειδὴ ἀφ' ἐνὸς μὲν δὲν κέκτηνται διπλῶματος E.N., ἀλλὰ πτυχίου, καὶ ἀφ' ἐτέρου διότι ὑπὸ τῆς ὄργανηκης συνέσεως ρυμουλκῶν 250 κ.ο.χ. δὲν προβλέπεται θέσις ἀξιωματικοῦ E.N.

# ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

## ΘΗΡΑΞΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 10.00 διὰ ΑΜΟΡΓΟΝ (Κατάπολα), ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΝ ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.  
'Εκάστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ ὥραν 14.00 διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΝΙΣΥΡΟΝ, ΤΗΛΟΝ, ΣΥΜΗΝ, ΡΟΔΟΝ.  
'Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ.

#### Δ/Π ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ

'Εκάστην Τρίτην ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ.  
'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 11.00 διὰ ΚΥΘΩΝ (Λουτρά), ΣΕΡΙΦΟΝ, ΣΙΦΝΟΝ, ΚΙΜΩΛΟΝ, ΜΗΛΟΝ.

'Εκάστην ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΝ, ὥραν 12.00 διὰ ΜΥΚΟΝΟΝ, ΠΑΤΜΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

'Εκάστην ΚΥΠΡΙΑΚΗΝ ὥραν 13.00 διὰ ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ, ΧΙΟΝ, ΟΙΑΝ, ΘΗΡΑΝ.

#### Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

'Εκ Θεσσαλονίκης ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ καὶ ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 09.00 διὰ ΣΚΙΑΘΟΝ, ΣΚΟΠΕΛΟΝ, ΣΚΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ ΘΗΡΑΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

#### Α/Π ΛΗΤΩ

Καθημερινῶς ὥραν 09.00 π.μ. διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ. 'Επιστρ. αὐθημερόν.

#### Α/Π ΑΠΟΛΑΩΝ

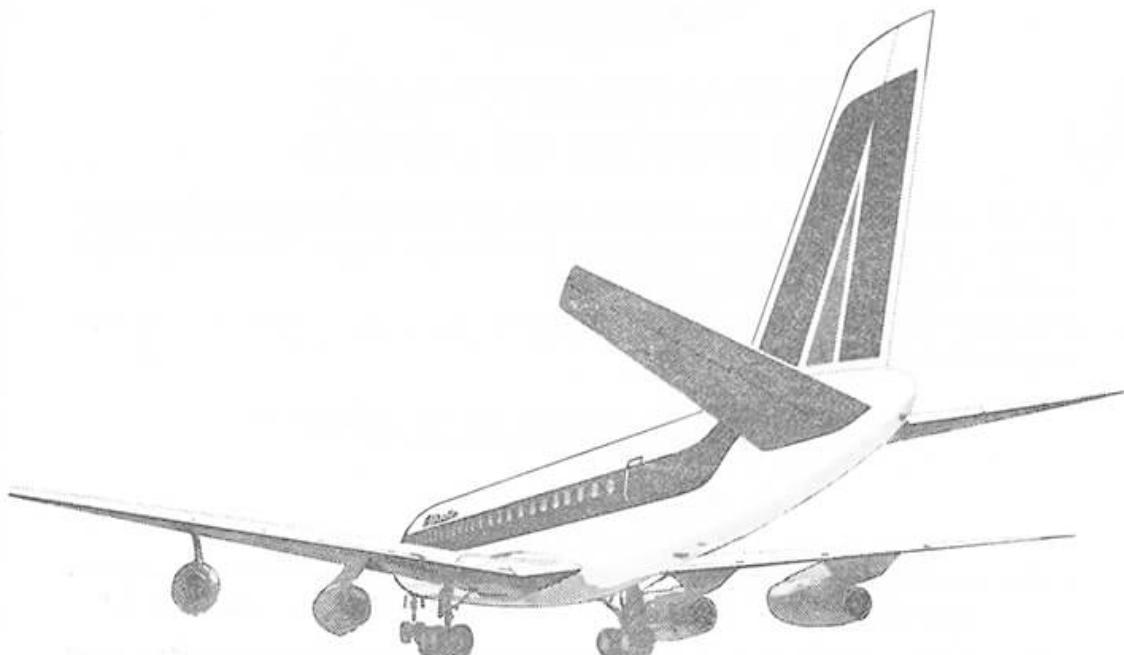
Τὰ δρομολόγια του προσωρινῶν ἀνεκτέλεστα.

# **ὅταν ὁ "Ελλην Θαλασσοπόρος χρειαστή νὰ πετάξῃ θυμάται τὴν Alitalia**

Γιατί ἡ Alitalia βρίσκεται παντοῦ,  
ὅπου και τὰ ἑλληνικά πλοῖα. Καὶ στὶς 5 Ἡπείρους!  
Γιατί παντοῦ ἡ Alitalia ἔχει ἔνα δρομολόγιο μὲν ἔνα  
δυναμικὸ DC 8 γιὰ νὰ τὸν μεταφέρῃ σὲ όποιοδήποτε  
μακρινὸ προορισμὸ ή νὰ τὸν φέρῃ πίσω στὴν πατρίδα.

Γρήγορα, ἀνετα, σὲ μιὰ ἀτμόσφαιρα μεσογειακῆς  
ἐγκαρδιότητας ποὺ θυμίζει Ἐλλάδα. Μὲ Ἰταλικὴ περιποίησι.

Οι Ἑλληνες πλοιοκτῆται καὶ οἱ ταξιδιωτικοὶ πράκτορες  
γνωρίζουν καὶ ἐμπιστεύονται τὴν Alitalia.



**FLY**  
**Alitalia**  
ITALY'S WORLD AIRLINE



# BANQUE DE DÉPOTS



## Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

Δέχεται καταδέσεις εις έλβετικά φράγκα ή εις δραχμάς ή εις οιονδόποτε άλλον ξένον συνάλλαγμα (δολλάρια, λίρας Αγγλίας, γερμανικά μάρκα, όλλανδικά φλωρίνια).

Παρέχει δάνεια ή έγγυητικάς έπιστολάς δι' άγοράς πλοίων - προεξοφλήσεις γναύλων.

ΜΙΑ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΒΕΤΙΑΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΗΣ  
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΜΑΡΙΟΣ Ν. ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ  
Διευθύνων Σύμβουλος

1211 GENÈVE 3 | RUE DU RHÔNE 94 • CASE RIVE 550 • TÉL: (022) 25 43 3 5  
SOCIETÉ ANONYME FONDÉE EN 1921 | TÉLÉGR: DEPOSITBANK • TELEX: 22351 • CHÈQUES POST. I2 I2046

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΑΙ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὸ δεύτερον μέρος τῶν ὀντακοινώσεων τοῦ Γάλλου τεχνικοῦ κ. Σεριό, τοῦ νηογάνωμονος «Βερίτας», τῶν γενομένων κατὰ τὴν ἐδῶ διάσκεψιν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς ἐν λόγῳ ὄργανωσεως.

Τὶ κρύπτεται πίσω ἀπὸ τὴν μαγικὴν λέξιν αὐτοματισμὸς;

Φαίνεται ὅτι μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν ἐπικρατῶν συγκεχυμέναι θέσαι ὡς πρὸς τὸ τί φθεῖται νὰ ἀναμένῃ τὶς ἀπὸ τὸν αὐτοματισμὸν ὡς πρὸς τὸν πρότερον τὴν τύπον τοῦ πλοίου. Πρὸς τὸν ἀναφέρομεν τρεῖς κυρίας κατηγορίας, αἵτινες ἔνιστε ἀποκαλοῦνται ἀδιακρίτως αὐτοματισμὸς;

1. Τηλεχειρισμὸς ἐκ τῆς γεφύρας.

2. Τηλεχειρισμὸς ἐκ τῆς γεφύρας καὶ αὐτοματισμὸς εἰς βαθὺμον δοστὶς ἐπιτρέπει μειωσιν τοῦ προσωπικοῦ φυλακῆς εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

3. Πλήρης αὐτοματισμὸς ἀνευ προσωπικοῦ εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἐπὶ μακράς περίόδους, ὡς π.χ. 16 ἔως καὶ 24 ὥρας τὸ 24ωρον.

Ὦς ὁ οἰσθῆποτε θὰ ἀντιλαμβάνεται, τὸ ἐπενδυθέντων κεφάλαιον εἰς ἑκάστην τῶν τριῶν περιπτώσεων εἶναι τελείως διάφορον. Εἰς τὴν πρώτην εἰναι τῆς τάξεως τῶν 30.000 δολαρίων, εἰς τὴν δευτέραν δὲν ἀφίσταται τῶν 100.000 δολαρίων, εἰς δὲ τὴν τρίτην περιπτώσιν ὅπατείται δαπάνη 250.000 δολαρίων περίοδον. Βεβαίως, οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ δὲν πρέπει νὰ θεωρηθοῦν ὡς δεδομένοι, ἐφ' ὅσον πρὶν ἡ ἀναφέρωμεν οἰδηπότε ποσον, διφείλομεν νὰ γνωρίζωμεν τὸν τύπον τοῦ πλοίου, ἐπὶ τοῦ ὅποιού θὰ ἐφαρμοσθῇ ἑκάστη τῶν περιπτώσεων. Ὦς ἐκ τούτου, ἐπιθυμούμεν νὰ ἔχετε μόνον ὑπ' ὅψιν τὰς ἀναλογίας τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν.

Παραστηρούμεν, ὅτι ἡ ὡς ἄνω ταξινόμησις τοῦ αὐτοματισμοῦ εἶναι ἀπλοποιημένη ὑπὲρ τὸ δέον. Ἐπὶ παραδείγματι, εἰς τὴν τελευταίαν περιπτώσιν ἔχομεν δύο διαφόρους ἐκδοχάς: Εἴτε αὐτὸν ὁ ματισμὸς ἐπὶ τῷ μηχανοστάσιον, ἐνῷ τὸ σκάφος εὐρίσκεται ἐν πλῷ, ἡ πλ. ἡ ρ. ἡ αὐτοματισμὸς μόνον τελεσμῶν ἐντὸς τοῦ λιμένος, κατὰ τὸν διάπλουν στενῶν ἢ κατὰ τὴν διάρκειαν ἐναντίων καιρικῶν συνθηκῶν. Εἰμεθα τῆς γνώμης, ὅτι ὅταν ὁ χρόνος χειρισμῶν εἰναι τῆς τάξεως τοῦ 0,5% τοῦ χρόνου ἀπασχολήσεως ἐνὸς σκάφους, δὲν ὑφίσταται λόγος πλ. ἡ ρ. ο. υ. αὐτὸν ὁ ματισμὸς.

Ἄντιθετως, δταν ὁ χρόνος τὸν ὅποιον ἔνα σκάφος ἀναλίσκει εἰς χειρισμοὺς εἶναι ὑπολογίσιμος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν συνολικὸν χρόνον ἀπασχολήσεως του, ὡς εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν ὀχηματαγωγῶν καὶ τῶν ταχέων

**Dr. DIMITRIOS SALIVARAS**  
ΙΑΤΡΟΣ

Appointed and Approved by : P. & I. Clubs  
in Buenos Aires, Argentina

C. Pellegrini 641  
Buenos Aires Tel. : 85 - 3943  
Cables : Salivaras - B. Aires : 30 - 0590

κωτέρα βαθμίς).

- 3) Φυλακή ἐξ ἐνὸς ἀνδρὸς (ἐλευθέρου).
- 4) Φυλακή ἐξ ἐνὸς ἀνδρὸς (εἰς τὴν αἰθουσαν ἐλέγχου τοῦ μηχανοστασίου).
- 5) "Ανευ φυλακῆς κατὰ τὸν πλοῦν.
- 6) Πλήρης αὐτοματισμὸς (ἀνωτάτη βαθμίσ).

"Ἄς ὁδηλήσωμεν, τώρα, ἐπ' ὀλίγον, δι' ἑκάστην τῶν ἑπτὰ (7) κυρίων λειτουργῶν τοῦ σκάφους ἀπὸ τὴν σκοπιάν τοῦ μειωμένου πληρώματος:

1. Τηλεχειρισμὸς ἐκ τῆς γεφύρας. Δὲν ὑπάρχει ἀνάγκη νὰ ἔξηγήσωμεν τί σημαίνει αὐτό, ἐπιθυμούμεν μόνον νὰ εἰπωμεν διότι εἰναι ἀπλοποιημένον διότι πρόκειται μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀποτόμου «κράτει» τῆς μηχανῆς.

2. Περιοδικαὶ ἔργασίαι τοῦ πληρώματος (ὁλιγώτερον ἀπὸ 24 ὥρας): Τούτων ἐπιλαμβάνεται ὁ αὐτοματισμὸς, ὡς π.χ. ἀντλησιν διπυθμένων καὶ /ή διατήρησιν ἰκανοποιητικοῦ ἐπιπέδου καυσίμων εἰς τὰς δεξιαιμένας ἡμερησίας καταναλώσεως καὶ /ή καταγραφὴν τῆς θερμοκρασίας καὶ τῆς πιέσεως.

3. Αὐτοματισμὸς διὰ βλάβας: Αὐτὴ εἶναι μία μέθοδος, γνωστὴ εἰς τὴν πλειονότητα τῶν ποντοπλόων, ητοις ἐνεφανίσθη πρὸ δεκατίας καὶ πλέον — αὐτόματος λειτουργίας τῆς γεννητρίας εἰς περίπτωσιν γενικῆς δικτοπῆς ρεύματος (blackout) — ἀντλία λιπαντικοῦ ἐλάσιου ἐλέγχος (finished with engines), συμπεριλαμβανομένου ἡ διχι τῶν ἀγωγῶν πετρελαίου — ρυθμισταὶ διαφόρων εἰδῶν — λαμπτήρες διὰ τὸν διάπλουν τοῦ Σουέζ κ.λπ.

4. Αὐτοματισμὸς εἰς τὴν ἑκτέλεσιν χειρισμῶν ἐντὸς λιμένων: "Η περίπτωσις αὐτὴ περιλαμβάνεται μόνον εἰς τὴν ἀνωτάτη βαθμίδα πλήρους αὐτοματοποιήσεως.

5. Ἐπάρκεια καὶ παρακολούθησις διὰ τὴν ἀσφαλή λειτουργίαν τῆς μηχανῆς: Τούτο ἀφορᾶ σύστημα συναγερμῶν, δπει, ἐργάζεται ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν περίπτωσιν 3 μὲ τὴν διαφορὰν διτὶς ἡ αἵτια τῆς βλάβης καταγράφεται — αὐτὸς ισχύει διὰ τοὺς λέβητας ὑψηλούχυμηλού ἐπιπέδου — βλάβαι εἰς τὴν τροφο-

φορτηγῶν γραμμῆς, δ πλ. ἡ ρ. σ. αὐτοματισμὸς ἐπανειληφέται. Φυσικά, ἡ δαπάνη διὰ τὸν αὐτοματισμὸν μόνον τὸ πρότερον νὰ συσχετίζεται μὲ τὴν ὀλικὴν ἀξίαν καὶ τὸν τύπον τοῦ πλοίου. Εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἐναπόκειται ἡ ἔξορκισμὸς τῆς οἰκονομίας (μείωσις τοῦ πληρώματος, βελτιστισμὸς χειρισμῶν καὶ ἐποιητικότητας τοῦ σκάφους), ητοις εἶναι δυνατὸν νὰ ἔπιενται τοῦ κόστους καὶ τῶν τρεχουσῶν δαπανῶν τοῦ διλούντος γεφύρας.

Εἰς οἰσθῆποτε λύσην καὶ ἀν καταλήξουν οι πλοιοκτήται, ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως διπού δ αὐτοματισμὸς περιορίζεται εἰς ἀπλούν τηλεχειρισμὸν ἐκ τῆς γεφύρας, τὸ Μπιράν Βερίτας θὰ ἐπιμένῃ πάντοτε ἐπὶ τῶν ἔχησης σημείων:

α) "Ἐλεγχος καὶ παρακολούθησις τοῦ κυρίου μηχανοστασίου ἀπὸ τὴν προετοιμασίαν τῆς μηχανῆς (stand by) μέχρι τὴν διακοπὴν λειτουργίας αὐτῆς (finished with engines), συμπεριλαμβανομένου ἡ διχι τῶν ἀγωγῶν.

β) "Ἀνίχνευσις καὶ αὐτόματος συναγερμὸς εἰς περίπτωσιν πυρκαϊδῶν, ὡς καὶ μηχανῆμάτων ἀπαίτησαν ἡθεύοντες ἐν ἐνεργείᾳ ἀριθμῶν πυροσβεστικῶν συσκευῶν. Ἀνίχνευσις οἰσθῆποτε εἰσηγεῖται περιπτώσιον πυρκαϊδῶν — ρυθμισταὶ διαφόρων εἰδῶν — λαμπτήρες διὰ τὸν διάπλουν τοῦ Σουέζ κ.λπ.

γ) Συνεχείας ἀναφέρομεν τὰς διαφόρους δυνατότητας περιπτώσεων εἰς τὴν πλειονότητα τῶν ποντοπλόων, ητοις ἐνεφανίσθη πρὸ δεκατίας καὶ πλέον — αὐτόματος λειτουργίας τῆς γεννητρίας εἰς περίπτωσιν γενικῆς δικτοπῆς ρεύματος (blackout) — ἀντλία λιπαντικοῦ ἐλάσιου ἐλέγχος (finished with engines), συμπεριλαμβανομένου ἡ διχι τῶν ἀγωγῶν πετρελαίου — ρυθμισταὶ διαφόρων εἰδῶν — λαμπτήρες διὰ τὸν διάπλουν τοῦ Σουέζ κ.λπ.

δ) Σύνθετος χειρισμὸς ἐκ τῆς γεφύρας (κατωτάτη βαθμίς αὐτοματισμοῦ).

ε) Σύνθετος χειρισμὸς ἐκ τῆς γεφύρας (ἀ-

## THE UK P&I CLUB (BERMUDA)

Συμμετέχοντα πλοῖα 44 ἑκκτομιωρίων τόννων γκρός ύπο 68 σημ.

Διευθυνταί : Thos. R. Miller & Son (Bermuda),  
Mercury House, Front Street, Hamilton, Bermuda (P.O. Box 665).  
Τηλέφωνον : Hamilton 24724. Τελέξ : Bermuda 317.

Ωσάύτως Διευθυνταί τῶν : The Hellenic War Risks Club (Bermuda),  
The International Mutual Strike Club (Bermuda), και Συνδιευθυνταί τοῦ  
Through Transit Marine Mutual Assurance Association (Bermuda).

\* Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ : Thos. R. Miller & Son,  
14-20 St. Mary Axe, London, E.C.3. Τηλέφωνον : 01-283 4571.  
Τελέξ : 23544. Τηλεγραφήματα : Mutuality, London E.C.3.

Thos. R. Miller & Son εἶναι ἐπίσης Διευθυνταί τῶν U.K. Defence Club,  
U.K. War Risks Club και Hellenic War Risks Club.

δοσίαν καυσίμου (αύτόματος έναρξης λειτουργίας της βοηθητικής τροφοδοτικής άντλιας), έν γένει δὲ τὸ σύστημα θά ἐλέγχῃ τὴν ἔτοιμότητα τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων.

Εἰς τὸ δεύτερον εἶδος αὐτοματισμοῦ, δὲ εἰς τὴν αἰθουσαν ἐλέγχου υποτίθεται ὅτι διαθέτει ίκανοποιητικάς γνώσεις μηχανικῆς, διστάτε νὰ ἐπιληφθῇ τῆς καταστάσεως.

6. Πυρκαϊά, εἰσροή υδατος καὶ διαρροαί, προστασία καὶ ἀνίχνευσις: Αὐτὸς ἀφορᾷ, κυρίως, εἰς τὴν πρόληψιν ἐνὸς ἀτυχήματος δι' ἀνίχνευσεως — διαρροαὶ καυσίμων ή εἰσροή θαλασσίου υδατος.

Λόγῳ τῆς παρουσίας τοῦ φύλακος εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ή ἐργασίας εἰς τὸ τρίτον εἶδος εἶναι ἀπλοποιημένη.

7. Ἀνευ ἐλέγχου: Τοῦτο ἀναφέρεται μόνον εἰς τὰ εἰδὴ 3 καὶ 4 τοῦ αὐτοματισμοῦ, διότι ἔχει ἐπανειλημμένας ἔξαρκισθή, διτὶ δὲ τῆς φυλακῆς εἶναι εἰς θέσιν νὰ δράσῃ εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης.

Μὲ ἄνω τῶν 240 αὐτοματοποιημένων σκαφῶν, παραδισθέντων ή υπὸ κατασκευήν, δὲ γαλλικὸς νηογάδων εὑρίσκεται εἰς τὴν πρώτην γραμμήν τῆς ιαπτιλιακῆς αὐτῆς ἔξειδες.

‘Η ἐπέκτασις εἰς τὸν τομέα αὐτὸν ἔλαβε χώραν ταυτοχρόνων μὲ τὴν εὐνοϊκὴν ὑποδοχὴν τῆς ἀνωτάτης βαθμίδος αὐτοματισμοῦ υπὸ πολλῶν Γάλλων πλοιοκτητῶν.

Αἱ ὑποδείξεις τοῦ νηογάδονος ἔτυχον τῆς ἐγκρίσεως ἀμφοτέρων, τοῦ ‘Υπουργείου Μεταφορῶν καὶ τῶν ἐργατικῶν ἐνόστων.

Περιττὸν νὰ εἴπωμεν, διτὶ δὲ γαλλικὸς νηογάδων παραπολούμενος ἐν τοῦ σύνεγγυς δῆλας τὰς ἔξειδες, ἀφ' ὃτου δὲ αὐτοματισμὸς εὑρίσκετο εἰς τὸ σπάργανα καὶ εἶναι τῷρα εἰς θέσιν νὰ ἔκφράζῃ μὲ ἀπαράμιλον πείραν — γνώμην ἐπὶ τοῦ τεχνικοῦ αὐτοῦ τομέως, δηστὶς ἀποτελεῖ τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς συγχρόνου μηχανικῆς εἰς τὰ πλοῖα.

Εἶναι λυπηρὸν τὸ γεγονός, διτὶ δὲ πλοιοκτῆται δὲν ἐπωφελοῦνται τῶν ὑπηρεσιῶν, τὰς δὲ ποιαὶς δὲ γαλλικὸς νηογάδων εἶναι εἰς θέσιν νὰ προσφέρῃ εἰς τοὺς διαφόρους τομέis τῶν ἐργασιῶν των. Θὰ ἡδύναντο, ἐπὶ παραδείγματι, νὰ μᾶς συμβούλευθοῦν ἀπὸ τὰ πρώτα στάδια τοῦ ἔργουρήματος, δῶστε νὰ ἐπιτύχουν ἐπακριβῶς δὲ ἀπατείτων. Ποῖος εἶναι δὲ σκοπὸς των, εἰς τὶ ἀποθέλετουν καὶ, γενικῶς, ποῖον εἶναι πρακτικῶς τὸ πλαίσιον τῶν ἀναγκῶν τοῦ πλοιοκτήτου.

Διὰ τῆς λέξεως πλαίσιον ἔννοούμεν τὸν ἀριθμὸν καὶ τὰ ἐπαγγελματικὰ προσώπων τοῦ πληρώματος, τὴν φύσιν τῶν ταξιδίων καὶ τὰς τεχνικὰς εὐκολίας, τὰς δὲ ποιαὶς ἐνδέχεται νὰ συναντήσῃ τὸ σκάφος εἰς τοὺς λιμένας προσεγγίσεως του.

‘Αντιλαμβανόμεθα, διτὶ δὲ ἐπιτυγχανομένη οἰκονομία ἐπὶ τῆς μὴ ὑπάρχεως 1, 2 καὶ 3 πυροσβεστῶν ἔναντι τῆς διπάνης τοῦ αὐτοματισμοῦ, ἵσως δὲν ἐνδιαφέρει, ἐκ πρώτης ὅφεως, τὸν ‘Ελληνα πλοιοκτήτην. ‘Αλλὰ ἐὰν δὲ αὐτὸ ματισμὸς προσφέρει κα-

λυτέραν ὑπηρεσίαν ἀπὸ τοὺς ἄνδρας τῆς φυλακῆς, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν παρακολούθησιν καὶ τὴν καλυτέραν ἔτοιμότητα τοῦ πλοίου — ὅπερ θὰ ἔχῃ ἐνέργειακά ἀποτελέσματα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν του — τότε δὲ ‘Ἐλληνα πλοιοκτήτης’ ἵσως ἀλλάξῃ γνώμην περὶ τοῦ αὐτοματισμοῦ. Δύνανται εἰπίσης νὰ διατηρῇ ἐπὶ τοῦ σκάφους τοὺς ἐπὶ πλέον ἄνδρας η μέρος αὐτῶν, διὸ νὰ τοὺς χρησιμοποιήσῃ εἰς περίπτωσιν βλάβης τοῦ αὐτοματισμοῦ ή δυσκολιῶν, αἵτινες εἶναι δυνατῶν νὰ ἐμφανισθοῦν πέραν τῶν τεχνικῶν δυνατοτήτων του προσωπικοῦ μηχανῆς, δῶστε τὸ σκάφος θὰ δυνηθῇ νὰ συνεχίσῃ τὸν πλούν του μὲ συμβατικὰ μέσα.

‘Ἐν τῷ μεταξύ, τὸ ἔξτρα προσωπικὸν θὰ ἀνήκῃ εἰς μίαν διμάδα ἐπισκευῶν, ή δόποια θὰ διατηρῇ τὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα. ‘Ο γαλλικὸς νηογάδων δύναται εἰπίσης νὰ φανῇ χρήσιμος εἰς περίπτωσιν ἀγοράς ἐνὸς μεταχειρισμένου ‘αὐτοματοποιημένου πλοίου. ‘Η δαπάνη διὰ τὰς ὑπηρεσίας ἐνὸς ἐπιθεωρητοῦ μας, γνώστου τοῦ αὐτοματισμοῦ, δὲν θὰ ἥτο περιττή. ‘Επίσης, εἰς περίπτωσιν μετασκευῆς εἰς αὐτοματοποιημένον ἐνὸς μικρᾶς ἡλικίας σκάφους, ναυπηγηθέντος π.χ. μετὰ τὸ 1960,

προσφερόμεθα νὰ μελετήσωμεν τὸ πρόβλημά σας καὶ νὰ ἐπανέλθωμεν μὲ μίαν ἀπλήν συμβούλην ή ἀκόμη καὶ μὲ λεπτομερεῖς προδιαγραφάς, τὸν τύπον καὶ τὰ ὑλικά, τὰ δποῖα πρέπει νὰ ἀγορασθοῦν, τὸ κόστος καὶ τὸν ἀπαιτούμενον χρόνον διὰ τὴν ἐγκατάστασιν.

Φυσικά, δυνάμεθα, διὸ νὰ καλυφθεῖμεν, νὰ εἰμεδα ὅλην τις ἀπαισθόδοξοι, δύσον ἀφορᾶ τὸν χρόνον, ἐφ' ὅστον δὲν δυνάμεθα νὰ ἐλέγχωμεν τοὺς εἰς θρησιμοίσθιούν περίπτωσιν τῶν τεχνικῶν δυνατοτήτων του προσωπικοῦ μηχανῆς, δῶστε τὸ σκάφος θὰ δυνηθῇ νὰ συνεχίσῃ τὸν πλούν του μὲ συμβατικὰ μέσα.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

‘Εκ τῶν ἀνωτέρω περαίνομεν, διτὶ οὐδεὶς παραβλέπων τὴν πρόδοσον καὶ ἀποκλείων τὰς νέας μεθόδους, ἐπιτυγχάνει. ‘Ως ἐκ τούτου, πρέπει νὰ καταβληθοῦν προσπάθειαι δημιουργίας ἐνὸς ἀνοίγματος εἰς τὸ ψυχολογικὸν φράγμα, δηπερ παρεμποδίζει τὴν ἐφαρμογὴν μεθόδων αὐτῶν καὶ νὰ ὑποκινήσωμεν τοὺς ὀπισθοδροικούς.

‘Αφήνομεν τὸ ἀναγνώστην νὰ συνάγῃ τὰ συμπεράσματά του.

## ΦΑΡΟΣ ΜΕ ΑΚΤΙΝΑΣ ΛΑΙΖΕΡ

Συμφώνως πρὸς ἀνακοίνωσιν τῶν ἀρμόδιων Αὐστραλιανῶν ‘Ἀρχῶν, μέχρι τέλους τοῦ ἔτους θὰ ἀρχίσῃ ή λειτουργία τοῦ πρώτου εἰς τὸν κόσμον Φάρου μὲ ἀκτίνας λαίζερος. Θὰ ἐγκατασταθῇ εἰς τὸ σημεῖον Πόιντ - Ντέιντζερ τῆς ‘Ανατολικῆς Αὔστραλιανῆς ἀκτῆς. Χαρακτηριστικὸν τοῦ νέου φάρου εἶναι διτὶ δέκας μικρότερον τῶν 2 μέτρων, διάμετρον μᾶλις 12 ὕπατα καὶ βάρος 100 λιτρῶν. Θὰ χρησιμοποιῇ ηλεκτρικὴν ἐνέργειαν

διλιγωτέρων ἐνὸς μικροῦ ραδιοφώνου καὶ ἐν ἀνάγκῃ θὰ δύναται νὰ λειπουργήσῃ μὲ 2 μπαταρίας αὐτοκίνητου. Παρ' ὅλα αὐτά, θὰ ἐκπέμπῃ δυνατὸν φῶς εἰς ἀπόστασην 22 μίλιων καὶ μάλιστα υφ' οἰσαδήποτε καιρικάς συνήθειας (βροχή, δύμη, καπνός κλπ.).

‘Η νέα ἐφεύρεσις ἔχει προκαλέσει ηδη παγκόσμιον ἐνδιαφέροντα καὶ οἱ ἀρμόδιοι πιστεύουν διτὶ θὰ ἀντικαταστήσῃ βαθμιαίως τοὺς παλαιοὺς συμβατικούς φάρους.

## Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΔΟΡΥΦΟΡΟΥΣ

Καλύτεραι ἐπικοινωνίαι τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν μὲ δόλον τὸν κόσμον πιθανὸν νὰ ἐπιτευχθῶνται κατόπιν τῶν πειραμάτων μὲ διαστημικούς δορυφόρους, ποὺ θὰ διεξαχθῶν ἀπό ἕνα σκάφος κοντένερ, ἀποπλεύσαντας ἐκ Λίβερπουλ διὰ Νέας Υόρκην, τὴν 20ήν Αὐγούστου. Τὸ σκάφος τοῦ ‘Ατλαντικοῦ Κόσμου’ τῆς Κιούναρντ Μπρόκλμπαν, ἐφωδιάσθη μὲ ειδικὰς κερδαίας καὶ συσκευάς, διὰ τὰς διαδραματίστηκες δοκιμαστηρίους κατὰ τὸν δέκανην τοῦ σκάφους πρόσεχεις μηχανῆς. Τὰ πειράματα θὰ διεξάγονται καθ' χρόνον τὸν διαστηματικόν περίπτωτον.

Τὸ σκάφος θὰ ἐπιχειρήσῃ διαφόρους τρόπους ἐπικοινωνίας μὲ ραδιοσταθμούς εἰς τὴν

Βρετανίαν καὶ τὴν ‘Αμερικήν, καθὼς καὶ μὲ ἔνα δόλλανδικὸν σκάφος, μέσω δορυφόρου ἐλεγχομένου υπὸ τῆς Διοικήσεως ‘Αεροναυτικῆς καὶ Διαστήματος τῶν ‘Ηνωμένων Πολιτειῶν. Τηλεφωνήματα ἀπό τὸ σκάφους πρὸς τὴν ἀκτήν καὶ ἀπό τὸ σκάφους πρὸς σκάφος θὰ διοχετεύνται μεσάν τοῦ διαστημικού δορυφόρου, καθὼς καὶ στοιχεῖον κομπιούτερ καὶ μεταδόσεις διὰ ραδιοτηλετύπου. ‘Εάν τὰ πειράματα ἐπιτύχουν, σι τὸ σκάφος πρόσεχεις μὲ δόλον τὸν κόσμον θὰ βελτιωθοῦν καὶ ἐπίσης τὸ πρόγραμμα αὐτὸς ἕστις δόηγηση εἰς τὴν σύνεσιν τῶν σκαφῶν καὶ ἐγκατεστημένων ἐπὶ τῆς ἀκτῆς κομπιούτερς, μέσω δορυφόρου, διὰ τὴν ἐπίτευξιν ἀπό λεπτοῦ εἰς λεπτὸν πληροφοριῶν, σχετικῶν μὲ τὸν καιρὸν καὶ τὰς συνήθειας ἐλλιμενισμοῦ τῶν σκαφῶν.

## NORDANA LINE (D.F.D.S.) COPENHAGEN

TAXEIAI TAKTIKAI GRAMMAI METAEUX LIMENON :

KOLPOU H.P.A. (TAMPA — NEW ORLEANS — HOUSTON) — ELLADOS KAI TANAPALIN

DIA NEOTEYKTWN DHEZELOKINHTWN SKAFON TAXYHTHTOS 21 MIALLOUN

ME PYKTIKOYX XWROUYX (diakrata, wafrikia, turiya, frouta)

KAI MPIGEX 85\* KAI 50\*\* TONNOUN

M.V. «ALBERTA»\*\* M.V. «MISSOURI»\*\* M.V. «MANITOBA»\* M.V. «MICHIGAN»\*

Prosoxeis anachorhseis  
ek Kolpou : 28/9—6/10

13—23/10 30/10—10/11 1—10/12

'Anamenvontai eis Peiraias : 28—29/10 14—15/11 2—3/12 31/12—2/1

14—15/11 2—3/12

DEKTAI EPISHS FORTOWSEIS DIA TOUS LIMENAS :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

GENIKOI PRAKTORES EN ELLADI: BALTIC LEVANT Co.

AKTI MIAOUYAN 7, PEIRAIYES — P.O.B. 110

Tellefwna: 479-265, 476-902 — Tellex: 2597 PEIRAIYES — Telgry: BALEVSHIP, BEJASHIP



## ΓΑΛΛΙΑ

ΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ

Αι δαπάναι του Υπουργείου Ναυτιλίας, αι άναγραφόμεναι εις τὸν πρὸ τῶν ἡμέρων κατατεθέντα εἰς τὴν Γαλλικὴν Ἐθνοσυνέλευσιν προϋπολογισμὸν τοῦ 1971 ἔχουν ὡς κάτωθι διὰ τὰ κυριώτερα κονδύλια τῶν πιστώσεων ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας: Διὰ τὴν Κοινωνικὴν Πρόνοιαν (συντάξεις ναυτικῶν κλπ.), φράγκα 491.187.340. Διὰ τὰς ἐπιχορηγήσεις εἰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις Ἑθνικοῦ ἐνδιαφέροντος φράγκα 113.500.000. Διὰ τὴν ἀλιείαν (ἐπιχορηγήσεις) 3.414.000 φρ. Διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν φρ. 9.690.977. Σύνολον πρεχουσῶν δαπανῶν, συμπεριλαμβανομένων ἑκατίνων τῆς Διοικήσεως 694.430. 123 φράγκα, ἔναντι προπογυμένου ἔτους φρ. 633.975.660.

Ἐξ ἄλλου εἰς τὰς δαπάνας παγίου κεφαλαιού περιλαμβάνονται: Ἐπιχορηγήσεις εἰς τὰ ναυτιγεῖα 355.150.000 φραγκα. Ἐπιδοτήσεις διὰ τὸν ἐκουγχρονισμὸν ὑφισταμένων πλοίων 25.000.000 φρ. Διὰ τὸν ἐκουγχρονισμὸν τῆς ἀλιείας 17 ἑκατομ. φρ. Σύνολον πιστώσεων παγίου κεφαλαιού 435.300. 000 φρ. καὶ σύνολον διὰ τὴν Ναυτιλίαν 1. 129.738.123 φράγκα.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

300 ΣΚΑΦΗ ΕΝΤΟΣ 10ΕΤΙΑΣ

Μὲ ψήφους 68 κατὰ μιᾶς ἡ Γερουσία ἐνέκρινε τὸ νομοσχέδιον περὶ ναυπηγήσεως 300 ἐμπορικῶν σκαφῶν ἐντὸς 10ετίας, μὲ ἐπιδρυσιν τοῦ ἀμερικανοῦ δημοσίου ἐνὸς περίπου δισεκατομμύριον δολαρίων. Εἰς τὰ οὔτω, κρατικὴ ἐπιχορηγήσει, ναυπηγούμενα σκάφη παρέχονται καὶ φορολογικαὶ τινες διευκολύνσει, τῶν ὅποιων μέχρι τοῦδε ἀπελάμβανον αἱ 13 ἑκτελοῦσαι τακτικὰς γραμμὰς ἔταιρισι.

Τὸ νομοσχέδιον θέλει ἐν συνεχείᾳ συζητηθῆ παρ' ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας καὶ τῆς Βουλῆς.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

ΔΙΑ ΣΚΑΦΟΣ 1.2 ΕΚΑΤΟΜ. ΤΟΝ.!

Ἡρχισαν ἀπὸ μηνὸς αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς μεγαλύτερας εἰς τὸν Κόσμον ναυπηγικῆς ἑσχάρας ἀπὸ τὰ ναυτηγεῖα Μιτσούμπισι. Θὰ δύναται νὰ δεχθῇ δεξαμενόπλοιον 1.2 ἑκατομ. τόν. d.w. Ἡ νέα ναυπηγικὴ μονάς συνιστάται εἰς τὴν νῆσον Κογιάγκι τοῦ κόλπου τοῦ Ναγκασάκι. Δύο ἔτη θὰ χρειασθῇ ἡ κατασκευὴ τῆς μὲ κόστος 32,4 ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας.

## ΙΣΡΑΗΛ

Η ΝΑΥΤΙΑΝ ΤΟΥ

Οι Ισραηλινοὶ πλοιοκτῆται ἀμφισβητοῦν ἀπὸ τὸν τουρισμὸν τὴν πρώτην θέσιν εἰς συ-

διεθνεῖς μεταφοράς.

Ἐξ ἄλλου, αἱ λιμενικαὶ Ἀρχαὶ τοῦ Ἰσραὴλ προγραμματίζουν ἔργα διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων κοντένερς καὶ τῶν πλοίων κυλιομένων ὁχημάτων, ὡς καὶ βελτιώσεις εἰς τοὺς τρεῖς κυρίους λιμένας τῆς χώρας, τὴν Χαϊφαν καὶ Ἀσοντον ἐπὶ τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Ἐιλάτ, εἰς τὸν κόλπον τῆς Ἀκαμπτα, δισταὶ θὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν πρὸς τὴν Ἐρυθράν Θάλασσαν καὶ τὸν Ἰνδικὸν Ωκεανὸν κίνησιν.

## ΙΤΑΛΙΑ

Ο ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΣ  
ΤΩΝ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ

Διὰ τὰς ἐπιχορηγήσεις εἰς τὰς ἑκτελούσας τὰς γραμμὰς ἔθνικον συμφέροντος καὶ τοπικῆς σημασίας ναυτιλιακὰς ἔταιρισι, ἐνεγράφησαν πιστώσεις εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ 1971 τοῦ Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας 72 δισεκατομμύρια λιρετῶν διὰ τὰς πρώτας καὶ 46.7 δισεκατομ. λιρετῶν διὰ τὰς δυναμικὰς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀποτελεῖται εἰς 109 πλοίων, 2 περίπου ἑκατομμυρίων τόνων.

Τὸ Ισραηλινὸν ὑπουργεῖον τῶν Μεταφορῶν ὑπολογίζει διτὶ μέχρι τοῦ 1975 τὰ ἐπηρίως μεταφερόμενα φορτία θὰ ἀνέλθουν εἰς 10,6 ἑκατομμύρια τόνων, ἐν συγκρίσει πρὸς 6,8 ἑκατομμύρια τόνων, τὸ παρελθόντος ἔτους.

Τὸ ὑψηλὸν κόστος κατασκευῆς ἀποτελεῖται περιοριστικὸν παράγοντα, ἀλλ᾽ ἡ ναυτικὴ βιωμογενία, ἥτις ἔγκατελείψειν ἦδη τὸν ζημιούόν ἐπιβατηγόν τομέα, προσχόρει καταρτίζουσα σχέδια διὰ σκάφη νέου τύπου, προσηρμοσμένα εἰς τὰς μεταφορικὰς ἀπαιτήσεις.

Ἡ μεγαλύτερα ναυτιλιακὴ ἔταιρισι τοῦ Ἰσραὴλ, ἡ Ζίμ, προσαρμόζεται εἰς τὸν αἰῶνα τῶν κοντένερων, Ἀνεγράφη σχετικῶς ἡ πληροφορία, διτὶ διαπραγματεύεται τὴν ἀγορὰν δύο μεγάλων πλοίων κοντένερς τῆς Μάρτσου Λάιν, 34.000 τόνων. Ἐπὶ τοῦ παρόντος θὰ συνεχίσῃ νὰ μεταφέρῃ ἐμπορευματοκιβώτια ἐπὶ συμβατικῶν φορτηγῶν. Ἀλλὰ ἀπὸ τοῦ 1973 ἐλπίζει νὰ ἀποκτήσῃ τὰ πρώτα 8 ἐκ τῶν 33 νέων σκαφῶν, εἰς τὰ δύοις ἐπειδύντοι 300 ἑκατομμύρια δολαρίων. — Διπλάσιον ποσὸν τῆς ἐκτιμωμένης ἀξίας τοῦ ὑπάρχοντος Ισραηλινοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Τέσσαρα ἐκ τῶν ὡς ἀνω σκαφῶν θὰ εἰναι φορτηγὰ πολλαπλῆς χρήσεως, τὰ δύοις θὰ δύνανται νὰ παραλαμβάνουν 450 κοντένερς τῶν 20 ποδῶν. Τέσσαρα θὰ εἰναι σκάφη κυλιομένων ὁχημάτων (ρόλλ - θν/ρόλλ δφ), δυνάμενα νὰ παραλαμβάνουν 90 κυλιόμενα ὁχημάτα τῆς 360 κοντένερς.

Αἱ ἔτεραι δύο μεγάλαι ναυτιλιακαὶ ἔταιρισι εἰναι ἡ Ἐλ Γιάμ, ἥτις εἰδικεύεται εἰς μεταφοράς ὑγρῶν καὶ ξηρῶν εἰς χῦμα φορτίων καὶ ἡ Μαριτάιμ Φράντ Κάρριερς, ἡ δύοις διαχειρίζεται πλοία - ψυγεῖα, εἰς τὰς

τὰς Ιταλίας, διὰ νὰ ἔξασφαδίσῃ τὴν ἀνετον διακίνησιν τοῦ ἐξωτερικοῦ της ἐμπορίου, εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ καταφεύγῃ, δολονὲν καὶ περισσότερον, εἰς τὰ ἔνα πλοῖα. Τὰ 75% τῶν φορτίων της ἀπὸ καὶ διὰ τὸ ἐξωτερικὸν μὲ ἔνα πλοῖο μεταφέρονται. Τούτο καὶ ἐπιφέρει μίαν ἀπίστευτην αἰμορραγίαν συναλλάγματος, μίαν ὕστερη, λόγῳ καὶ τῆς ἀνατιμήσεως τῶν ναυλῶν, τὸ κόστος τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν τελεῖ ἐν πλήρει ἀνισύστη. Ὑπερβαίνει ἡδη τὸ ἐν δισεκατομμύριον λιρετῶν.

Καὶ ὑπὸ τοιαύτην κατάστασιν ἐπικρίνεται ἡ «Φινμάρε» — ἡ ἡμικρατικὴ ναυτιλιακὴ ἔπιχειρησι — διότι ἀκριδῶς τώρα, τὸ πότον εἴναι ἀναγκαῖος ὁ ἐμπορικὸς στόλος, συγχρονισμένος, μεγαλύτερος εἰς χαρητικότητα καὶ εἰδικευμένος, ὁ ἐπιχορηγούμενος ἀπὸ τὸ Κράτος ἐφοπλιστικὸς ὄργανος μεταφορῶν της παραβατηγίας. Συνεχίζει τὴν δραστηριότητά του μὲ πολαιά πλοῖα, μὲ κυρίων ἀπασχόλησιν τὰ ἐπιβατηγά, τὰ ἀντιμετωπίζοντα κρίσιν σοβαράν, κρίσιν ὑποστάσεως.

Καὶ τονίζουν οἱ Ιταλοὶ ἐπικρίνοντες: Οι ναῦλοι τῶν ύγρων καὶ ξηρῶν φορτίων εἶναι τόσον ἡγεμόνειοι, ὡστε ἐνα πετρελαιοφόρον τοῦ Λάουρο, 200.000 τόν., μὲ 40 ἀνδρας πλήρωμα, ἔσοδευει 6 δισεκατομμύρια λιρετῶν.

## LAMBERT BROTHERS (HELLAS) LTD

Ship brokers, Ships' Agents  
Sale & Purchase Brokers

Oceanic Building  
57 Akti Miaouli Piraeus  
GREECE

## LAMBERT MILLER LTD

Lloyd's Agents

Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950

Telex 5012

Callsign LAMILL

τῶν ἑπτήσιων, ἔκαντι τοῦ αὐτοῦ ποσοῦ εἰσπράξεων ὅπο τὰ 18 πλοία τῆς «Ἀδριατικού», μὲν πληρώματα 1.800 ναυτικῶν.

Υποδεικνύεται, κατὰ συνέπειαν, ὁ ἑκατοντάριμος τοῦ στόλου τῆς «Φινιάρεως», ἡ ταχύρρυθμος ἀνάπτυξίς του. Αύτή καὶ θά συνεπιφέρει τὰ περισσότερα ἕσοδα καὶ τὴν ἐξοικονόμησιν συναλλάγματος, διπέρ τώρα διαφέρει εἰς τὰ ξένα πλοῖα.

## ΜΑΛΤΑ

ΟΛΙΓΩΤΕΡΑ  
ΤΑ ΕΠΙΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝΑ

Δυσκολίας οίκοιοι μικράς ἀντιμετωπίζει ἡ ἐπισκευαστική βάσις τῆς Μάλτας. Ἐλάχιστα τὰ προσελθόντα πρὸς ἐπισκευὴν πλοῖα κατά τοὺς μῆνας Αὔγουστον καὶ Σεπτέμβριον καὶ δὲν διαφέρεται ἡ συγκέντρωσις ἐργασίας παρομοίας πρὸς τὴν τοῦ 'Απριλίου περίοδον.

Ὑπερβολικά θεωροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις τῶν πεντακισχιλίων ἐργατῶν τῆς βάσεως καὶ οἱ ιθύνοντες αὐτήν στρέφονται πρὸς τὴν Κυβέρνησιν αἰτοῦντες τὴν περισσότεραν ἐπιχρήγησιν ὑπὲρ τὴν σημερινήν, συνισταμένην εἰς 400 λίρας κατά ἐργάτην.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΟ "ΚΟΥΗΝ ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ,"

Τὸ πολυπαθές καὶ μεγαλύτερον εἰσέστι ὑπερωκεάνιον τοῦ κόσμου «Κουήν 'Ελιζαμπέθ» — χωριτόκτονος 83.000 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938 — ἔξετέθη εἰς δημόσιον πλειστηριασμὸν τὴν 11ην Σεπτεμ-

βρίου εἰς τὸ Πόρτ Λωνερτέϊλ, παρὰ τὸ Μαΐάμι, καὶ κατεχωρήθη τελικῶς ἀντὶ ποσοῦ δολλαρίων 3.200.000 (£ 1.300.000) εἰς τὸν μεγιστάνα ἐφοπλιστὴν τοῦ Χόγκ Κόγκ κ. Τούνγκ. 'Ος γνωστὸν ὁ κ. Τούνγκ ἐλέγχει, διὰ τοῦ ἐταιρικοῦ τοῦ συγκροτήματος «Ἀιλαντ Ναβιγκέτσιον Κορπορέτσιον», 100 ἐπιβατηγά καὶ φορτηγά σκάφη. 'Ος πρὸς τὸ «Κουήν 'Ελιζαμπέθ», διὰ τὸ δόποιον καὶ πέρυσιν εἶχεν ἐκδηλώσει ἐνδιαφέρον, πρόθεσίς του είναι ὅπως μετατρέψῃ τοῦτο εἰς πλωτὸν Πανεπιστήμιον — ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ 'Οργανισμοῦ 'Ηνωμένων 'Εθνῶν — κατόπιν καταβλήσου μετασκευῆς εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ ἢ τὴν Σιγκαπούρην ἀντὶ προϋπολογιζομένης δαπάνης δολλαρίων 4.500.000.

'Υπενθυμίζεται ὅτι ἡ Κιουνάρντιτ εἶχε πωλήσει τὸ πρῶτον καύηχμά της — πρὸ διετίας — εἰς ὄμιλον ἐπιχειρηματιῶν πρόθεσίς τῶν δόποιον ἥτο πῶς χρησιμοποιήσουν τὸ «Κουήν 'Ελιζαμπέθ» ὡς πλωτὸν χρόνον Συνεδρίων καὶ σενδοδοχείον. 'Ο δημίλος ὅμως σύτος, ὃς καὶ οἱ διάδοχοι τούτου ἐπάρχευσαν λόγῳ ὄφειλῶν των ἐκτάσεως δολλαρίων 12.000.000. Διὰ τὸν λόγον τούτον τὸ ὑπερωκεάνιον ἔξετέθη, ὡς ἀνωτέρω ἐλέχθη, εἰς δημόσιον πλειστηριασμόν. Τὴν 15ην Σεπτεμβρίου δ ἀρμόδιος δικαστῆς τῆς Φιλαδελφείας ἐπεκύρωσε τὴν ὑπέρ τοῦ κ. Τούνγκ πώλησιν τοῦ ὑπερωκεάνιου, τὸ δόποιον ὡς ἀνεγράφη ἥδη θά διαμασθῇ «Σηγουάντ Γιουνιβέρσιτου».

### ΝΑΥΤΙΑ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ : ΠΡΟΣΟΔΟΣ 1 ΕΚΑΤΟΜ. ΛΙΡΩΝ

Τὸ σύνολον τῶν κατά τὸ παρελθόν ἔτος 1969 προσόδων ἔξωτερικοῦ τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας ἀνῆλθεν εἰς £ 822.000.000 καὶ

ἡ εἰς τὸ Βρετανικὸν Ισοζύγιον πληρωμῶν καθαρὰ συμβολὴ τούτων εἰς £ 241.000.000 — ἔναντι £ 824.000.000 καὶ £ 262.000.000 ἀντιστοίχως κατά τὸ 1968. 'Εξ ὅλου αἱ ἑξ ἀσφαλίσεων καθαραὶ πρόσοδοι ἔξωτερικοῦ ἀνήλθον κατά τὸ 1969 εἰς £ 243.000.000 καὶ ήσαν κατά £ 44.000.000 ἀνώτεραι τῶν τοῦ 1968. 'Ητοι, τὸ σύνολον τῶν κατά τὸ 1969 προσόδων ἔξωτερικοῦ ἐκ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ ἀσφαλίσεων συμποστούνται εἰς £ 1.000.000.000.

Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα ὡς καὶ ὅλα ἀναλυτικότερα τοιαῦτα περιέχονται εἰς τὸ προσφάτως ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Στατιστικοῦ Γραφείου δημοσιευθέν «Πίνκ Μπούκ».

Τὸ σκέλος τῶν ἐκ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας προσόδων περιλαμβάνει τόσον τὰ καθαρῶς Βρετανικῆς πλοιοκτησίας σκάφη, σύστοις καὶ τὰ ὑπὸ τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν χρονοναυλωμένα ξένης πλοιοκτησίας τοιαῦτα.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ σκέλος τῶν ἑξ ἀσφαλίσεων προσόδων, τοῦτο προσμετράται κατ' ἀρχὴν ὡς τὸ πλεονασμά τῶν κατ' ἔτος ἐπιπραπτομένων ἀσφαλίστρων μετά τὴν ἀφαιρεσίαν τῶν καταβληθεισῶν ἀσφαλίστρων ἀποζημιώσεων. 'Ος δημως είναι γνωστόν, ἐνῷ τὰ ἀσφαλίστρα καλύπτουν καὶ μῆ πραγματοποιηθέντας κινδύνους τοῦ μέλλοντος αἱ καταβληθεῖσαὶ ἀποζημιώσεις συμπεριλαμβάνουν ἀπαιτήσεις ἑξ ἀσφαλίστρων προηγηθέντων ἑταῖρων. Διὰ τοῦτο ἐγγύτερον τῆς πραγματικότητος είναι ἡ διά συγκεκριμένον ἔτος προσμετρήσις τῶν προσόδων διὰ συνυπολογισμοῦ τῶν ἀποζημιώσεων ὡς τοῦ μέσου δροῦ τῶν 2/3 προηγηθέντων ἑταῖρων. Εἰδικώτερον, αἱ πρόσοδοι ἔξωτερικοῦ τῶν Λόδδ' λαμβάνονται ἐν προκειμένῳ ὡς μέσος δροῦ 3 ἑταῖρων ὡς πρὸς τὰ ἔτη 1966, 1967 καὶ 1968 καὶ ὡς μέσος δροῦ 2 ἑταῖρων ὡς πρὸς τὸ 1969.

# H.E. MOSS & COMPANY LIMITED

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE, CONSTRUCTION AND  
CHARTERING OF TONNAGE OF EVERY DESCRIPTION,  
SHIP AGENCY, SHIPPING VALUERS

CUNARD HOUSE  
88 LEADENHALL ST.,  
LONDON E.C.3.

Telephone 01 283 5981 (5 lines) Telex 28114  
Telegrams Foreign—MOSS London E.C.3.  
Inland—MOSS Stock London  
Sale and Purchase Dept. MOSSALE London E.C.3.  
Tanker Chartering MOSSOILS London E.C.3.

Established 1854

CUNARD BUILDING,  
LIVERPOOL 3

Telephone 051 CENtral 6633 Telex 62494  
Telegrams Hemoss Liverpool 3

# MOSS

## ΩΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΝΤΕ' ΝΕΡΣ

## Περιορισμός των έπιχορηγήσεων

## εἰς τὴν Ἀμερικὴν

Τὸ ισχῦσαν σύστημα ἐπιχορηγήσεων εἴη μεταξύ τῶν πλοίων τῆς Αμερικανικῆς θάλασσας καὶ τῶν πλοίων τῆς Ευρώπης. Οὐδέ τοι παραβλέπεται τὸν πλοιόν τους τούτους πλοίους να παραχωρήσουν τὴν έπιχορηγήσην τῷ οἰκονομικῷ τους πλοίῳ.

Εἰς τὴν τοιάσην δημόσιαν διαφορικήν κατάστασιν έξιδων ἐκμεταλλεύσεως ἀμερικανικῶν καὶ ξένων σκαφῶν, ἐπαναστατικήν ἐπὶ τὸ οἰκονομικό πλοίον ἐπεμέσων παρενέργειαν ἡ εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς ἐπικράτησης τῶν πλοίων κοντένερος καὶ ἡ τῆς έξελίξεως τούτης παρουσιάζεται τὸ φαινόμενον τῆς βαθμιαίας ἀποχωρήσεως ἀπὸ τὰς ἐπιχορηγήσεις ἐκμεταλλεύσεως τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Οὖν, κατὸς τελευταίας δημοσιογραφικᾶς πληροφορίας, ἡ ἑταῖρια τακτικῶν γραμμῶν Μούρ - Μακκόρμακ ἢτις συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν 13 ἀμερικανικῶν ἐφοπλιστικῶν ἑταῖριων τακτικῶν γραμμῶν ἐπιχορηγουμένων πλοίων ἀντὶ \$ 38,400,000 εἰς τὴν Ἀμερικὴν "Εξπορτ" Ἰζμπράντσεν Λάινς καὶ συγκαταστάθησαν τὰ ψηλότερα ἔξοδα ἐπανδρώσεως τῶν ὑπὸ τὴν ἀστερόεσσαν ἐμπορικῶν σκαφῶν μὲν τὰ τῶν ὑπὸ ξένων σημαίας τοιούτων.

Ἐπειδὴ τοῦτο σύστημα τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ -

Βορείου Εύρωπης κινοῦται ἐξ ἀμερικανικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ἑταῖρια. Αἱ ηδη ἀναφερθεῖσαι πρεῖς Μούρ - Μακκόρμακ Λάινς, Γιουνάιτεν Στέτεντ Λάινς καὶ Ἀμερικανοί "Εξπορτ" Ἰζμπράντσεν Λάινς καὶ αἱ τρεῖς μη ἐπιχορηγήσεισαι τοιαῦται Σῆ - Λάντ Σέρβις, Σητρέν Λάινς καὶ Ούντερμαν Στήμσπι. Αἱ Σῆ - Λάντ καὶ Σητρέν ἐργάζονται καὶ εἰς τὸν τομέα Εἰρηνικοῦ, ἀνεῦ ἐπιχορηγήσεων.

Αἱ εἰς τὸν τομέα Βορείου Ἀτλαντικοῦ - Βορείου Εύρωπης νῦν κρατοῦσσαι συνθήκαι συναγωνισμοῦ καὶ ἐκμεταλλεύσεως ἐπεδεινώθησαν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ἐνδιαφερομένων ἀμερικανικῶν ἑταῖριων. Χαρακτηριστικὸν ἐν προκειμένῳ είναι τὸ γεγονός, ὅτι ἐν τῶν μεγάλων ξένων συγκροτημάτων — ἡ Ἀτλαντικοί Κοντένερ Λάιν — ἀπεσύρθη ἀπὸ τριάντα κόνφεραν καθορισμοῦ ναύλων, ἵνα μὴ προδῆι εἰς ἀναδρομικάς ἐκπτώσεις.

## ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΙΞΟΝ

Τὸ μακρᾶς πινόης ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τοῦ προέδρου Νίξον, τὸ ὅποιον εὐρίσκεται ὑπὸ τὴν ἐπικύρωσιν τοῦ Κογκρέσου, προβλέπει — ὡς ηδη τυγχάνει γνωστὸν — τὴν ἑντὸν 10ετίαν ναυπήγησιν 300 νέων ἐμπορικῶν σκαφῶν, ἥτοι 30 κατὰ μέσον δρονὸς ἐτησίως. Εἰς τὰ ναυπηγηθήσομενα σκάφη συμπειλαθεύονται τοιαῦτα ξηρού φορτίου — μπάλκ κάρριερς καὶ τακτικῶν γραμμῶν — ὡς καὶ τάνκερς.

Ἡ πραγματοποίησις τοῦ ἀνωτέρω ναυπηγικοῦ προγράμματος δημιουργεῖ, ἐν τούτοις, σοδαρά προβλήματα καὶ προϋποθέσεις κατ' ἄρχιν καὶ τὴν ἐπέκτασιν παλαιῶν ἡ καὶ δημιουργία νέων ναυπηγείων, ἀντὶ δαπάνης τῆς τάξεως τῶν \$ 100 - \$ 150,000,000. Ἀκόμη καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως ὡρισμένων τύπων σκαφῶν — ὡς τῶν μπάλκ κάρριερς διὰ τὴν εἰς "Ηνωμένας Πολιτείας μεταφορὰν ξένων μεταλλευμάτων καὶ ἄλλων πρώτων ὑλῶν — τίθεται θέμα διατήρησεως τῶν ἐκ τοῦ περὶ "Εμπορικού Ναυτιλίας Νόμου τοῦ 1936 ἐπιχορηγήσεων ἐκμεταλλεύσεως.

"Απὸ τῆς κατασκευαστικῆς πλευρᾶς τοῦ προγράμματος Νίξον, ἐπιδιώκονται ηδη οἰκονομικαὶ λύσεις ναυπηγήσεων διὰ τῶν μεθόδων τηματικῶν καὶ τυποποιημένων κατασκευῶν — πρός μείωσιν τοῦ κόστους — ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς σχετικὰς ἐπιχορηγήσεις ναυπηγήσεων.

"Απὸ τῆς τεχνικῆς ἀπόψεως τῶν ναυπηγήσεων μεγάλης ἐκτάσεως πρωτοτοριακής ἐμφανίζουν ἔξελιξιν τὰ εἰς Προσαγορούλα ναυπηγεία "Ινγκαλλς τῶν βιομηχανιῶν Λίττον, εἰς

τὰ ὅποια μεγάλα προκατασκευαζόμενα τμῆματα τῶν νέων σκαφῶν, τὰ ὅποια συναρμολογοῦνται παρὰ τὸν ὑγρὸν χῶρον καὶ μὲν μειωμένον χρόνον διὰ τὴν περαιτέρω συμπληρώσιν καὶ ἔσπολισμόν των.

"Εξ ἄλλου, ἡ Μαριτάιμ "Αντιμινιστρέσιον ἐπιδιώκει τὴν πρὸς τοῦτο δημιουργίαν ὡς ιστορικά καὶ ἀναφερθεῖσαι πρεῖς Μούρ - Μακκόρμακ Λάινς, Γιουνάιτεν Στέτεντ Λάινς καὶ Ἀμερικανοί "Εξπορτ" Ἰζμπράντσεν Λάινς πράντσεν Λάινς καὶ αἱ τρεῖς μη ἐπιχορηγήσεισαι τοιαῦται Σῆ - Λάντ Σέρβις, Σητρέν Λάινς καὶ Ούντερμαν Στήμσπι. Αἱ Σῆ - Λάντ καὶ Σητρέν ἐργάζονται καὶ εἰς τὴν ένδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν.

Συμφώνως πρὸς τὴν ἀνωτέρω ἐπιδιώξιν, ὡς ηδη ἔχουν ἀναγράψει τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Μαΐου δύο μεγάλα ἀμερικανικά ναυπηγικά συγκροτήματα ὑπέβαλον σχέδια τοιούτων τύπων σκαφῶν, διὰ τὰ ὅποια προβλέπονται καὶ αἱ δυνατότητες παραδίδονται κατὰ τὰ ἀνωτέρω. Πρόκειται διὰ τὰ σχέδια τῶν ναυπηγείων τοῦ Νιούπορτ Νιούς καὶ τῆς Μπάθ "Αύρον Γουόρκς τῆς Μέιν, τὰ ὅποια βασίζονται εἰς τέσσερας κατηγορίας σκαφῶν.

"Η Νιούπορτ Νιούς προβάλλει κυρίως δύο πλατιλαγάς πλοίων κοντένερ: μιᾶς ἐπιτρεπτούσης φορτίων εἰς κοντένερος καὶ γενικά καὶ τῆς ἄλλης φορτίων εἰς κοντένερος καὶ μεταφορὰν ὀχημάτων. Ἐπίσης, ἐκ τοῦ αὐτοῦ τύπου σκάφους, προβάλλει τάνκερ καὶ ΟΒΟ, ὡς καὶ ἔξι ἄλλου τύπου τάνκερ καὶ μικτού τύπου πορτηγά.

"Η Μπάθ προβάλλει σχέδια κατάλληλα διὰ πλοία κοντένερ, γενικών φορτίων σκάφη, τάνκερς καὶ μπάλκ κάρριερς, ὡς καὶ διὰ τύπου γενικῆς χρησιμότητος φορτηγού, δυναμένου νὰ διαπλέσῃ τὸν "Αγιον Αἰαρέντιον μέχρι καὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. Ἐπὶ βάσεως παραγγελίας διὰ 20 σκάφη, τὸ κόστος ἐκάστου τῶν ἀνωτέρω προϋπολογίζεται ἀπὸ \$ 11,900,000 ἕως \$ 18,800,000.

"Ἐπειδὴ τοῦ προβάλλει σχέδια κατάλληλα διὰ πλοία κοντένερ, γενικών φορτίων σκάφη, τάνκερς καὶ μπάλκ κάρριερς, ὡς καὶ διὰ τύπου γενικῆς χρησιμότητος φορτηγού, δυναμένου νὰ διαπλέσῃ τὸν "Αγιον Αἰαρέντιον μέχρι καὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. Ἐπὶ βάσεως παραγγελίας διὰ 20 σκάφη, τὸ κόστος ἐκάστου τῶν ἀνωτέρω προϋπολογίζεται ἀπὸ \$ 11,900,000 ἕως \$ 18,800,000.

"Ἐπειδὴ τοῦ προβάλλει σχέδια κατάλληλα διὰ πλοία κοντένερ, γενικών φορτίων σκάφη, τάνκερς καὶ μπάλκ κάρριερς, ὡς καὶ διὰ τύπου γενικῆς χρησιμότητος φορτηγού, δυναμένου νὰ διαπλέσῃ τὸν "Αγιον Αἰαρέντιον μέχρι καὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. Ἐπὶ βάσεως παραγγελίας διὰ 20 σκάφη, τὸ κόστος ἐκάστου τῶν ἀνωτέρω προϋπολογίζεται ἀπὸ \$ 11,900,000 ἕως \$ 18,800,000.

"Τὸ ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τοῦ νέου ναυπηγικοῦ προγράμματος είναι τὸ διά τοῦ θάλασσας διατήρησης τῶν άντερ Λάινς καὶ δημιουργίας νέων ναυπηγείων, ἀντὶ δαπάνης τῆς τάξεως τῶν \$ 100 - \$ 150,000,000.

"Ἀκόμη καὶ διὰ τῆς πλευρᾶς οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

LONDON E.C. 3

LONDON HOUSE CRUTCHED FRIARS,

ADD. TELEPHONE No. ROYAL 6401 (10 LINES)

TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK" LONDON TELEX 25940

STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

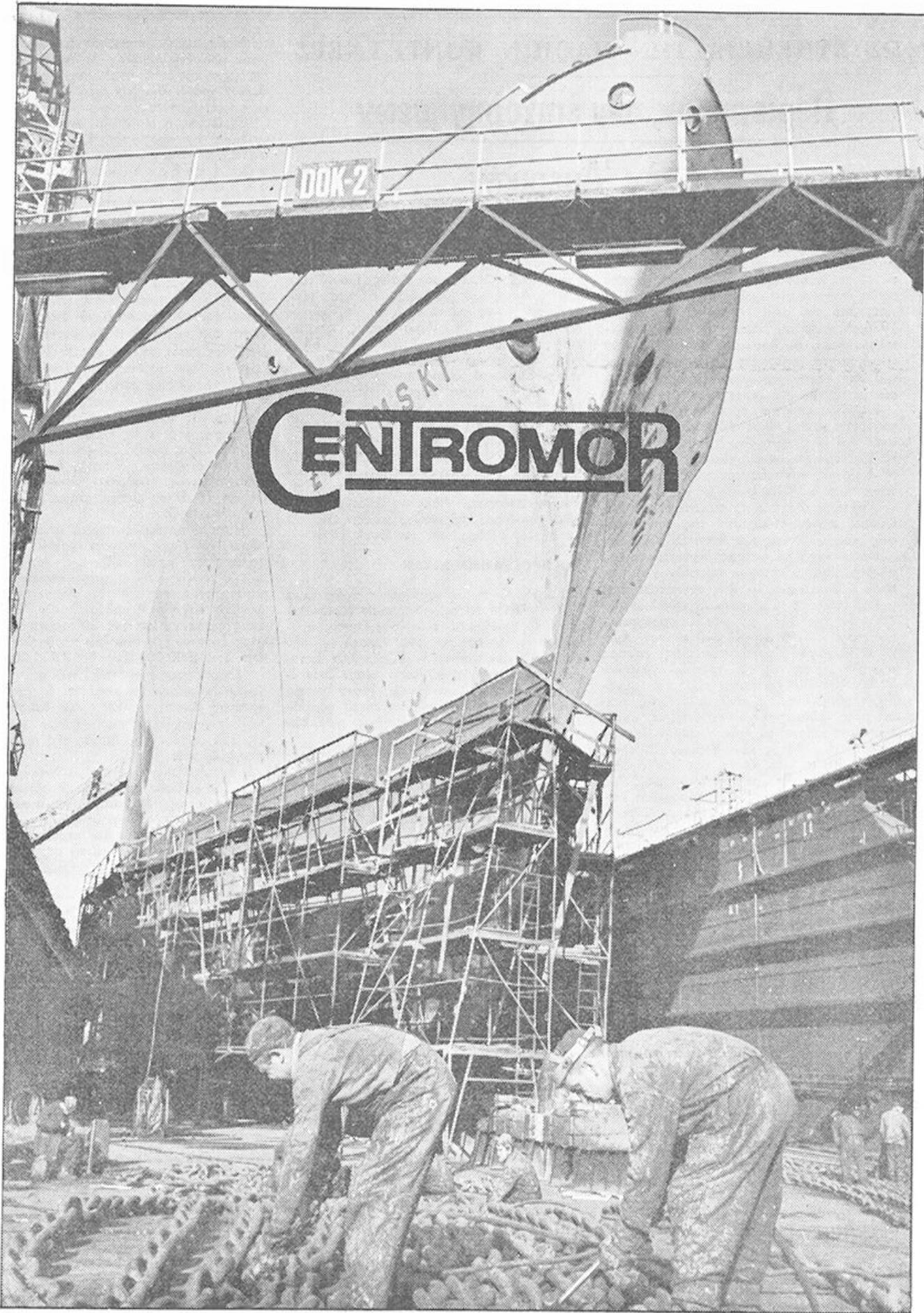
Πλήρες δίκτυος ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶν ὑπὸ τοῦ "Ελληνος"

Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη καπτάρτισιν του εἰς τὰ

Ναυτιλιακά ζητήματα.



**CENTROMOR**

"Εδρα: GDANSK, OKOPOWA 7

'Υποκαταστήματα: SZCZECIN, HUTNICZA 1  
WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 44

# CENTROMOR

Η CENTROMOR δέχεται παραγγελίες  
δι' έπισκευάς πλοίων είς τὰ  
Πολωνικά ναυπηγεῖα έπισκευῆς, εἰς  
GDANSK, GDYNIA, SZCZECIN και  
SWINUJSCIE.



ΑΛΒΑΝΙΑ  
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ  
ΒΕΛΓΙΟΝ  
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΒΡΑΖΙΛΙΑ  
ΓΑΛΛΙΑ  
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ  
ΓΚΑΝΑ  
ΔΑΝΙΑ  
ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ  
ΕΛΒΕΤΙΑ  
ΕΛΛΑΣ  
Η.Α.Δ.  
Η.Π.Α.

ΙΑΠΩΝΙΑ  
ΙΝΔΙΑΙ  
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ  
ΙΣΛΑΝΔΙΑ  
ΙΣΠΑΝΙΑ  
ΙΤΑΛΙΑ  
ΚΑΝΑΔΑΣ  
ΚΟΣΤΑ ΡΙΚΑ  
ΚΟΥΒΑ

ΚΟΥΒΕΪΤ  
ΚΥΠΡΟΣ  
ΛΑΪΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΛΑΪΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ  
ΛΑΪΚΗ ΚΙΝΑ  
ΛΙΒΑΝΟΣ

ΛΙΒΕΡΙΑ  
ΛΙΒΥΗ  
ΜΑΛΤΑ  
ΜΑΡΟΚΟΝ  
ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ  
ΜΕΞΙΚΟ

ΜΠΟΥΡΟΥΝΤΙ  
ΝΟΡΒΗΓΙΑ  
ΟΛΛΑΝΔΙΑ  
ΟΝΔΟΥΡΑ  
ΟΥΓΓΑΡΙΑ  
ΠΑΚΙΣΤΑΝ

ΠΑΝΑΜΑΣ  
ΡΟΥΜΑΝΙΑ  
ΡΩΣΙΑ  
ΣΕΝΕΓΑΛΗ  
ΣΟΜΑΛΙΑ

ΣΟΥΗΔΙΑ  
ΤΟΥΡΚΙΑ  
ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑ  
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

# CENTROMOR

Η CENTROMOR δέχεται παραγγελίες  
δι' έπισκευάς πλοίων είς τὰ  
Πολωνικά ναυπηγεῖα έπισκευῆς εἰς  
GDANSK, GDYNIA, SZCZECIN και  
SWINUJSCIE.

# CENTROMOR

Η CENTROMOR δέχεται παραγγελίες  
δι' έπισκευάς πλοίων είς τὰ  
Πολωνικά ναυπηγεῖα έπισκευῆς εἰς  
GDANSK, GDYNIA, SZCZECIN και  
SWINUJSCIE.

# CENTROMOR

Η CENTROMOR δέχεται παραγγελίες  
δι' έπισκευάς πλοίων είς τὰ  
Πολωνικά ναυπηγεῖα έπισκευῆς εἰς  
GDANSK, GDYNIA, SZCZECIN και  
SWINUJSCIE.

Πλοϊα ὑπό τὴν σημαίαν 52 χωρῶν ἔχουν ἥδη κάνει χρῆσι τῶν ὑπηρεσιῶν  
τῶν Πολωνικῶν ναυπηγείων έπισκευῆς.

# ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ

ΥΠΟ

## ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1963 ΠΑΡΑ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ :

**“Ο ΦΟΙΝΙΞ” ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝ. ΕΤΑΙΡ. ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ**

**“Η ΙΟΝΙΚΗ” ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ**

**“ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ”**

## ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Νέα Γραφεῖα ἐν Λονδίνω: AFRICA HOUSE 44-46, LEADENHALL ST.

ΤΗΛΕΦ. :01-480.6242 — TELEX: HELPOOL 21240 — ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: HELPOOL LONDON E.C. 3

Γραφεῖα τῆς Κοινοπραξίας ἐν Ἀθήναις :

Παρὰ τῇ Ασφαλιστικῇ Ἐταιρείᾳ “Ο ΦΟΙΝΙΞ” ὁδὸς Σοφοκλέους 11

ΤΗΛΕΦ.: 310.184 — TELEX: 215608 FINS GR. — ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: FINEL ATHENS



## ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Είς το 'Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας υπεδαίθησαν αίτησεις, διά την έγγραφην εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νησόλογιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφών:

1. «Α κρα Τ αίν αρον»: Φορτηγόν, (πρώην δλλανδικὸν «Angolakust»), νεοαγορασθέν, 3.356 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Άκρω» (κ. Φώτ. Γεώργ. Παναγιώτου).

2. «Σ ἡ Μ πρίζ»: Ναυπηγούμενον φορτηγόν N. 963, 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν Θαλάσσιος Πλούτος (κ. Γεώργ. Παναγιώτου).

3. «Σ ἡ Μ πέρντ»: Ναυπηγούμενον φορτηγόν N. 2242, 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Οὐράνιος Πλούτος» (κ. Γεώργ. Παναγιώτου).

4. «Κ υριακή»: Ναυπηγούμενον μπάλιν κάρριερ N. 2274, 38.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ρόαλ» (κ. Γεώργ. Παναγιώτου).

5. «Κ αστράκι»: Ναυπηγούμενον ψυγείον N. 2215, 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ιντερνάσιοναλ Γουδρλντ Όσεανικ» (κ. Γεώργ. Παναγιώτου).

6. «Σ ἡ Φάίντ»: Ναυπηγούμενον N. 2214, 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ηησιώτικος Πλούτος» (κ. Γεώργ. Παναγιώτου).

7. «Σ ἡ Γκάλλα»: Ναυπηγούμενον ψυγείον N. 2243, 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Θαλάσσιος Πλούτος» (κ. Γεώργ. Παναγιώτου).

8. «Μεγαλόπολις»: Ναυπηγούμενον φορτηγόν N. 961, 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Θαλάσσιος Ιέρας» (κ. Γεώργ. Παναγιώτου).

9. «Σ ἡ Τάϊκερ»: Ναυπηγούμενον φορτηγόν N. 2263, 13.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Άραλ» (κ. Γεώργ. Παναγιώτου).

10. «Σ ἡ Ελεφαντ»: Ναυπηγούμενον φορτηγόν N. 2264, 13.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σόταλ» (κ. Γεώργ. Παναγιώτου).

11. «Βιολέτα»: Φορτηγόν, (πρώην λιβεριανὸν «Oriental Daisy»), νεοαγορασθέν, 8.510 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ρέις» (Φράνκο Ν.Ε.Π.Ε.).

12. «Καμπανούλα»: Φορτηγόν, (πρώην λιβεριανὸν «Hikoshima Maru»), νεοαγορασθέν, 6.553 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαριόκα» (Φράνκο Ν.Ε.Π.Ε.).

13. «Άτλαντίς»: Ναυπηγούμενον φορτηγόν N. 968, 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ελληνικὸς Πλούτος» (κ. Γεώργ. Παναγιώτου).

14. «Ωκεανίς»: Ναυπηγούμενον φορτηγόν N. 969, 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ελληνικὸς Πλούτος» (κ. Γεώργ. Παναγιώτου).

15. «Σίσιν»: Φορτηγόν, (πρώην λιβεριανὸν «Milos»), νεοαγορασθέν, 1.832 τ. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ιλιόποιο» (κ. Κων. Ηλιόπουλος).

16. «Αλιάκμων»: Φορτηγόν, (πρώην δλλανδικὸν «Aegies»), νεοαγορασθέν, 3.003 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Λικρίσπο» (Άλμαρ Ν.Ε.Π.Ε.).

17. «Αλέξης»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικὸν «Hermann Schulte»), νεοαγορασθέν, 1.963 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ναυτίλος III» (Μιχ. Γκιγκίλινης).

18. «Μπάλτικ Λίφι»: Φορτηγόν, (πρώην ιαπωνικὸν «Kaiyo Maru»), νεοαγορασθέν, 3.529 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κάρλο Γουΐνερ» (κ. Κών. Βλάσιος).

19. «Πομάντζια»: Επιβατηγόν, (πρώην ιαπωνικὸν «Aurelia»), νεοαγορασθέν, 10.480 τόν. γκρός, τοῦ 1939, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ιντερνάσιοναλ Κρούζις» (Κρουαζέραι Χαυδρή Ε.Π.Ε.).

20. «Μαγνόλια»: Φορτηγόν, (πρώην ιαπωνικὸν «Meitoku Maru»), νεοαγορασθέν, 7.127 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πρώτο» (Φράνκο ΝΕΠΕ).

21. «Λέιντερ»: Φορτηγόν, (πρώην δγγλικὸν «Fleetbank»), νεοαγορασθέν, 5.690 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Νταριτέναλ» (κ. Γεώργ. Μούντρος).

22. «Αδριανίτη»: Φορτηγόν, (πρώην λιβεριανὸν «Apollo Crown»), νεοαγορασθέν, 3.974 τόν. γκρός, τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαρινέο Αρμαντόρα» (Ν. Κοτζιάς Σίππιγκ Κόμπαν Ατδ.).

23. «Αστρον»: Φορτηγόν, (πρώην δλλανδικὸν «Thuhai» εκ «Lisanese Wind»), νεοαγορασθέν, 1962 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Αστρον» (κ. Νικόλ. Β. Θεολογίτης).

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ  
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

## ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY &amp; Co.

## A. ΕΥΛΑΣ -

HAMBURG: H. TILLMANN

BREMEN: G. BERGMANN

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

## ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

## A.E. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11 Holzbrücke 7	Tel. 363321 Telex 0211007 0215671 0215333	BRAKE Norderdeich 4-5 Tel. 510 Priv. 510	Telex via 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3-4	Priv. 2290860, Tel. 310424 Telex 0244151	NORDENHAM P.O.Box 98 Tel. 811 Priv. 881	Telex via 0244151
BREMERHAVEN Kaiserhafen	Tel. 40091 Priv. 40093 Telex	EMDEN Am Delft 34 Tel. 20268 Priv. 20268	Telex via 027821
	WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124 Tel. 26235 Priv. 26236	Telex via 0253375	

TELEGRAMS "ERMIS"

Represented also at LÜBECK &amp; KIEL

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ  
ΤΩΝ ΥΠΕΡΙΚΕΑΝΙΩΝ

'Ενω έχετε πάντα τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» οἱ ἐκπρόσωποι τῶν κατωτέρων πληρωμάτων διεφύνησαν εἰς διαστάσεις σημείων τῶν ὅσων τὴν προτεραιότηταν συνεφάνησαν διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῶν ὑπερικεανῶν μὲ τὸν κ. Αντ. Χανδρῆν.

Αἱ διαπραγματεύσεις, κατ' ἀκολουθίαν, θέλουν συνεχισθῆν. 'Η λύσις ἀσφαλῶς θὰ ἔχειρεθῆ.

## ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 29ην Αύγουστου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβαζίμα Χαρίμα τὸ ειδικὸν δι' ἐλαφρὰ πετρελαιοειδῆ τάνκερ «Σταμπένκο», τόνιων d.w. 23.800, τοῦ Οίκου M. Καραγεώργη. Παράδοσις 'Οκτώβριον.

— Τὴν 19ην Σεπτεμβρίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Μιτσούΐ τὸ πρῶτον μιᾶς σειρᾶς ἔξι φορτηγών τύπου «Κούκορντ». Τοποθετήθησαν διὰ παντὸς εἴδους μεταφοράς τῶν 19.000 τόνων. 'Όνομάσθη «Αριστόδημος».

'Εντὸς τοῦ β' δεκαπεντημέρου τοῦ Σεπτεμβρίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ναυπηγείας Χιάττος τὸ μιᾶς κάρριερ 19.700 τόν. τοῦ Οίκου N. I. Γουλανθρῆ. 'Ονομάσθη «Αλκυονία».

— Τὴν 8ην Σεπτεμβρίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Τσουρούμι τὸ μιᾶς τύπου τῶν 54.500 τόν. γκρός, τοῦ Κινάρου. 'Ονομάσθη «Γουδρλντ Ντιούσιλιτο».

— Τὸ διηζελοκίνητον ἀγγλικὸν μιᾶς κάρριερ «Federal Tunes», 11.561 τόν. γκρός, 16.250 τόν. d.w., τοῦ 1962, μὲ σερδέν Δεκεμβρίου 1966 ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ 1.900.000 δολαρίων, συμπεριλαμβανομένου πενταετοῦ τάξιμου τούτου περιόδου 3.60.

— Παρ' 'Ελλήνων ἡγοράσθη ἀντὶ 30.000 λιρῶν περίπου καὶ παρελήφθη τὸ ἀτμοκίνητον δγγλικὸν φορτηγόν «Oliver Bury», 2.904 τόν. γκρός, 4.310 τόν. d.w., τοῦ 1946.

— 'Ελληνες ἡγόρασαν τὸ ἀτμοκίνητον Ιαπωνικὸν φορτηγόν «Burma Maru», 4.993 τόν. γκρός, 7.533 τόν. d.w., τοῦ 1951, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 250.000 δολαρίων.

— 'Αγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 550.000 δολαρίων τὸ διηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγόν «Meitoku Maru»,

## ΑΣΦΑΛΙΖΟΝΤΑΙ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΩΝΑΣΗ

'Από τὸν Οίκον 'Ωνάση συνιστάται εἰδικὸν ἀσφαλιστικὸν ἴδρυμα ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ολύμπικ Μαριτάμ Γκροῦντ Φουντέισον». Σκοπὸς τοῦ ἡ ἐπικουρικὴ ἀσφάλισις τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὰ πλοῖα ναυτικῶν. Ἐπὶ τῆς ἀσφαλίσεως αὐτῆς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἡσχολήθησαν πρὸ μηνῶν.

Τὸ συνιστώμενον ἴδρυμα θὰ διευθύνεται ἀπὸ ἀνωτέρους ὑπαλλήλους τῆς 'Ολύμπικ Μαριτάμ. Αἱ ἀσφαλίσεις θὰ γίνωνται παρὰ τῇ ἀλεπτικῇ ἐταιρίᾳ «Μπαλουάζ». Τὸ ἴ-

δρυμα θὰ μεσολαβῇ μεταξὺ ναυτικῶν καὶ ἀσφαλείας διὰ τὴν διευθέτησιν τῶν ἐπὶ μέρους θεμάτων.

Τὰ ἀσφαλιστήρια συμβόλαια, εὑθὺς ὡς ταῦτα ἔτοιμασθοῦν διὰ τοὺς μέχρι τοῦδε ἔγγραφέντας ναυτικούς, θὰ ἐλεγχθοῦν ἀπὸ τὴν ἀλεπτικὴν ὑπηρεσίαν ἐπιθεωρήσεως (surveillance), ἔξασφαλιζομένων οὕτω τῶν συμφερόντων τῶν ναυτικῶν. «Ἄς σημειωθῇ, ὅτι συνεπληρώθη ἡδη ὁ ἀπαιτούμενος διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ἀσφαλίσεως ἀριθμὸς καὶ ἡδη αὕτη ἐτέθη εἰς ἔφαρμογήν.

7.127 τὸν. γκρός, 10.376 τὸν. d.w., τοῦ 1951. Παραλήπη Δεκέμβριον ἡ 'Ιανουάριον.

— Τὸ ἀποκίνητον λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ἀδαιμαντία», 13.256 τὸν. γκρός, 20.514 τὸν. d.w., τοῦ 1953, ἐπωλήθη εἰς ἔτερα λιθεριανὰ συμφέροντα καὶ παραλαμβανόμενον θὰ μετονομάσθῃ «Pylareaux».

— 'Η πώλησις τοῦ λιθεριανοῦ δεξαμενόπλοιον «Χρυσάνθη Λ.», 24.930 τὸν. γκρός, τοῦ 1955, δὲν ἐπραγματοποιήθη.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Σομαλίας δηζελοκίνητον φορτηγόν «Golden Condor», 4.225 τὸν. γκρός, 6.570 τὸν. d.w., τοῦ 1958, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ 745.000 δολλαρίων.

— Τὸ ἀποκίνητον δανικὸν φορτηγόν, διὰ τὴν μεταφορὰν τοιμέντων «Portland», 1.098 τὸν. γκρός, 1.195 τὸν. d.w., τοῦ 1951, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων καὶ παραληφθὲν μετωνόμασθη «Τιτάν II».

— Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγόν «Naehiharu Maru», 7.026 τὸν. γκρός, 9.734 τὸν. d.w., τοῦ 1951, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων.

— 'Αντὶ ποσοῦ 700.000 δολλαρίων ἡγοράσθη τὸ ιαπωνικὸν δηζελοκίνητον φορτηγόν «Hikoshima Maru», 6.626 τὸν. γκρός, 9.938 τὸν. d.w., τοῦ 1953.

— Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν λίμπερτον «Τζὼν Λύρας», 7.268 τὸν. γκρός, τοῦ 1942, ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς.

### ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Μπάλκ κάρριερ 17.350 τὸν. d.w. παρήγειλεν δὲ Οίκος N. I. Γουλανδρῆ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σανογιάσου.

### ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὴν 23ην Σεπτεμβρίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς 'Ινοστίμας τὸ μπάλκ κάρριερ τῶν 19.700 τόνων ὑπὸ τὸ ὄνομα «Κορώνια», τοῦ Οίκου N. I. Γουλανδρῆ. Είναι τὸ πρῶτον μιᾶς σειρᾶς πέντε ἀδελφῶν σκαφῶν, παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ οἴκου.

— Τὴν 18ην Αύγουστου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισπανοτζίμας Χαρίμα παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του «Μετεώρ Σίππιγκ» τὸ φρήντομ «Ακρόπολις».

## Ν. ΣΤΑΥΡΙΔΑΚΗΣ & ΥΙΟΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

ΦΕΡΟΜΕΝ ΕΙΣ ΓΝΩΣΙΝ ΤΗΣ ΑΞΙΟΤΙΜΟΥ ΠΕΛΑΤΕΙΑΣ ΜΑΣ ΟΤΙ  
ΑΠΟ ΙΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΘΑ ΕΙΣ ΤΟ ΝΕΟΝ  
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ ΚΑΙ  
ΚΑΡΑΪΣΚΟΥ ΓΩΝΙΑ.

ΜΕΤΑ ΤΙΜΗΣ  
Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

Λέπτο καὶ «Μίνι Λέο» 1.590 τόν. γκρός, τοῦ 1970, μετωνομάσθησαν εἰς 'Αμερικαν 'Μίνξ, 'Αμερικαν 'Μιούζ, καὶ 'Αμερικαν 'Μάρκ» ἀντιστοίχως.

— Τὸ φορτηγὸν «Πόλι» 8.825 τόν. γκρός, τοῦ 1954 μετωνομάσθη εἰς «Αιολία».

— Τὸ μικτὸν λιθεριανὸν «Ίθακα Μάρινερ» 11.631 τόν. γκρός, τοῦ 1950 μετωνομάσθη εἰς «Μάρινερ».

— 'Επισής ἐξητήθη ἀδεια ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορίκης Ναυτιλίας διὰ τὴν μετονομασίαν τῶν φορτηγῶν «Σλάβικ Πρίνς» 2.283 τόν. γκρός, τοῦ 1955 εἰς «Σούζ» καὶ «Αστερίξ» 4.177 τόν. γκρός, τοῦ 1951, εἰς «Εὔελπις».

### ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ φορτηγὸν «Άρετή» 8.406 τόν. γκρός, τοῦ 1957 διεγράφη τοῦ νηολογίου Πειραιῶς προκειμένου νὰ ύψωσῃ τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ δεύτερον 15θήμερον τοῦ Σεπτεμβρίου ὑπεγράφησαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ τῆς σημαίας, Ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Ζωὴ Γ.», λιθεριανόν, τὸν. γκρός 4.219, ἀπὸ 1.8.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς N.E.P.E. Φράνκο, «Γλυφάδας, κυπριακόν, τὸν. γκρός 3.004, ἀπὸ 1.7.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Λ. Μελά, «Ολύμπικ 'Αντιβέντσιουρ», λιθεριανόν, τόνων γκρός 97.466, ἀπὸ 12.6.74, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἐταιρίας Σπρίγκεφληντ Σίππιγκ, «Ολύμπικ 'Αρρου», λιθεριανόν, τόνων γκρός 26.625, ἀπὸ 1.4.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ω. ἀνω ἐταιρίας, «Ολύμπικ 'Ακκορντ», λιθεριανόν, τὸν. γκρός 98.726, ἀπὸ 1.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ω. ἀνω ἐταιρίας, «Ολύμπικ 'Ρηνάλδα», κυπριακόν, τόν. γκρός 3.289, ἀπὸ 31.8.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ.κ. Σ.Τ. Μυλώνα, Γερ. Φετουρῆ καὶ Γ. Καρύδα, «Θανάσης Μ.», κυπριακόν, τὸν. γκρός 4.892, ἀπὸ 1.7.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Λ. Μελά, «Λιμήν Μ.», κυπριακόν, τὸν. γκρός 3.382, ἀπὸ 1.8.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Λ. Μελά «Ρηνώλδα», κυπριακόν, τὸν. γκρός 1.515, ἀπὸ 19.9.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σ.Τ. Αργυράκη, «Σπάγκνα», κυπριακόν, τόνων γκρός 1.598, ἀπὸ 1.9.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἐταιρίας Καραπούλ Σίππιγκ Κόμπαν, «Γκάϊ Φόρτσιουν», λιθεριανόν, τόνων γκρός 5.543, ἀπὸ 16.9.70, ἐκπροσωπούμενον

### ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Κάρο Ζιόσονιας» 10.160 τὸν. γκρός, τοῦ 1952, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

— Τὸ δεξαμενόπλοιον «Άλεξανδρα», 8.783 τὸν. γκρός, τοῦ 1948, ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς διαλυτάς.

Εἰς διαλυτάς 'Ισπανούς ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Τάυρος» 1.502 τὸν. γκρός, τοῦ 1939.

— Εἰς διαλυτάς τῆς Ταΐθαν ἐπωλήθη ἀντὶ δολ. 76 κατὰ τὸν. ἐλαφρᾶς χωρητικότητος τὸ φορτηγὸν «Τρέιντ Αμπάσσαντορ» 7.678 τὸν. γκρός, τοῦ 1945.

### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Τσάρλς Π.», 12.881 τὸν. γκρός, τοῦ 1957, μετωνομάσθη εἰς «Palaemont».

— Τὰ μπάλκ κάρριερ «Μίνι Λάμος», «Μίνι

### ΠΩΛΕΙΤΑΙ

#### ΚΙΝΗΤΗΡ DIESEL MAYBACH

Τύπος MAYBACH 655. Τετράχρονος, ἀπλῆς ἐνεργείας μετὰ στροβίλου ὑπερπληρώσεως. 'Υδρόψυκτος (διὰ γλυκέος ὕδατος). 'Αριθμὸς κυλίνδρων 12, διαστάξεως V. Διάμετρος ἐμβόλου 185 χιλ. Διαδρομὴ ἐμβόλου 200 χιλ. Συμπίεσις 16,2 : 1. Στροφαὶ 1.500 ἀνὰ λεπτὸν (1'). Ισχὺς 1.200 ἵππων. Λειτουργίας διὰ πετρελαίου GAS OIL ή MARINE DIESEL OIL. Κατανάλωσις πετρελαίου 165 γρ./ἵππον καὶ ώραν. Κατανάλωσις λιπαντικοῦ ἐλαίου 2,5 γρ./ἵππον καὶ ώραν. Διαστάξεις: 2.250 μῆκος X 2.210 ψφος X 1.495 εὐρος χιλ. Βάρος: 4.800 χρ. ἀνευ ὕδατος καὶ ἐλαίου.

νων υπό της Καραπούλ Σίππιγκ Κόμπαν (κ. Χ. Καραφάλλης).

Κατά τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα, οὐδεὶς διαγραφὴ ἐσμειώθη.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν υπὸ ξένας σημαίας ἔλλην. καν. συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα εἰναι ἡσθαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 1.199, τόνων γκρός 16.576.580.

#### ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΓΡΑΦΕΙΩΝ

Αἱ διεύθυνσεις τῶν γραφείων «Λύρας Μπρέδερ Λτδ.» καὶ «Ποσειδών Σίππιγκ» τοῦ Λοιδίνου ἥλλαξαν. Τὰ γραφεῖα Λύρα μετεφέρθησαν εἰς Saracens Head House, 92 Fenchurch Street, London E.C.3 M 4 EP., τὰ δὲ γραφεῖα τῆς «Ποσειδών» εἰς Peck House, 20 Eastcheap London E.C.3 M 1 HU.

#### ΝΕΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Οἱ κ.κ. Γ. Κ. Λεμός καὶ Κώστας Γ. Λεμός ἀπευρύθησαν τοῦ γραφείου «Ποσειδών» καὶ συνέστησαν ἴδιους γραφεῖους μὲ διεύθυνσιν: Lemos Maritime Cy. Ludgate House, 107 Fleet Street, London E.C.4. Τηλεγραφήματα: Ήλιακρέων Λοιδίνου E.C.4.

#### Η Π.Ν.Ο. ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ

Πρὸς ἑνημέρωσιν τῶν ναυτικῶν, ἡ Π.Ν.Ο. ἀνακοινοῖ τὰς κάτωθι διεύθυνσεις τῶν ἀντιπροσώπων τῆς εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ. Προτίθεται μετὰ τὰς ἀρχαιερεσίας τῶν σωματείων νὰ δορίσῃ καὶ εἰς ἄλλους κεντρικοὺς λιμένας ἀντιπροσώπους.

1) NEA YORKKH: Ἀλέξανδρος Παρδαλάκης, 688 Eighth Avenue, New York 36, U.S.A.

2) POTTERNTAM: Σπυρίδων Βελισσαράτος Kortener Straat 18b Rotterdam - Holland.

3) AMBOYRΓΟΝ: Κων/νος Παυλίδης: Borstelmann's Weg 14, 2 Hamburg 26, Germany.

#### ΠΩΣ ΝΑ ΑΠΟΣΤΕΛΛΩΝΤΑΙ ΤΑ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ

Τὰ ἔλληνικὰ ταχυδρομεῖα παρέχουν τὰς κάτωθι ὀδηγίας, σχετικῶς μὲ τὸν τρόπον ἀποστολῆς ἐμβασμάτων ἐπὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν:

Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Παγκομίου Ταχυδρομικῆς Συμβάσεως, ἀπαγορεύεται ἀπολύτως ἡ ἔγκλειστις χρηματικῶν ἢ ἄλλη φύσεως ἀξιῶν ἐντὸς τῶν ἀπλῶν ἐπιστολῶν.

Ἐν τούτοις, καὶ παρὰ τὰς κατὰ καιροὺς ἀρμόδιως ἀνακοινώσεις καὶ ἔνεργειας, οἱ εἰς τὰ ἔλληνικὰ πτυοπόρα πλοῖα ὑπερτελούτες ναυτικοὶ καὶ οἱ εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ἔργαζομενοὶ «Ἑλληνες, ἔξακολουθοῦν νὰ ἀποστέλλουν πρὸς τοὺς ἐν Ἑλλάδι οἰκείους τῶν χρηματικὰ ποσᾶ εἰς τοὺς ἡ καὶ αὐτούσια χαρτονύμισματα ἐντὸς ἀπλῶν ἐπιστολῶν καὶ οὐχὶ σπανίως, ἐντὸς ἀνοικτῶν φακέλλων μὲ εὔχετροίους κάρτας.

Οἱ Ὀργανισμὸς Ἑλληνικῶν Ταχυδρομείων, εἰς τὴν ἐπιθυμίαν του δπως αἱ ἀνωτέρω ἀπλῶν ἐπιστολῶν περιέχωνται, ἀσφαλῶς εἰς τοὺς παραλίπαταις τῶν, ἔχει λάβει σειράν μέτρων καὶ ἐφαρμόζει εἰς τινὰς περιπτώσεις ἀσφαλιστικὴν διαδικασίαν, ἐπιβαρύνουσαν σημαντικῶς τὸ κόστος ἐκτελέσεως τοῦ ταχυδρομικοῦ ἔργου.

Παρὰ ταῦτα, ἔξακολουθοῦν νὰ διατυποῦνται πράπονα δι' ἀπώλειαν τοιούτων ἐπιστολῶν ἡ δι' ἔλλειψιν τοῦ χρηματικοῦ τῶν περιεχομένου.

Ἐκ τῶν διενεργουμένων ἑκάστοτε σχετικῶν ἔξτασεών, ἀποδεικνύεται διὰ κανόνα αἱ ἀνωμαλίαι λαμβάνουν χώρων πρὸ τῆς ἀφίξεως τῶν ἐπιστολῶν εἰς Ἑλλάδα.

Ἐνέργειαι τῆς Ἑλληνικῆς ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας πρὸς τὰς ἔνας τοιαύτας, διὰ τὴν παρ' αὐτῶν διερεύνσιν τῶν περιπτώσεων ἀνωμαλίων, εἰς οὐδὲν ἀποτέλεσμα συνήθως

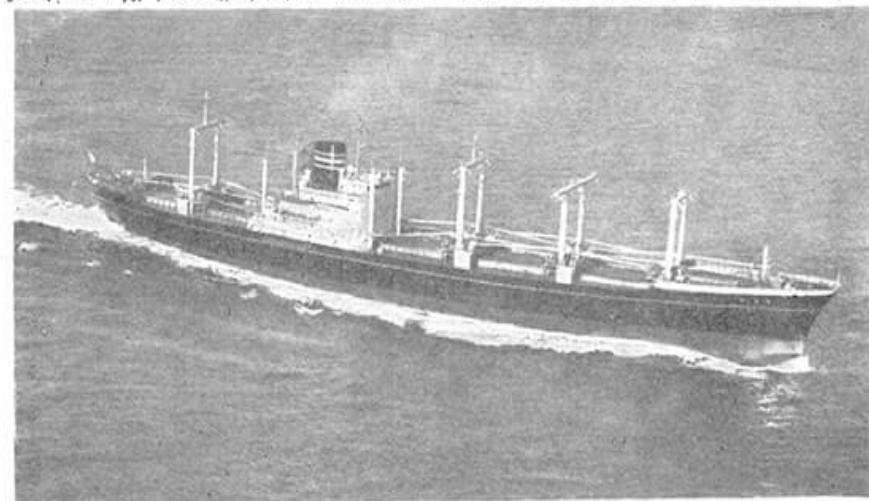
## Η ΕΔΩ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΗΣ "ΝΙΠΠΟΝ ΓΙΟΥΣΕΝ ΚΑΪΓΑ"

#### ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ "ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ"

Χώρα νησιωτικὴ καὶ ἡ Ἰαπωνία. Θά ἥτο ἀδιανόητος ἡ «εἰσβολὴ» εἰς τὴν ξένην τῶν πολλῶν προϊόντων τῆς ἐργασιῶν τελούσης βιομηχανίας τῆς, χωρὶς ἐμπορικὸν στόλον μεγάλον, ικανὸν, κατάλληλον καὶ συναγωνιστικόν. Χωρὶς αὐτὸν, καθυστερημέναι θὰ ἦσαν αἱ ἔξαγωγαι τῆς χώρας — τὸ ἔξωτερικόν της, γενικῶς, ἐμπόριον καὶ πλημ-

καὶ τῶν ἔξαγομένων βιομηχανικῶν προϊόντων διασφαλίζονται πλήρως δι' ἐνὸς δικτύου γραμμῶν, πρωτοφανοῦς εἰς συχνότητα καὶ κατάλληλα μεταφορικά μέσα.

Καὶ ἔκεινα ποὺ ίδιαιτέρως προκαλοῦν τὴν ἐντύπωσιν τῶν ξένων ναυτιλιακῶν καὶ ἐμπορικῶν κύκλων είναι ἡ ἀπόλυτος συνέπεια πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ μεταφορέως καὶ



Ἐν ἀπὸ τὰ πολλὰ ταχύτατα λάινερς τῆς «Νίππον Γιούσεν»

μελῆ τὰ μέσα τῆς ἐπικοινωνίας τῆς μὲ τὴν ἀλλοδαπήν.

Ἡ πλήρης ἐπιτυχία τῆς προσποθείας αὐτῆς καταφένεται ἀπὸ τὴν ὑπαρξίην τοῦ ναυτιλιακοῦ συγκροτήματος τῆς «Νίππον Γιούσεν Κάϊσα», τοῦ μεγαλύτερον τοῦ κόσμου. Περὶ τὰ πεντακόσια σκάφη, — ὑπερπεντήκοντα τὰ ξένα χρονοναυλωμένα — παντὸς τύπου καὶ μεγέθους, ὁκτὼ περίπου ἐκπατομυρίων τόνων d.w., τελοῦν ὑπὸ τὴν διαχείρησιν τῆς «Νίππον Γιούσεν». Λάινερς, πλοίοι κοντέινερς, μπάλκ κάρριερς, τρόμπες ξηροῦ φορτίου, τάνκερς, σκάφη βαρέων φορτίων, πλοία ύγραερίων, πλοία ειδικὰ διὰ ξυλείαν, τοιμέντα κ.λπ., συγκροτοῦν τὴν δύναμιν τῆς μεγάλης αὐτῆς ἐταιρίας (ἔτος ιδρύσεως 1885). Αἱ τακτικαὶ τῆς γραμμῶν — 30 τὸν ἀριθμὸν — πυκναὶ ἐκτείνονται πρὸς κάθε σημεῖον τῆς Υδρογείου — 220 οἱ λιμένες τῶν προσεγγίσεων τῶν φορτηγῶν γραμμῶν τῆς «Νίππον Γιούσεν Κάϊσα» — καὶ αἱ μεταφοραὶ τῶν πρώτων υλῶν, ὅπως

τὰ ὑποδειγματικά, τὰ κατάλληλα σκάφη, ποὺ διατίθενται διὰ τὰ παντὸς εἰδούς φορτία.

Εἰς τὸν στίβον τῶν πλοίων κοντέινερς, ἡ παρούσια τῆς «Νίππον Γιούσεν» ὑπῆρξεν ἐντυπωσιακή. Δύο ἥδη τοιαύτα σκάφη, οἱ πρωτοπόροι τοῦ στόλου τῶν πλοίων κοντέινερς, μεταφορικῆς ικανότητος 752 κοντέινερς καὶ ταχύτητος 22 μιλών, διετήσθησαν ἥδη διὰ τὴν γραμμὴν Ἰαπωνίας - Βορ. Αμερικῆς (ιμενάς Ειρηνικοῦ), μὲ διαδρομὴν 8½ μολις ἡμερῶν.

Τὴν ἀντιπροσωπείαν διὰ τὴν Ἑλλάδα ἀνέλαβεν, ἀπὸ τίνος χρόνου, τὸ μέγας πρακτορείων μας συγκρότημα τοῦ Σκανδιναϊκού Πρακτορείου, ὑπὸ τὴν ἡγεσίαν τοῦ κ. Νίκου Βερνίκου - Εύγενίδη. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι πληρέστερον διὰ τῆς πρακτορεύσεως αὐτῆς θέλουσιν ἔξυπηρετηθῆ καὶ περισσότερον ἀναπτυχθῆ αἱ ἥδη τὴν ἀνιούσαν χωρούσαι ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ Ἐλλάδος - Ιαπωνίας.

Πλέον τούτῳ, πολλαὶ ξέναι χώραι (Αὐστρία, Ινδία, Πακιστάν, Αἴγυπτος, χώραι τῆς Νοτίου Αμερικῆς καὶ ὄλαι), ρητῶς ἔχουν δηλώσει, διὰ προδίνους εἰς συναλλαγματικῶν ἔλεγχον τῶν κατατιθεμένων ἐπιστολῶν καὶ κατάσχεσιν τῶν εἰς αὐτάς ἀνευρισκούμενων χρηματικῶν ὀξιῶν.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, διὸ Ὀργανισμὸς Ἑλληνικῶν Ταχυδρομείων συνιστά τὴν πληρεστέρων ἐντυπωσίων καὶ καθοδήγησιν τῶν ναυτιλούμενων τοῖς εἰς τὴν ἔξωτερικὸν Ἑλλήνων ἔργοιν, ἵνα πρὸς τὸ ίδιον αὐτῶν συμφέροντας ἀποστέλλουν τὰ ἐμβάσματα τῶν διατηρούμενου δυνατοῦ, διὰ τούτους, ἐντὸς τῶν πρωτητηριακῶν των νομοθεσίας, εἴτε διότι ἡ διαδικασία διαχείρισεως τῶν τοιούτων ἐπιστολῶν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως της Ελληνικῆς Ταχυδρομικῆς Συμβάσεως καὶ συγκρότημα τοῦ Σκανδιναϊκού Πρακτορείου, ἀπὸ τῶν εἰδικῶν συναλλαγματικῶν ἔλεγχον τῶν κατατιθεμένων ἐπιστολῶν καὶ κατάσχεσιν τῶν εἰς αὐτάς ἀνευρισκούμενων χρηματικῶν ὀξιῶν.

Παρὰ ταῦτα, ἔξακολουθοῦν νὰ διατυποῦνται πράπονα δι' ἀπώλειαν τοιούτων ἐπιστολῶν ἡ δι' ἔλλειψιν τοῦ χρηματικοῦ τῶν περιεχομένου.

#### VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS,

SHIP CHANDLERS

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Address: Punto Franco

Cables: VISCONTI - VENICE

Phones: 28.779 & 35.036

Private: 29.065

VENICE ITALY

#### ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

Ἐνεκρίθη ἡ δανειοδότησις διὰ τὴν ἐδῶ ναυπηγήσιν τριῶν ἐπιβατηγῶν — δημηταγωγῶν τοῦ μείζονος τύπου — μήκους 110 μέτρων, διὰ λογαριασμῶν τῶν κ.κ. Καρρά καὶ Ποντικοῦ καὶ ἐνὸς τῶν κ.κ. Λάλη καὶ Σίας.

## Κατά τὸν Αὐστραλιανὸν τύπον

# ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΑΝ ΤΗΝ ΦΟΡΤΩΣΕΝ ΤΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ

ΣΥΝΤΟΝΟΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΙ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν. ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΚΕΙ ΠΡΟΞΕΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑΡΧΟΥ  
ΔΙΗΥΘΕΤΗΣΑΝ ΤΑΧΕΩΣ ΤΟ ΘΕΜΑ

Ο διεθνής κομμουνιστικός δάσκυλος έκινητοποιήθη δραστηρίας μεταξύ τῶν ἔργατικῶν ἐνώσεων τῶν λιμένων τῆς Αὐστραλίας, διὰ νὰ ἔξαπολυθῇ κύμα απεργιῶν κατά τῶν ἑκεὶ καταπλεόντων ἐλληνικῶν ή ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν πρὸς φόρτωσιν καὶ δὴ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Νιούκαστλ. Κατά τὰς τελευταῖς ἡμέρας, διὰ τὸ ἐλληνικὰ πλοιά εὐρίσκοντο ἀκινητοποιημένα εἰς τὸν ἀλόγω λιμένα, ὑφοτάμενος τὰς ἑκατόντας τῶν καθυστερήσεων οἰκονομικάς συνεπείας. Τὸ μπούκοτάζ ἐπικολούθησεν ἀπεργίας μὲν συνδικαλιστικά σίτηματα μεταξὺ σύστασιαν ἑταῖρων καὶ ἐργατικῶν ἐνώσεων, ἐκδηλωθείσης, ἐν τῷ μεταξύ, καὶ τῆς ἀπεργίας τῶν πληρωμάτων ρυμουλκῶν. Τὸ σκάρη ταῦτα ἡσαν τὰ ἑχῆς: «Σαίντ Νικόλας», «Ηφαιστος», «Αἴτζεαν Σκάου», «Καπετάν Κωστής», «Ολύμπικ Πόλμ», «Τέτι Ν.», «Αναστασία» καὶ, κατὰ πάσαν πιθανότητα, τὸ «Χριστίνα».

Τὸ τελευταῖον τοῦτο σκάφος, 57.650 τόν. Δ.Β., πρόκειται νὰ φορτώσῃ 50.000 τόνων γαιάνθρακος, διὰ τὸ προορίζεται διὰ τὸν λιμένα τῆς Ἐλευσίνος πρὸς τροφοδότησιν τῆς Ἐλληνικῆς Χαλιθουργίας. «Ἀπαντά τὰ ὑπὸ μπούκοτάζ τελοῦντα πλοία ἐπρόκειτο νὰ παραλάβουν συνολικῶν 274.000 τόνων φορτίου (κυρίως γαιάνθρακος), μὲν προορισμὸν τὴν Ἰαπωνίαν, τὴν Νότιον Ἀμερικὴν καὶ τὴν Εὐρώπην.

Κατὰ τὴν τοπικὴν ἐφημερίδα τοῦ Νιούκαστλ, τὴν «Νιούκαστλ Μόρνιγκ Χέραλντ 鬟 Μάντερ», ἀντροκέτη, ἐκπρόσωπος τῶν ἔργατικῶν ὄργανων δέδηλωσεν, διὰ νὰ δρονηστὶς φορτώσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων δὲν ἀφορᾶ τὴν Ἐλληνικὴν Κυβερνησίαν, ὅλλα τοὺς ἑονάτας καὶ τὰς ἑταῖρας. Τὸ ἐλληνικὰ πλοῖο, ἀπλῶς ἐνταύθησαν διὰ νὰ φορτώσουν γαιάνθρακα, ἐπειδὴ οἱ «Ἐλληνες, ὡς καὶ οἱ Ιάπωνες διαθέτουν τὴν πλέον κατάλληλον χωρητικότητα».

Κατὰ πληροφορίας, δύως ληφθείσας εἰς τὰ ἐν Πειοσει καυτιλιακὰ γραφεῖσ, ἀμέσως ἐνδιαφερόμενα διὰ τὴν κρατοῦσαν κατάστα-

σιν, ἀναφέρεται ὅτι «κύμα μπούκοτάζ πληρωμάτων ρυμουλκῶν καὶ δόλων ἐνώσεων τοῦ λιμένος τοῦ Νιούκαστλ ἔξεδηλώθη ἐναντίον τῶν σκαφῶν ἐλληνικῆς καὶ ζένης σημαίας ἐπηνδρωμένων μὲν ἐλληνικὰ πληρώματα».

Ἐξ ἄλλου, ή ίδια ὡς ἄνῳ ἐφουμείς, εἰς τὸ φύλλον τῆς τῆς 16ης Σεπτεμβρίου, φιλοξενεῖ καὶ πάλιν δηλώσεις τοῦ ἐκπροσώπου τῶν ἔργατικῶν ἐνώσεων κ. Βάτ., διὰ τὸν ἀνέφερε, μεταξὺ ἄλλων, διὰ νὰ ἀναληθεύσησι δράσης «κατὰ τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλίας ἀποσκοπεῖ εἰς τὸ νὰ πείσῃ τὴν Ἐλληνικὴν Κυβερνησίαν ὅπως ἀπολόνητη τοὺς συνδικαλιστὰς καὶ ἄλλους, οἵτινες κρατοῦνται, λόγω τῶν φροντιμάτων των, μεταξὺ τῶν δόπιων καὶ τὸν γνωστὸν μας Καλούδην».

### ΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

Ἐρωτηθεῖσα ή ἀρμοδίας 'Υπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, σχετικῶς μὲ τὸ ἀνωτέρω θέμα καὶ ἐπὶ τῶν ἐνεργειῶν εἰς τὰς δόπιας προέδη, διηγκρίνησεν διὰ μόνου ἐν ἐλληνικῶν σκαφοῖς, τὸ «Καπετάν Κωστής» ὑπέστη μπούκοτάζ διὰ πολιτικοὺς λόγους, τὰ δὲ ὑπόλοιπα ἐλληνικά ή ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφοι, μὲ προορισμὸν τὸ Νιούκαστλ, πληροφορθέντα περὶ τῶν διατρέξιμων καθυστέρησαν τὸν κατάπλουν τῶν, μέχρις ὅτου ρυμιοῦθῇ τὸ θέμα ὑπὸ τοῦ 'Ελληνος προενικοῦ λιμενάρχου, κατόπιν διαβιδοθείσιν ἐντολῶν ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου.

Οπωσδήποτε, ἐτονίζετο, διὰ οὐδὲν θέμα ύφισταται ηδη.

Αναφορικῶς, ἔξ ἄλλου, μὲ τὴν κινουμένην ὑπὸ τῶν κομμουνιστῶν ἀνθελληνικὴν ἐκστρατείαν διὰ τὸ μπούκοτάζ ἐλληνικῶν καὶ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν, καταπλέντων εἰς σουηδικούς λιμένας, ἐδηλώθη διὰ τὸ δολον θέμα ηδονίσεν ηδη, διότι τὰ λιμενεργατικά σωματεῖα ἐξήπησαν ἐπ' αὐτὸν τὴν γνώμην τῆς Δ.Ο.Μ., ητίς τηρεῖ ψυχόδων καὶ ἀδιάφορον στάσιν, γνωρίζουσα τὰ ἐλατήρια, ατινα ὥθεων εἰς παρομοίας ἐνεργείας.

### ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Τὸ Ναυτικὸν Ἀπουαχικὸν Ταμείον φέρει εἰς γνῶσιν τῶν κ.κ. Πλοιοκτητῶν πλοιών, ὑπανομένων εἰς τὸ δρθόν 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 τὰ κάτωτα:

Τὸ Υ.Ε.Ν. διὰ τῆς προσφάτου ὑπὸ διάτη. Φ.Υ. 74711/8.70 ἀποφάσεως αὐτοῦ παρέχει τὸ δικαίωμα εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τῶν ὡντὸν πλοιών, δηπω, εἰς περιπτώσεις ἐλληπούς ή ἀντικανονικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος,

ζητήσωσι διὰ μεμονωμένης ἐκάστοτε αἰτήσεως - δηλώσεως τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ή ἐκκαθαρίστριας δημιουργίας ναυτολογίου τοῦ πλοίου τῶν εἰς τὴν χώραν αὐτῆν συνθηκῶν, συνεφωνήθη ή μοναδικὴ λύσις, δηπω δηλοδή δ 'Οργανισμὸς 'Εκπρετήρεσσας 'Αλλοδαπῶν Πλοίων ἀνάδημανή, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν 'Οργανισμὸν 'Εκπρετήρεσσας 'Επισκεπτῶν εἰς Ρωσίαν («Ιντουρίστα», τὴν δὴν διαδικασίαν διεκπεραιώσεως τοῦ ναυτικοῦ (έξασφάλισης ξενοδοχείου, μεταφορᾶ εἰς πλησίστερον λιμένη ή δερολιμένα, έξασφάλισης εἰσιτηρίου κ.λπ.).

## ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΣΚΟΡΙΝΗ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ, 7-9

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 8

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

426.656 - 426.655  
427.763 - 663.754

ΤΗΛΕΡ. ΔΙΕΥΘ.

SCORINISLAW

ΤΕΛΕΣ

(21) 2204  
SICR GR

πλοίους καὶ ἄνευ ἐπιβολῆς οἰκονομικῶν κυρώσεων δι' ἐλληπῆ ή ἀντικανονικὴν σύνθεσιν. Πρὸς τοῦτο ή σχετικὴ αἴτησις - δηλωσης δέον νὰ ὑποβληθῇ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ἐντὸς τριάκοντα (30) ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ ὑπὸ ἐκκαθάρισιν ναυτολογίου.

'Ἐπισήσ, οἱ πλοιοκτήται τῶν ὡντὸν πλοίων δύνανται νὰ ζητήσωσιν, δηπως ή ψτ' ἀριθ. 12038/1211/25.2.66 ἀπόφασις Υ.Ε.Ν. ἐφαρμόζεται παγίως ἐφ' ὅλων τῶν ναυτολογίων τοῦ πλοίου των, ὡς ὄριζει ή ὑπ' ἀριθ. 84266/7257/27.9.1967 προγενεστέρα ἀπόφασις τοῦ Υ.Ε.Ν.

Κατ' ἔξαρτεσιν προκειμένου περὶ ναυτολογίων, ὡς ἐκκρεμεῖ εἰστεὶ ἡ ἐκκαθάρισις, διὰ καὶ τοιούτων ἀντικατασταθησούμενών μέχρι τῆς 31ης Ὁκτωβρίου 1970, ή προθεσμία ὑποβολῆς τῆς μεμονωμένης αἰτήσεως - δηλώσεως τοῦ πλοιοκτήτου ὡρίσθη δίμηνος.

Διευκρινίζεται, διὰ τὸ διμήνιον προθεσμία διὰ μὲν τὸ ὑπὸ ἐκκαθάρισιν τελοῦντα ναυτολογίας λήγει τὴν 8ηΝοεμβρίου 1970, διὰ δὲ τὰ ἀντικατασταθησούμενα μέχρι τῆς 31ης Ὁκτωβρίου 1970 ναυτολόγια λήγει μετά δύο μῆνας ἀπὸ τῆς ἡμέρας ἀντικαταστάσεως τοῦ ναυτολογίου.

Οἶκθεν νοεῖται, διὰ τὸ διμήνιον προθεσμίας περιῆλθον αἱ κάτωθι πληροφορίαι, σχετικῶς μὲ τὸν ἐφεξῆς ναυτολόγια, ή προθεσμίας ὑποβολῆς τῆς μεμονωμένης αἰτήσεως - δηλώσεως θά είναι τριάκοντα (30) ἡμερῶν, ἀρχομένη ἀπὸ τῆς ἡμέρας ἀντικαταστάσεως τοῦ ὑπὸ ἐκκαθάρισιν ναυτολογίου.

### ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΙΣ ΡΩΣΙΑΝ ΑΠΟΛΥΟΜΕΝΟΥΣ

Εἰς τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας περιῆλθον αἱ κάτωθι πληροφορίαι, σχετικῶς μὲ τὰς πραγματοποιουμένας ἀπολόνεις 'Ελλήνων ναυτικῶν εἰς λιμένας τῆς Σοβιετικῆς Εὐσεβείας:

Ναυτικοὶ ἀπολούμενοι «ελύγω ἀσθενείας», εἰς διαφόρους λιμένας τῆς Ρωσίας ('Αρχάγγελον, Μουρμάνσκ Β. Θαλάσσης, Νοδοροσία, Τουάφ, Μπατούμ εἰς Εύξεινον κ.λπ.), παραπέμπονται ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου ή ἐφοπλιστοῦ Σοβιετικοῦ 'Οργανισμοῦ 'Αλλοδαπῶν Πλοίων («Σοβινελότα», συνήθως εἰς τὸ Μόσχη 'Ελληνικὸν Προξενεῖον μετ' ἐλαχίστων χομιάτων, ἄνευ εἰσιτηρίου, διὰ τὴν εἰς 'Ελλάδα ἐπιστροφὴν καὶ ἄνευ συπληρώσεως τῶν ἀπαραίτητων εἰς Σοβιετικήν 'Ενωσιν διατυπώσεων, δι' ἔξασφάλισιν δωματίου εἰς ξενοδοχείον, εἰς τρόπον δοστε νὰ ἀπασχολήσαι τὸ Προξενεῖον ἐπὶ ημέρας, λόγω τῶν πολλαπλῶν διατυπώσεων. Συνάμα ἐπιφορτίζεται τοῦτο δι' ἔξδον ἐπισφαλοῦς ἀποδόσεως ἐκ μέρους τῶν ὑποχρέων.

Πρὸς ἀρκόν τῆς ἀνωμαλίας ταύτης καὶ τοῦ κινδύνου νὰ ἐμπλακοῦν οἱ ναυτικοὶ εἰς περιπτειαίς μὲ τὰς 'Αρχάς, λόγω τῶν ιδιαζουσῶν εἰς τὴν χώραν αὐτῆν συνθηκῶν, συνεφωνήθη ή μοναδικὴ λύσις, δηπω δηλοδή δ 'Οργανισμὸς 'Εκπρετήρεσσας 'Αλλοδαπῶν Πλοίων ἀνάδημανή, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν 'Οργανισμὸν 'Εκπρετήρεσσας 'Επισκεπτῶν εἰς Ρωσίαν («Ιντουρίστα», τὴν δὴν διαδικασίαν διεκπεραιώσεως τοῦ ναυτικοῦ (έξασφάλισης ξενοδοχείου, μεταφορᾶ εἰς πλησίστερον λιμένη ή δερολιμένα, έξασφάλισης εἰσιτηρίου κ.λπ.).

### ΟΧΙ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΑΣ ΚΑΙ ΚΙΝΕΖΟΥΣ

Νά ἀποφεύγεται ή ναυτολόγησις Κινέζων ναυτικῶν καὶ γενικῶν διαπνεούμενών. ὑπὸ κομμουνιστῶν φρονημάτων εἰς ἐλληπότητα σκάφη. Τοῦτο συνιστᾶ δι' ἔγγραφον του τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας πρὸς τὴν 'Ενωσιν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, κατόπιν τῶν δοσών διεπράχθησαν παρ' ἀλλοδαπῶν κομμουνιστῶν ναυτικῶν ἐπὶ Ελληνικοῦ πλοίου.

Εἰς τὸ ἔγγραφον περαιτέρω τονίζεται, διὰ οἱ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας κίνδυνοι ήτος τῆς κρησιμοποίησεως ἀλλοδαπῶν κομμουνιστῶν ναυτικῶν καὶ δηλ Κινέζων, είναι προφανεῖς καὶ σοθαροί, δηλ ούδεν διὰ τὴν περίσσοδον ἐντάσεως τῶν σχέσεων μεταξὺ τῶν δύο Κινέζων καὶ

κομμουνιστικών χωρών, άλλα και κατά πάντα χρόνον, καθ' όν την δέν άποκλείεται να λάβουν έντολάς δύο προκαλέσουν άνωμαλίας, έπι τών πλοιών, έπι τών διοικησιών ύπηρετούν.

Επιπροσθέτως, οι έρυθροι άλλοδαποί ναυτικοί έπιδικών την έκαστο παρέμβασιν ζευγατικών συνδικάτων, με την έντεθεν ανακύπτοντα δυσμενή ένδεχόμενα, πέραν τού διτή προκαλούν δυσφεσκείς και άντιδράσεις εις τούς συνυπερετούντας έπι τού πλοίου "Ελλήνας ναυτικούς.

#### Η ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ Π.Σ.Δ.Α.Θ.Α.Ξ.

Κατά γενομένας άρχαιρεσίας, εις τόν Πανελλήνιον Σύνδεσμον "Άξιωματικών Ασυρμάτου Θ.Α.Ξ. έπανεξέλεγη, διά την προσεχή Σείτιαν (1970 - 1975) πρόεδρος ο κ. "Έμμ. Σάπτης. "Η νέα διοικησις άποτρίσθη έπι τών κάτωθι:

"Αντιπρόεδροι οι κ.κ. Γ. Μαλίκης και Εύ. Άγγ. Μπεκιάρης, γεν. γραμματεὺς ο κ. Κων. Πετρώνιος, ταμιαὶς ο κ. Ιωάν. Οικονομίδης, γραμματεὺς ο κ. Νίκ. Φαντόπουλος, έφοροι οι κ.κ. Κων. Χρυσίνης, Δημ. Γεωργαράς, Ιω. Σακιώτης, Δημ. Μαθιουδάκης, Δημ. Λαμπτίδης, Εύαγ. Καρράς, σύμβουλοι οι κ.κ. Βασ. Αλευρομάγειρος, Ιεώργ. Φούρλαρης, Χαρ. Αντωνιαδής, Γεώργ. Αγαπαύσης, Νίκ. Εύσταθιος, Κυρ. Γιακουμάκης, Δημ. Περγάμηλης, Παντ. Στριγκός, Πετρ. Καραουλάνης, Δημ. Δαρζέντας, Άρ. Παπαθεοφάνης, Γεώρ. Καλογιάννης, Ιρηγ. Μιχαηλίδης, Φώτ. Μποφάντης, Νειλος Μαυρογιάννης, Ιω. Καραμπουρνιώτης, Κων. Αμαξιόδης, Παν. Αναστασίου, Γεώργ. Κολοκοτρώνης, Άρ. Κυριακόπουλος, Αναπληρωματικά μέλη οι κ.κ. Ροδ. Παπαγιάννης, Φίλ. Βασάλος, Γεώργ. Ιερομόναχος, Έμμ. Αναγνώστου, Αγγ. Αλεξίδης, Δημ. Καραμούζης.

#### ΠΕΝΩΗ

#### ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΕΥΚ. ΡΕΔΙΑΔΗΣ

Νέος άκμή και μὲ άκμαίς τὰς δυνάμεις, άπεβιώσεν αἰφνιδίως ὁ Δημήτριος Δευκαλ. Ρεδιάδης, ἔκλεκτὸν τέκνον τῆς πειραιώτικῆς γῆς, γόνος λαμπρᾶς οἰκογενείας και υἱὸς τοῦ ἀειμνήστου Δευκαλίωνος Ρεδιάδη, διαπρεπούς νομικοῦ και πρώτου υπουργοῦ τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας. Σπουδάσας νομικά και τυχὸν εὐρυτάτης γενικωτέρας μορφώσεως, ὁ Δημήτριος Ρεδιάδης, ήσκησε τὸ δικηγορικὸν ἐπάγγελμα και ἀνέμιχθη μετὰ τῆς χαρακτηριζόντος αὐτὸν ζωτικότητος εἰς τὰ κοινά. Δραστήριος, εὐγενής, καλὸς και ἔντιμος, ἔκρατησεν ὑψηλά τὴν πατρικὴν σκυτάλην, εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς ἐπιστημονικῆς και κοινωνικῆς δράσεως. Πολιτευθεὶς βραδύτερον, ἔξελέγη Βουλευτής Κυκλάδων και κατὰ τὴν περίοδον 1956 - 57 διετέλεσε γενικὸς γραμματεὺς τοῦ "Υπουργείου Έμπορικῆς Ναυτιλίας. Συνεδέθη οὕτω στενώτατα μετὰ τῆς Ναυτιλίας, μεθ' ης ισχυροὶ δεσμοὶ τὸν συνέδεον,

λόγω τῆς δικηγορίας του εἰς τὸν ναυτιλιακὸν χώρον και τῆς ύππο τοῦ Γραφείου τῶν ἐκπροσωπήσεως ἐν Ἑλλάδι τῆς Γουέστ - ὥφε "Ηγκλαντ, ἐνός τῶν μεγαλύτερων ἀλληλασφαλιστικῶν ναυτιλιακῶν ὄργανισμῶν.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» θίδονται βαθύ-

τατα διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ λαμπροῦ ἐπιστήμονος, τοῦ τόσον μὲ τὴν Ναυτιλίαν συνδέσαντος τὴν δραστηριότητά του και ἀπευθύνουν πρὸς τὸν ἀδελφόν του και ἐκλεκτὸν φίλον κ. Γεώργιον Δευκ. Ρεδιάδην, τὰ θερμότερα συλλυπητήρια.

## ΕΚΔΟΣΕΙΣ

### ΝΑΥΑΡΧΟΥ ΧΡ. ΧΑΤΖΗΚΩΝΣΤΑΝΤΗ

### ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ

Εἰς πέντε τεύχη τῶν 100 - 200 σελίδων, ὁ Ναύαρχος κ. Χρ. Χατζηκωνσταντῆς, Διευθυντής Σπουδῶν και καθηγητῆς τῆς Δημοσίας Σχολῆς Πλοιαρχῶν Οἰνουσῶν, ἔχει περιλάβει ὀλόκληρον τὴν παγκόσμιον ναυτιλιακὴν γεωγραφίαν, πρὸς χρήσιν τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν και τῶν Ναυτικῶν Γυμνασίων. Ἀληθῆς ναυτιλιακὴ γεωγραφία, τὸ ἔργον τοῦ κ. Ναύαρχου, ἀποτελεῖ ἐν ἑκάτην πλέον χρηστόν εἰς τὴν δεύτερον τὴν Μεσόγειον, εἰς τὸν τρίτον τὸν Εὔξεινον και τὴν Ἑλλάδα και εἰς τὸν τέταρτον τὰς ἀκτὰς τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης και Ἀφρικῆς. Ἀπομένει εἰς πέμπτος τόμος διὰ τὴν Ἀμερικήν και τὴν Ασίαν, ὅστις προσωπικῶς ἀνταπλούνται διὰ μικροῦ τεύχους, παλαιοτέρας ἐκδόσεως και ὅστις ἐλπίζεται ὅτι ταχέως θά ίδῃ τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος. Ὁλοκληρωμένον τὸ ἔργον τοῦ Ναύαρχου κ. Χατζηκωνσταντῆς, ἀποτελεῖ χρησιμώτατον ἐκταιευτικὸν κείμενον, εὐληπτόν, πρακτικόν και πλήρες, ὅπερ δύναται νὰ ἐπιλύσῃ τὸ ἀνέκαθεν ψιστάμενον πρόβλημα διδασκαλίας τῆς Γεωγραφίας εἰς τὰ πάσης φύσεως ναυτικὰ ἐκπαιδευτήρια.

μηδίσας χιλιάδας νέων εἰς τὰ μυστικὰ τῆς ναυτούσης και δημιουργήσας χιλιάδας ναυτιλίων.

Τὸ ἀρτί κυκλοφορήσαν βιβλίον του, καρπὸς πολυετοῦς ἐπιμόχθου προσπαθείας, ἀφοῦ ἔξαντηλή εἰς τὸν πρώτον τόμον τὰ γενικὰ θέματα τῆς ναυτικῆς γεωγραφίας, περιγράφει εἰς τὸν δεύτερον τὴν Μεσόγειον, εἰς τὸν τρίτον τὸν Εὔξεινον και τὴν Ἑλλάδα και εἰς τὸν τέταρτον τὰς ἀκτὰς τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης και Ἀφρικῆς. Ἀπομένει εἰς πέμπτος τόμος διὰ τὴν Ἀμερικήν και τὴν Ασίαν, ὅστις προσωπικῶς ἀνταπλούνται διὰ μικροῦ τεύχους, παλαιοτέρας ἐκδόσεως και ὅστις ἐλπίζεται ὅτι ταχέως θά ίδῃ τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος. Ὁλοκληρωμένον τὸ ἔργον τοῦ Ναύαρχου κ. Χατζηκωνσταντῆς, ἀποτελεῖ χρησιμώτατον ἐκταιευτικὸν κείμενον, εὐληπτόν, πρακτικόν και πλήρες, ὅπερ δύναται νὰ ἐπιλύσῃ τὸ ἀνέκαθεν ψιστάμενον πρόβλημα διδασκαλίας τῆς Γεωγραφίας εἰς τὰ πάσης φύσεως ναυτικὰ ἐκπαιδευτήρια.

#### ΣΠΥΡΟΥ ΤΣΑΚΑΚΗ

### Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΑΓΩΝΑΣ ΤΟΥ ΕΘΝΟΥΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ, ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΩΤΕΡΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Μίαν ὀλόκληρον ἐποχὴν ἀναδιοῖ εἰς τὸ ὡς ἄνω βιβλίον του ὁ παλαιός Δ/τῆς Θάλασσος Μεταφορῶν κ. Σπ. Τσακάκης. "Ἐποχὴν ἀγώνων δι" ὀλόκληρον τὸ "Ἐθνος, ἀλλὰ και διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Κληθεὶς νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὴν ὄργανων τῶν θαλασσίων μεταφορῶν κατὰ τὴν περίοδον 1916 - 17 και βραδύτερον κατὰ τὴν περίοδον τῆς Μικρασιατικῆς ἐκπορτείας, διημύθων μετ' ἐπιτυχίας τὰς πρὸ τούτου συσταθείσας ειδικῶν ὑπηρεσίας και διερμάτισε βασικὸν ρόλον εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν εἰς Έμπορικὸν Ναυτικὸν δυνάμεων τῆς χώρας, εἰς τὰς δυσκόλους ἐκείνας περιστάσεις. "Ἐν πρός δὲν τὰς πειρατικὰς πολυταρχούς ἐκείνας ἐποχῆς, δρώμενα ἀπό τῆς πλευρᾶς τῆς συμβολῆς τῆς Εθνικῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος

και τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκτυλίσσονται εἰς τὰς ἀκατόντα σελίδας τοῦ ἔργου. Μεταξὺ τούτων, η μεταφορά τῶν ἐλληνικῶν στρατευμάτων εἰς Σμύρνη, η μεταφορά τοῦ ἐλληνικοῦ ἐκστρατευτικοῦ σώματος εἰς Ν. Ρωσίαν, η ἔξυπηρτησίς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν κατὰ τὴν Μικρασιατικήν ἐκστρατείαν και διάσωσις τῶν τραυματιῶν και τῶν διμογεῶν τῆς Μικρασίας, ἀποτελούν τὰ πλέον χαρακτηριστικὰ και σημαντικά.

Ἡ προσφορά τοῦ συγγραφέως, ἡπικαστήση εἰς τὴν διάσωσιν χιλιάδων Ελλήνων, συνιστώ τίτλον τιμῆς δι". αὐτὸν και χρήσιμον ὑπόθηκην διὰ τὰς σημερινὰς γενεάς. "Η ἐκτίμησις τῶν γενεῶν τούτων ἀποτελεῖ τὴν μεγαλυτέραν ἀναγγώρισιν τοῦ ἔργου του.

## "THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.,

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.  
GENERAL SHIP SUPPLIERS & COMMISSION AGENTS

ΝΩΠΑ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΥΑΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΩΝ DREW - AMEROID - ΚΡΕΑΤΑ ΝΩΠΑ & ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

Principal NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

AV. RIO BRANCO 37 SUITES 1905 - 6 - 12  
RIO DE JANEIRO  
TELEPHONES 47-8751 AFTER OFFICE HOURS  
WAREHOUSES 23-1331 - 43-2584 - 43-7142

TELEGRAMS  
PANELLENICA  
RIO DE JANEIRO BRASIL

RUA NEWTON PRADO 67 67 A  
RIO DE JANEIRO



**ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ:** 'Αφίχθη εις Κέππ Τάουν την 15ην Σεπτεμβρίου με ζημιάν εις τὸν στροβιλοφυστήρα No. 2, ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος. 'Ετελοςθησαν ἐπισκεναὶ καὶ τὴν 19ην ἀπέπλευσε διὰ Περισκόν Κόλπουν.

**ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ:** Τὴν 13ην Σεπτεμβρίου ἀπώλεσεν εἰς Μοντεβίδεο τὴν ἀριστεράν ἀγκυραν μετά τριών κλειδῶν ἀλύσου. 'Ετοποθετήθη ἀμοιδός καὶ ἀπέπλευσεν. 'Αργότερον ἀνεκοινώθη, ὅτι ἡ ἀγκυρα ἀνειλκύσθη καὶ παρελθόθη ὑπὸ τοῦ δεξαιμενοπλοίου «Ἀρχόν Σεραφεῖμ».

**ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ:** Τὴν 27ην Αὐγούστου ἐπερατώθησαν εἰς Νέαν Υόρκην ἐπισκεναὶ ἐπὶ ζημιῶν ἃς ὑπέστη τὴν 25ην Ιουνίου, κατὰ τὴν διάρκειαν ἀφόρτου ταξιδίου ἀπὸ Αἴδη διὰ Νταμπίέρ. 'Αντικατεστάθη ἡ Ἐλιξ δι' ἀμοιδοῦ, ἐπεθεωρήθη ὑπὸ τοῦ τελικοῦ ἀξιῶν καὶ ἔγενοντο διάφορα ἄλλαι ἐπισκεναὶ.

**ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ:** 'Απὸ Κίρκενες διὰ Τουρκοῦ, μὲ 14.000 τόνινος σιδηρομεταλλεύματος. Τὴν πρώιαν τῆς 17ης Σεπτεμβρίου προσήρχεν εἰς ἀπόστασιν 35 μιλίων ἀπὸ τὸν λιμένα προορισμοῦ τοῦ, ὑπόστην διαρροήν. 'Υπεγράφη συμφωνητικόν μετά τῶν ρυμουλκῶν «Μέτεορ» καὶ «Προτέκτωρ».

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ:** Εἰς Τόκιον τὴν 17ην Σεπτεμβρίου, μὲ ζημιάς εἰς ἀπαντὰ τὰ ἔδρανα τῆς No. 2, διζηλογενήτηριας.

**ΑΦΟΒΟΣ:** 'Οπερ ἀφίχθη εἰς Μιτιληπάσι, τὴν 20ην Σεπτεμβρίου, ἀπὸ Νόρφολκ, μὲ φορτίον ἀνθρακοῦ, ἀνέφερεν ὅτι παρετηρήθη ζημιά εἰς χιτώνιον ἐνός κυλίνδρου, τὴν προηγούμενην. 'Ἐπίσης ἀνέφερε ζημιάν μὲ τὸ σύστημα λιπάνεως τῆς χοάνης τοῦ τελικοῦ ἀξιῶν, λόγω προσταράξεως εἰς Χάμπτον ρόδος, κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ, τὴν 7ην Σεπτεμβρίου.

**ΒΕΓΚΑ:** 'Υπέστη βλάβην εἰς τὴν στροβιλογενήτηριαν εἰς πλάτος 26.21' βόρειον καὶ μῆκος 56.02' ἀνατολικόν, τὴν 17ην Σεπτεμβρίου.

**ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ:** 'Απὸ Τάϊν διὰ Σέδεν 'Αϊλαντς. Τὴν 13ην Σεπτεμβρίου ὑπέστη βλάβην εἰς τὸ σύστημα προδιόλιον εἰς πλάτος 57.35' βόρειον καὶ μῆκος 20.04' δυτικόν. Τὴν πρώιαν τῆς 20ης Σεπτεμβρίου, ἐνῷ εύρισκετο εἰς ἀπόστασιν 60 μιλίων βορειοδυτικῶν τῆς νήσου Τόρο, ἀνέφερεν ὅτι δὲν ἀντεμπάπτει πλέον δυσκολία. Τελικῶς ἀφίχθη εἰς Λοντόντερο, τὴν ίδιαν ἐστέραν.

**ΕΚΑΛΗ:** Συνεκρούσθη λόγω διμήλης μετὰ τοῦ ἐπίσης ἐλληνικοῦ ἀτμοπλοίου «Χρηγκάδη», ἔξιθι τῶν γερμανικῶν ἀκτῶν, τὴν 19ην Σεπτεμβρίου. 'Αμφότερα ὑπέστησαν ἀλαράς ζημιάς καὶ συνέχισαν τὸν πλοῦν των.

**ΕΥΓΕΝΙΑ:** 'Απώλεσε τὴν δεξιάν ἀγκυραν

εἰς Τσιταγκόκη, τὴν 30ην Αὐγούστου. 'Εποιεστήθη ἀμοιδός.

**ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ:** Λόγω βλάβης εἰς τοὺς λεβηταὶς, τὸ σκάφος ἐσταμάτησε τὴν 10ην Σεπτεμβρίου εἰς πλάτος 16.16' νότιον καὶ μῆκος 02.25' ἀνατολικὸν καὶ ἔζητησε βοήθειαν ρυμουλκοῦ. Τὸ ρυμουλκὸν «Ἀπλάντικη» ἐσπεύσεν ἵνα παράσῃ τὰς ὑπηρεσίας του, ἀφίχθη δὲ πλησίον τοῦ σκάφους τὴν 23ην Σεπτεμβρίου.

**ΘΩΜΑΣ Α.:** Συνεκρούσθη εἰς Φρήταουν τὴν 4ην Σεπτεμβρίου μετὰ τοῦ δηξελοπλοίου «Χοεγκ Μπέλα», ὑποστάν ἀλαράς ζημιάς.

**ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ:** Τὴν ἐσπέραν τῆς 16ης Σεπτεμβρίου προσήρχεν εἰς 'Αμπρους Ίσανελ (N.Y.), ανειλκύσθη δὲ τὴν πρωιάν τῆς ἐπομένης, τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκῶν.

**ΚΑΙΙΓΚΣ:** 'Απεπλεύσεν ἐκ Ντώρμπαν τὴν 12ην Σεπτεμβρίου διὰ Περισκόν Κόλπουν. Τὴν 22αν ἀνεκοινώθη εἰς Λονδίνον, διὰ τὸ σκάφος ὑπέστη βλάβην εἰς τὴν μηχανήν, εἰς ἀπόστασιν 40 μιλίων βορείων τῶν νήσων Κομάρο. Τὴν ίδιαν ἡμέραν ἀνεκοινώθη, διὰ τὸ πληρώματος καὶ τὸ σκάφος συνεχίσαν τὸ ταξίδιόν του, ἀφίχθη εἰς Μομπάσα τὴν 24ην Σεπτεμβρίου.

**ΚΟΝΤΕΑΣ:** 'Απὸ 'Αμουαίη Μπαΐη ἀφίχθη εἰς Νέαν Ορλεάνην, τὴν 2αν Σεπτεμβρίου δι' ἐπισκευάς εἰς τοὺς λεβηταὶς. 'Αντικατεστάθησαν 150 αὐλοὶ καὶ ἡλέγχθησαν οἱ ὑπόλοιποι. Παραλλήλως ἐτελέσθησαν διάφοροι ἄλλαι ἐπισκευαὶ.

**ΚΩΣΤΗΣ:** 'Απὸ Χιούστον προσήρχεν εἰς Τάμπα τὴν 20ην Σεπτεμβρίου, ἀλλὰ ἀνειλκύσθη τὴν ίδιαν ἡμέραν, τῇ βοηθείᾳ δύο ρυμουλκῶν. Δέν ἀνεφέρθησαν ζημιάι.

**ΛΕΥΚΑΔΙΟΣ:** 'Απὸ Εύρωπην διὰ Σαγκάην, μὲ φορτίον λιπασμάτων εἰς σάκκους. Τὴν 25ην Σεπτεμβρίου τὸ δηξελόπλοιον «Ἐσώργιος Παράδειος» ἀνέφερεν ὅτι ἔξερράγη πυρκαϊά ἐπὶ τοῦ «Λευκάδιος», εἰς ἀπόστασιν 600 μιλίων νοτίων τοῦ Κολόμπο. Τὸ πλήρωμα παρελήφθη σώios ὑπὸ τοῦ πρώτου σκάφους. Τὸ «Λευκάδιος» ὑπέστη κλίσιν καὶ παρεσύρετο ὀκυβέρνητον.

**ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α.Σ.:** 'Απὸ Βρέμην ἔρρυμουλκήθη εἰς 'Αιμούργον κενὸν τὴν 12ην Σεπτεμβρίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν μηχανήν.

**ΜΕΛΑΤΕΜΙ:** 'Απὸ Ντουλούθ διὰ Μόντρεαλ μὲ φορτίον παλαιοσιδήρου. Κατ' ἀνακοίνωσιν εἰς Μόντρεαλ τὴν 11ην Σεπτεμβρίου, προσήρχεν εἰς τὴν βόρειον δύτην τῆς διώρυγος τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου, ἀλλὰ ἀνειλκύσθησεν στὸν βορείων τοῦ θερμού ποταμοῦ, πρὸς ἐπιθέωρησιν.

**ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ:** 'Απὸ Ρεσιφ

προσήρχασεν εἰς τὰς ἑκδολάς τοῦ Μισσισιπῆ πῆ τὴν 21ην Σεπτεμβρίου, ἐπὶ λασπώδους βυθοῦ.

**ΝΤΟΝΑ ΙΩ.**: 'Απώλεσε τὴν δεξιάν ἀγκυραν εἰς Σουγκεῖ Γκέρογκ, εἰς βάθος μόνον 10 μέτρων.

**ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ:** 'Απὸ Γκουαγια-μπάλ δι' Ιαπωνίαν. Τὴν 19ην Σεπτεμβρίου ἐπεξέωρήθη εἰς Μαχανίλο (Μεξικοῦ), μετά ἐπισκευάς εἰς τοὺς λέθητας. 'Επισής ἐπεθεωρήθησαν ζημιάι εἰς τὸν κύλινδρον Ν. 5.

**ΟΛΙΒΑ:** 'Απὸ Στεπτίνον δι' 'Αμβέρσαν μὲ φορτίον θείου χῆμα. 'Υποστάν βλάβην εἰς τὴν μηχανήν τὴν 24ην Σεπτεμβρίου ἡγκυροβόλησεν εἰς πλάτος 53.34'30'' βόρειον καὶ μῆκος 05.52'30'' ἀνατολικόν.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕ·Ι·Μ:** Καθ' ὃν χρόνον ἐκτελοῦντο ἐπισκευαὶ εἰς τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας, ἔξερράγη πυρκαϊά εἰς τὴν No. 2 ἀριστεράν δεξαιμενῆ φορτίου τὴν 17ην Σεπτεμβρίου. Τὸ πῦρ, ὅπερ κατεστάλη μετὰ μίαν ὥραν, προεκλείσεν ἀλαράς ζημιάς.

**ΠΑΤΙΟΝΙΚ:** 'Απὸ 'Αμβέρσαν διὰ Σαγκάην, μὲ φορτίον λιπασμάτων, ἔγκυροβολῆσεν ἔξωθι, τὸ Ντόρερ, τὴν 14ην Σεπτεμβρίου, μὲ διαφροὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ βλάβην εἰς τὸ ηλεκτρικὸν κύλινδρον. Τὸ σκάφος ἔρρυμουλκήθη εἰς Σαούθαμπτον τὴν μεθοπομένην ὑπὸ τῶν ρυμουλκῶν «Ἐρμῆς» καὶ «Πασίφικ», βάσει συμφωνητικοῦ επο εὐρε πορα.

**ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ 2:** 'Αφίχθη εἰς Μανιλαν τὴν 22αν Σεπτεμβρίου μὲ ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν.

**ΠΕΤΡΟΣ:** Πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὰ ἐνδιαιτήματα καὶ τὴν γέφυραν τοῦ σκάφους τὴν 18ην Σεπτεμβρίου εἰς Τάϊν, προξενήσασα σοδαράς ζημιάς. 'Επιτὰ ἄπομα ὑπέστησαν ἔγκυραματος ἀλαράς μορφῆς. Τὸ πῦρ κατεστάλη τὴν ίδιαν ἡμέραν. Τὸ πλήρωμα ἔγκατελέψει τὸ σκάφος. 'Ανελήφθησαν ἐπισκευαὶ καὶ ἐπιτίζεται ὅτι συντόμως θά τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐκ νέου.

**ΠΟΘΗΤΗ:** Εἰς Βάσαλχάφεν ὑπὸ ἔκφοτων κόπτα τὴν 24ην Σεπτεμβρίου. 'Εκρηγις εἰς τὸ κύτον No. 2. Τὸ πῦρ κατεστάλη τὴν ίδιαν ἡμέραν. Τὸ πλήρωμα ἔγκατελέψει τὸ σκάφος. 'Ανελήφθησαν ἐπισκευαὶ.

**ΠΟΡΤΟΛΟ 17:** Κατά τὴν διάρκειαν φορτώσεως πετρελαίου εἰς 'Ελευσίνα, τὴν πρωιάν τῆς 17ης Σεπτεμβρίου, ἔξερράγη πυρκαϊά, συνεπεῖς ἔκρηξεως ἀερίων, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ φονευθοῦν 3 μέλη τοῦ πληρώματος τῆς μηχανῆς καὶ νὰ τραυματισθῇ σοδαρώς ἔτερον.

**ΠΡΩΤΟΝ:** Εἰς Ντώρμπαν τὴν 8ην Σεπτεμβρίου ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν, δὲ ἀμελείας τοῦ πληρώματος. 'Αντικατεστάθη ὁ στροφαλοφόρος ἀξιῶν μιᾶς γεννητρίας καὶ ἐπεισκευάσθη ἔτερος.

**ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ:** 'Απὸ Μένα 'Αχματί δι' Εύρωπην. Τὴν 13ην Σεπτεμβρίου παρετηρήθησαν ἀνωμαλίαι εἰς τὴν μηχανήν. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Ντακάρ.

**ΤΖΑΚΑΡΝΤΑ:** 'Ηγκυροβολημένον εἰς Ρίβερ Χάμπερ τὴν 11ην Σεπτεμβρίου, προσήρχεν, ἀφοῦ προηγουμένων ἔθραυσθη ἡ διάσταση τῆς δεξιᾶς ἀγκύρας, συνεπεῖς ισχυρῶν ἀνέμων καὶ θαλασσοταραχῆς. 'Ανειλκύσθη ἀργότερον, δι' ίδιων μέσων καὶ ἐπιλευσεν εἰς

"Ιμιγχαμ".

**ΤΡΙΝΙΤΥ:** 'Αφιχθέν εἰς Καλκούταν τὴν 20ην Σεπτεμβρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς ἀμφοτέρους τοὺς λέθητας, λόγῳ ἔκρηξεως. 'Εζητήθη ἐπιθεωρησίς.

**ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ Σ.:** 'Απὸ Λενίνγκραντ δι' Αλγερίον, μὲ φορτίον ξυλείας, ἀφίχθη εἰς Νιούχαρον ρόδος τὴν 14ην Σεπτεμβρίου, μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν. 'Ανελήφθησαν ἐπισκευαί.

**ΦΡΗ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ:** Παρασυρθέν ὑπὸ Ισχυρῶν ἀνέμων, προσήρχε κενὸν, ἐπὶ ἀμμώδους βυθοῦ τὴν 16ην Σεπτεμβρίου, ξεσωθιάτης τῶν δαλλανικῶν ἀκτῶν. 'Υπεγράφη συμφωνητικόν «Επο εὐρε πορα» μετὰ τοῦ ρυμουλκοῦ «Χόλλαντ», ἀλλὰ πρώτη προσπάθεια ἀνειλκύσθη ὑπὸ τοῦ θερμού ποταμοῦ τοῦ Χόλλαντος τοῦ οποίου οντότητας εἰς Αμετεργάται.

## ΤΑ "NAYTIKA XRONIKA"

'Η ηγημένη ζήτησις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ ἐξ ἀντιτέτου ἡ σημειουμένη παρ' ἡμῖν ἀνεπάρκεια τῶν μέσων ἐκτυπώσεως προεκάλεσε τελεταίως τὴν Ἑλλειψιν τῶν ἐκδιδομένων τευχῶν εἰς τίνας περιοχὰς τῶν ἐπαρχιῶν καὶ τὰ προάστια τῆς πρωτευούσης.

"Οσοι τῶν κ.κ. 'Αναγνωστῶν μας ἥθελον ἀντιμετωπίσει δυσχερείας εἰς τὴν προμήθειαν τῶν τευχῶν παρακαλοῦνται ὅπως τὰ ζητήσουν τηλεφωνικῶς ἀπὸ τὰ ἐν Πειραιεῖ Γραφεῖα μας Νοταρά 77 (τηλ. 476-658)."

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Γενική ή στροφή πρός την άνισταν. Εις όλους σχεδόν τους τομείς οι πληρωθέντες ναύλοι ήσαν αισθητώς άνωτεροι των πρό μηνός, εις διάρκειαν δέ έφθασαν ήδη ή και υπερέβησαν τὸ ύψηλότερον διορίου τὸ πρό 14ετίας ἐπιτυχέν. Αἱ προβλέψεις, δικαιολογούμεναι ἔντον πραγμάτων, διαγράφουν τὰ ύψηλότερα ἐπίπεδα ναύλων τῶν χειμῶνα.

Προγνωστικὸν «μπούμ». «Ἐλλειψις ἀλεύθερου τονᾶς» προβλέπεται νά σημειωθῇ, δεδομένων τῶν ἀθρών χρονοναυλῶσεων, αἵτινες καὶ συνεχίζονται. Χαρακτηριστικὴ ή χρονοναύλωσις μπάλκ κάρριερ 114.000 τόν. διά 10 ἔτη εἰς τὰ τρία δολλάρια τὸ τόνινον κατὰ μῆνα, χωρὶς δώμα κλιμάκωσιν τινα εἰς τὰς περιπτώσεις τοῦ νομισματικοῦ πληθωρισμοῦ. Ἀξιοσημείωτον τὸ συμβόλαιον διά 400.000 τόν. σιτηρῶν ('Οκτ. - Νοέμ.) μὲ φόρτωσιν ἀπὸ Μεγάλας Λίμνας καὶ Κόλπου. Ναύλος ἀπὸ Μεγάλας Λίμνας μάρκα 49, ἀπὸ Κόλπου 8.75 - 9 δολλάρια.

Ἡ κίνησις κατὰ τομεῖς εἶχεν ὡς κάτωθι: ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Ζωρτσάτη η ζήτησις τονᾶς διὰ σιτοφορία ἀπὸ τὸν Κόλπον, τὸν νευραλγικὸν αὐτὸν τομέα τῆς ναυλαγορᾶς. Ἐπιληρώθησαν δι' Ὁκτώβριον τὰ 8.75 - 9 δολ. φίο εἰς μπάλκ κάρριερ, ἐναντὶ τῶν 4.35 πρὸ ἔτους καὶ εἰς τουητέκερς 9.75 διά Σεπτέμβριον διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ τὴν Ἑλλάδα δολ. 11.70 (μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφορτ.), ἐναντὶ τῶν 9.70 δολ. πρὸ διμήνου. Διὰ τὸ Τίλμπουρη δολ. 9 φίο ('Οκτ.) καὶ διὰ τὴν Κωνσταντζαν δολ. 11.50 (4.000 τόν. ἐλ. ἐκφορτ.). Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 15 (ἐλ. ἐκφορτ.) εἰς σκάφος 20.000 τόν. καὶ 14.45 εἰς «τουητέκερ». Διὰ τὴν Βενεζουέλαν μικρὸν σκάφος δολ. 8.25 (1.000 τόν. ἐλ. ἐκφορτ.) καὶ Ἀγ. Δομίνικον δολ. 7.85 φίο. Ἀρκετὰ φορτία λιπαρισμάτων. Διὰ Βραζιλίαν δολ. 9.25. Ν. Κορέαν δολ. 13.25. Ἰστανικὴν Μεσόγειον δολ. 10.50.

Ἀπὸ τὸ Νόρδερν ρέιντζ δολ. 7.25 φίο (Σεπτέμβριον) δι' Ὁλλανδίαν καὶ 9 δολ. διὰ Γάνδην - Ἀμβούργον μικρὰ φορτία. Ἀπὸ τὴν Βαλτιμόρην δι' Ὁλλανδίαν δολ. 6.75 γαϊάνθρωκος σκάφος 35.000 τόν.

Παλαιοσιστὸν α δηρα διὰ Γλασκώθην δολ. 11 (φίο) εἰς σκάφος 16.000 τόν. Διὰ τὴν Ἀπωνίαν (Κορέαν) ἀπὸ τὸ Ντιτρόπιτ καὶ Ἀγ. Λαυρέντιον σκάφος 20.000 τόν. δολ. 20 φίο καὶ διὰ Νότιον Κίναν μικρὸν σκάφος 226/- φίο.

Σιτηρά ἀπὸ Τσάρτσιλ δι' Ὁλλανδίαν δολ. 9.25 (σκάφος 16.000 τόν.). Ἀπὸ Ντουλούθ δολ. 185.000 κατ' ἀποκοπὴν σκάφος 12 χιλ. τόν. διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ Πακιστάν ἀπὸ Ἀγ. Λαυρέντιον 21 δολ. ἐλ. ἐκφ.

Γαιάνθρωκος: Σπασμαδικὴ πως ἡ ἀγορά, τελούσσα ὑπὸ τὸν φόβον τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἔξγωγῶν γαϊάνθρωκος, λόγῳ τῶν ἐπιτοπίων ἀναγκῶν κατὰ τὸν χειμῶνα. Τὰ 12.65 δολ. ἐπιληρώθησαν εἰς σκάφος 38.000 τόν. (ἐλ. ἐκφορτ.) Ὁκτώβριον καὶ τὰ 13 δολ. εἰς μικρότερον σκάφος. «Ἐξ συνεχῆ ταξιδίων μέσφ Παναμᾶ δι' Ἰαπωνίαν μὲ ἔνταξιν πρῶτον τρίμηνον τοῦ 1971 ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 11.75 δολ. (ἐλ. ἐκφορτ.). Διὰ τὴν Β. Ἰστανικὴν (Μπιλμπάο) δολ. 7.50 ἐλ. ἐκφορτ. ὀκτὼ ἡμέρας Σεπτ. - Ὁκτώβριον.

Ζωηρά ἡ κίνησις ναυλώσεων διὰ σιδηρομεταλλεύματα ἀπὸ Καναδάν. Τὰ 7.35 φίο δολ. ἐπιληρώθησαν εἰς μέτριον μπάλκ κάρριερ ἀπὸ Κοντρέκερ διὰ Μπιλμπάο ('Οκτώβριον) φορτίον πλακούντων (σιδηρομεταλλεύμα). Συμβόλαιον διὰ Ἡνωμ. Πολιτείας Βρετανίας Χάπτερες 300.000 τόν. πρὸς 1.75 δολ. ἀπὸ Σέδεν 'Αἴλαντς.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Πολλὰ τὰ φορτία σιδηρομεταλλεύματος ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν. Ναύλοι σταθεροί. Ἀπὸ Τουμπαράδο διὰ Πολωνίαν τουητέκερ δολ. 11 καὶ 10.55 φίο.

Μπέρισάιντ δολ. 10 (σκάφος 17.000 τόν.). ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ - KONTINENT: Ἀπὸ Ἀλεξανδρείαν διὰ Γιουγκοσλαβίαν τοιμέντα (Νοέμ.) 5.65 δολ. φίο ἔντ στόδουεντ. Λιπάσματα ἀπὸ τὸ Κόντινεντ διὰ Ν. Κίναν 183/- εἰς σκάφος 9.000 τόνων φορτίον εἰς σάκους 58 κ.π.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Ἀμείωτος ἡ ζήτησις τονᾶς, μεγάλου μεγέθους ιδιαιτερως, ἀπὸ τοὺς Ἰάπωνας κατὰ κύριον λόγον διὰ μακρὰ χρονικὰ διαστήματα μέχρι καὶ 10 ἔτων. Ναύλοι πλήρως ίκανοποιητικοὶ ὑποδεικνύοντες τὴν πεποίθησιν τῶν φορτωτῶν ὅτι τὸ σημερινὸν «μπούμ» θὰ διαρκέσῃ καὶ διὰ Ἐλλειψις τονᾶς θέλει παρουσιασθῆ. «Ἡ ναυλασίας ἐνὸς Ο.Β.Ο. τῶν 114.000 τόνων διὰ 10 ἔτη ἀπὸ τοὺς Ἰάπωνας μὲ παράδοσιν τέλη 1973 καὶ μὲ ναύλον 3 δολλάρια ἔξπληξε τοὺς περὶ τὴν ναυλαγορὰν κινουμένους. Σκάφος 46 χιλ. τόν. μὲ παράδοσιν 1971 'Ιούλιον ἐπιληρώθησαν διὰ τρία ἔτη δολ. 4.35 καὶ μὲ παράδοσιν Φεβρ. - Ἀπρίλιον 1971 σκάφος 54.250 τόν. πρὸς 4.25 δολ. Τρία ἔτη σκάφος 77.250 τόν. δολ. 3.01. Ἀτμοκίνητα: Ταξίδιον Ἰνδίας - Ἰαπωνίας σκάφη μικρὰ 6.32½ τόν. τόνων καὶ 6.25 δολλάρια.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Σταθερὰ ἡ ναυλαγορά, μὲ ἔκδηλον τὴν τάσιν πρὸς ύψηλότερα ἐπίπεδα. Ἡ κατάστασις εἰς τὴν Λιβύην, μετά τὴν ἀποχώρησιν τῆς Σέλλ καὶ ἡ δύσκολος τοιαύτη εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν, δὲν διηκολύνον, βεδαίως, τὰς ἑταῖρις πετρελαίων εἰς τὰς μεταφοράς των ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Περιστότερα, κατ' ἀνάγκην, τὰ ἔκειθεν φορτία, ὄλγιντερα τὰ σκάφη, τὰ προσφερόμενο πρὸς ναύλωσιν. Δικαιολογημένη ἡ πρόβλεψις τῆς περιπτέρων ἀντιτιμήσεως τῶν ναύλων.

Εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, μὲ τὸ δόλιον διαθέσιμον τονᾶς, οἱ ναύλοι ύψηλότερον εἰς τὰ 255 - 260 W. δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ καὶ τὸ 262½ τῆς Γουόρλτσεκέη δι' Ἰαπωνίαν.

Εἰς τὴν Καραϊβικὴν μέτρια σκάφη εἰς τὰ 270 τῆς Γουόρλτσεκέη διὰ B. Αμερικὴν καὶ 250 διὰ μεγαλύτερα. Τὰ ὑπερατλαντικά εἰς τὰ 250 W.

Ἀπὸ τὴν Μεσόγειον σκάφη 32.000 τόν. ('Οκτώβριον) διὰ τὸ Κόντινεντ 225 W.

Εἰς τὸν τομέα τῶν χρονοναυλῶσεων ἐστημένη ἡ πρῶτον τάξιμη παράδοσιν 1974. Ἐλεισθησαν δύο σκάφη μαμμούθ, μὲ ναύλον ὀλίγον κέπω τῶν δύο δολλαρίων, ἵσον πρὸς 59 W., διὰ δέκα ἔτη, ἀλλὰ μὲ πρόβλεψιν κλιμακώσεως ἀκόμη καὶ τοῦ ναυπτηγικοῦ κόστους. Ἡ βραζιλιανὴ «Φρότα» συμβόλαια διὰ 5 ἑκατομμύρια τόν. ἀπὸ τὸν Μάρτιον - Σεπτέμβριον 1971, μὲ ναύλους 150 W., τὸ πρῶτον ἔτος, 125 τό-

TELEPHONE: ( 44-5649  
( 44-3622

TELEGRAM: NAFTIKA

# PAVLEDIS SONS & Co.

SHIP-CHANDLERS, AGENTS, FRESH STORES - TIN PROVISIONS,  
DECK & ENGINE STORES & GAS CYLINDER,  
SUPPLIERS TO ALL GREEK OWNED  
& FOREIGN VESSELS.

4, WOOD STREET, CALCUTTA - 16. INDIA.

δεύτερον, 100 τό τρίτον, και 95 W. τό τέταρτον.

Η Σέλλ, διά μεγάλα σκάφη, έπληρωσεν 98 τού Γουόρλντσεϊλ διά τριετές τάμι τσάρτερ, παράδοσιν φινώσθηκεν 1971. Μέτρια σκάφη διά διετή τάμι τσάρτερς έπληρωθησαν 190 W. — καθαρά και άκαθαρτα φορτία — από τού τέλους τού έτους. Σκάφος 100.000 τόν. δι' έντος συνεχείς ταξιδίου από Νοέμβριον έπληρωθη 200 τού Γουόρλντσεϊλ. Σκάφος 20.000 τόν. διά 3 - 5 έπη από Δεκέμβριον 1971 έκλεισθη εἰς τά 36/- κατά τόννον και μήνα.

#### ΤΟ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΝ ΤΟΝΝΑΖ

Κατά τούς στατιστικούς υπολογισμούς τούς «Φαιρπλαίσι», ή διά τόν κύρσου ναυπηγούμενη χωρητικότητας άνηρχετο τόν 31ην 'Ιουλίου εἰς 3.112 σκάφη — άνω τόν 1.000 τόν. d.w. — συνολικής d.w. χωρητικότητος 118.037.059, με αύξησην έντος τριμήνου κατά 9.5 έκατομ. τόν. d.w.

Η κατά κατηγορίας σκαφών κατανομή έχει ως έξης:

Σ κάφη	t.d.w.
1.310 Φορτηγά ξηρού φορτίου	10.056.610
180 Πλοία κοντέινερς	3.636.020
238 Τάνκερς 150 χιλ. τόν. και άνω	57.257.788
442 "Άλλα τάνκερς	11.863.249
116 Μικτά και O..BO.	16.347.718
482 "Άλλα ξηρού φορτίου.	18.876.674
117 'Επιβατηγά(*)	—
124 Διάφορα	—
3.112	118.037.059

(\*) Διά τά δύο τελευταία δέν ύψιστωνται πληροφορίες: έπλη τής χωρητικότητος των.

#### ΤΑ ΠΑΡΩΠΛΙΣΜΕΝΑ

Συμφώνως πρός τούς μηνιαίους στατιστικούς πίνακας τού Βρετανικού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου, τά κατά τόν μήνα Αύγουστον άργοντα, παρωπλισμένα έμπορικά σκάφη έσημείωσαν — έν συγκρίσι ο πρός τόν προηγούμενα μήνα 'Ιουλίου — μικράν αύξησην από συνολική χωρητικότητα 259.740 τόνων

γκρός εἰς 269.641 τόνων γκρός. Έξ αύτών 29 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 243.295 τόνων γκρός ήσαν ξηρού φορτίου. Αντιθέτως, τά τάνκερς ήσαν 5 τόν άριθμόν, έναντι 6 τού 'Ιουλίου.

Κατά σημαίας, ο μεγαλύτερος άριθμός άργοντων σκαφών ήτο δ τών 'Ηνωμένων Πολιτειών, με 111 μονάδας συνολικής χωρητικότητος 158.114 τόνων γκρός.

#### ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• Μετά τήν «Οξετένταλ» τά τρία μέλη τού κονσόρτσιου «Οασίς» συνεφώνησαν με τήν Κυδέρνησην τής Λιβύης δόσον άφορά τά δικαιώματά της έπι τού έξαγομένου πετρελαίου. 'Απομένει ή Σέλλ, ήδη διαπραγματεύεται εισέτι. 'Από τήν συμφωνίαν και με αύτήν θά έξαρτηθη η πλήρης έξαγωγή τών πετρελαίων τής Λιβύης με τόν προγύμενον ηδημένον ρυθμόν της.

• 'Εὰν τελικώς δέν έπέλθη συμφωνία διά τά πετρέλαια τής Λιβύης και με τάς μεγάλας έταιρίας πετρελαίων, κρίσις άνευ προηγουμένου θά παρουσιασθη τόν χειμῶνα εἰς τό πετρέλαιον τής Εύρώπης. Τάνκερς έπαρκη δέν ύπάρχουν διά νά μεταφέρουν άπό τόν Περσικόν Κόλπον τό δόσον θά λειψή άπό τήν Λιβύην. Αύτη προμηθεύει τό τέταρτον τών άναγκών τής Εύρώπης και τό πέμπτον τής 'Αγγλίας.

• Διά τήν μεταφοράν πετρελαίων άπό τήν 'Αλάσκαν παρηγγέλθη άπό τούς Γερμανούς εἰς τά ναυπηγεία τής Βρέμης τάνκερ 200.000 τόν., ειδικώς κατά τών πάγων έντσχημένης κατασκευής. Παράδοσις πρό τού 1975.

— 'Από τήν Γερμανικήν 'Υπηρεσίαν 'Ερεύνης άπερριθμησαν τά σχέδια τού ηποβρυ-

χίου τάνκερ και ένεκριθησαν τού ένισχυμένου τοιούτου.

• Η συγκομιδή δημητριακών διά τό έτος 1970/71 θά φθάση τά 104.5 έκατομ. τόνων, ον οι καιρικοί συνθήκαι θά τό έπιτρέψουν. Ρεκόρ παραγωγής κατά 5 έκατομ. τόν. έναντι τού προηγουμένου έτους.

• Μάς ένδιφέρουν άμεσώτατα σι προβλέψεις διά τήν πορείαν τής ισπωνικής οικονομίας: 'Η «Φουζί Μπάνκ» άντιμετωπίζει χαλάρωσιν τού ρυθμού άναπτυξέως τής οικονομικής δραστηριότητος κατά τό β' ημίσου τού τρέχ. οικονομικού έτους (Σεπτέμβριος - Μάρτιος 1971). "Ηρχισεν ηδη παραπρομένη συστολή της είς τάς έξαγωγάς.

• 'Εν δψει τών τάνκερς τών 500.000 τόνων, οι 'Ισπωνες άντιμετωπίζουν τό πρόβλημα διάπλων με τά σκάφη αύτά τού στενού τής Μαλάκκας. 'Εσχεδιάσθη και τό σχέδιον ένεκριθη άπό τήν ισπωνικήν κυβέρνησην διά τήν έγκοτάστασιν με δεσπάνην 150 έκατομ. δολλ. πετρελαιοαγωγού διά μέσου τής χερσονήσου τής Μαλασίας είς σημείον τής δυτικής άκτης τής Ταϊλάνδης είς τόν 'Ινδικόν 'Οκεανόν, με τέρμα είς τόν Κόλπον τού Σιάμ.

— 'Από τά σούπερτάνκερς θά διοχετεύεται τό πετρέλαιον διά τού άγωγού μέχρι

## TSAVLIRIS SALVAGE-TOWAGE LTD.

TOWAGE ANYWHERE IN THE WORLD



SALVAGE STATIONS IN THE MEDITERRANEAN ATLANTIC OCEAN  
ISLANDS ALSO ELSEWHERE SEASONALLY

Representatives in the United Kingdom :

THOS. R. MILLER & SON (SALVAGE AND TOWAGE) LTD. 14/20 ST. MARY AXE, LONDON, E.C.3.

Telephone : 01-283 (Avenue) 4571 — Telex : 2-3544 & 261501

Cables : "Mutuality", London, E.C.3., "Triminsur", London, E.C.3.

After Office Hours : Telephone : Billericay (Essex) 3921 & 01-850 - 0348

#### UNITED KINGDOM

194/200 Bishopsgate, London, E.C.2

Tel. : 01-283 (Avenue) 4980 & 7734

Tel. : 263468 & 23778

Cables : "Shipmanag", London, E.C.2

After Office Hours — Telephone :

01 - 486 - 5651

Orpington (Kent) 26885, 01-882

(Foxlane) 1022, 01-590 7482

01-552-4763



#### GREECE

95, Kolokotroni Street, Piraeus

Telephones : 424309, 422225, 470969

Telex : 2338 & 2340

Cables : "Tsvlico" & "Salvetow"

Telephones - after office hours :

670520, 455235, 670530, 468156

τού τέρματος αύτού, όποθεν μικρότερα σκάφη θά φορτώνουν.

— 'Η αδεια της Ταυλάνδης έπιχθείται τώρα.

● Κατά δέκα τοῖς έκατον ηδήθη ή παγκόσμιος παραγωγή άκαβάρτου πετρελαίου τὸ α' έξαμηνον τοῦ τρέχ. έτους, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον περιστινόν. 'Ανηλθεν εἰς 1.137 έκατον. μετρικοὺς τόνους, χωρὶς ὅμως νὰ προβλέπεται, κατὰ τὴν "Εσσο", ὅτι ή αὐξησις αὐτὴ θὰ διατηρηθῇ καὶ κατὰ τὸ β' έξαμηνον.

— 'Αξιοσημείωτον: 'Η παραγωγὴ τῆς Λιβύης έμφανιζεται μὲ 84 έκατον. τόν. (αὔξησις 18%), ένω διὰ τὸ β' έξαμηνον θὰ είναι μειωμένη.

● 'Η πρὸς ἀποφυγὴν τῆς μολύνσεως τῆς ἀτμοσφαίρας ἐπίμονος προσπάθεια τῶν διαφόρων χωρῶν φέρει τὰς ἑταῖριας πετρελαίων εἰς τὴν ἀνάγκην ἀναζητήσεως πετρελαίων μὲ τὸ καμπλότερον ποσοστὸν τῆς εἰς θεῖον περιεκτικότητος.

— Αἱ πηγαὶ τῆς προμηθείας τοῦ τοιούτου πετρελαίου εἰναι διάφοροι τῶν συνήθων διὰ τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Ἰαπωνίαν. 'Αναζητεῖται συχνὲ εἰς μακρινὰς δι' αὐτὰς ἀποστάσεις, διευρυνομένου, οὕτω, τοῦ χάσματος μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως δεξιαινεοπλοίων.

— Τὸ ποσοστὸν περιεκτικότητος εἰς θεῖον τοῦ κατὰ χώρας παραγομένου πετρελαίου ἔχει ὡς ἔξης: Νιγηρία 0,35%, Λιβύη 0,45%, Βενεζούελα καὶ Ἰράν 2,5% καὶ Κούβειτ 4% (τὸ υψηλότερον ποσοστόν).

— Αἱ φορτώσεις, κατ' ἀκολουθίαν, ἀπὸ τὴν Λιβύην καὶ τὴν Νιγηρίαν προβλέπεται νὰ ἐνταθοῦν.

● Δεύτερος πετρελαιαγωγὸς σχεδιάζεται νὰ κατασκευασθῇ ἀπὸ τὴν Αἴγυπτον μεταξὺ Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης καὶ Μεσογείου. 'Οπωσδήποτε, ὅμως, οὐδεμία ἀπόφασις θέλει ληφθῆ, καθ' ἄξοναστον ὁ Αίγυπτος ὑπουργὸς τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, πρὶν ἡ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ ὁ πρῶτος ἀγωγός, 207 μιλίων, μεταξὺ Σουεζ καὶ Ἀλεξανδρείας. 'Εντὸς τοῦ διμήνου αἱ σχετικαὶ ἐργασίαι θὰ ἀρχίσουν καὶ θὰ περατωθῶν ἐντὸς έτους. Θὰ είναι 42 ποδῶν διαμέτρου καὶ θὰ διοχετεύεται δι' αὐτοῦ πετρέλαιον 50 έκατον. τόν. ἔτησίως.

● 'Ἐλάχιστον ἐλέγχεται τὸ διαθέσιμον τοννὰς δεξιαινεοπλοίων δι' Ὁκτωβρίου εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. Τὸ νορθηγικὸν τοννὰς ἐναυλώθη, πρὸς τὸ παρόν, ἐν τῷ συνόλῳ του. Τὸν Νοέμβριον θὰ ἔχῃ ὁ κ. Μπέργκεσεν δύο πετρελαιοφόρους τῶν 80.000 τόνων πρὸς ναυλώσιν εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον

● Εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ έτους, τὰ τάνκερς μαρμούθ τῶν 200 - 225.000 τόνων ἡδυνατοῦν κερδίζουν ὑπὸ τριετῆ χρονοαύλωσιν 14.000 δολαρίων ἡμερησίου. 'Υπὸ τοὺς κρατοῦντας κατ' Αἴγυπτον ναύλους, τὸ ημέρσιον εἰσόδημα φθάνει περίπου τὰς 26.000 δολαρίων. "Οσοι τυχηροὶ προσέλθετε...

● Η μεγαλύτερα μέχρι τοῦδε μεσιτεία κατεβλήθη, πρὸ τινος, διὰ τὴν ναυλώσιν ἀπὸ τὴν Σὲλλ τῶν ἐπτά νορθηγικῶν σκαφῶν, ἔξ ὥν τρία τῶν 200.000 τόν. Σύνολον ναυλώθεντος τοννὰς 1 έκατον, τόνων καὶ ναύλος 900 έκατ. κορωνῶν (53 έκατον. λιρῶν Ἀγγλίας). Προσιηθεία 1,25% εἰς τοὺς μεσίτας τοῦ Λονδίνου, 1,25% εἰς τοὺς μεσίτας τοῦ Οσλοῦ. Σύνολον προμηθείας 2,25 έκατον. κορωνῶν (1.325.000 λιρῶν Ἀγγλίας).

● Μὲ τὴν προσπτικὴν ὅτι ή Ιαπωνικὴ χαλυβουργία θὰ φάσθη τὴν παραγωγὴν τῶν 150 - 160 έκατον. τόνων χάλυβος περὶ τὸ 1975, κατηρτισθή τὸ πρόγραμμα τῶν εἰς πρώτας ὥλας ἀναγκῶν — κῶκ καὶ σιδηρομεταλλεύματος — καὶ τῶν μέσων τῆς μεταφορᾶς των.

— 'Απὸ πᾶσαν χώραν ἀναζητεῖται τὸ κῶκ καὶ τὸ μετάλλευμα, ἔξασφαλίζεται δὲ τὸ τοννὰς ποὺ θὰ τὰ μεταφέρει.

— Εἰς 95 έκατον. τόν. ἐτησίως ὑπολογίζονται περὶ τὸ 1975 αἱ εἰς κῶκ ἀνάγκαι, ἔναντι τῶν 46 έκατον. σημερινῶν. Εἰς 560 έκατον. δολλαρίων ὑπολογίζονται αἱ ἐπενδύσεις εἰς ξένας χώρας διὰ νέας γαιανθρακωρυχεία καὶ σχετικὰς διευκολύνσεις εἰς σιδηροδρομικὰς γραμμὰς καὶ λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις.

● Κατέπλευσε, πρὸ ἡμερῶν, εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμερικῆς τὸ φορτηγιδοφόρον «Ἀτλαντίς Φόρετ» καὶ ἔξεφόρτωσε τὰ φορτγίδια του μὲ χρόνον ρεκόρ 22 λεπτῶν ἀνά μονάδα. 'Η ἐν δρόμῳ παρασκόν του δίηρκεσε μόλις 75 ώρας, περιλαμβανομένης καὶ τῆς Κυριακῆς. Κάθε καθυστέρησις στοιχίζει 10.000 δολ. ἡμερησίων.

● 'Ανασυγκροτεῖται ἡ εὐρωπαϊκὴ — τῆς Κοινῆς Αγορᾶς — βιομηχανία χάλυβος. 'Οξύτατος ὁ ιαπωνικὸς ἀνταγωνισμός. Νέαι ἐπενδύσεις τριών δισεκατομμυρίων δολλαρίων ἐντὸς διετίας. Προβλεπομένη παραγωγὴ καὶ διναμικότης διὰ τὸ 1973 147 έκατον. τόν., ἔναντι τῶν 129 έκατομμυρίων τοῦ 1969. Τὸ 1970 παρήχθησαν 113 έκατον. τόν. καὶ τὸ 1969 ὁ παραχθεὶς χάλυψ ἀνήρχετο εἰς 107 έκατον. τόν.

— 'Ανάλογοι πρὸς τὴν ηδημένην παραγωγὴν καὶ αἱ μεταφοραὶ πρώτων ὑλῶν. 'Απὸ θαλάσσης μέγια μέρος.

● Κατὰ μῆνα Αὔγουστον οἱ 'Ιαπωνες ἐναύλωσαν 336 ξένα σκάφη, 9.400.000 τόν. d.w. Κατὰ Σεπτέμβριον δὲν ήσαν διλγόντεραι αἱ ναυλώσεις, μὲ παραδόσεις ἔξικυνομένας μέχρι καὶ τοῦ 1974!

● Νορβηγοὶ εἰχον χρονοναυλώσει μπαλκάρριερ 45.000 τόνων. 'Αρχικὸν μίσθωμα μέχρι τοῦ Νοεμβρίου 1970 δολ. 2.15. Μεταγενέστερον διὰ δῶδεκα μῆνας δολ. 4 καὶ ἐν συνεχείᾳ ὑποναύλωσις διπλὸ τοὺς τάιμ τοσάρτερος εἰς τὴν Μιτσούν πρὸς δολ. 4.35.

● Νεοπαγῆς ή Ναυτιλίας τῆς Φορμόζας. Δύναμις 4.000.000 τόν. d.w. Τὸ 1948 σκάφη 144, τόνων 393.000. Παντὸς τύπου πλοία μετέχουν. Κατὰ ποσοστὸν 50 - 60% τὰ ἔθνικὰ πλοία ἔξυπηρετοῦν τὰς μεταφορὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς νήσου. Δύο λιμένες τοῦ Κηλούγη (6.6 έκατ. τόν. κίνησις) καὶ τοῦ Κάο - Σιούγκ (10 έκατ. τόν. κίνησις), δρτίως ἔξωπλισμένοι, συγκεντρώνουν τὸ μέγιστον τῶν φορτίων.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

### ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ: 'Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορειαὶ τοῦ Χάπτερος) 15.500 τόν. παλαιοστιθίων δυτικὴν 'Ιταλίαν δολ. 12.50 φίο Σεπτεμβρίου.

ΣΤΕΦΑΝΙΑ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (780.000 κ.π.) Ρόττερντους δολ. 129.000 φίο, Σεπτεμβρίου 15 - 19.

ΠΛΟΥΤΩΝ (κ.): Νέαν 'Ορλανταν 13.200 τόν. γεννημάτων λουστούς δολ. 12.60 μὲ 1.000 τόν. Έλ. ἔκφροτωσιν, διεσπόσιος φόρτωσις.

ΑΡΙΣΤΟΦΟΙΛΑΣ (εκ. «Ιαυτίνιαν»): "Αγ. Λαυρέντιον 7.700 τόν. γεννημάτων 'Αλγερίου δολ. 12 μὲ 1.000 τόν. Έλ. ἔκφροτωσιν, Σεπτεμβρίου 18 - 30.

ΜΑΡΙΑ: Λιμένας Κόλπου 13.500 τόν. γεννημάτων 'Αμράχοντας δολ. 14 μὲ 1.000 τόν. Έλ. ἔκφροτωσιν.

ΡΥΘΜΟΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 14.500 τόν. λιπαρωμάτων Σάντος - Ρίο Γκράντες ρείντζ δολ. 9.50, Σεπτεμβρίου 25 - 'Οκτωβρίου 15.

ΦΑΙΑΣ (λιβ.): Χάρητον ρέδδ 20.000 - 23.000 τόν. γειναθρόκοντων Ρίον 'Ιανθίνου δολ. 6.35 φίο, Σεπτεμβρίου 28 - 'Οκτωβρίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΡΕΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. καὶ 12.500 τὸν σίτου Τσιταπόγκης ἢ Τσάλναν δολ. 22.25 Έλ. ἔκφροτωκών, Σεπτεμβρίου 25 - 'Οκτωβρίου 5 καὶ Σεπτεμβρίου 20 - 30.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 22.500 τόν. γεινημάτων 'Ισπανίαν δολ. 15, Έλ. ἔκφροτωσιν, 'Οκτωβρίου 2 - 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.): Λιμένας Κόλπου 28.000 τόν. σίτου Κωνστάντζαν δολ. 11.50 μὲ 4.000 τόν. Έλ. ἔκφροτωσιν, 'Οκτωβρίου 10 - 25.

ΣΤΕΛΛΑ: Χότγουελ 4.500 τόν. θεικῆς διαμνιάτας 'Ακαγιούτλας δολ. 12.25 φίο μὲ 2.500 / 800 τὸν. φορτοεκφρότωσιν, Σεπτεμβρίου 28 - 'Οκτωβρίου 3.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ: Τάμπον 16.000 τόν. λιπαρωμάτων Βανκούβερ δολ. 9 φίο, Στοιχίου φόρτωσις.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.): Λιμένας Κόλπου 28.000 τόν. σίτου Κωνστάντζαν δολ. 11.50 μὲ 4.000 τόν. Έλ. ἔκφροτωσιν, 'Οκτωβρίου 13 - Νοεμβρίου 5.

ΑΥΓΥ: Λιμένας Κόλπου 14.500 τόν. φορτίου γεινημάτων (725.000 κ.π.). Καντζί - Πασάγγες ρείντζ δολ. 114.000 φίο μὲ 3.000 τόν. ἔκφροτωσιν 5 - 20.

ΜΕΣΣΗΝΙΑ: Βρετ. Κολορβίαν 20.000 τόν. σίτου Βορδόνης ή Κάντλαν 153/3 φίδιο Μινδράς 150/9 μὲ 1.000 τόν. Έλ. ἔκφροτωσιν, Σεπτεμβρίου 28 - 'Οκτωβρίου 10.

ΝΕΙΑΙΟΣ (λιβ.): Βρετ. Κολορβίαν ἀμερικαν. λιμένας Βορείου Ελρηνικοῦ 14.000 τόν. σίτου Χοντάγκουα δολ. 14.25 μὲ 1.000 τόν. Έλ. ἔκφροτωσιν, 'Οκτωβρίου 5 - 25.

ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΠΑ-Ι-ΟΝΗΡ (λιβ.): Λάργος Μπήτσος 31.000 τόν. κῶκ πετρελαίου Κόντινεντ δολ. 10 μὲ 25 σάντες έκταση διεύτερων λιγένας ἔκφροτώσεως, φίο, μὲ 8.000/4.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Σεπτεμβρίου 13 - 20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (κ. Ι. Κ. Κερρά): Βρετ. Κολορβίαν, ἀμερικαν. λιμένας Βορείου Ελρηνικοῦ 14.000 τόν. σίτου Τόκιο Χεκάτα ρείντζ δολ. 13.25 μὲ 1.000 τόν. Έλ. ἔκφροτωσιν, Νοεμβρίου 1 - 20.

ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ: Ή Επερον: 'Αμερικαν. λιμένας Βορείου Ελρηνικοῦ 14.000 τόν. σίτου Μανίλαν δολ. 15.15 μὲ 1.000 τόν. Έλ. ἔκφροτωσιν, 'Οκτωβρίου 12 - 31.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (κ. Ι. Κ. Κερρά): Βρετ. Κολορβίαν, ἀμερικαν. λιμένας Βορείου Ελρηνικοῦ 14.000 τόν. σίτου Τόκιο Χεκάτα ρείντζ δολ. 13.25 μὲ 1.000 τόν. Έλ. ἔκφροτωσιν, τέλος Νοεμβρίου - μέσος Δεκεμβρίου.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λιβ.): 'Αμερικαν. λιμένας Βορείου Ελρηνικοῦ 14.000 τόν. σίτου 'Ινσάν δολ. 14 μὲ 1.000 τόν. Έλ. ἔκφροτωσιν, 'Οκτωβρίου 12 - 20.

### ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιβ.): Οὐχί Βορείοτερον τοῦ Σὲν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος 'Αύρες 12.000

τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς δολ. 13.25, δύον 'Αμβέρσαν - Ρότερντα� - 'Αμστερνταμ δολ. 13.10 με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 3 - 24.

**ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ:** Ούχι βορειότερον τού Σάν Λορέντζο μέ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 11.500 - 12.000 τόν. γεννημάτων Σασέμπτο - 'Οπάρου ρέιντς δολ. 23 με 25 σεντς έξτρα διά κάθε προσθετον λιμένα έκφρτωσες πέραν τών τεσσάρων με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. έκφρτωσιν θλεύθεραν, Σεπτεμβρίου 25 - 'Οκτωβρίου 10.

**ΦΑΙΑΣ (λιδ.):** Βιτώριαν ή Τουμπαράδο 22.000 πόν. σιδηρομεταλλεύματος Πολωνίαν, δολ. 10.60 φίοτ με 3.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 20 - Νοεμβρίου 10.

**ΔΩΡΙΣ (λιδ.):** Ούχι βορειότερον τού Σάν Λορέντζο μέ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 10.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς δολ. 13 έξιν άνθρακαν - Ρότερνταμ - 'Αμστερνταμ δολ. 12.75 με 2.000 τόν. γκράς φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 21 - 'Οκτωβρίου 10.

**ΑΛΚΑΝ (λιδ.):** Τουμπαράδο 53.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Ιαπωνίαν δολ. 12 φίοτ με 40.000/20.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Οκτωβρίου.

**ΠΛΕΙΑΣ:** Ούχι βορειότερον τού Σάν Λορέντζο μέ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 13.000 πόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς δολ. 13.50, όψιν πλήρες φορτίο Μπουένος 'Άρες 25 σεντς θλιγώτερον με 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν έλ. έκφρτωσικάν, 'Οκτωβρίου 1 - 20.

**ΚΑΟΥΝΤΥ ΚΛΑΙΡ (λιδ.):** Τουμπαράδο ή Βιτώρια 25.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Βαλτικόμόρην δολ. 5 φίοτ, 'Οκτωβρίου - Νοεμβρίου.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ-ΙΑ:** Ρίον 'Ισανέριον 22.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Ροστόκ δολ. 13.50 φίοτ, όρχας 'Οκτωβρίου.

**ΑΡΗΣ:** Ούχι βορειότερον τού Σάν Λορέντζο μέ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 9.000 τόν. γεννημάτων Μάντστερνταμ δολ. 17 με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 15 - 30.

**ΑΚΙΚΟ (λιδ.):** Ούχι βορειότερον τού Σάν Λορέντζο μέ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Ιταλίαν, Μασσαλίαν, Πορτογαλίαν δολ. 13.10, φίοτ 'Αδριατικήν δολ. 13.60, με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, δολ. 5.000 έξτρα άνθραλιστρα, 'Οκτωβρίου 20 - Νοεμβρίου 15.

**NABIA (λιδ.):** Ούχι βορειότερον τού Σάν Λορέντζο μέ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 12.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν. Ρότερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολ. 12.50 με 3.000 τόν. γκράς φόρτωσιν, 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Δεκέμβριον.

**ΕΛΛΗΝ (λιδ.):** Ή έτερον και ΕΣΠΕΡΟΣ (λιδ.) ή έτερον: Βιτώριαν ή Τουμπαράδο 14.500 τόν. έκπαιστον σιδηρομεταλλεύματος Γδυνίαν ή Δάνστικ δολ. 10.55 φίοτ με 3.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 20 - Νοεμβρίου 30.

**ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ:** Βιτώριαν ή Τουμπαράδο 14.500 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Γδυνίαν ή Δάνστικ δολ. 10.55 φίοτ με 3.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 19 - Νοεμβρίου 6.

## ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ - KONTINENT

**ΚΟΣΜΑΡ (λιδ.):** 'Αμβέρσαν - 'Αμστερνταμ ρέιντς συμπτειλαμβανομένων Σλοδίσκιλ, Τερνέουζεν, ξειρουργένου Ρότερνταμ 10.200 - 10.500 τόν. λιμανιμάτων 'Ινδιον δολ. 20.25 ένα λιμένα έκφρτωσεως δολ. 20.50 δύο, φίοτ, με 650 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 21 - 30.

**ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ:** 'Αμβούργον 16.500 τόν. ποτάσης χώρας Νόρδφολ και Γουϊλμπριγκτον δολ. 4.54 με 4.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 22 - 29.

**ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ:** 'Αμβέρσαν - 'Αμστερνταμ ρέιντς συμπτειλαμβανομένων Σλοδίσκιλ, Τερνέουζεν, ξειρουργένου Ρότερνταμ 11.200 τόν. λιμανιμάτων τες σάκκων δολ. 20.35 με 30 σεντς έξτρα δύο λιμένας έκφρτωσες ιδιαίς δάκτης φίοτ, 'Οκτωβρίου 1 - 12.

## ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ

### ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

**ΝΕΠΤΟΥΝ:** Σαγκάνη 10.000 τόν. δρόζης Κεϋλάνη 115/- φίοτ με 1.000/600 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Οκτωβρίου 5 - 30.

**ΦΡΟΣΩ Κ.:** Φλιλιπίνας 14.000 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικόν ή Κόλπου δολ. 13.50 φίοτ με 1.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 20 - 'Οκτωβρίου 15.

**ΝΤΑΛΕΜΟΣ** (εἰς τάιμ τούτορες): "Ενα/δύο λιμένας νοτιού Αδστραλίας 15.000 τόν. σίτου Κόλπου 134/- με 1.500 τόν. γκράς φόρτωσιν, 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν δολ. 'Αμερικής 5.000 έξτρα άνθραλιστρα, 'Οκτωβρίου 5 - 20.

**ΠΑΙΑΝ:** Αδστραλίαν 12.000 τόν. σίτου Τζιμπούτι 145/- με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 15 - 30.

**ΓΕΡΑΝΙΑ:** Βασμάς 10.000 τόν. δρόζης Κεϋλάνη 112/6 φίοτ με 800/600 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Οκτωβρίου 1 - 15.

**ΕΛΙΣΑΒΕΤ (λιδ.):** Κούμπλαντ 14.000 τόν. ζαχάρεως Μόντρεαλ 180/- 5.000 τόν. φόρτωσιν δολ. 'Αμερ. 2.50 με 750 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 10 - 20.

## ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

**ΑΓΓΕΛΑ (λιδ.):** Δομινικ. Δημοκρατίαν 4.800 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικόν δολ. 7 φίοτ με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 15 - 'Οκτωβρίου 5.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ-Ι-ΣΑΡ (λιδ.):** Μονρόδιαν ή Λόουστερ Μπαχάναν 41.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος δυτικής Ιταλίαν δολ. 5 φίοτ, Σεπτεμβρίου 22 - 'Οκτωβρίου 7.

**ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ και ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ-Ι-ΦΤ (λιδ.):** Μαυρίκιον 12.000 τόν. έκπαιστον ζαχάρεως 'Αγγίλαν 120/- Βάσεις 27 π. 9 ίντσα, 117/6 29 π. 3 ίντσα, φίοτ, 900/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, άρχας και μέσος έπειτα από τον Οκτωβρίου.

**ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ (λιδ.):** Έτεν Πίμεντελ 4.300 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικόν δολ. 9.25, φίοτ Κόλπου δολ. 8.75 φίοτ με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 15 - 20.

**ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ:** Σάν Μάρκος 'Αιλαντ 18.000 τόν. γύψου Ταΐδαν δολ. 13.30 φίοτ με 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 21.

**ΓΑΛΗΝΗ (λιδ.):** Σάν Μάρκος 'Αιλαντ 13.000 τόν. γύψου Ταΐδαν δολ. 13.15 φίοτ, 'Οκτωβρίου 10 - 30.

**ΑΝΝΑ Π.Κ.:** Κείπ Τάσουν 10.000 τόν. γεννημάτων λιμένας Κόλπου δολ. 13.50 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 1 - 10.

## ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ:** 13.112 τ. d.w. (584.470 κ.π., 13-13½ μιλ., 17-18 τόν. φίουελ διλ. και 1 τον. ντηζέλ διλ.) δολ. 2.300 ήμερσιών, πλέον δολ. 600 μηνιαίων διλ. υπερωρίας, διανομής ταξίδιον Βραζιλίας. Έπιστροφής παράδοσης Χάρτηαν πόρδας, έπαναπαράδοσης άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικόν ή Κόλπου μέσω Περού.

**ΠΑΝΤΕΛΗΣ:** 10.405 τ. d.w. (560.000 κ.π., 12 μιλ., 11½ - 12 τόν. φίουελ διλ.) δολ. 1.800 ήμερσιών, παράδοσης διαπλόντας την Κίνα σύχι βορειότερον το Χόγκ Κόγκ η διαπλόντας το Χόγκ Κόγκ, Δεκέμβριου 15, 'Ιανουαρίου 15, έπαναπαράδοσης 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς μέσω Ινδονησίας.

'Οκτωβρίου 1 - 10, έπαναπαράδοσης 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς μέσω Ιάβας.

**ΧΡΥΣΗ Α. Σ. (λιδ.):** 10.286 τ. d.w. (11.5 - 12 μιλ.) δολ. 1.850 ήμερσιών, ταξίδια τριών μηνών έπειτα από τον Σάντος, 'Οκτωβρίου 7 - 10, έπαναπαράδοσης άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικόν ή Κόλπου μέσω Μασέτιο - Ρεσίφε.

**ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ** (εἰς τάιμ τούτορες): 15.261 τ. d.w. (648.000 κ.π., 12 μιλ., 18 τόν. φίουελ διλ. και 1½ τόν. ντηζέλ διλ.) δολ. 3.400 ήμερσιών, παράδοσης Μπουανασεντόνες, Σεπτεμβρίου 25 - 'Οκτωβρίου 5, έπαναπαράδοσης άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικόν ή Κόλπου μέσω Περού.

**ΠΑΝΤΕΛΗΣ:** 10.405 τ. d.w. (560.000 κ.π., 12 μιλ., 11½ - 12 τόν. φίουελ διλ.) δολ. 1.800 ήμερσιών, παράδοσης διαπλόντας την Κίνα σύχι βορειότερον το Χόγκ Κόγκ η διαπλόντας το Χόγκ Κόγκ, Δεκέμβριου 15, 'Ιανουαρίου 15, έπαναπαράδοσης 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς μέσω Ινδονησίας.

## ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

**ΑΤΡΩΤΟΣ:** Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικόν (βορείων Χάπτερας), Γουορλντσεκέλ 310, δύο συνεχή ταξίδια, Σεπτεμβρίου 25.

**ΜΙΧΑΛΑ Η. (λιδ.):** Πουέρτο Ορίζοντες 18.000 τ. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικόν (βορείων Χάπτερας) Γουορλντσεκέλ 290, έπειτα φόρτωσις.

**ΚΟΥΗΝ ΣΩΛΙΚΑ (λιδ.):** Μεσόγειον 15.000 τ. Αγγίλιαν, Κούνιτεντ 'Ατλαντικόν (βορείων Χάπτερας) Γουορλντσεκέλ 227½, Σεπτεμβρίου 20.

**ΟΡΟΣΟΛ (λιδ.):** Καραϊβικήν 16.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικόν (βορείων Χάπτερας), Γουορλντσεκέλ 250, Σεπτέμβριον.

**ΑΣΤΡΕΑ (λιδ.):** Καραϊβικήν 20.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουορλντσεκέλ 195, Σεπτεμβρίου 17.

**ΝΙΜΑΡ (λιδ.):** Μεσόγειον 25.500 τόν. Καραϊβικήν, Γουορλντσεκέλ 195, Σεπτεμβρίου 15.

**ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (λιδ.):** Ρότερνταμ 25.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουορλντσεκέλ 130, Σεπτεμβρίου 20.

**ΑΛΛΙΣΟΥΝ (λιδ.):** Καραϊβικήν 19.000 τόν. καράβη Χοναλουλού, Γουορλντσεκέλ 300, έπιστροφής.

**ΓΑΥΡΙΟΝ:** Καραϊβικήν 21.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δακτής 'Ατλαντικόν, Γουορλντσεκέλ 5, Σεπτεμβρίου 5.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (λιδ.):** Ειδοκαραϊβικήν ταξίδιον, 21.000 τόν. Γουορλντσεκέλ 195, Σεπτεμβρίου 15.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝ (λιδ.):** Περσικόν Κόλπου 20.000 τόν. 'Αγγίλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεκέλ 195, Σεπτεμβρίου 15.

**ΝΑΠΙΕΡ (λιδ.):** Καραϊβικήν 40.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δακτής 'Ατλαντικόν, Γουορλντσεκέλ 200, Σεπτεμβρίου 19.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (λιδ.):** Καραϊβικήν 21.000 τόν. Κόστα Ρίκαν, Γουορλντσεκέλ 270, Σεπτεμβρίου 21.

**ΚΙΓ ΘΗΡΑΣ (λιδ.):** Περσικόν Κόλπον 31.000 τόν. Λισσαδώνα, Γουορλντσεκέλ 247½, Σεπτεμβρίου 22.

**ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΥΨ (λιδ.):** Περσικόν Κόλπον 17.000 τόν. 'Αγγίλιαν, Γουορλντσεκέλ 217½, τρία συνεχή ταξίδια, Σεπτεμβρίου 19.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιδ.):** Περσικόν Κόλπον 79.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, Γουορλντσεκέλ 260, όρχας 'Οκτωβρίου.

**ΜΑΤΘΑΙΟΣ:** Καραϊβικήν 30.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, δολ. 14.50, 'Οκτωβρίου 12.

**ΙΩΑΚΑ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιδ.):** Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δακτής 'Ατλαντικόν (προσιρμούς Φλωρίδα) Γουορλντσεκέλ 247½, έπιστροφής.

**ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (λιδ.):** Ντουμάι 16.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, Γουορλντσεκέλ 245, Σεπτεμβρίου 28.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιδ.):** Περσικόν Κόλπον 98.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, Γουορλντσεκέλ 265, τέλος 'Οκτωβρίου.

**ΤΕΤΑ Μ.:** Περσικόν Κόλπον 32.000 τόν. άμερικαν λιμένας 'Ατλαντικόν, Καραϊβικήν, Γουορλντσεκέλ 230, όρχας 'Οκτωβρίου 5.

**ΑΙΑΣ (λιδ.):** 'Αλγέστρες 18.000 τόν. 'Αγγίλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεκέλ 275, Οκτωβρίου 6.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (λιδ.):** Μεσόγειον 33.000 τόν. 'Αγγίλιαν, Κόντινεντ, Σκανδιναύιαν, Γουορλντσεκέλ 14, 'Οκτωβρίου 1.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιδ.):** Μεσόγειον 33.000 τόν. 'Αγγίλιαν, Κόντινεντ, Σκανδιναύιαν, Γουορλντσεκέλ 14, 'Οκτωβρίου 5.

**ΑΙΑΣ (λιδ.):** 'Αλγέστρες 18.000 τόν. 'Αγγίλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεκέλ 300, Σεπτεμβρίου 27.

**ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΣΤ (λιδ.):** Μεσόγειον 30.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικόν (βορείων Χάπτερας), Γουορλντσεκέλ 155, Σεπτεμβρίου 28.

**ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (λιδ.):** Δυτικήν 'Αφρικήν 25.000 τόν. 'Αγγίλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεκέλ 230, Οκτωβρίου 8.

Ημερήσιος Τόνος Ελληνικής Πλοΐας

ΑΒΑΝΕ	60	6646	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 17 Σεπτ. δι' Ισπανίαν
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	έφθ. Χακάτα 16 Σεπτ.
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	άνεχ. Νταμπιέρ 9 Σεπτ. διά Χιροχάτα
ΑΓΑΠΗ	69	10009	άνεχ. Νέαν Υόρκην 15 Σεπτ. διά Πενάγκ
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	52	6336	άνεχ. Γκάλβεστον 11 Σεπτ. διά Τρινιντάντ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	29	1943	έφθ. Κων/πολιν 8 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	58	8952	έφθ. Βερακρούζ 1 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	έφθ. Σάντερλαντ 21 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	57	11630	άνεχ. Αίλ οφ Γκροιν 17 Σεπτ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	44	1920	ήνεκ. Λίθερπουλ 23 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΑΙΑ	39	1000	έφθ. Αμπού Νταμπι 23 Σεπτ.
ΑΓΓΑ ΆΝΝΑ	70	19370	έφθ. Αμβέρσαν 17 Σεπτ.
ΑΓΓΑ ΕΙΡΗΝΗ Η	54	8796	έφθ. Καλκούτταν 16 Σεπτ.
ΑΓΓΑ ΜΑΡΙΝΑ	55	3057	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 21 Σεπτ. διά Πειραιά
ΑΓΓΑ ΤΡΙΑΔΑ	68	20500	έφθ. Ντουγκούν 17 Σεπτ.
ΑΓΓΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	51	7066	άνεχ. Ντακάρ 5 Σεπτ. δι' Ινδίαν
ΑΓΓΟΙ ΑΝΔΡΕΑΣ	61	10770	έφθ. Φιλαδέλφειαν 17 Σεπτ.
ΑΓΓΟΙ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	45	2464	έφθ. Μονφαλκόνε 12 Σεπτ.
ΑΓΓΟΙ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	62	16565	άνεχ. Πόρτ Καρτέ 17 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν
ΑΓΓΟΙ ΓΙΩΡΓΗΣ	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΟΙ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	59	8067	έφθ. Μη. Αύρες 21 Σεπτ.
ΑΓΓΟΙ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	8267	έφθ. Ή. 11 Σεπτ.
ΑΓΓΟΙ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	55	8828	άνεχ. Ντακάρ 13 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΑΓΓΟΙ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	διπλήθ. Γιβραλτάρ 18 Σεπτ.
ΑΓΓΟΙ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	49	1932	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΟΙ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 17 Σεπτ. διά Λισσαβώνα
ΑΓΓΟΙ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	άνεχ. Βρέμπν 12 Σεπτ.
ΑΓΓΟΙ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	53	11558	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 23 Σεπτ. δι' Αδελαΐδα
ΑΓΓΟΙ ΝΙΚΟΛΑΣ	55	8254	έφθ. Βενετίαν 22 Σεπτ.
ΑΓΓΟΙ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	57	9921	άνεχ. Αύγουσταν 17 Σεπτ. διά Κεμπέκ
ΑΓΓΟΙ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	50	5421	άνεχ. Λατάκια 19 Αύγ. διά Κίναν
ΑΓΓΟΙ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	46	7289	άνεχ. Ντακάρ 26 Αύγ. διά Β. Κορέαν
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	56	7989	έφθ. Ντάρμπαν 19 Σεπτ.
ΑΓΓΥΡΑ	46	1892	έφθ. Βιρττότον 24 Σεπτ.
ΑΓΝΗ	47	4479	έφθ. Γενόβαν 20 Σεπτ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	55	7967	άνεχ. Πούλο Μπούκον 30 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΑΔΑΜΑΣ	69	10121	άνεχ. Λός Αντζελες 20 Σεπτ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	35	3724	άνεχ. Βιρττότον 9 Σεπτ. διά Καζαμπλάνκαν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	56	8846	άνεχ. Σιγκαπούρων 22 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	διπλήθ. Εσκούμινς 11 Σεπτ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	44	1545	άνεχ. Κόπερ 15 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	31	2992	διπλήθ. Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. δι' Ελλινική
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	52	6333	έφθ. Πειραιά 10 Αύγ.
ΑΓΑΝΑΣΙΑ	46	4984	εις μεταφοράς Κίνας
ΑΘΕΝ	51	2699	έφθ. Αγ. Βικέντιον 18 Σεπτ.
ΑΘΕΝΕ ΣΑΝ	54	5129	άνεχ. Σαίντ Αννα Μπαίν 20 Σεπτ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΘΗΝΑ	59	8132	έφθ. Βοστώνη 22 Σεπτ.
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	έφθ. Νέαν Υόρκην 22 Σεπτ.
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	έφθ. Ρίο Ιανέριο 21 Σεπτ.
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	55	10027	άνεχ. Μπαντάρ Μαχοάρη 12 Σεπτ. διά Πούλο Μπούκον
ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.)	51	8675	άνεχ. Αύγουσταν 8 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	59	9010	άνεχ. Ντακάρ 29 Αύγ. διά Ταϊταγκόνκ
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	63	10862	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 7 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΘΟΝ	45	13570	έφθ. Χάμπτον ρόδος 20 Σεπτ.
ΑΘΩΣ	69	10008	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 17 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	9079	άνεχ. Τόκιο 11 Σεπτ. διά Κούβαν
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	69	9241	διπλήθ. Παναμά 16 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	69	9355	άνεχ. Ντηπρότ 22 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΙ'ΙΣ (δ.)	55	11148	διπλήθ. Κων/πολιν 22 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9350	εις Μπρέμερχαφεν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΑΞΕΣ	51	5678	διπλήθ. Παναμά 7 Σεπτ. διά Σιενφουέγκος
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9355	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 5 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	53	12377	άνεχ. Βαλτιμόρων 22 Σεπτ. δι' Αρούμπα
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9070	άνεχ. Αδελαΐδα 15 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	9345	άνεχ. Ο'Ζάκαν 17 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	άνεχ. Σίδενθ 6 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ	68	9070	άνεχ. Πενάγκ 31 'Ιουλ. διά Τουαμπά
ΑΙΓΓΥΠΤΟΣ	45	3805	έφθ. Γερακίνι 11 Σεπτ.
ΑΙΓΑΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	άνεχ. Αμβέρσαν 17 Σεπτ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΑΙΟΛΟΣ	51	7860	έφθ. Δουβλίνον 22 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	άνεχ. Πόρτ Σουέτεγκαμ 16 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΑΙΤΟΛΙΑ	61	14431	έφθ. Χόγκ Κόγκ 21 Σεπτ.
ΑΙΤΩΛΙΣ	57	9175	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 Σεπτ. διά Τοκουγιάμα
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2332	έφθ. Σάφι 17 Σεπτ.
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ύπο παραλαβήν
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΑ (δ.)	48	8783	εις Νέαν Υόρκην όπο 27 Θερ. (ΕΠΩΛ. πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ	59	9735	έφθ. Μπράκε 17 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	έφθ. Πειραιά 10 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ Σ.	55	8280	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 10 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ Τ. ΙΙ	39	3375	διπλήθ. Κων/πολιν 20 Σεπτ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	53	1963	άνεχ. Ντάντα 22 Σεπτ.
ΑΛΕΞΙΑ ΙΙ	47	1597	έφθ. Βιρττότον 20 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	έφθ. Βενετίαν 23 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	55	3003	ύπο παραλαβήν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9818	άνεχ. Ντάρμπαν 17 Σεπτ. διά Σάντος
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	57	8192	άνεχ. Λουάντα 22 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	58	7949	άνεχ. Φλώιαν 20 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 20 Σεπτ. διά Γερμανίαν

THE LONDON  
STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.  
(ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις προστασίας και σποζημιώσεως (P & I)  
ΔΙΑ ΝΑΥΔΟΝ. ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΙΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορία εις τούς διαχειριστὰς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

Walsingham House, Seething Lane, E.C.3

Telephone: Royal 4971  
TELEX: 262670



ΑΡΠΑ (δ.)		έτ. «Λύρα»	52	10099	έφθ. Τοιταγκόκη 6 Σεπτ.
ΑΡΤΑ		έτ. «Σπυγουάινς»	55	1875	έφθ. Βικτώρια (Καμερούν) 23 Σεπτ.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ 2		έτ. «Ντόρικα»	58	9603	έφθ. Ντουλούθ 21 Σεπτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)		έτ. «Αρτεμίς»	50	8785	έφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Εσπερία»	62	15781	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 7 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. «Σπάνυμελ»	49	1594	άνεχ. Καραϊσι 16 Σεπτ. διά Βιζαντίου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		έτ. «Αρχαγγέλη»	63	15929	άνεχ. Βάλδις Μπαΐ 21 Σεπτ. διά Λόντον
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Ασύματοι»	60	10142	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		έτ. «Ατλαντίς»	59	9013	άνεχ. Γκλάντστον 21 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΧΟΝΤΑΣ		έτ. «Ολυμπους»	66	16142	άνεχ. Κιοσζαρού 15 Σεπτ. διά Ντουγκούν
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Ζέπαγκους»	68	25755	έφθ. Βουλάνη 15 Σεπτ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Αστροβαλέτωρι	51	1991	άνεχ. Άγ. Βικέντιον 18 Σεπτ. διά Αμερέροαν
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ		έτ. «Αντζελικανή»	51	7594	έφθ. Μοντεβίδεο 9 Σεπτ.
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ		έτ. «Πανορμίτις»	50	7657	έφθ. Μάντονεστερ 19 Σεπτ.
ΑΣΕΜΠΟΥΡΝ		έτ. «Σανχερουζείμ»	54	5605	άνεχ. Κόμπη 15 Σεπτ. διά Κολούμπια Ρίθερ
ΑΣΤΙΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Ασομπουρν»	56	10414	άνεχ. Κολόποι 16 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΑΣΠΑΣΙΑ		έτ. «Αλαντες»	48	2577	άνεχ. Αλεξανδρειαν 17 Σεπτ.
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ		Ραφ. Δ. Μελαχρονίδη & Yiol	47	2463	προσηράεν εις 59.09 B. - 21.42 A. 17 Σεπτ.
ΑΣΣΙΟΣ		έτ. «Ασπιδοφόρος»	60	11128	άνεχ. Πόρτ Χένταντ 9 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΤΕΡΙΕΣ		έτ. «Ντόρικα»	63	13461	εις Λεπίδη 1 Αύγ.
ΑΣΤΡΩΝ		έτ. «Γκόλντ Στάρ»	51	4177	ύπο παραλαβήν
ΑΣΤΡΩΝ		έτ. «Αστρον»	62	1952	
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Ατρόμπιτος»	60	2535	έφθ. Νάντην 17 Σεπτ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ		έτ. «Αλάνη»	56	6156	έφθ. Ρόττερνταμ 13 Σεπτ.
ΑΣΤΥΛΑΙΑ		έτ. «Σπυγουάινς»	55	1916	άνεχ. Βαρκελώνην 21 Σεπτ. διά Αλγέριον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ		έτ. «Βλάσιανη»	55	1941	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 20 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Στάρ»	63	15921	έφθ. Χιούστον 23 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ		έτ. «Ελληνικός Πλούτος»	70	9400	εις Βεγκεάκι ύπο ουμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΣ		έτ. «Ανάξ»	58	9724	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 8 Σεπτ. διά Γουαμπόα
ΑΤΑΛΑΣ ΕΝΤΕΡΠΡΑΓ (δ.)		έτ. «Ατλας»	52	11516	έφθ. Σορέλ 18 Σεπτ.
ΑΤΡΑΣ (δ.)		έτ. «Ακάμας»	51	8867	άνεχ. Βενετίον 18 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)		έτ. «Ατρωτος»	53	13675	έφθ. Σαιν Τζάν (N.B.) 22 Σεπτ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)		έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Ντουάρι 6 Σεπτ. διά Μπατάντζας
ΑΤΤΙΚΟΝ		έτ. «Εύροσίπικη»	53	6160	άνεχ. Βιζαντίουν 20 Σεπτ. διά Σιγκαπούρων
ΑΤΥΣ (δ.)		έτ. «Μαργουκουαρντια»	53	12305	άνεχ. Μπαντάρ Μαχούρη 14 Σεπτ. διά Τοιταγκόγκ
ΑΥΛΙΣ		έτ. «Εουρέκα»	48	1501	άνεχ. Σεβίλην 23 Σεπτ. διά Κωντάντζαν
ΑΥΛΙΣ		Σανθόπουλος & Σιά	49	1157	εις Πειραιά ἀπό 29 Μαΐου (έπιοκευαί)
ΑΥΛΟΣ (δ.)		έτ. «Αύλας»	52	11237	έφθ. Γλασκώνην 7 Αύγ.
ΑΥΡΑ		έτ. «Σπυγουάινς»	54	1756	διπλήθε Κων) πολιν 22 Σεπτ. διά Σέτε
ΑΥΡΑ		έτ. «Μεντιερράν. Θρούτη»	53	1028	άργει Πειραιά ἀπό 20 Μαΐου 1969
ΑΦΟΒΟΣ		έτ. «Αφοβος»	68	35477	έφθ. Μπιλμπάρ 20 Σεπτ.
ΑΦΟΡ		έτ. «Σάνναντ»	53	3361	άνεχ. Χάρη Μπαΐ Νόρθ 15 Σεπτ. διά Ρουέν
ΑΦΟΡΟΣ		έτ. «Νέστωρ»	49	2036	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 19 Σεπτ. διά Πλότος
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ		έτ. «Μάλσαρη»	49	2755	άνεχ. Χάιφα 21 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ		έτ. «Πλεύευς»	65	21505	έφθ. Αμερέροαν 21 Σεπτ.
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Αστρο Μαντάντε»	60	30347	άνεχ. Τερρέστον 20 Σεπτ. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΒΑΛΜΑΣ		έτ. «Λανάντο»	41	5295	έφθ. Καλκούταν 14 Σεπτ.
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)		N. Βαρδινογιάννης	56	20022	έφθ. Νέαν Υόρκην 23 Σεπτ.
ΒΑΡΤΕΜΠΕΡΓΚ		έτ. «Κασσίνη»	53	6127	άνεχ. Αμερέροαν 13 Σεπτ. διά Σαβάνναν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		έτ. «Γκόλφ Α' Αζούλη»	62	10741	έφθ. Γκλόνγκ 15 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Μάγια»	43	5331	έφθ. Λειζερες 20 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)		έτ. «Γκραίταια»	65	40043	άνεχ. Χαλίφας 18 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΒΑΣΙΛΙΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)		έτ. «Τρανσοσεάνικη»	56	21716	έφθ. Βερμούδας 20 Σεπτ. (κρουαζέρα)
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)		έτ. «Θεμιστοκλής»	27	16435	άνεχ. Νεάπολιν 23 Σεπτ. (κρουαζέρα)
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΑ ΣΩΦΙΑ (δ.)		έτ. «Γουρόλην Μπρίλιανς»	59	43373	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 Σεπτ. διά Γουρορόπρ
ΒΕΓΑΣ (δ.)		έτ. «Κάνονους»	58	20958	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 Σεπτ. διά Περαιών Κόλπον
ΒΕΓΟΝΙΑ		έτ. «Κλαύσιντο»	52	6576	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 22 Αύγ. διά Ρουμανίαν
ΒΕΛΜΠΙΑ		έτ. «Ελέμπη»	47	1998	άνεχ. Αλεξανδρειαν 20 Σεπτ. διά Ταρτούς
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	45	1892	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Αστρο Μαέστρο»	58	13186	άνεχ. Κολομπο 16 Σεπτ. διά Ινδονησίαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ		έτ. «Ρέα»	58	8510	ύπο παραλαβήν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.		έτ. «Ναυαρίνον»	49	2334	άνεχ. Πειραιά 2 Σεπτ. διά Λίθανον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ		έτ. «Βιρτζίνια ΚΜΕΘ»	54	8251	άνεχ. Καζαπλάνκα 19 Σεπτ. διά Μπορντώ
ΒΙΡΜΑ		έτ. «Αστρο Ασουάντε»	54	6229	άνεχ. Μπαρυπάντος 19 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Λονδίνον 23 Σεπτ. διά Πειραιά
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ		έτ. «Διμπτρά»	56	8414	έφθ. Αμερέροαν 17 Σεπτ.
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ		έτ. «Πυξίζη»	59	9374	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 22 Αύγ. διά Αμβούργον
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)		έτ. «Μποτάπα»	61	18588	άνεχ. Πειραιά 23 Σεπτ. διά Νοθορωσικήν
ΓΑΛΗΝΗ		έτ. «Γαλήνη»	60	10186	έφθ. Βακαγιάμα 19 Σεπτ.
ΓΑΡΟΥΟΔΑΙΑ		έτ. «Αστρομπέλο»	37	5613	διπλήθε Κων) πολιν 11 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)		έτ. «Γαύριον»	53	13406	άνεχ. Πόρτ Εθεργκλείντ 30 Αύγ.
ΓΕΡΑΝΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 14 Σεπτ. διά Τσαμκόγκ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	6424	άνεχ. Πειραιά 15 Σεπτ. διά Κων) πολιν
ΓΕΩΡΓΙΑ		έτ. «Αντεμιάνο Σέθεν»	52	2824	άνεχ. Βρέμπν 3 Σεπτ. διά Μεζικό
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	60	23451	διπλήθε Ούσαντ 19 Σεπτ. διά Μένα Αχμαντί
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ		έτ. «Φλόριδηκ»	53	6241	άνεχ. Θεόστα 23 Σεπτ. διά Σάντος
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Άθες Μαρία»	62	16765	διπλήθε Παναμά 23 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)		N. I. Βαρδινογιάννης	61	18564	έφθ. Λιοσαδόνα 20 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)		έτ. «Μίνωας»	48	10928	διπλήθε Κων) πολιν 20 Σεπτ. διά Βατούμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	58	16605	άνεχ. Νέαν Υόρκην 13 Σεπτ. διά Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ		έτ. «Ενοενάντα»	56	8818	ίδε: ΑΝΑΠΙΩΤΗΣ» ώς μετωνομάσθη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΕΔΑΣ		έτ. «Κρέτα»	39	2958	έφθ. Σφάδ 17 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ		έτ. «Αλμαζόρ»	70	10006	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (O.P.)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΛΛΑΣ		έτ. «Μαρορτζόλο»	68	9070	έφθ. Κόμπη 19 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ		έτ. «Αιτζάνι»	70	18700	εις Όσκαν ύπο ουμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Σπτάντη»	69	10006	άνεχ. Ντάρμπιαν 13 Σεπτ. διά Τόκιο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		έτ. «Αλμπα»	70	19162	έφθ. Αμαγκασάκι 9 Σεπτ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)		Στρ. «Ανδρεάδης	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 22 Σεπτ. διά Ντάρμπιαν
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Γκόλφος»	57	12729	άνεχ. Μπόκα Γκράντε (Φλ.) 14 Σεπτ. διά Αρούμπα
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Κονκουίστα»	60	41982	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 19 Σεπτ. διά Ντούμπι
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Χουμανίτσα»	63	11194	άνεχ. Πούλο Μπούκον 23 Αύγ. διά Εύρωπην
ΓΙΑΝΝΗΣ N.		έτ. «Τέξ- κόκλη»	52	6033	εις Λορέντζο Μάρκες ἀπό 31 Ιούλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Πεντάς»	65	21374	εις Λούσερ Μπουτάναν 13 Σεπτ.

# COLOCOTRONIS LTD SHIPBROKERS

149, Leadenhall Street,  
London, E.C.3

Telephone : 283 - 7003/6

Telex : 27151

Telegrams : Colocotron London E.C.3

Tanpy Building, Piraeus

17/19 Akti Miaouli,

Telephone : 471 - 523/527

Telegrams : Sifco, Piraeus



























ΜΑΡΑΘΩΝ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθών» .....	58	16522	μετωνομάσθι «Σιμόρ Καρίμπιαν»
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπα» .....	43	15028	άνεκ. Τομπάτα 12 Σεπτ. δι' Αυτοραλίαν
ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός» .....	66	15404	έφθ. Μασσαλίαν 14 Σεπτ.
ΜΑΡΤΚΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλανδέρο» .....	62	8951	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 11 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΠ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λατρούσσουέρτε» .....	51	1600	άνεκ. Πρέστον 18 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρδα» .....	60	25190	έφθ. Πόρτη πολίν 11 Σεπτ. διά Νίνασχαμ
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιοβιμένια» .....	56	12231	έφθ. Ντάρμπιαν 9 Αύγ. διά Περούκον Κόλπον
ΜΑΡΙΑ ΘΑΝ (π.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	52	1730	έφθ. Πούερτο Μίραντα 12 Σεπτ. διά Νίνασχαμ
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερ» .....	64	34827	άνεκ. Χάργη - Αίλαντ 26 Αύγ. δι' Ούσαντ
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερρόσεαν Κάρριερς» .....	70	51600	άνεκ. Ντάρμπιαν 9 Σεπτ. διά Βρέμην
ΜΑΡΙΑ Κ. (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	52	7675	άνεκ. Σάντος 22 Σεπτ. διά Πόρτο Άλεγκρο
ΜΑΡΙΑ Τ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν» .....	43	8518	έφθ. Όθας 20 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόροταρ» .....	59	28693	διπλήθε Κων) πολίν 9 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πριμαρέρα» .....	44	2088	άνεκ. Κέιν Τάουν 25 Σεπτ. δι' Η.Π.Α.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βεντουρόζο» .....	58	9299	έφθ. Αμβούργον 12 Σεπτ.
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλ» .....	51	5747	έφθ. Μασσαλίαν 16 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	56	20207	έφθ. Ν. Ουγγαρίαν από 20 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε. ....	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα» .....	61	8951	άνεκ. Χόγκ - Κόγκ 18 Σεπτ. διά Κόμπε,
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέκο» .....	43	7290	έφθ. Λείσερς 19 Σεπτ.
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πτελαντέρα» .....	63	9190	άνεκ. Βενετία 6 Σεπτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκίπα» .....	55	2502	άνεκ. Γουέιπα 12 Σεπτ. διά Πόρτο Χάρδεϋ
ΜΑΡΙΔΑΝ Λ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Ελαθοπόρες» .....	68	14800	άνεκ. Βερακρούζ 20 Σεπτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμούντα» .....	49	10596	άνεκ. Ρίο Γκράντες 23 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα» .....	55	12597	έφθ. Μπράκε 22 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτιου» .....	66	19411	άνεκ. Βενετία 6 Σεπτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο» .....	63	15364	άνεκ. Γουέιπα 19 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΑ Δ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Ελαρίνα» .....	65	19805	άνεκ. Βερακρούζ 20 Σεπτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερ» .....	50	11631	άνεκ. Ρίο Γκράντες 23 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΜΑΡΙΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς» .....	48	2739	άνεκ. Μπαρόπουλον 11 Σεπτ. διά Τζάκονθιλ
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλια» .....	58	12443	άνεκ. Αίλαντ 16 Αύγ. διά Ντάς "Αίλαντ
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέρλα» .....	50	15747	έφθ. Ντουμάρι 7 Σεπτ.
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπρίμα» .....	51	10216	άνεκ. Μπαρέντιν 24 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα» .....	53	12705	άρχει. Περαιά πάνω 24 Μαρτ.
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς» .....	51	7742	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 18 Σεπτ. διά Ντουμάρι
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίρα» .....	49	10337	άνεκ. Μιλάζο 23 Σεπτ. διά Βατιμόρων
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολίκος Αστήρ» .....	53	11310	άνεκ. Ρότερντον 22 Σεπτ. διά Ταραγκόνα
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κούριον» .....	37	5345	
ΜΑΡΙΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Παραμάσουντ» .....	65	18319	
ΜΑΡΚΑ Δ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομοντόρε» .....	68	36365	
ΜΑΡΚΟΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκος» .....	50	7622	
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθισ» .....	61	12011	
ΜΑΡΚΟΣ ΠΡΩΤΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τάϊν» .....	48	4575	
ΜΑΡΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλόρος» .....	54	16573	
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλόσπαρο» .....	46	7327	
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κουμικ» .....	56	23871	
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σιών» .....	64	9390	
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλόσπαρο» .....	46	7333	
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζίας» .....	65	34185	
ΜΑΧΗΤΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αιρβίλ Μότοροπι» .....	57	8855	
ΜΕΓΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπέοσην» .....	67	43231	
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα» .....	52	22353	
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μετρόπολίταν» .....	58	29139	
ΜΕΛΙΤΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλπεργκας» .....	57	11691	
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ» .....	66	39617	
ΜΕΛΑΤΕΜΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι» .....	56	8671	
ΜΕΝΤΙΤΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμόπολ» .....	56	10350	
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θόσος» .....	52	12057	
ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μεριτάθ» .....	43	8158	
ΜΕΡΥ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	56	6654	
ΜΕΣΣΑΔΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	43	7214	
ΜΕΤΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τούλια» .....	47	2740	
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπόλα» .....	65	53703	
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μετρεπόλιταν» .....	58	25275	
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολλάρις Σ.» .....	61	30906	
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολλάρις Σ.» .....	48	2086	
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ. Ναυτ. & Βιομ.	60	18889	
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο» .....	49	17905	
ΜΙΜΗ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εμμαρέθ» .....	36	2760	
ΜΙΜΗ Μ. (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χρωσίδος» .....	56	7414	
ΜΙΜΟΖΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρώτω» .....	56	8618	
ΜΙΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα» .....	56	21090	
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς» .....	39	3485	
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαΐντυ» .....	69	1572	
ΜΙΝΙ ΛΑΙ' ΙΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίον» .....	70	1570	
ΜΙΝΙ ΛΑ' ΙΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάϊτ» .....	70	1569	
ΜΙΝΙ ΛΑΚ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκ» .....	69	1560	
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνς» .....	69	1572	
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκ» .....	69	1560	
ΜΙΝΙ ΛΕ' ΙΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείν» .....	70	1569	
ΜΙΝΙ ΛΕ' ΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείς» .....	69	1572	
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιφτ» .....	70	1565	
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρντ» .....	69	1565	
ΜΙΝΟΑΝ ΜΠΟΥΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Ναθ.» .....	58	10490	
ΜΙΝΩΑΝ ΣΤΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωαν» .....	57	8180	
ΜΙΝΩΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια» .....	57	21267	
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίραμάρ» .....	56	8650	
ΜΙΡΕ'ΙΓ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιρείγη» .....	57	6363	
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίσμαρι» .....	66	22241	
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ» .....	69	9241	
ΜΙΣΤΡΑΛ Ι .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ» .....	49	1683	
ΜΙΧΑΗΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβίγκια» .....	59	26737	
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιλουντόχοτ» .....	55	15807	
ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρομιέντο» .....	65	28313	
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» .....	58	22129	
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ» .....	53	11289	
ΜΙΧΡΙΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φόδα» .....	54	2842	
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε» .....	51	3386	
ΜΠΑΖΑΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλη» .....	48	3574	
ΜΠΑΖΑΙΛ III .....	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα» .....	65	18459	
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας» .....	52	4303	
ΜΠΗΒΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπηβέρ» .....	57	20464	
ΜΠΙΑΛΑΚ ΝΑΙΤ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δπλοσ» .....	45	5101	
ΜΠΙΟΥ ΣΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλού ΣΗ» .....	48	3335	
ΜΠΙΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Επορες» .....	58	988	
ΜΠΙΟΡΝΑΜΟΥ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπορνάμουθ» .....	56	10413	
ΜΠΙΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα» .....	53	12861	
ΜΠΙΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άγιας» .....	59	22844	
ΜΠΙΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστογουντ» .....	56	10062	
ΜΠΙΡΓΙΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάνα» .....	51	2633	
ΜΠΙΡΓΚΙΤΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σδλα» .....	50	9627	
ΜΥΘΙΚ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας» .....	67	39617	
ΜΥΚΑΛΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μετρόπολίταν» .....	62	30846	
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιοτράς» .....	57	25267	
ΜΥΡΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος» .....	64	17487	







## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντικός» .....	66	39556	άνεκ. Μπόννυ 18 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα» .....	57	8680	διά πλήθε Παναμά 22 Σεπτ. διά Κούβαν
ΤΙΓΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρπίς» .....	55	23802	άνεκ. Τείμπλ Μπαιν 31 Αύγ.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (α.Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελ Κρέστο» .....	39	5270	έφθ. Αθάναν 20 Αύγ.
ΤΙΝΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παλιμαζ» .....	53	28798	άνεκ. Νέαν Ύρκην 23 Σεπτ. διά 'Αρούμπα
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα» .....	64	15597	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 23 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΤΟΜΑΖΟ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άδερολα» .....	28	1390	εις Πολέμουν από 25 Νοεμ. 1968
ΤΟΝΙ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. Ελλήν Καραπιπέρη .....	43	7176	έφθ. Φράτσουν 20 Σεπτ.
ΤΟΡΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Νέσιοναλ» .....	59	21617	έφθ. Λός 'Αντζελες 18 Σεπτ.
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ» .....	54	12570	άνεκ. Μπωμόν 19 Σεπτ. διά Κόρπους Κριστί
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανικός» .....	55	15510	άνεκ. Πουντά Καρντον 18 Σεπτ. διά Πρόδιντενς
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα» .....	54	4486	άνεκ. Χεραμάχρη 8 Σεπτ. διά Μπάραν
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα» .....	53	5493	άνεκ. Μασάσουα 22 Σεπτ. διά 'Ασσαμπ
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. Άλλοφτριν» .....	57	10493	έφθ. Καλκούταν 20 Σεπτ.
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν» .....	67	34501	έφθ. Γένοβαν 22 Σεπτ.
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο» .....	64	28311	άνεκ. Βιλελμούσφεν 21 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΤΡΟΓΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα» .....	54	11913	άνεκ. Βοστώνην 20 Σεπτ. διά Σάουθ Μπρούερ
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμνια» .....	60	10392	διηλθε Κων 20 Σεπτ. διά Κίναν
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Κλίππερ» .....	66	45255	άνεκ. Χάργκ 'Αιλαντ 4 Σεπτ. διά Μπατάνων
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοδλλεντζέρ» .....	51	2491	έφθ. Αλέμπια 25 Σεπτ.
ΤΣΑΡΛΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ» .....	57	23664	διηλθε Ούσαντ 12 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστροντοράντο» .....	57	12881	μετωνυμάσθιον «ΠΑΛΑΙΜΩΝ»
ΦΑΕΩΣΘΝ	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα» .....	55	21088	άνεκ. Γιουροπόρτ 19 Σεπτ. διά Ράς ές Σιδέρη
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ» .....	45	15005	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Σεπτ.
ΦΑΙΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνονερ» .....	45	13849	άνεκ. Έθεν 'Αιλαντς 22 Σεπτ. διά φιλαδέλφειαν
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτικο» .....	43	13548	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 16 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΦΑΙΛΜΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα» .....	60	13998	άνεκ. Πόρτ Ελλαζιπέθ 19 Σεπτ. διά Γαλλίαν
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλμουθ» .....	59	10251	έφθ. Γιοκοσούκα 8 Σεπτ.
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυ» .....	48	2436	εις; μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάντη» .....	57	21910	άνεκ. Κοιν 20 Σεπτ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέις» .....	44	13854	άνεκ. Χάρην ρόδες 24 Σεπτ. διά 'Ισπανίαν
ΦΕΛΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αννα» .....	45	7096	έφθ. Μασσαλίαν 22 Σεπτ.
ΦΕΡΣΤ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγρος» .....	53	1385	έφθ. Ρότερντερ 26 Σεπτ.
ΦΙΛΙΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλωμπαλ» .....	53	6531	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 23 Σεπτ. διά Χάιφαν
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα» .....	63	50872	άνεκ. Μιλάζ 24 Σεπτ. διά Μένα 'Αχιμαντί
ΦΙΛΟΜΗΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμπάνιο» .....	36	3149	έφθ. Άπαντα Λάγκος 3 Σεπτ.
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομερο. Τρανσατλ.» .....	45	7639	άνεκ. Τζακάρτα 4 Σεπτ. διά 'Αμβέρσαν
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασιφικ Μαρ. Κάρριερς	67	46382	άνεκ. Σαδόνα 23 Σεπτ. διά Μάρος έλ Μπρέγκα
ΦΙΟΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτιν» .....	53	12107	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 10 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΦΙΛΑΙΓΚΙΚΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούναρ» .....	70	11245	άνεκ. Ταϊμόν 6 Σεπτ. διά 'Αμβέρσαν
ΦΙΛΩΡΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Ενουρέκα» .....	49	1502	άνεκ. Κατανία 5 Σεπτ. διά Τέρμινι 'Ιμμέρσε
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άφρομαρ» .....	60	4998	άνεκ. Λός 'Αιλαντ 25 Σεπτ. διά Σπάττλ
ΦΟΡΤΣΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλορά» .....	60	13997	διηλθε Ντακάρ 19 Σεπτ.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορτοιούτυ» .....	53	10945	έφθ. Ταιταγκόκ 3 Σεπτ.
ΦΡΕΑΤΤΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερίνιτυ» .....	63	10382	έφθ. Ρότερνταμ 10 Σεπτ.
ΦΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φρεστάτικ» .....	52	3714	έφθ. Χιούστον 24 Σεπτ.
ΦΡΗ ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρεστόρ» .....	58	12035	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 15 Σεπτ. διά Νορθηγίαν
ΦΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλ. Τασθλίρης	44	7132	έφθ. Αυτορετράτο 20 Σεπτ.
ΦΡΙΞΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άρρων» .....	49	9694	άνεκ. Βοστώνην 16 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σλείνινς» .....	44	15020	άνεκ. Σέθεν 'Αιλαντς 18 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφοτρίν» .....	57	10493	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 22 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» .....	68	44646	άνεκ. Γκούμαν 20 Αύγ.
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Έλλακπιταν» .....	67	36365	άνεκ. Νταμπιέρ 15 Σεπτ. διά Πόρτ Τάλμποτ
ΧΑΠΠΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάππου» .....	48	9080	εις θέσιν 31.01 N - 35.26 A 24 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαρικλεία» .....	59	22630	άνεκ. Τέιμπλ Μπαιν 18 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάγκριμ» .....	56	10713	άνεκ. Μελβούρνην 24 Σεπτ. διά Σιδνεύ
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χίος» .....	56	10597	έφθ. Μαντράς 5 Σεπτ.
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χρίλακ» .....	44	2783	άνεκ. Μπάρον 22 Σεπτ. διά Ρουμανίαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτιν» .....	66	19419	άνεκ. Ρότερνταμ 26 Σεπτ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΗΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άκακια» .....	56	8411	άνεκ. Ρεοΐ 24 Σεπτ. διά Κόμπε
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεόνο 'Ατλαντικό» .....	59	29141	έφθ. Χάργκ 'Αιλαντ 19 Σεπτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόγιαλλ» .....	55	23930	άνεκ. Αίλ οφ Γκραίν 27 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	19183	άνεκ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 23 Σεπτ. διά Νεάπολιν
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρία» .....	51	5563	έφθ. Βαλτιμόρην 18 Σεπτ.
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ 'Οιλ» .....	66	41066	διηλθε Βιρβατάρ 24 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεξτάντ» .....	56	8390	έφθ. Νουμέα 6 Σεπτ.
ΟΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίρα» .....	60	29086	έφθ. 'Αμδούργον 5 Σεπτ. (έπιοκεναι)
ΟΚΣΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν» .....	67	28021	διηλθε Παναμά 9 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν

## “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ” Α.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩ ΝΟΜΟ:

Έκδότης - Διευθυντής  
**Δ. Ν. ΚΩΣΤΑΚΗΣ**  
 'Ορφεων 18 - Ν. Σμύρνη

Διευθυντής Συντάξεως  
**ΣΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ**  
 'Αριστοτέλους 180 - 'Αθήναι

Διευθυντής Τυπογραφείου  
**ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ**  
 Θεμίδος 80 - 'Αμαρούσιον

Τυπογραφική έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

# HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD



## Graving dock for mammoth tankers

LARGEST IN THE MEDITERRANEAN

Photo shows a mammoth tanker in Skaramanga Yard's new graving dock which can take vessels up to 250,000 tons. The dock is 1100 ft. long, 176 ft. wide and 30 ft. deep at the entrance. It holds 170,000 tons

\*  
of water which can be pumped out in 3 hrs. 20 min. It is outfitted with the most up-to-date facilities for speedy repair work and is served by two 100-ton and one 50-ton cranes.

MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF SD 14-TYPE CARGO VESSELS, 35,000-TON BULK CARRIERS, ETC. - INDUSTRIAL WORKS - 3 FLOATING DOCKS FOR SHIPS UP TO 37,000, 60,000 AND 72,000 DWT. - 250,000-TON GRAVING DOCK

### OFFICES AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE: Hellenic Shipyards Co. 4, Acadimias St. - Tel. 611.142 - Telex: 215.123 - Cables: SHIPYARD ATHENS  
SKARAMANGA YARD: Tel. 8.073.471 (9 lines), 8.073.351 (9 lines), 8.073.610 (10 lines) - Telex: 215293 & 215396 - Cables: SHIPYARD ATHENS  
U.K. AGENTS: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St., London W.1-Tel. 01-629 8400 - Telex: 28561 /2 - Cables: SHIPNIAR LONDON  
U.S. AGENTS: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St., N.Y.10022-Tel. MU 8-7070-Telex: 224042-Cables: TROCEANIC NEW YORK

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 240

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st OCTOBER 1970

### The Collective Agreement

A committee of port captains, drawn from various shipping enterprises, is going over the draft of the new collective agreement submitted by P.N.O. to the Greek Shipowners' Association. Their report is expected within the next few days and it will form the basis of the discussions to be held with the union representatives.

According to the data at hand it is estimated that if the union demands are met, the wage scale will increase by 78%. P.N.O. reckons it at 50%.

The negotiations are expected to be long and arduous. They will be conducted by a committee of shipowners headed by Professor Stratis Andreadis. Fortunately, there is good will on both sides. The main subject to be discussed will be the wage scale and its improvement with regard to lower deck crews. And since the J. C. Carras firm has already increased the wages of able seamen and firemen by 25%, the new demands will take it from there.

Agreement is expected to be reached before the end of October. It is to be hoped the new collective agreement will solve one of the more basic current problems of Greek shipping and be instrumental in attracting more youngsters to careers at sea.

### Ocean Liners

Hardest hit by the crew shortage are the ocean liners with their large complement of catering personnel. The Dutch have solved the problem by taking on Indonesians, following the example of the British who have been using Asiatic crews for a long time. Indeed, unable to meet the exorbitant demands of the Dutch unions, Holland-America Line recently signed on 120 Indonesians on the "Ryndam".

We would not like to believe that our own ocean liners will not be forced to resort to Asiatics or to curtail their operations because of the exorbitant demands of the unions in renewing the collective agreement.

Our liners are now walking a tightrope, barely able to compete with the airlines and not enjoying any government subsidy whatsoever. To push their running costs beyond the present level might jeopardise their very survival and it is to be hoped that all concerned who depend on them for their living will bear this hard fact in mind.

### Ocean Liners (Cont'd)

After lengthy negotiations, Mr. Anthony Chandris has reached agreement with the union representatives for the renewal of the collective agreement governing the crews of ocean liners.

The general lines of the agreement are as follows:

1) A 20% increase on the basic wage scale for officers. In view of the fact that officers are already being paid higher salaries than those laid down by the old collective agreement, they are already enjoying the increase.

2) A 15% increase in the wages of lower deck crews which would have been forthcoming in any case since their wages are calculated on a sliding scale.

3) A leave bonus corresponding to one twelfth of the basic wage.

4) 24 days' annual shore leave with full pay during the first year of the collective agreement and one month's leave for the second year.

5) Sick pay to be adjusted by 16.6% following the devaluation of the pound sterling. This adjustment was not made to sick pay after the pound was devalued.

In view of the difficult circumstances under which ocean liners are operated, the new agreement can be deemed satisfactory. Mr. Chandris has once more displayed his full understanding of the need to maintain the high level of bilateral cooperation that has always existed between him and the unions.

### Reorganising the Ministry

We feel very strongly that the opinions of the shipowners and the seamen, via their respective unions, should be sought before the Ministry of Mercantile Marine goes ahead with its plan for separating the functions of the Coastguard and the civilian staff of the Ministry.

We do not doubt for a moment that those who drew up the draft law concerning this separation of functions were acting in what they felt to be the best interests of Greek shipping.

We, however, are very much afraid that the introduction into shipping matters of civilians, who may be eminently qualified in economics and business administration but who will performe ignorant of the many facets of shipping, will disrupt the smooth functioning of the Ministry and the successful modus vivendi that has been achieved between it and Greek shipping over the years.

Shipping is an extremely vulnerable business dependent on many factors outside the scope of our national boundaries and with many ups and downs.

To be quite frank, we are scared by the fact that the fortunes of Greek shipping will depend on people who do not have the necessary experience to evaluate these factors and proceed with long-range planning or even handle day-to-day affairs.

That is why the greatest circumspection should be exercised in carrying out this reorganisation and, in this respect, the opinions of the shipowners' and the seamen's unions are indispensable.

### Desertions

A letter-writer from New York asks us urgently to call the attention of the Ministry of Mercantile Marine to the problem of mass desertions by Greek seamen in foreign ports and U.S. ports in particular.

The cost to the ship is so great that the strictest punishment of offenders is not only justified but imperative as well.

Some shipowners have been forced to cal-

culate an extra ten to fifteen thousand dollars in expenses at U.S. ports in fines and transportation costs from Greece for replacements. And replacements, as we all know, are exceedingly hard to find.

One Greek shipping firm has posted signs on board all its ships in the form of a warning from the Master, drawing the attention of would-be deserters to the consequences of jumping ship.

Perhaps it would be better if such a warning came from the Ministry with specific details concerning the punishment such deserters can expect and from which they cannot escape.

A deserter must be denied any possibility of signing on another ship and prison sentences must be imposed and carried out even if the culprit is sentenced in absentia.

We are certain that a stricter attitude would produce results. It would not eliminate desertions but would at least restrict them. Also, if cases of punishment meted out were reported in the press, it would act as a deterrent to many.

The Shipowners' Association should suggest any other measures it considers feasible and insist on their application. Otherwise, we shall literally come apart at the seams.

This is what our letter-writer says. Does the Minister agree?

### Shortage of Radio Officers

In spite of the fact that the Ministry of Mercantile Marine has specifically promised to make things easier for candidates wishing to enter the Radio Officers' training schools, nothing has been done about it so far. As it is, the qualifications required are so high that few youngsters bother to apply in spite of the fact that the training course is not a difficult one and that the salary (£ 230 per month) is an attractive one.

At a time when there is a desperate shortage of Greek radio officers and when most of our ships have to take on foreign radio men, we feel the Ministry should hasten to keep its promise. Also, one more school is needed and the sea time required before an apprentice can obtain his certificate should be shortened.

### H.I.D.B. Credits

A brochure recently published by the Hellenic Industrial Development Bank provides details on the Bank's financing activities during the past year. It is interesting to note that of a total of 637 million drachmas' worth of industrial loans, 422.5 million or 66.4% went to shipping.

Out of six SD 14 cargoes built at Skaramanga Yard, four were financed by HIDB loans and new loans have been approved to the tune of Drs. 2,137,487,000 for the financing of 13 Liberty replacements, 6 bulk carriers and 18 other vessels. This figure represents a 20.2% increase over the corresponding figure for 1968 and an 89.5% increase over 1967. If one considers that shipping loans in 1966 amounted to only Drs. 80,000,000, it becomes obvious to what

extent the Bank is devoting its funds towards the development of Greek shipping and shipbuilding.

In 1969, the Bank financed the building of 37 ships in all — 28 cargoes, 6 passenger ships and 3 passenger and car ferries. Of the 28 cargoes, 13 were SD 14's, 7 were Mk 11's (built in German yards), 6 were bulk carriers to be built at Skaramonga Yard, one was a container ship and the other one a dredger.

## It's not the Chop Suey...

Two brothers, one a master and the other a radio officer, are going round shipping offices in Piraeus looking for berths on a ship sailing to Red China. Their preference for Chinese voyages is not prompted by any particular fondness for chop suey or Mao's thoughts, for that matter, but their point of view seems reasonable enough when one comes to think of it.

First, they say, the voyage from a European port to China is a lengthy one and this gives them the opportunity of saving their money and resigns them to staying with the same ship for a long time.

Secondly, the voyages along the Chinese coast are short and not perilous.

Thirdly, they are not subjected to drastic climatic changes — the climate of China being similar to that of Greece and Darien, for instance, being on the same latitude as Salónica.

Fourthly, loading and unloading at Chinese ports takes a long time and this gives them opportunities for plenty of shore leave. Most of it is spent in seamen's clubs where they are subjected to a barrage of communist propaganda, but this they do not mind.

Finally, they meet many other Greeks ashore from other ships on the China run.

## TWA and Sun Line

We had asked to be informed if the sale of 85% of the shares of the Greek company that owned the Italian war reparations ship "Aphrodite" renamed "Stella Oceanis" to foreign buyers was a breach of the sales contract between the Greek firm and the Greek state.

Instead of giving us a straight answer, the Ministry referred to a reply given by the Legal Council on whether Greek flag ships registered under Article 13 should remain Greek after fifty percent of their ownership had reverted to foreign interests.

This has absolutely nothing to do with the case in question.

Our question is quite clear and we believe a responsible reply should be given to it.

## Training School in Cephalonia

We are informed that Mr. Panagis Vergottis has advised the Minister of Mercantile Marine, Prof. Holevas, through Mr. A. G. Potamianos that he intends to make a grant of £200,000 to £250,000 for the establishment of an Aspropyrgos-type merchant navy training school in Cephalonia. This school will draw cadets from the whole of Western Greece and the Ionian islands and will fill a much-needed gap in that part of the country. It is to be noted that the plans and specifications for the school have already been prepared by the Ministry and the site has already been selected.

Mr. Vergottis is to be commended for his grant which is the largest to be made so far.

## New Developments

Ishikawajima-Harima are about to deliver to Mr. Costas M. Lemos the first of a series of eight 150,000-ton OBO's with four more on option. The ship was named "Exotic" and was launched on July 25. All the above vessels have been chartered in advance to carry coal from Hampton Roads and ores from Brazil to Japan.

The President of Mitsui, Mr. Isamu Yamashita, arrived in Athens recently to sign a contract with Mr. Michael Karageorgis for six specially designed 19,000-ton cargo vessels. During his stay, Mr. Yamashita took the opportunity to discuss with Mr. Karageorgis and his son details concerning the technical assistance to be provided by Mitsui for the shipyard and shiprepair base planned by Mr. Karageorgis at Pylos.

Meanwhile, Mr. Karageorgis has obtained a licence for the fabrication in Greece of Sulzer marine engines.

The "Djebel Dira" arrived in Piraeus a few days ago. This French 4,000-tonner has been bought by Mr. Spyros Bilinis for conversion into a cruise ship.

Mr. Tassos Potamianos has bought Zim Lines' "Moledet" for \$1.4 million. The 7,811 grt. vessel was built in 1961 and has a cruising speed of 16 knots. At the same time, Mr. Potamianos has sold to Nigerian buyers the "Hermes", built in 1930, for \$500,000.

Mr. J. N. Papadimitriou has taken delivery of the 16,000-ton "Aliki J.P." from the

Weser yards in Bremen. This is a 36L-type Liberty replacement capable of loading containers and cars.

Mr. Papadimitriou has also ordered at Skaramonga Yard the seventh of a series of 35,500-ton bulk carriers to be built at that yard. Delivery will be in June 1973.

## New President for A.B.S.

Mr. Robert T. Young was elected President of the American Bureau of Shipping at the Semiannual Meeting of the Board of Managers on September 22. Also elected to the 19-member Board was Mr. John C. Carras of London.

The retiring president, Mr. Andrew Neilson, told the meeting that for the first six months of this year, the Bureau had classed 473 vessels of 3,725,000 gross tons. This, he said, was a considerable increase over the same period last year when 421 vessels of 2,648,000 gross tons had been classed.

## Repairs

Only six Greek-owned ships put in to Malta for repairs during the months of May and June. They were the "Olympic Storm" 22,034 dwt., and five Cyprus flag ships: "Alvis" 1,501 grt., "Regina" (tanker) 18,120 dwt., "Anytos" 16,360 dwt., "Floriana" (passenger) 7,608 grt., and "Byzantium" 7,402 grt.

If this is not fortuitous, then it is an encouraging sign.

On the other hand, the number of Greek-owned ships putting in to Greek ports for repairs has increased. The added advantage is the fact that crews due for repatriation are brought home and their replacements taken on without added expense.

It is a pity that no statistics have so far been compiled on the number of ships that put in to Greek ports for drydocking and repairs and the cost of such repairs for each ship. Even a rough estimate would bring home the fact that this is a branch of industry that contributes a great deal to the national economy.

## Loans Approved

Loans have been approved for the building in Greece of three passenger and car ferries 110 metres in length — two of them to be ordered by Messrs. Carras and Pontikos and the third by Messrs. D. Pateras & Co.

